



ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทการบินในประเทศไทย

ประเทศไทยเริ่มเข้ามามีส่วนในกิจการบินพลเรือนเมื่อ พ.ศ. 2462 โดยได้มีพระราชสัถยาบันอนุสัญญาเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2462 ว่าด้วยข้อบังคับสำหรับการเดินอากาศซึ่งลงนามกันที่กรุงปารีส ณ วันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2462 ประเทศไทยจึงเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2462 และได้มีประกาศกระแสพระบรมราชโองการตั้งให้กระทรวงกลาโหมซึ่งมีกรมอากาศยานทหารบกในขณะนั้นร่วมอยู่ด้วยเป็นเจ้าหน้าที่ดูแลการเดินอากาศ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศฉบับแรกได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2465 โดยกระทรวงกลาโหมเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาการ

ในวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2463 เริ่มการบินไปรษณีย์ครั้งแรกจากคอนเมืองไปส่งที่จังหวัดนครราชสีมา ใช้เวลาบิน 1 ชั่วโมง 25 นาที

ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2465 บริษัทขนส่งทางอากาศได้เริ่มขึ้นเป็นครั้งแรกในจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยกรมอากาศยานทหารบกเป็นหน่วยดำเนินการทำการบินระหว่างจังหวัดนครราชสีมา ร้อยเอ็ด และอุบลราชธานี เป็นระยะทางยาว 363 ก.ม.

ใน พ.ศ. 2467 เครื่องบินแบบฟอร์คเกอร์ของสายการบิน เค.แอล.เอ็ม. ซึ่งจะบินไปยังชะวาไคซอมาแวะลงพักที่คอนเมือง นับได้ว่าเป็นสายการบินต่างประเทศสายแรกที่บินเข้ามายังประเทศไทย และในที่สุดสายการบินนี้ก็ตกลงเปิดเส้นทางบินพาณิชย์มาทางตะวันออกเฉียงไกล โดยเลือกสนามบินคอนเมืองเป็นที่แวะลงและทำการตรวจซ่อมเครื่องยนต์ เมื่อ พ.ศ. 2472 ทำการบินตามเส้นทางอัมสเตอร์ดัม - กรุงเทพฯ - จาร์กาทา

ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2478 กรมอากาศยาน (ชื่อเดิมคือ กรมอากาศยานทหารบก) ได้เลิกทำการบินขนส่งพาณิชย์ภายหลังจากที่ได้จัดตั้งบริษัทเดินอากาศ จำกัด ขึ้นและเข้าทำการบินแทนโดยบริษัทได้รับสัมปทานให้ทำการเดินอากาศพาณิชย์ และในขั้นต้นคงดำเนินการแต่เฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น ต่อมาจึงได้ขยายเส้นทางบินออกไป

ทั่วทุกภาคในประเทศไทย

ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2482 บริษัทเดินอากาศ จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทขนส่ง จำกัด และดำเนินการเกี่ยวกับการพาณิชย์ภายในประเทศต่อเนื่องมาจนถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2488 การบินออกไปนอกประเทศมีเพียงแห่งเดียวคือ เวียงจันทน์ และบริษัทฯ จำต้องหยุดบินตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2488 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ. 2489 เนื่องจากยังอยู่ในระหว่างสภาวะสงคราม ต่อมาได้กลับมาทำการบินตามเดิมในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2489 และเลิกกิจการบินในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2489 ตามนโยบายของรัฐบาลที่จะปรับปรุงกิจการบินพลเรือนใหม่

หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง รัฐบาลไทยได้ซื้อเครื่องบินเหลือสงครามจำนวนหนึ่งแล้วมอบให้กองทัพอากาศจัดทำการบินพาณิชย์โดยใช้อุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ของกองทัพอากาศ ได้เริ่มเปิดสายการบินเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2489 จากดอนเมืองถึงเชียงใหม่ทางภาคเหนือ และถึงสงขลาทางภาคใต้

ในวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2490 ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกขององค์การการบินระหว่างประเทศซึ่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองมอนทรีออล ประเทศแคนาดา โดยบอกเลิกอนุสัญญาว่าด้วยข้อบังคับสำหรับการเดินอากาศซึ่งลงนามกัน ณ กรุงปารีส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2462

ในต้นปี พ.ศ. 2490 รัฐบาลได้อนุมัติให้ตั้งบริษัทการบินขึ้น 2 บริษัทคือ

1. บริษัทเดินอากาศ จำกัด ซึ่งเริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2490 โดยรับโอนงานที่กองทัพอากาศทำอยู่

2. บริษัทการบินแปซิฟิก โอเวอร์ซีส์ (สยาม) จำกัด (POAS) ซึ่งทำการบินระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2491

ต่อมาในปี พ.ศ. 2492 บริษัทเดินอากาศ จำกัด ได้รวมกับบริษัทการบินแปซิฟิก โอเวอร์ซีส์ (สยาม) จำกัด เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ทำการบินภายในประเทศ

และประเทศไทยใกล้เคียงจนถึงปัจจุบันนี้

บริษัทการบินที่เป็นของไทยอีกบริษัทหนึ่งก็คือ บริษัทการบินไทย จำกัด ซึ่งก่อตั้งขึ้น โดยการร่วมทุนกันระหว่างบริษัท Scandinavian Airline System (S.A.S.) กับบริษัท เคนอากาศไทย จำกัด โดย S.A.S. ถือหุ้น 30% และบริษัทเคนอากาศไทย จำกัด ถือหุ้น 70% จึงมีลักษณะเป็นบริษัทที่เป็นรัฐวิสาหกิจ แต่การจัดตั้งนั้นเป็นการจัดตั้งในรูปของบริษัทจำกัด จึง อยู่ภายใต้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกับบริษัทต่าง ๆ ในแง่ของการดำเนินกิจการ เช่น การเสียภาษี เป็นต้น บริษัทการบินไทย จำกัด ตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2502 เงินทุนดำเนินการ ขึ้นต้น 40 ล้านบาท สัญญาที่ทำกันครั้งแรก มีระยะเวลา 10 ปี โดยทาง เอส. เอ. เอส. จะช่วยในด้านเทคนิคและการบริหาร พัฒนาคานตลาดนานาชาติ จัดหาเครื่องบิน ตลอดจนการฝึกอบรมคนไทยให้สามารถจัดการทุกอย่างด้านการบินได้เอง ในปี พ.ศ. 2513 มีทุนเพิ่ม เป็น 100 ล้านบาท ต่อมาในปี พ.ศ. 2514 มีการต่อสัญญาระหว่างบริษัทเคนอากาศไทย และ เอส. เอ. เอส. อีก 7 ปี และในปี พ.ศ. 2520 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ยกเลิกสัญญาที่ทำไว้ กับ เอส. เอ. เอส. ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2520 ดังนั้น ในปัจจุบันนี้บริษัทการบินไทย จำกัด รัฐบาลจึงถือหุ้นทั้งหมด โดยมีทุนจดทะเบียน 500 ล้านบาท

