



ปัญหาในการดำเนินงานค้ำถการให้บริกา

บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้ดำเนินงานด้วยเงินทุนของบริษัทฯ เองตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509 โดยได้เลืกรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล การดำเนินงานของบริษัทฯ ประสบความสำเร็จพอสมควร เมื่อพิจารณารายได้จากการบินที่เพิ่มสูงขึ้น แต่การพิจารณาทางด้านการผลิตของบริษัทฯ จะพบว่า การดำเนินงานค้ำถการบินหรือการผลิตของบริษัทฯ มีได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเท่าที่ควร (ดูตารางที่ 6) ระยะทางทำการบินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508 ถึงปี พ.ศ. 2516 มีแนวโน้มสูงขึ้นเล็กน้อย แต่ในปี พ.ศ. 2517 และปี พ.ศ. 2518 ระยะทางทำการบินมีแนวโน้มลดลง และถ้าพิจารณาในค้ำถเส้นทางบินและสนามบินที่ทำการบินขึ้นลงแล้ว บริษัทฯ มีได้ขยายเส้นทางบินและสนามบินที่ทำการบินขึ้นลงในจังหวัดใดเพิ่มขึ้นอีกนับตั้งแต่สิ้นปี พ.ศ. 2515 ตรงกันข้าม บริษัทฯ ได้พิจารณาลดเที่ยวบินและงคทำการบินไปยังสนามบินในบางจังหวัด

การดำเนินงานค้ำถการบินหรือการผลิตเพื่อให้บริกา มีได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นเท่าที่ควร เนื่องจากบริษัทฯ ประสบปัญหาในการดำเนินงานหลายประการ รวมทั้งภาวะเศรษฐกิจในระยะเวลาดังกล่าวในช่วงปี พ.ศ. 2516 - ปี พ.ศ. 2518 ประเทศไทยประสบกับภาวะการถักต่าง ๆ ซึ่งผันผวนรอบค้ำถทั้งทางค้ำถการ เมืองและเศรษฐกิจภายในประเทศและวิกฤตการณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในทางธุรกิจการขนส่งได้เพิ่มราคาขึ้นอย่างรวดเร็ว และยังเป็นส่วนที่ทำให้สินค้ำถต่าง ๆ มีราคาสูงขึ้น ซึ่งเป็นผลทำให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นอย่างมาก นอกจากนั้นเงินส่วนอะไหล่เครื่องยนต์ของเครื่องบินรวมทั้งค้ำถบริการตรวจซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินและเครื่องยนต์ได้สูงขึ้นจากเดิมอย่างมาก บริษัทฯ จึงได้

เพิ่มอัตราค่าโดยสาร เครื่องบินจากอัตราเดิมอีกร้อยละ 15 ตั้งแต่วันที่ 15 เมษายน 2517<sup>21</sup>

ปัญหาในการดำเนินงานบางอย่างซึ่งบริษัท ประสบอยู่ได้แก่

1. การงคทำการบินไปยังจังหวัดต่าง ๆ
2. การขาดทุนเพิ่มขึ้นของสายอิสาน
3. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน
4. ระบบงานการสำรวจที่นั่ง

การงคทำการบินไปยังจังหวัดต่าง ๆ

บริษัท ต้องประสบปัญหาการตัดสินใจงคทำการบินไปยังจังหวัดต่าง ๆ เสมอมา จากสถิติการทำการบินไปยังสนามบินภายในประเทศ ตั้งแต่ปี 2509 ถึงปี 2518 บริษัท ทำการบินไปยังสนามบินต่าง ๆ รวม 10 แห่ง ในปี 2518 บริษัท ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ภายในประเทศรวม 16 แห่ง และทำการบินไปต่างประเทศ 2 แห่ง รวมทั้งสิ้น 18 แห่ง การที่บริษัท งคทำการบินไปยังจังหวัดต่าง ๆ นั้น บริษัท ใกล้เคียงเหตุผลว่าเนื่องจากการคมนาคมทางบกได้มีการปรับปรุงและสร้างถนนดีขึ้น รถยนต์สามารถวิ่งบริการได้มากขึ้น ประชาชนได้รับความสะดวกจึงหันไปใช้บริการทางรถยนต์ ซึ่งราคาค่าโดยสารถูกกว่า ในบางจังหวัดการทำการบินระยะแรกเป็นการทำการบินไปหลางกอน เนื่องจากการคมนาคมทางบกไม่สามารถทำได้ และรัฐบาลเห็นควรจำเป็นที่คงมีการติดต่อและเหตุผลอื่นทางการ เบื้องจึงให้บริษัท ทำการบินเพื่อให้มีการติดต่อกันอยู่เสมอ ได้แก่สนามบินแม่สะเรียง และสนามบินแม่สอด และภายหลังเมื่อได้มีการก่อสร้างทางเข้าไปถึง การคมนาคมทาง

<sup>21</sup>บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, รายงานประจำปี 2517, การประชุมสามัญครั้งที่ 27 วันที่ 31 มีนาคม 2518, หน้า 9.