บริษัทการบินของประเทศไทย

การบินพาณิชย์ได้เข้ามาสู่ประเทศไทยเป็นครั้งแรกหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยมี เครื่องบินของบริษัท บี.โอ.เอ.ซี (British Oversea Airway Corporation) เข้ามาทำการ เป็นบริษัทแรก ทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ-ฮ่องกง ต่อมาบริษัทการบินอื่น ๆ ของต่างประเทศเข้ามาทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ กับประเทศใกล้เคียง เช่น เค.แอล.เอ็ม. แพนแอม เอส.เอ.เอส. ฯลฯ บริษัทเหล่านี้ได้จัดตั้งสาขาขึ้นในประเทศไทย

สำหรับประเทศไทยมีบริษัทการบินเป็นของตนเองซึ่งเป็นของรัฐบาลทำการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศมี 2 บริษัทคือ

1. บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด
2. บริษัทการบินไทย จำกัด

เนื่องจากบริษัทการบินทั้ง 2 บริษัทเป็นของรัฐบาล การดำเนินงานต่าง ๆ จึงขึ้นอยู่กับกระทรวงคมนาคมเป็นสำคัญ มีนโยบายคล้ายคลึงกัน การดำเนินงานของทั้ง 2 บริษัทจึงเป็นไปในแนวเดียวกัน

บริษัทการบินของต่างประเทศ

บริษัทการบินในประเทศไทยที่เป็นของต่างประเทศเป็นสาขาของบริษัทต่างประเทศซึ่งมีทั้งที่เป็นของรัฐบาลและของเอกชนในประเทศนั้น ๆ สาขาที่เข้ามาตั้งในประเทศไทยมีรายได้ส่วนใหญ่ที่สำคัญคือ การจำหน่ายบัตรโดยสาร สาขาของแต่ละบริษัทการบินมีลักษณะการดำเนินงานที่คล้าย ๆ กัน เช่น จำหน่ายบัตรโดยสาร อำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารของตน เมื่อนั้น ๆ ตลอดจนประสานงานกับรัฐบาลและสายการบินอื่น ๆ ฯลฯ สำหรับการดำเนินงาน สาขาที่มีอิสระที่จะทำเป็นแบบของตัวเองได้ เช่น การทำบัญชี แต่จะต้องทำรายงานและส่งรายงานนั้นไปยังสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศ นอกจากนี้การดำเนินงานของบริษัทสาขาเหล่านี้จะต้องอยู่ในความควบคุมของกฎหมายไทยเช่นกัน เช่น การเสียภาษีการค้า เป็นต้น

นอกจากบริษัทการบินต่าง ๆ จะอยู่ภายใต้กฎหมายที่ว่าด้วยบริษัทจำกัดแล้ว ยังต้องปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับกิจการการบินของกรมการบินพาณิชย์และสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอีกด้วย

สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

IATA ย่อมาจาก International Air Transport Association เป็นองค์การการบินของโลกซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยบริษัทการบินใหญ่ที่เป็นสายการบินชั้นนำของโลก

วัตถุประสงค์ของการจัดตั้ง

1. เพื่อส่งเสริมกิจการการบิน ความปลอดภัย การลำเลียง การขนส่งทางอากาศในราคาถูกลง เพื่อประโยชน์ของโลก
2. วิวัฒนาการของการบินและการศึกษาปัญหาที่เกี่ยวกับกิจการการบิน เพื่อจัดให้มีวิธีที่ดีที่สุดในการบินระหว่างประเทศ
3. จัดให้มีการร่วมมือระหว่างกิจการการบินเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศสากล ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งจัดให้มีการร่วมมือของคํการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นองค์การชำนาญพิเศษของสหประชาชาติ

การเป็นสมาชิกของ IATA จะต้องปฏิบัติตามกฎของ IATA และเสียค่าสมาชิกแก่สมาคมซึ่งบริษัทการบินใหญ่ ๆ ของโลกเป็นสมาชิกของสมาคมนี้ มีบางบริษัทไม่สามารถเป็นสมาชิกได้เพราะไม่สามารถจะปฏิบัติตามกฎของ IATA หรือสมาชิกอื่น ๆ ไม่ยอมรับ

ลักษณะของบริษัทการบิน

เนื่องจากในบริษัทการบิน ลักษณะของการดำเนินงานเป็นการขายบริการให้บุคคลทั่วไปในด้านการรับส่งผู้โดยสาร การติดต่อสื่อสารและการขนส่งสินค้า ดังนั้นรายได้หลักของบริษัทก็คือ รายได้จากการขนส่ง ซึ่งจำแนกได้ 5 ประเภทดังนี้

1. การขนส่งผู้โดยสาร (PASSENGER REVENUE)
2. การขนส่งสัมภาระเกินพิกัด (EXCESS BAGGAGE)
3. การขนส่งพัสดุภัณฑ์ (CARGO REVENUE)
4. การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ (MAIL REVENUE)
5. การขนส่งเช่าเหมา (CHARTER REVENUE)

1. การขนส่งผู้โดยสาร

เป็นรายได้ซึ่งได้จากการขนส่งผู้โดยสาร นับว่าเป็นส่วนที่มีความสำคัญที่สุดของบริษัท

วิธีการคำนวณรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารนี้ คำนวณโดยการหามูลค่าของคูปอง (Prorate of Flight Coupon) พนักงานของบริษัทประจำท่าอากาศยานแต่ละแห่งจะเก็บคูปองจากผู้โดยสาร เพื่อส่งเข้ามายังฝ่ายบัญชีรายได้พร้อมกับบัญชีรายชื่อผู้โดยสาร คูปองที่เก็บจากผู้โดยสารมีทั้งที่บริษัทเป็นผู้จำหน่ายเอง และที่บริษัทการบินอื่น ๆ ซึ่งเป็นคู่สัญญากับบริษัทเป็นผู้จำหน่ายสำหรับคูปองที่บริษัทเป็นผู้จำหน่ายเองนั้น หลังจากหามูลค่าของแต่ละคูปองแล้วจะรวบรวมเพื่อเข้าบัญชีรายได้ของแต่ละเที่ยวบินในแต่ละงวดเดือนพร้อมทั้งลงบันทึกรายละเอียด ซึ่งประกอบด้วย เบอร์คิว เที่ยวบิน วันที่ ช่วงบิน ตลอดจนมูลค่าของคูปอง ทั้งนี้โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ทำการบันทึก ส่วนในกรณีที่เป็นคูปองซึ่งจำหน่ายโดยสายการบินอื่น ๆ ก็จะมีมูลค่าของคูปองเพื่อรวบรวมเข้าบัญชีรายได้เช่นกัน และต้องแยกประเภทไว้เพื่อนำส่งไปยังสำนักงานของสายการบินที่ทำการจำหน่ายคูปองเหล่านั้น เพื่อเรียกเก็บเงินตามมูลค่าของคูปองอีกด้วย

มีข้อพึงสังเกตประการหนึ่งคือ ตัวโดยสารฉบับหนึ่ง ๆ อาจจะมีคูปองเดียว เพื่อใช้เดินทางช่วงบินเดียวเท่านั้นก็ได้ หรืออาจมีคูปองหลายใบเพื่อใช้เดินทางไปยังหลาย ๆ แห่งในวันเวลาต่างกัน และเพื่อโดยสารกับสายการบินหลายสายก็ได้ เมื่อตัวโดยสารถูกจำหน่ายโดยสายการบินใดก็ตาม รายรับจากการจำหน่ายตัวโดยสารจะยังไม่ถือว่าเป็นรายได้ ดังนั้นเมื่อบริษัทรับเงินจากการจำหน่ายตัวโดยสารก็จะลงบัญชีมูลค่าของตัวโดยสารซึ่งเปรียบเสมือนเป็นเจ้าของไว้ พร้อมทั้งลงบันทึกรายละเอียดการจำหน่ายโดยเครื่องคอมพิวเตอร์ต่อเมื่อตัวโดยสารดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้เพื่อโดยสารกับเที่ยวบินของบริษัทเองจึงจะนำคูปองซึ่งเก็บจากผู้โดยสารนั้นมาหามูลค่าเพื่อลงบัญชีรายได้ในขั้นต่อไป

การลงบัญชีตลอดจนการบันทึกดังกล่าว ปกติจะยึดถืออัตราค่าตัวโดยสารตามที่กำหนดไว้ โดยสมาคมการบินระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวมาตรฐานในการควบคุมตรวจสอบ และคำนวณหามูลค่าของตัวโดยสารหรือคูปองซึ่งมีทั้งของบริษัทเองและของบริษัทการบินอื่น ๆ ด้วย

อย่างไรก็ดี ย่อมเป็นที่ทราบกันโดยทั่วไปว่าสายการบินต่าง ๆ จำเป็นจะต้องให้ส่วนลดในการจำหน่ายตัวโดยสาร ทั้งนี้เพื่อการแข่งขัน ส่วนลดดังกล่าวจะนำมาหักออกจากรายได้ขั้นต้นเพื่อหารายได้สุทธิของแต่ละเที่ยวบินในแต่ละงวดเดือนเสมอไป

2. การขนส่งสัมภาระเกินพิกัด

เป็นรายได้จากการขนส่งสัมภาระของผู้โดยสารซึ่งมีน้ำหนักเกินกว่า 30 กิโลกรัม สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง และเกินกว่า 20 กิโลกรัม สำหรับผู้โดยสารชั้นทัศนจาร อัตราค่าขนส่งคิดจาก 1 เปอร์เซ็นต์ของอัตราค่าโดยสารชั้นหนึ่งต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัมของแต่ละช่วงบิน รายได้ประเภทนี้ไม่มีส่วนลด

3. การขนส่งพัสดุภัณฑ์

การเก็บเงินค่าขนส่งพัสดุภัณฑ์จะมีระบบเก็บเงินต้นทางและเก็บปลายทาง โดยอาศัยใบขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Airway Bill) ซึ่งเจ้าหน้าที่ประจำหน่วยพัสดุภัณฑ์ตามสถานีต่าง ๆ จะเป็นผู้จัดส่งเข้ามายังฝ่ายการบัญชีรายได้ โดยแนบมากับบัญชีรายการพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ สำหรับแต่ละเที่ยวบิน การคำนวณรายได้ก็ใช้วิธีการหาส่วนแบ่งของค่าขนส่งสำหรับแต่ละช่วงบิน ซึ่งเป็นไปตามระเบียบที่กำหนดไว้ใน "AIRLINE PRORATION DIRECTORY-CARGO"

4. การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์

อัตราค่าขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นอัตราซึ่งได้รับการอนุมัติจากสหพันธ์ไปรษณีย์สากลและการเรียกเก็บเงินจะผ่านกรมไปรษณีย์โทรเลขของประเทศไทย ทั้งส่วนที่เป็นไปรษณีย์ภัณฑ์ของประเทศไทยและของประเทศอื่น ๆ ด้วย

5. การขนส่งเช่าเหมา

รายได้จากการขนส่งเช่าเหมาจะเกิดขึ้นต่อเมื่อมีการเช่าเหมาลำเพื่อขนส่งคณะผู้โดยสารซึ่งอาจจะอยู่ในช่วงบินปกติของบริษัทหรือนอกเส้นทางก็ได้ บริษัทมักจะเสนอให้เช่าเหมาลำทุกครั้งเมื่อจะส่งเครื่องบินไปตรวจสภาพ ทั้งนี้เพื่อหาผลประโยชน์เท่าที่จะทำได้แทนที่จะบินเที่ยวเปล่า จำนวนเงินซึ่งจะถือได้ว่าเป็นรายได้จากการเช่าเหมาคือ ค่าเช่าตามที่ได้ทำสัญญากันไว้