รถยนต์ไปบาศระกวมขึ้น และบริษัท เห็นว่าความต้องการในการโดยสาร เครื่องบิน  
มีน้อยมาก บริษัทฯ จึงได้ลดทำการบินไปแม่สะเรียง และแม่สอกลง เมื่อวันที่ 1

พฤศจิกายน 2514 และวันที่ 2 พฤศจิกายน 2514 ตามลำดับ<sup>22</sup>

การที่บริษัทฯ ลดทำการบินไปยังจังหวัดต่าง ๆ เป็นเรื่องที่หน่วยงานของรัฐบาล  
ที่เกี่ยวข้องในเวลานี้ควรจะได้สนใจ เพื่อให้การลงทุนได้นำไปใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่  
ในการพิจารณาเพื่อการลงทุนสร้างสนามบินควรให้บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้เข้า  
ร่วมเป็นกรรมการพิจารณาด้วย

นอกจากนี้การปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ ควรจะได้มีการ  
ศึกษา ค้นคว้าหาข้อมูลทางด้านอุปสงค์และอุปทาน ทำการสำรวจตลาดเพิ่ม การประชาสัมพันธ์ และการโฆษณา

การศึกษาข้อมูลทางด้านอุปสงค์และอุปทานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับกิจการขนส่ง  
ทางอากาศ ลักษณะของการขนส่งทางอากาศเป็นกิจการที่ต้องลงทุนเป็นจำนวนมาก  
และมีการปรับปรุงกิจการให้ก้าวหน้าทันสมัย แม้ว่าบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด จะ  
ดำเนินการผูกขาดการบริการบินภายในประเทศ แต่จะต้องคำนึงถึงคู่แข่งชั้นทางด้านภาค  
พื้นดินด้วย ในการศึกษาอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งทางอากาศในแต่ละจังหวัด  
เพื่อให้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์และความต้องการของผู้ใช้บริการว่ามีลักษณะเป็น  
อย่างไร เพื่อจะได้นำข้อมูลเหล่านี้มาประกอบการพิจารณาในการวางแผนการดำเนินงาน  
รายละเอียดซึ่งควรจะได้ศึกษาต่อไปนี้เป็นตัวอย่างจากเอกสารการศึกษาเศรษฐกิจ  
การขนส่งทางอากาศ ของกองวิชาการ กรมการบินพาณิชย์

1. เรื่องทั่วไป ศึกษาเกี่ยวกับ ที่ตั้ง ขนาด ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ การ-  
ปกครอง ประชากร ศาสนา การศึกษา สาธารณูปโภค สาธารณสุข และโครงสร้างทางสังคม

<sup>22</sup>บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, รายงานประจำปี 2515, การประชุมสามัญ  
ครั้งที่ 5 วันที่ 26 มีนาคม 2516, หน้า 17.

2. ลักษณะเศรษฐกิจโดยทั่วไป เกี่ยวกับทางด้านการพยากรณ์ประชาภิ  
การเกษตร อุตสาหกรรม การค้า การเงิน และการท่องเที่ยว
3. การคมนาคมสื่อสารทางไปรษณีย์ โทร เลข โทรศัพท์ วิทยุกระจายเสียง  
และโทรทัศน์
4. การขนส่ง แบ่งออกเป็น
  - (1) การขนส่งทางถนน
  - (2) การขนส่งทางรถไฟ
  - (3) การขนส่งทางน้ำ
5. การขนส่งทางอากาศ ศึกษาทางด้านอุปทานและอุปสงค์
6. สรุป

ตารางที่ 6  
 ตารางแสดงผลการดำเนินงานของบริษัท เติมอากาศไทย จำกัด

ปีงบประมาณ	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518
<b>การซื้อ</b>											
กิโลเมตรบิน	2,188,688	2,681,970	3,028,342	3,382,395	4,029,574	4,580,131	4,999,740	5,204,222	5,299,563	5,037,392	5,012,069
ชั่วโมงบิน	8,211:37	2,783:52	11,038:54	12,349:08	14,422:30	15,686:16	16,611:27	16,999:16	17,516:23	16,640:09	16,084:14
กิโลเมตรผลิตได้	7,139,554	9,193,114	10,365,372	11,507,040	14,393,843	16,482,652	18,434,758	20,119,638	20,548,817	19,594,966	19,881,330
ที่นั่ง-กิโลเมตรผลิตได้	76,151,776	96,445,152	115,869,024	129,789,716	161,071,160	184,043,885	204,818,729	222,016,947	227,068,452	216,426,768	218,559,788
<b>การโดยสาร</b>											
กิโลเมตรที่ขายได้	3,695,726	4,731,988	6,043,973	6,540,852	7,385,950	8,575,164	9,214,019	9,739,747	10,834,700	10,593,299	10,984,189
ผู้โดยสาร-กิโลเมตร	43,916,514	58,245,438	75,259,164	81,946,217	97,619,488	114,778,286	124,368,106	132,563,940	151,628,772	147,418,141	151,598,467
จำนวนผู้โดยสาร	83,164	111,331	143,849	115,110	186,211	220,891	236,132	260,437	295,027	287,198	287,638
<b>อัตราส่วน</b>											
ส่วนรวมการบรรทุก (%)	51.76	51.47	58.31	56.84	51.31	52.02	49.98	48.41	52.73	54.06	55.25
ส่วนรวมการโดยสาร (%)	57.67	60.39	64.95	63.14	60.61	62.36	60.72	59.71	66.78	68.11	69.24
<b>การเงิน (บาท)</b>											
รายได้	70,694,300.76	80,812,631.06	94,603,165.79	78,370,478.71	87,566,824.85	112,946,248.98	107,250,659.36	119,770,418.40	132,225,059.83	155,303,255.25	173,500,128.36
รายจ่าย	57,585,087.17	65,428,339.80	69,026,793.21	61,448,861.67	75,691,434.99	89,286,108.47	94,769,911.16	105,755,111.75	105,436,230.05	124,651,106.38	137,074,821.75
กำไรเงินได้	3,202,303.40	3,771,072.81	6,319,093.14	4,846,117.87	2,893,847.46	5,840,035.13	3,045,187.05	4,477,039.32	8,454,650.37	9,868,349.56	11,933,711.03
กำไรสุทธิหลังหักภาษีเงินได้	9,906,910.19	11,613,218.45	19,257,279.44	12,075,499.17	8,981,542.40	17,820,105.38	9,435,561.15	9,538,267.33	18,334,179.41	20,783,799.31	24,491,596.58
รายได้เฉลี่ยต่อที่นั่ง-กิโลเมตร	10.46	10.15	10.01	10.01	10.17	10.23	10.54	10.89	11.00	12.74	13.63
รายจ่ายเฉลี่ยต่อที่นั่ง-กิโลเมตร	6.25	5.43	5.18	5.19	5.17	5.16	5.06	5.14	5.10	6.33	6.87
ส่วนรวมการบรรทุกสัมบูรณ์ (%)	60.89	53.49	51.74	51.85	50.84	50.44	48.01	47.20	46.36	47.69	50.40