นั่นเอง

นอกจากนี้ยังมีรายได้อื่น ๆ อีกคือ

1. รายได้จากตั๋วโดยสารหมคอายุ
 - ก. ใช้โดยสารที่อยู่ในมือของผู้ถือจะมีทางใช้ได้หลายทางด้วยกัน คือ
 - ข. ใช้โดยสารกับสายการบินที่ทำการจำหน่าย
 - ค. ใช้โดยสารกับสายการบินอื่น
 - ด. ใช้แลกตั๋วโดยสารใหม่เพื่อเปลี่ยนแปลงเส้นทาง
 - ง. ขอคืนเงินเนื่องจากไม่ใช้

อายุการใช้ตั๋วโดยสารจะมีเวลาไม่เกิน 1 ปี ตั๋วบางประเภทมีอายุการใช้ระหว่าง 20 - 90 วันเท่านั้น ปกติสายการบินต่าง ๆ จะพบว่าในแต่ละงวดบัญชีจะมีตั๋วโดยสารหมคอายุแล้วเป็นจำนวนไม่น้อยซึ่งยังไม่มีการขอคืนเงินเลย ทั้งนี้อาจเกิดขึ้นเนื่องจาก

- 1) ผู้ถือตั๋วโดยสารไม่มีสิทธิขอคืนเงิน เนื่องจากไม่ได้เป็นผู้จ่ายค่าตัวเอง
- 2) ตั๋วโดยสารสูญหายหรือถูกทำลาย

อย่างไรก็ตาม ในการคำนวณมูลค่าเพื่อถือเป็นรายได้จากตั๋วหมคอายุนี้ ควรจะเป็นมูลค่าคงเหลือของงวดที่หมคอายุ

2. รายได้จากการขายอาหารให้สายการบินอื่น (Catering Uplift) ในกรณีของบริษัทการบินไทยเป็นรายได้จากการขายอาหารและเครื่องดื่มให้กับสายการบินอื่นที่แวะจอดที่ท่าอากาศยานดอนเมืองและได้ทำสัญญาว่าจ้างบริษัทฯ ให้จัดเตรียมอาหารและเครื่องดื่มเพื่อนำไปบริการผู้โดยสารขณะที่เดินทางไปยังเมืองอื่นต่อไป

3. รายได้จากการให้บริการผู้โดยสาร (Ground Handling) เช่น การบรรจุกระเป๋าจากเครื่องบินเข้าสนามบิน

4. รายได้จากการรับเช็คเครื่องบินลงให้กับสายการบินอื่น โดยมีการทำสัญญาว่าจ้างกัน

5. รายได้จากภัตตาคารการบินที่สนามบิน



ค่าใช้จ่ายของบริษัทการบิน

ค่าใช้จ่ายของบริษัทการบินหากจะจำแนกตามลักษณะของค่าใช้จ่ายแล้ว จะแยกได้ 2 ประเภทดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายคงที่ ได้แก่

1.1 ค่าเช่าเครื่องบิน

1.2 ค่าประกันภัยเครื่องบินและค่าประกันชีวิตพนักงานบนเครื่อง

1.3 ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

1.4 ค่าใช้จ่ายในการใช้วิทยุติดต่อสื่อสารกับเครื่องบินในขณะทำการบิน และระหว่างสาขา

1.5 ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน ค่าน้ำมันเครื่องบินลงจอด ค่าจอดเครื่องบิน

1.6 ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินและอะไหล่

1.7 เงินเดือนพนักงาน

2. ค่าใช้จ่ายแปรได้ ซึ่งในที่นี้จะคลุมถึงค่าใช้จ่ายที่แปรได้ด้วย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นซึ่งจะมีจำนวนมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสภาพการแข่งขันและการดำเนินงานของบริษัท อาทิ