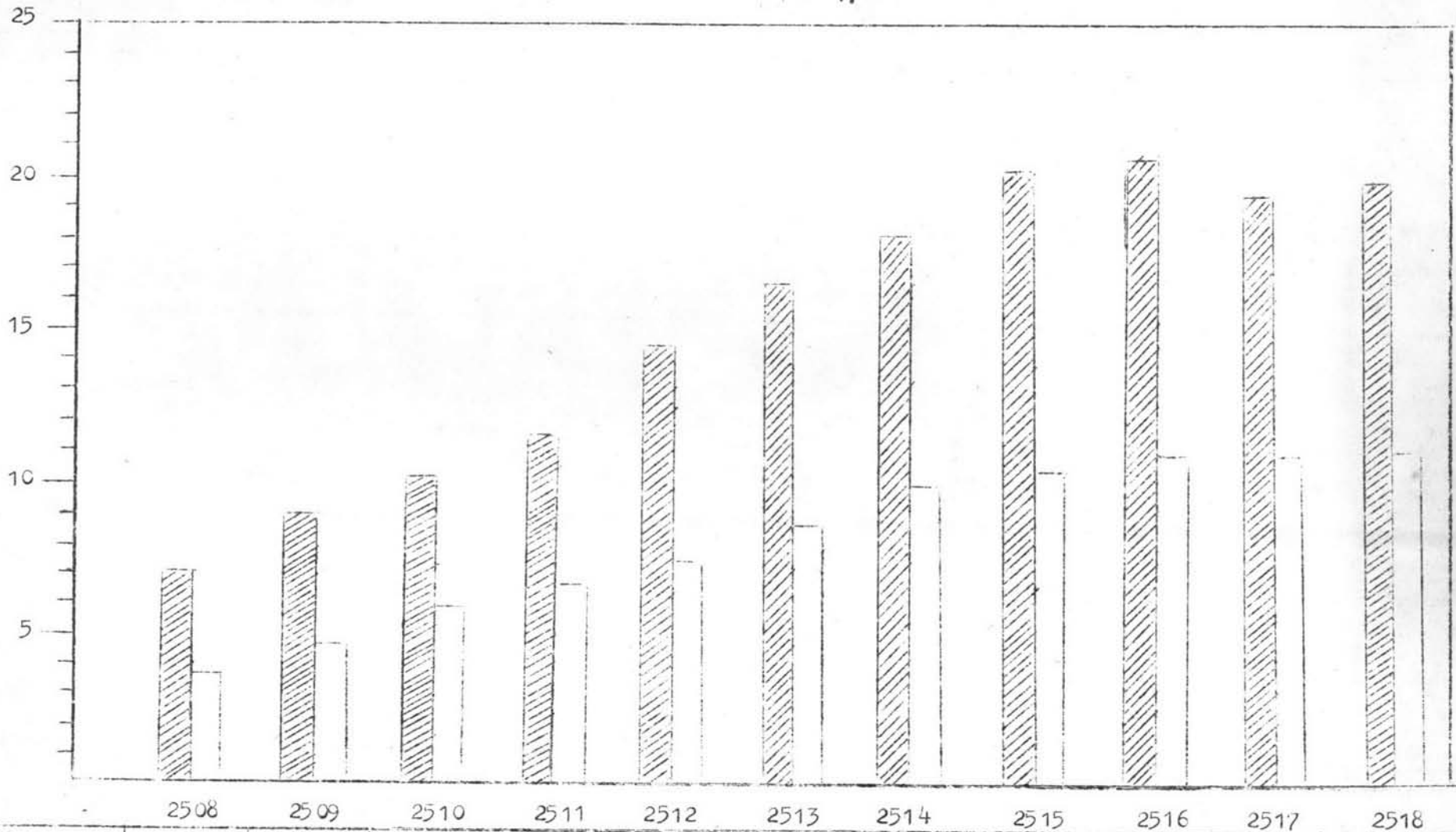
ตารางที่ 7  
งบแสดงผลการดำเนินงานด้านการเงินและรายได้ก่อน ๗

ปีงบประมาณ	2506	2509	2510	1	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518
<u>การดำเนินงานด้านการเงิน</u>											
รายได้ค่าโดยสาร	31,909,763.64	42,144,500.60	53,545,510.50	84.76	60,072,022.18	79,470,399.62	88,566,763.56	97,666,249.47	111,396,716.74	125,467,801.38	139,058,192.24
รายได้ค่าของสิ่งอำนวยความสะดวก	304,559.43	457,405.55	455,924.12	79.07	420,190.37	498,331.59	491,576.76	467,178.65	549,730.81	589,331.08	616,823.99
รายได้ค่าพัสดุภัณฑ์	4,395,293.05	5,047,783.98	6,382,619.46	02.94	5,437,965.51	5,853,326.20	6,108,038.55	5,905,910.29	5,146,270.69	7,241,050.40	8,118,330.42
รายได้ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	1,359,269.12	1,363,014.00	1,454,273.50	41.00	1,392,358.85	1,390,611.59	1,383,691.34	1,389,405.25	1,406,256.98	1,415,504.52	1,406,897.42
รายได้ค่าการเดินพิเศษ	614,821.00	428,190.00	376,321.44	76.00	319,000.00	317,347.00	365,665.00	905,042.00	1,351,625.00	291,360.00	473,000.00
รายได้การเดินแอร์แท็กซี่	-	-	-	-	-	222,899.90	171,430.00	13,900.00	-	-	-
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	6,813,226.13	1,051,933.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	45,476,952.37	50,512,907.28	62,214,649.02	83.77	75,641,536.91	87,752,915.90	97,067,165.21	106,347,685.66	119,850,600.22	135,005,047.38	149,673,244.07
รายจ่าย	45,476,952.37	50,512,907.28	54,573,296.60	26.14	74,417,830.38	85,022,257.10	93,285,556.88	103,393,613.69	104,832,830.91	123,983,399.72	136,562,279.90
กำไรจากการทำการเงิน	-	-	7,641,352.42	57.63	1,223,706.53	2,660,658.80	3,801,608.33	2,954,071.97	15,017,769.31	11,021,647.66	13,110,964.17
<u>รายได้ก่อน ๗</u>											
รายได้	25,217,348.39	30,299,723.78	32,388,516.77	4.94	11,925,267.94	25,193,333.06	10,163,494.15	13,422,732.74	12,374,459.61	20,298,207.87	23,826,885.29
รายจ่าย	12,108,134.80	14,915,432.52	14,453,496.61	5.53	1,273,604.61	4,193,851.37	1,484,354.28	2,361,498.06	603,399.14	667,706.66	512,541.85
รายได้ก่อน ๗ สุทธิ	13,109,213.59	15,384,291.26	17,935,020.16	9.41	10,651,663.33	20,999,481.71	8,679,139.87	11,061,234.68	11,771,060.47	19,630,501.21	23,314,343.44
กำไรสุทธิก่อนหักภาษี	13,109,213.59	15,384,291.26	25,576,372.58	7.04	11,875,389.86	23,660,140.51	12,480,748.20	14,015,306.65	26,788,829.78	30,652,148.87	36,425,307.61
ภาษีเงินได้	3,202,303.40	3,771,072.81	6,319,093.14	7.87	2,893,847.46	5,840,035.13	3,045,187.05	4,477,039.32	8,454,650.37	7,868,349.56	11,933,711.03
กำไรสุทธิหลังหักภาษี	9,906,910.19	11,613,218.45	19,257,279.44	9.17	8,981,542.40	17,820,105.38	9,435,561.15	9,538,673.33	18,334,179.41	20,783,799.31	24,491,596.58

คัน - กิโลเมตร  
(ลาน)