เช่น

2.1 ค่าโฆษณา

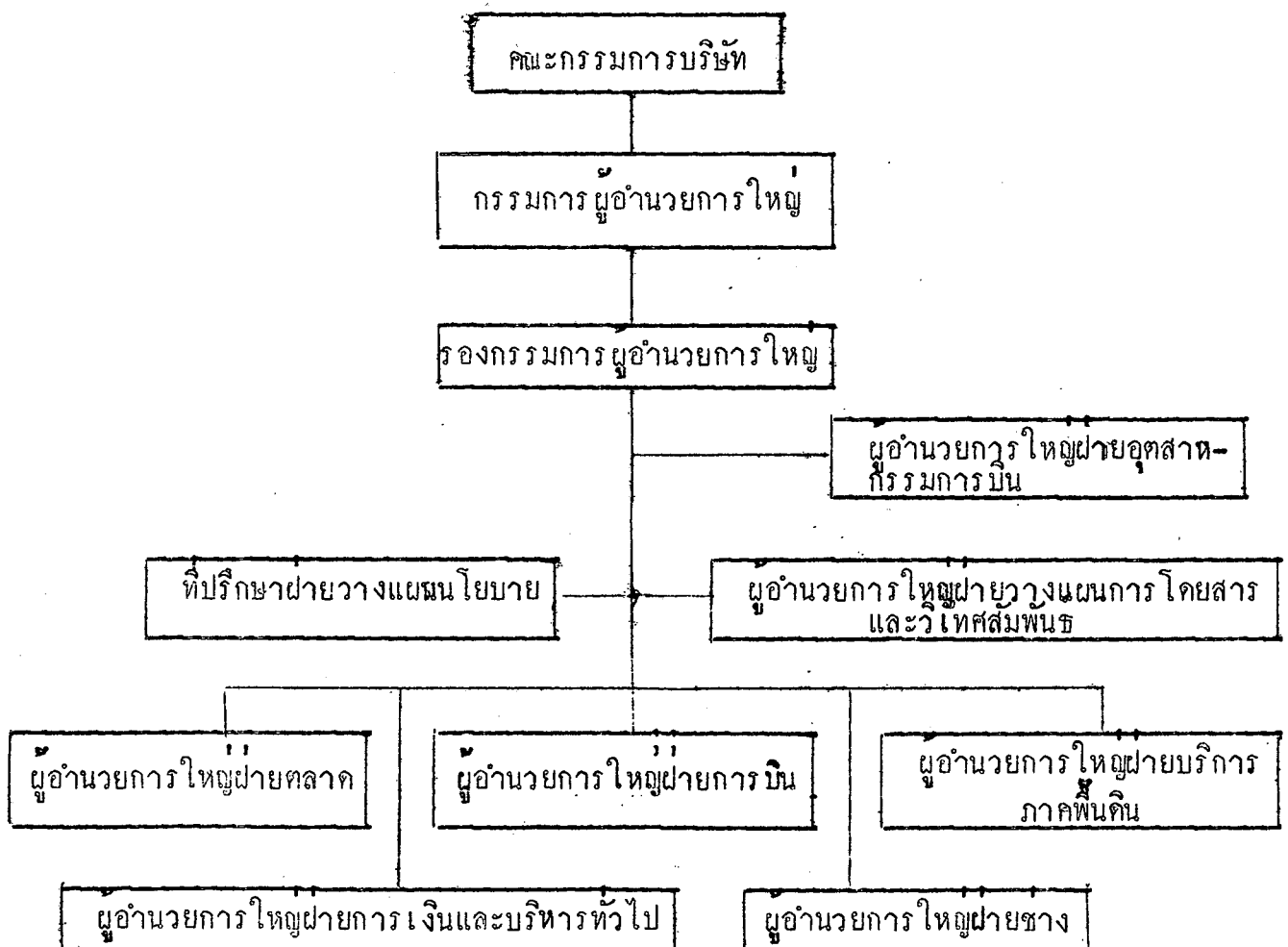
2.2 ค่าตกแต่งภายในเครื่องบิน

2.3 ค่าใช้จ่ายในการบิน

2.4 ค่าใช้จ่ายในการส่งนักบินไปฝึกงาน เพื่อทดสอบนักบินในการใช้เครื่องบินแบบใหม่

โครงสร้างและการจัดสายงานของบริษัทการบิน

บริษัทการบินแต่ละแห่งย่อมมีลักษณะการดำเนินงานและระบบบริหารแตกต่างกันออกไป ในส่วนปลีกย่อย แต่หลักใหญ่ ๆ จะคล้ายคลึงกัน บริษัทที่ใหญ่และตั้งมานานก็ย่อมแบ่งสายงานย่อยออกไปได้มาก มีแผนกต่าง ๆ ซึ่งรับผิดชอบงานเป็นส่วน ๆ ไป ต่อไปนี้จะแสดงให้เห็นถึงโครงสร้างและการจัดสายงานของบริษัทการบินไทย จำกัด

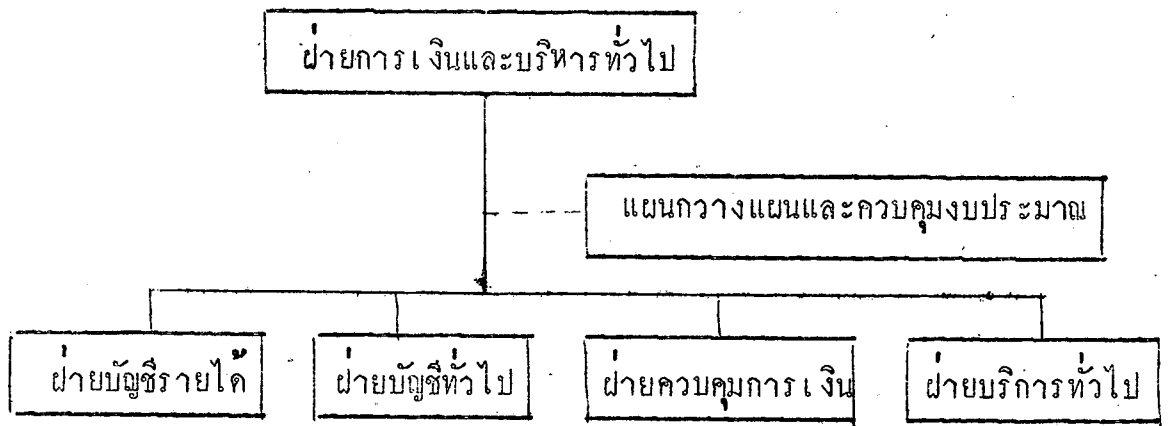


บริษัทการบินไทย จำกัด เป็นบริษัทสายการบินระหว่างประเทศ ซึ่งมีงานต่าง ๆ มากมาย การแบ่งหน่วยงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นหน่วยงานใหญ่ เริ่มด้วยมีประธานบริษัทเป็นประธานของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งคอยควบคุมดูแลการปฏิบัติงานต่าง ๆ การจัดสายงานของบริษัทฯ แยกเป็นหน่วยงานต่าง ๆ ตามที่แสดงในผังข้างต้นนี้

หน่วยงานใหญ่ของบริษัทฯ แบ่งออกได้ดังนี้

ฝ่ายการเงินและบริหารทั่วไป (FINANCE and ADMINISTRATION)

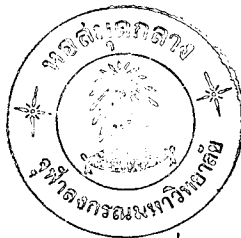
หน่วยงานนี้เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ มาก มีการจัดสายงานดังนี้



หน้าที่หลักของฝ่ายฯ ได้แก่ การควบคุมต้นทุน การคลัง การวัดผลการดำเนินงาน และการบริหารงานอื่น ๆ โดยแยกเป็นหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

1. ฝ่ายบัญชีรายได้ (Revenue Accounting Department)
2. ฝ่ายบัญชีทั่วไป (General Accounting Department)
3. ฝ่ายควบคุมการเงิน (Financial Control Department)
4. ฝ่ายบริการทั่วไป (General Service Department)
5. แผนกวางแผนและควบคุมงบประมาณ