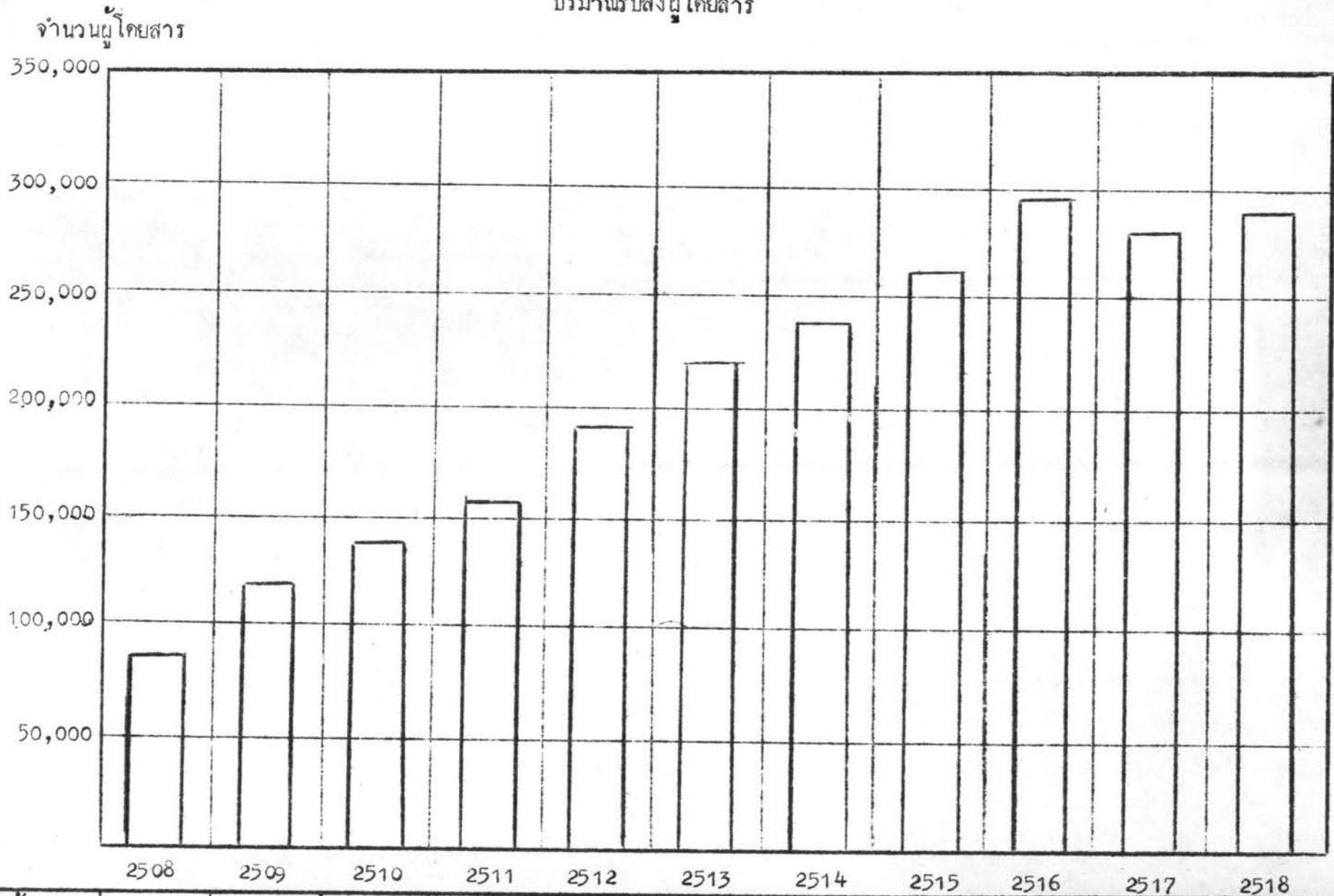
ภาพที่ 1  
ส่วนรอยดงบรรทุก

57



คัน-กิโลเมตร ผลัดโต (ลาน)	7.14	9.193	10.365	11.507	14.394	16.483	18.435	20.120	20.549	19.595	19.831
คัน-กิโลเมตร ขายโต (ลาน)	3.696	4.732	6.044	6.541	7.386	8.575	9.214	9.740	10.035	10.593	10.984
ส่วนรอยดงบรรทุก	51.76	51.47	48.31	56.84	51.31	52.02	49.98	48.41	52.73	54.06	55.25

ภาพที่ 2  
ปริมาณรับส่งผู้โดยสาร

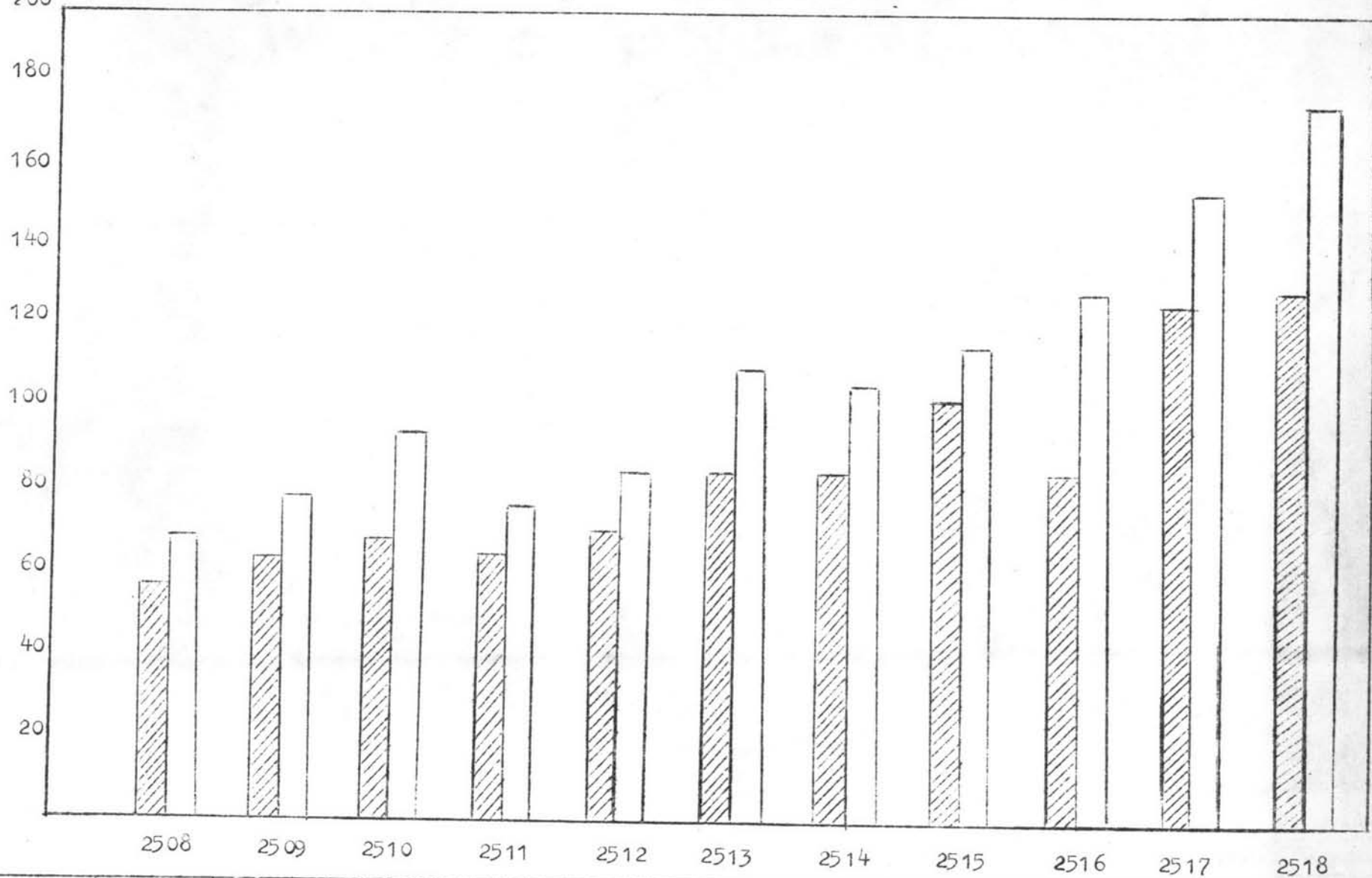


จำนวนผู้โดยสาร	83,164	111,331	143,849	155,110	186,211	220,890	239,132	260,437	295,027	287,178	287,688
----------------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



ภาพที่ 3  
แผนภูมิเปรียบเทียบรายได้รายจ่าย

จำนวนล้านบาท  
200



รายได้ (ล้านบาท) □	70.7	80.8	94.6	78.4	87.6	112.9	107.3	119.8	132.2	155.3	173.5
รายจ่าย (ล้านบาท) ▨	57.6	65.4	69.0	61.4	75.7	89.3	94.8	105.8	105.4	124.7	137.1
กำไรสุทธิ (ล้านบาท)	13.1	15.2	15.6	17.0	11.9	23.6	12.5	14.0	26.8	30.6	36.4

โครงการในการก่อสร้างและบำรุงรักษาสนามบินระหว่างปี 2514 - 2516<sup>23</sup>

โครงการงานที่สนามบินดอนเมือง

- ก่อสร้างอาคารท่าอากาศยาน	49,150,000.00
- ก่อสร้างอาคารคานสุลลาคาร	6,686,527.00
- ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งเครื่องปรับอากาศ	16,654,321.00
- เครื่องทบแต่งภายในอาคาร	285,000.00
- ก่อสร้างอาคารและที่จอดรถยนต์	44,150,000.00
- ติดตั้งน้ำประปา	498,000.00

โครงการที่สนามบินทางจังหวัด

สนามบินเชียงใหม่

- ก่อสร้างทางขับและถนน	165,000.00
------------------------	------------

สนามบินหาดใหญ่

- ก่อสร้างที่พัก	350,000.00
- ก่อสร้างที่จอดรถยนต์	60,000.00
- ซ่อมซ่อมบริเวณถนน	100,000.00

---

<sup>23</sup>Department of Aviation, Civil Aviation Report  
1971-1973, (Bangkok, 1975), P.7.

สนามบินแม่ฮ่องสอน

- ก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเครื่องบิน 21,450,000.00

สนามบินตาก

- ก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเครื่องบิน 22,856,657.00

สนามบินแพร่

- ก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเครื่องบิน 22,431,510.00
- ก่อสร้างอาคารที่พัก 50,000.00

สนามบินสุราษฎร์ธานี

- สำรวจและออกแบบเพื่อปรับปรุงสนามบิน 568,000.00

สนามบินเลย

- สำรวจและออกแบบเพื่อปรับปรุงสนามบิน 288,000.00
- ก่อสร้างและปรับปรุงทางวิ่ง ลานจอดเครื่องบิน น้ำประปาและที่พัก 519,000.00

สนามบินสกลนคร

- ก่อสร้างและปรับปรุงทางวิ่งและลานจอดเครื่องบิน 420,780.00

สนามบินตรัง

- ก่อสร้างและปรับปรุงผิวถนน 600,000.00

สนามบินขอนแก่น

- ก่อสร้างถังเก็บน้ำและระบบน้ำประปา 279,000.00

สนามบินเชียงใหม่

- ปรับปรุงผิวถนน 29,500.00

สนามบินหัวหิน

- ก่อสร้างอาคารที่พัก 50,000.00

โครงการที่กำลังดำเนินการอยู่<sup>24</sup>

1. โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายสนามบินภูเก็ต เพื่อให้เครื่องบินไอพ่นขนาดกลางสามารถใช้ได้
2. โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายสนามบินเชียงใหม่ เพื่อให้เครื่องบินไอพ่นขนาดกลางสามารถใช้ได้
3. โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการและสภาพการใช้งานในปัจจุบัน และเพื่อให้เพียงพอต่อการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น

สนามบินที่กรมการบินพาณิชย์จัดบริการในปี 2516<sup>25</sup>

1. สนามบินเชียงใหม่

<sup>24</sup>กระทรวงคมนาคม, ผลงานกระทรวงคมนาคมประจำปี 2517 (จัดทำเป็นที่ระลึกเนื่องในวันคล้ายวันสถาปนากระทรวงคมนาคม 1 เมษายน 2518), หน้า 60

<sup>25</sup>Department of Aviation, *ibid.*, p.5.

2. สนามบินหกคโหญ
3. สนามบินพิณโลก
4. สนามบินอุบลราชธานี
5. สนามบินอุทรธานี
6. สนามบินภูเก็ท
7. สนามบินลำปาง
8. สนามบินขอนแก่น
9. สนามบินเชียงราย
10. สนามบินศรีง
11. สนามบินแพร
12. สนามบินน่าน
13. สนามบินอุทรคิกฉ
14. สนามบินหัวหิน
15. สนามบินปากคานี
16. สนามบินแม่ฮ่องสอน
17. สนามบินตาก
18. สนามบินแม่สอด
19. สนามบินสกลนคร
20. สนามบินเลย
21. สนามบินแม่สะเรียง
22. สนามบินไฟ
23. สนามบินขุนยวม
24. สนามบินนครราชสีา
25. สนามบินสุราษฎร์ธานี

26. สนามบินนครสวรรค์
27. สนามบินหล่มสัก
28. สนามบินระนอง
29. สนามบินนครพนม
30. สนามบินหนองคาย

สนามบินเชียงใหม่ และสนามบินหาดใหญ่ได้เปิดเป็นสนามบินนานาชาติ (International) เมื่อปี พ.ศ. 2503 และปี พ.ศ. 2505 ตามลำดับ

ข้อสังเกต ประกอบตารางแสดงผลการดำเนินงานของ บคท. (ตารางที่ 6, 7)

รายได้การดำเนินงานด้านการบินของ ปี 2508 และ ปี 2509 รวบรวมได้จากเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ซึ่งในปี 2509 เป็นปีสุดท้ายที่นำรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลมารวม

รายได้อื่น ๆ ของปี 2508 ถึงปี 2510 รวบรวมได้จากกิจการซ่อมเครื่องบิน ใ้กับบุคคลภายในเดือนมิถุนายน 2510 กิจการด้านการซ่อมเครื่องบินใ้กับบริษัทไทยแอร์เวย์แอร์คราฟท์เซอร์วิส จำกัด