1. ฝ่ายบัญชีรายได้ มีหน้าที่ควบคุมรายได้ของบริษัทฯ แบ่งออกเป็นแผนก
ต่าง ๆ ดังนี้
- 1) แผนกควบคุมทางสถิติ (Statistic and Documents Control Division)
 - 2) แผนกควบคุมรายได้บัตรโดยสาร (Passenger Revenue Control Division)
 - 3) แผนกควบคุมรายได้คานขนส่ง (Cargo Revenue Control Division)
 - 4) แผนกเรียกเก็บเงินระหว่างบริษัทการบิน (Interline Billing)
2. ฝ่ายบัญชีทั่วไป มีหน้าที่เกี่ยวกับการบัญชีของบริษัทฯ แบ่งออกเป็นแผนก
ต่าง ๆ ดังนี้
- 005021
- 1) แผนกบัญชีทั่วไป (General Accounting Division)
 - 2) แผนกคลัง (Treasury Division)
 - 3) แผนกบัญชีสาขา (Field Accounting Division)
 - 4) แผนกควบคุมสินเชื่อ (Credit Control Division)
3. ฝ่ายควบคุมการเงิน มีหน้าที่ควบคุมทางด้านรายจ่ายของบริษัทฯ แบ่งเป็น
แผนกต่าง ๆ ดังนี้
- 1) แผนกควบคุมรายจ่าย (Disbursements Control Division)
 - 2) แผนกวิเคราะห์การเงิน (Financial Analysis Division)
 - 3) แผนกควบคุมทรัพย์สิน (Assets Control)
 - 4) แผนกติดต่อกับหน่วยงานรัฐบาล (Government Liaison)
4. ฝ่ายบริการทั่วไป มีหน้าที่ให้บริการกับทุก ๆ ฝ่ายในบริษัทฯ โดยแบ่งเป็น
หน่วยต่าง ๆ ดังนี้
- 1) ฝ่ายบริหารงานบุคคล (Personnel Relations Department)
 - 2) ฝ่ายจัดซื้อ (Procurement Department)
 - 3) แผนกบริการทั่วไป (Office Service Division) ให้บริการด้านการ
อำนวยความสะดวก เช่น จัดหาโต๊ะ เก้าอี้ เครื่องเขียน เป็นต้น



5. แผนกวางแผนและควบคุมงบประมาณ มีหน้าที่ควบคุมรายจ่ายของทุกหน่วยงานเกี่ยวกับรายจ่ายลงทุนและบุคลากร

ฝ่ายบริการภาคพื้นดิน (GROUND OPERATION)

หน่วยงานนี้ทำหน้าที่บริหารงานของสถานีกรุงเทพฯ มีหน่วยงานย่อย ๆ มากมาย แต่ละหน่วยงานจะตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในด้านการบริการ อาทิเช่น

1. หน่วยบริการรับฝากกระเป๋า (Left luggage Room) เป็นบริการด้านรับฝากกระเป๋าของผู้โดยสารซึ่งเจ้าหน้าที่ของสายการบินอื่น ๆ จะเป็นผู้นำมาฝากไว้โดยคิดค่าบริการตามอัตราที่กำหนดไว้
2. หน่วยควบคุมน้ำหนัก (Weight & Balance) ทำหน้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบอัตราน้ำหนักของกระเป๋าที่ผู้โดยสารจะนำไปได้
3. หน่วยขนส่งเช่าเหมา (Charter Flight) ทำหน้าที่จัดหาเครื่องบินให้สำหรับกลุ่มนักทัศนาจรเหมาเครื่องบินทั้งลำ
4. หน่วยเก็บรักษาสมบัติของผู้โดยสาร (Lost and Found) ทำหน้าที่เก็บรักษากระเป๋าหรือสมบัติของผู้โดยสารในกรณีที่กระเป๋าเดินทางไปไม่ทันผู้โดยสาร
5. หน่วยบริการทั่วไปแก่ผู้โดยสารภาคพื้นดิน (Passenger Service)
6. หน่วยรับพัสดุจากลูกค้า (Cargo Office) ทำหน้าที่ตกลงติดต่อกับลูกค้าในการรับพัสดุ

ฝ่ายตลาด (Marketing)

หน่วยงานนี้ทำหน้าที่เกี่ยวกับการตลาด ซึ่งหมายถึง การรับจองและการขายตั๋วโดยสารในที่ต่าง ๆ รวมทั้งการขายให้ตัวแทนทั้งหลาย มีหน่วยงานย่อย ๆ แยกได้ดังนี้

1. แผนกควบคุมเกี่ยวกับที่นั่งของผู้โดยสารและห้องบรรทุกสินค้าต่าง ๆ (Space Control) ซึ่งเป็นการควบคุมการรับจองและการขายตั๋วจากการขายในทุก ๆ แห่ง เช่น ตามตัวแทนต่าง ๆ ทั้งในและนอกประเทศ
2. แผนกโฆษณา มีหน้าที่ในด้านการโฆษณาเพื่อให้มาใช้บริการของบริษัทฯ
3. แผนกตั๋วโดยสาร มีหน้าที่ออกตั๋วให้แก่ผู้โดยสาร
4. แผนกจัดทำตารางแสดงเวลาการขนส่งและการเดินทาง

ฝ่ายการบิน (Flight Operation)

งานของฝ่ายนี้เกี่ยวข้องกับการทำงานของฝ่ายบิน มีหน้าที่จัดการเกี่ยวกับการบิน คือ คอยจัดการดูแลเกี่ยวกับเส้นทางบิน เตรียมแผนการบินให้นักบิน จัดหารายละเอียดชี้แจงให้นักบิน ตัวอย่างเช่น บอกรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะอากาศ มีเมฆหมอกจัดหรือไม่ หรือท้องฟ้าปลอดโปร่งอย่างไร เพื่อที่นักบินจะได้เตรียมรับกับสภาพอากาศอย่างนั้น จะได้เตรียมระวังรักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารได้อย่างเต็มที่ การดำเนินงานแบ่งออกเป็นหน่วยต่าง ๆ ดังนี้

1. ฝ่ายบริหารงานการบิน (Flight Administration Department)

แบ่งออกเป็น 2 หน่วยงานคือ

- ก. แผนกควบคุมนักบิน หน่วยงานนี้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับนักบิน เช่น ในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยของนักบิน การฝึกสอนให้นักบินมีความรู้ในเรื่องหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ขององค์การบินสากล และสามารถปฏิบัติได้ตามนั้น (Chief Pilot) และผู้ช่วยนักบิน (Technical Pilot) ซึ่งจะมีตำแหน่งแบ่งตามชนิดของเครื่องบิน
- ข. แผนกอบรมพนักงานบนเครื่องบิน (Flight Crew Training) ซึ่งหมายถึงการอบรมนักบิน