ผลการดำเนินงานของปี 2512 ลดลงจากปี 2511 เป็นจำนวนมาก เนื่องจากรายได้จากการดำเนินงานด้านการบินเพิ่มขึ้นจากปี 2511 ซึ่งเท่ากับ 66,624,283.77 บาท เป็น 75,641,536.91 บาท ในปี 2512 เป็นการเพิ่มขึ้น 13.53% และรายจ่ายปี 2512 เพิ่มขึ้นจากปี 2511 ซึ่งเท่ากับ 60,289,526.14 บาท เป็น 74,417,830.38 บาท ในปี 2512 เป็นการเพิ่มขึ้น 23.43% การที่รายจ่ายเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากผลผลิตตัน - กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากปี 2511 ถึง 25.09% คือ เป็นการเพิ่มขึ้นจากปี 2511 ซึ่งเท่ากับ 11,507,040 ตัน - กิโลเมตร เป็น 14,393,843 ตัน - กิโลเมตร ในปี 2512 แต่ส่วนร้อยละการบรรทุกของปี 2512 ลดลงจากปี 2511 จากส่วนร้อยละการบรรทุกของปี 2511 ซึ่งเท่ากับ 56.84% เป็น 51.31% ในปี 2512 ซึ่งก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้กำไรสุทธิของปี 2512 ลดลงมาก

สำหรับปี 2513 ผลการดำเนินงานสุทธิสูงขึ้นจากปี 2512 เป็นจำนวนเงิน 8,838,562.98 บาท จากกำไรสุทธิหลังหักภาษีของปี 2512 ซึ่งเท่ากับ 8,981,542.40 บาท เป็นกำไรสุทธิหลังหักภาษีปี 2513 เท่ากับ 17,820,105.38 บาท ทั้งนี้เนื่องจาก รายได้อื่น ๆ ของบริษัทฯ สูงขึ้นมากกว่าปีก่อน คือได้รวมเงินปันผลที่บริษัทฯ ได้รับจาก บริษัทการบินไทย จำกัด เป็นจำนวนเงิน 14,877,505.54 บาท

ในปี 2516 ผลการดำเนินงานสูงขึ้นมาก ส่วนใหญ่เป็นผลจากการดำเนินงาน คำนการบินรายได้จากการดำเนินงานการบินเพิ่มขึ้นมาก จากรายได้ทำการบินปี 2515 จำนวน 106,347,685.66 บาท เป็น 119,850,600.22 บาท เท่ากับเพิ่มขึ้น 12.7% ส่วนค่าใช้จ่ายค่านการบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2515 เพียง 1.3% คือจากปี 2515 จำนวน 103,393,613.69 บาท เป็น 104,832,830.91 บาท ในปี 2516 ทำให้กำไรจากการทำการบินเพิ่มขึ้นจากปี 2515 เท่ากับ 12,063,697.34 บาท (15,017,769.31 - 2,954,071.97) การที่รายได้จากการทำการบินในปี 2516 สูงขึ้นมากเป็นผลจากส่วนร่อยการบรรทุกเพิ่มขึ้นจากปี 2515 ซึ่งเท่ากับ 48.41% เป็น 52.73% ในปี 2516 และเป็นผลทำให้รายได้เฉลี่ยต่อ คัน - กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจาก 10.29 บาท เป็น 11.06 บาท และรายจ่ายเฉลี่ยต่อ คัน - กิโลเมตร ลดลงจาก 5.04 บาท เป็น 5.10 บาท

ในปี 2517 ผลการดำเนินงานสุทธิเพิ่มขึ้นจากปี 2516 แต่ผลการดำเนินงาน คำนการบินในปี 2517 น้อยกว่าปี 2516 ในปี 2516 มีกำไรจากการทำการบิน 15,017,769.31 บาท ในปี 2517 มีกำไรเพียง 11,021,647.66 บาท ทั้งนี้เป็นผล จากความผันผวนทางค่านเศรษฐกิจ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเพิ่มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมาก ทำให้ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของบริษัทฯ สูงขึ้นมาก บริษัทฯ ได้ ลดการผลิตลงจากจำนวนกิโลเมตรบินในปี 2516 ซึ่งเท่ากับ 5,299,563 กิโลเมตร เป็น 5,037,592 กิโลเมตร ลดลงเท่ากับ 4.94% และลดลงจาก คัน - กิโลเมตร ในปี 2516 จำนวน 20,548,817 คัน - กิโลเมตร เป็น 19,594,966 คัน - กิโลเมตร ลดลงเท่ากับ 4.64% แต่รายจ่ายในการทำการบินในปี 2517 สูงกว่าปี 2516

จำนวน 19,150,568.81 บาท เป็นการเพิ่มขึ้น 18.27% รายได้จากการทำการบิน สูงกว่าปี 2516 จำนวน 15,154,447.16 บาท แม้ว่าจำนวน ต้น - กิ่งไม้มตรที่ ขายได้ และจำนวนผู้โดยสาร - กิ่งไม้มตร จะลดลง ทั้งนี้เนื่องมาจากการขึ้นราคาค่าตั๋ว ค่าโดยสารและค่าบริการทุก