2. ฝ่ายจัดการเวลาทำงาน (Crew Assignment Department) เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดการเวลาทำงานของพนักงานในเที่ยวบินแต่ละเที่ยว และทำหน้าที่กำหนดแผนการบิน จัดหารายละเอียดเกี่ยวกับคินฟ้าอากาศให้แก่กัปตัน ตลอดจนให้ความรู้และรายละเอียดเกี่ยวกับเมืองต่าง ๆ ที่เครื่องบินจะลง

3. ฝ่ายบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน (Passenger Flight Service Department) มีหน้าที่โดยตรงในการให้บริการผู้โดยสารในขณะที่อยู่บนเครื่องบินทั้งในด้านการบริการทั่วไป และบริการทางโภชนาการ

ฝ่ายช่าง (Technical)

มีหน้าที่รับผิดชอบสภาพของเครื่องบินให้มีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล โดยจะควบคุมดูแลทุกส่วนของเครื่องบินทั้งภายในและภายนอกให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ สายงานการบังคับบัญชาของฝ่ายช่าง แบ่งเป็น 5 ฝ่ายคือ

1. ฝ่ายการผลิตและการซ่อมบำรุง (Maintenance and Production) แบ่งเป็นแผนกต่าง ๆ ดังนี้

- 1) กองซ่อมอากาศยานกรุงเทพฯ (Bangkok Maintenance) มีหน้าที่ซ่อมเครื่องบิน ประกอบด้วยหน่วยงานย่อย 4 หน่วย ผลัดเปลี่ยนกันทำงานตลอด 24 ชั่วโมง ทำการตรวจซ่อมทั้งเครื่องบินของบริษัทเอง และของสายการบินอื่นที่ว่างให้ทำการตรวจซ่อมด้วย
- 2) กองซ่อมบำรุงประจำสถานี (Line Station) มีหน้าที่ควบคุมการซ่อมของสถานีต่าง ๆ ที่เครื่องบินแวะจอด
- 3) กองบริการลานจอด (Technical Ramp Service) มีหน้าที่ทำความสะอาดเครื่องบิน เติมน้ำ นำรถบรรทุกไปจอด ฯลฯ
- 4) กองวางแผนและควบคุมการผลิตและการซ่อมบำรุง (Maintenance Planning and Production Control) มีหน้าที่วางแผนงาน

จัดส่งเครื่องบินไปซ่อมบำรุงให้เครื่องบินทำงานได้ตามเส้นทางบินที่วางไว้

2. ฝ่ายวิศวกรรมและพัฒนา (Engineering and Development) มีหน้าที่ออกแนวทางการซ่อม แก้ไขจุดชอนต่าง ๆ ของเครื่องบินแต่ละแบบ
3. ฝ่ายควบคุมคุณภาพ (Quality Control) มีหน้าที่ควบคุมการซ่อมบำรุงให้มีมาตรฐาน โดยมุ่งถึงความปลอดภัยเป็นหลัก
4. ฝ่ายคลังพัสดุ (Material Administration) มีหน้าที่ควบคุมดูแลพัสดุที่ใช้ในการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินของบริษัท รวมทั้งอะไหล่ต่าง ๆ ด้วย
5. ฝ่ายบริการการช่าง (Technical Administration) มีหน้าที่จัดการทุกอย่างเกี่ยวกับบุคลากร อาคร เครื่องใช้ สัญญาว่าจ้างกับบริษัทการบินอื่น ๆ ฯลฯ

ฝ่ายวางแผนการโดยสารและวิเทศสัมพันธ์ (Planning and Foreign Relations)

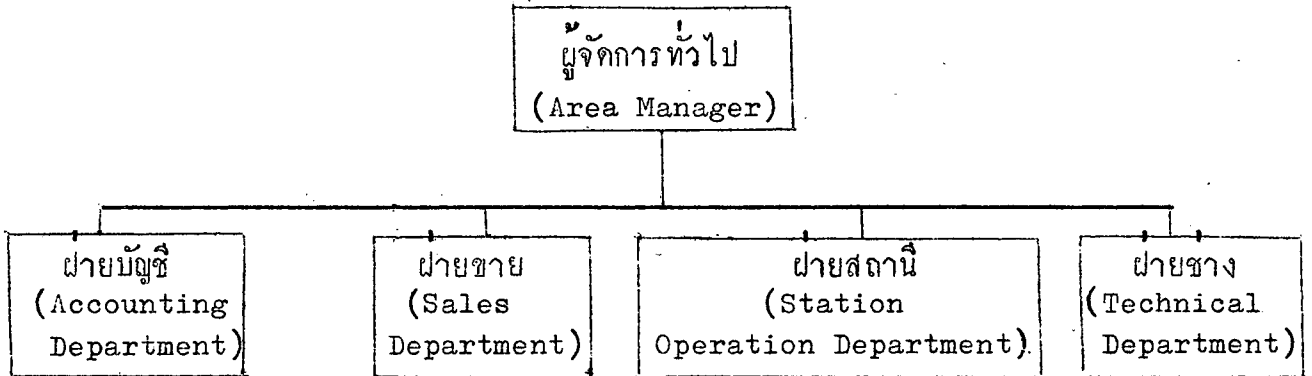
หน่วยงานนี้ทำงานเกี่ยวกับการวางแผน แผนส่วนใหญ่จะเป็นไปในรูปที่ว่าทำอะไร จึงจะทำให้การทำงานในอุตสาหกรรมการบินของบริษัทก้าวหน้ารุ่งเรืองและมีผู้ใช้บริการของบริษัทมากกว่าสายการบินอื่น ๆ การทำงานของหน่วยงานนี้ก็คือ การวางแผนให้บริษัทก้าวหน้าต่อไปในอนาคต จะมีการวางแผน 5 ปี 7 ปี หรือมากกว่านั้นไว้ เพื่อจะได้ทราบถึงปริมาณการขายและปริมาณเงินสคริป เงินสดจ่ายในอนาคต นอกจากนั้นยังต้องวางแผนว่า ในอนาคตต่อไปบริษัทควรจะใช้วิธีการร่วมสายหรือประสานงานกับสายการบินอื่น ๆ หรือไม่เพียงใด (การร่วมสาย หมายถึง มีการแลกเปลี่ยนนักบิน หรือเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการบนเครื่องบิน) บริษัทควรจะใช้เครื่องบินชนิดเดิมหรือเปลี่ยนใหม่ ควรจะขยายเส้นทางการบินให้มากขึ้น ควรจะเพิ่มตัวแทนต่างประเทศอีกกี่แห่ง เป็นต้น

ฝ่ายอุตสาหกรรมการบิน (Industry Affairs)

หน่วยงานนี้ตั้งขึ้นเพื่อเชื่อมโยงทางด้านการตลาดกับสายการบินอื่น ๆ

การบริหารงานของสาขาของบริษัทการบิน

การบริหารงานของหน่วยงานซึ่งเป็นสาขาของบริษัทการบินนั้น มักจะไม่สลับซับซ้อน
 ทางการเมืองของสำนักงานใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีสายงานเหมือนกับของสำนักงานใหญ่



หน้าที่ของแต่ละฝ่ายมีดังนี้

- 1) ผู้จัดการทั่วไป การดำเนินงานและการตัดสินใจของสาขาขึ้นอยู่กับผู้จัดการทั่วไป การทำงานต่าง ๆ ของแต่ละฝ่าย อยู่ในความควบคุมของผู้จัดการทั่วไป โดยแบ่งหน้าที่ให้กับหัวหน้าของแต่ละฝ่าย ให้ไปดำเนินงานต่าง ๆ ตามที่ได้รับคำสั่งจากสำนักงานใหญ่
- 2) ฝ่ายบัญชี (Accounting Department) มีหน้าที่เกี่ยวกับการทำบัญชีเกี่ยวกับรายได้และรายจ่ายของสำนักงาน เมื่อสิ้นงวดจะส่งบัญชีไปยังสำนักงานใหญ่ สำหรับผลการดำเนินงานของสาขานั้น ไม่สามารถจะจัดทำเป็นบัญชีกำไรขาดทุนได้เนื่องจากรายได้จากการขายตั๋วโดยสาร การขายระวางสินค้า การส่งไปรษณียภัณฑ์ ฯลฯ ในแต่ละคราวไม่สามารถที่จะกำหนดแน่นอนว่าเป็นของกิจการจำนวนเท่าใด รายได้ที่ได้รับมาทั้งหมดนั้นในแต่ละครั้งหมายถึงรายได้จากผู้โดยสารออกจากจุดต้นทางไปยังปลายทาง แต่การเดินทางจะมีการพักเป็นช่วง ๆ ไป และในแต่ละช่วงอาจมีการคัดเปลี่ยนเครื่องบินในกรณีของบริษัทนั้นไม่มีเส้นทางไปยังจุดปลายทางตามความต้องการของผู้โดยสารได้ ดังนั้น รายได้ที่บริษัทได้รับก็จะต้องมาจัดสรรให้กับบริษัทอื่น ๆ ด้วย

- 3) ฝ่ายขาย (Sales Department) มีหน้าที่เกี่ยวกับการขายตั๋วโดยสาร เครื่องบินและการขายระวางสินค้าบนเครื่องบิน ในการขายบริการนี้จะมี "ตัวแทนการขาย" ซึ่งทำหน้าที่จำหน่ายตั๋วโดยสาร และอยู่ในความควบคุมของผู้จัดการฝ่ายขาย โดยจะได้รับค่านายหน้าในการขายเมื่อขายตั๋วโดยสารได้เป็นจำนวนเท่าใดในแต่ละงวดบัญชีนั้น ฝ่ายขายจะมีการจดบันทึกรายงานการขายตั๋วขึ้นมาให้ฝ่ายบัญชี เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการรับจ่ายเงิน

การควบคุมการขายตั๋ว ตั๋วโดยสารที่นำออกจำหน่ายในแต่ละครั้งนั้น ต้องมีการตรวจสอบอยู่เสมอว่า มีจำนวนเท่าใด มีที่หมายเลขที่ได้ขายไปแล้ว มีหมายเลขอะไรบ้าง และยังคงเหลืออีกกี่หมายเลข ในการขายตั๋วโดยสารนั้น ถ้าหมายเลขของตั๋วโดยสารใดที่ยังไม่ปรากฏอยู่ในบัญชีขายแล้ว หมายเลขนั้น ๆ ต้องมีตั๋วโดยสารฉบับตัวจริงเก็บอยู่ จะขาดหายไปไม่ได้ โดยมีการตรวจสอบอยู่เสมอว่าจะมีการขาดหายไปบ้างหรือไม่ ฉะนั้นจะต้องเก็บไว้อย่างดีโดยถือเสมือนเป็นตัวเงินสด เมื่อสิ้นเดือนจะมีการทำรายงานการขาย (Sales Report) โดยแสดงยอดจำนวนตั๋วโดยสารที่ขายได้ และระบุหมายเลขและจำนวนเงินเป็นสำคัญ แล้วส่งไปยังสำนักงานใหญ่

- 4) ฝ่ายสถานี (Station Operation Department) มีหน้าที่ดูแลและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่จะเดินทางไปเมืองต่าง ๆ ดังต่อไปนี้
1. การดูแลผู้โดยสาร เกี่ยวกับสิ่งของที่จะนำขึ้นเครื่องบิน (Baggage Handling) หมายถึง การดูแลเกี่ยวกับน้ำหนักของสิ่งของที่ผู้โดยสารจะนำไปด้วยว่ามีน้ำหนักเกินอัตราที่กำหนดหรือไม่ และในกรณีน้ำหนักเกินผู้โดยสารจะต้องเสียเงินเพิ่มเป็นจำนวนเท่าใด
 2. การดูแลและจัดที่สำหรับสิ่งของและสินค้า รวมทั้งที่นั่งสำหรับผู้โดยสาร

3. การดูแลเกี่ยวกับสิ่งของของผู้โดยสาร (Freight Handling) หมายถึงการติดต่อเกี่ยวกับการนำสิ่งของเข้าว่ามีสิ่งของใดบ้างที่นำเข้ามาเกินอัตราที่กำหนดไว้
- 5) ฝ่ายช่าง (Technical Department) ทำหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับเครื่องบินในแต่ละขณะที่แวะจอดที่สนามบินว่า เครื่องยนต์อยู่ในสภาพที่จะบินได้โดยปลอดภัยหรือไม่ ควรจะมีการเติมน้ำมันได้หรือยัง และคอยตรวจความสะอาดของเครื่องบิน ทั้งบนเครื่องบินด้วยว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อย