### ปัญหาการขาดทุนเพิ่มขึ้นของสายตะวันออกเฉียงเหนือ

จากผลการดำเนินงานรวมของบริษัทฯ แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ใ้รับกำไร ทุกปีมาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2508 แต่เมื่อแยกผลการดำเนินงานออกเป็นผลการดำเนินงานด้านการบิน และรายได้อื่น ๆ บริษัทฯ เริ่มใ้รับกำไรจากการทำการบินในปี งบประมาณ 2510 ผลการดำเนินงานด้านการบินของปีงบประมาณ 2508 และปีงบประมาณ 2509 แสดงผลออกมาเท่ากับศูนย์ (ตารางที่ 6) เพราะใ้รับรายได้จาก เงินอุดหนุนจากรัฐบาลชดเชยส่วนขาดทุนในการทำการบิน ผลการดำเนินงานด้านการบิน ในปีงบประมาณ 2508 ใ้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลชดเชยส่วนขาดทุนเป็นจำนวน 6,813,226.13 บาท การที่บริษัทฯ ประสบการขาดทุนเนื่องจากเป็นปีแรกที่บริษัทฯ เริ่มนำเครื่องบินแบบ เอช.เอช. 748 เข้ามาใช้เป็นปีแรก ค่าใช้จ่ายในการทำการบินในปีนี้จึงสูงมาก สำหรับปีงบประมาณ 2509 ใ้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลชดเชย ส่วนขาดทุนเท่ากับ 1,051,933.15 บาท

ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2510 เป็นต้นมา บริษัทฯ ใ้รับกำไรจากการทำการบิน มาโดยตลอด แต่ถ้านำผลการดำเนินงานด้านการบินรวมทั้งบริษัทฯ มาแยกเป็น ผลการดำเนินงานด้านการบินของแต่ละสายแล้ว ปรากฏว่าสายใ้รวมบินงและสายเวียง- จันทน์ใ้รับกำไรมาโดยตลอดนับตั้งแต่ปีงบประมาณ 2513 (สำหรับข้อมูลในปีงบประมาณ 2508 ถึงปีงบประมาณ 2512 ไม่สามารถหา มาเพื่อแยกผลการดำเนินงานออกเป็นสาย ใ้) สำหรับสายเหนือใ้รับกำไรบ้างขาดทุนบ้างสลับกันไป ส่วนสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประสบการขาดทุนมาโดยตลอด (ตารางที่ 8)

ผลการดำเนินงานด้านการบินของสายตะวันออกเฉียงเหนือประสบการขาดทุน



ตารางที่ 8 ตารางแสดงผลการดำเนินงานด้านการทำการบินแยกแต่ละสาย

ปีงบประมาณ	สายเหนือ		สายตะวันออก เฉียงเหนือ		สายใต้วรวมป็นิ่ง		สายเวียงจันทน์		รวม	
2513	185,894	06	(2,146,341	95)	371,182	46	4,470,822	79	2,881,557	36
2514	(453,705	74)	(2,080,356	43)	1,708,357	36	4,659,520	62	3,833,815	81
2515	(5,137,541	30)	(2,121,796	50)	3,071,820	15	6,301,109	24	2,113,590	59
2516	125,766	47	(1,645,877	79)	6,183,198	33	4,303,978	81	8,967,065	82
2517	(1,802,348	08)	(3,999,334	63)	6,175,389	64	5,431,841	91	6,345,548	84
2518	2,209,269	89	(5,573,405	16)	10,159,638	38	5,653,961	65	12,449,464	76

ตลอดมาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2513 จนกระทั่งในปัจจุบัน และผลการขาดทุนมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเป็นลำดับดังปรากฏตามตัวเลขที่แสดงในการร่างที่ 3 และแสดงเป็นเปอร์เซ็นต์ที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากปีก่อนตามตารางที่ 9

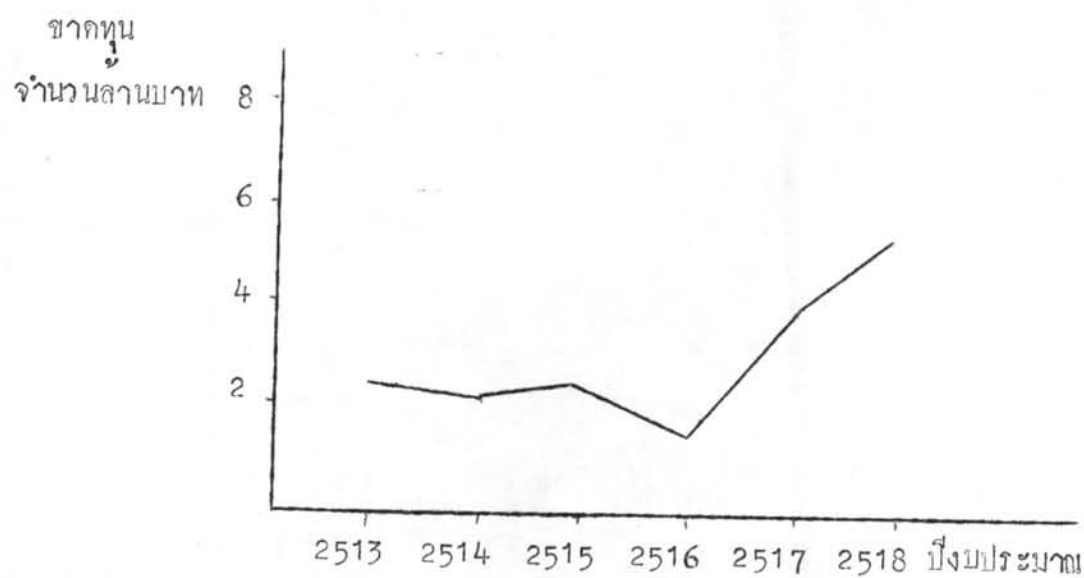
การขาดทุนในสายตะวันออกเฉียงเหนือมีสาเหตุเนื่องมาจากมีผู้โดยสารใช้บริการน้อยมาก การที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อยมากสืบเนื่องมาจากหลายสาเหตุ ได้แก่

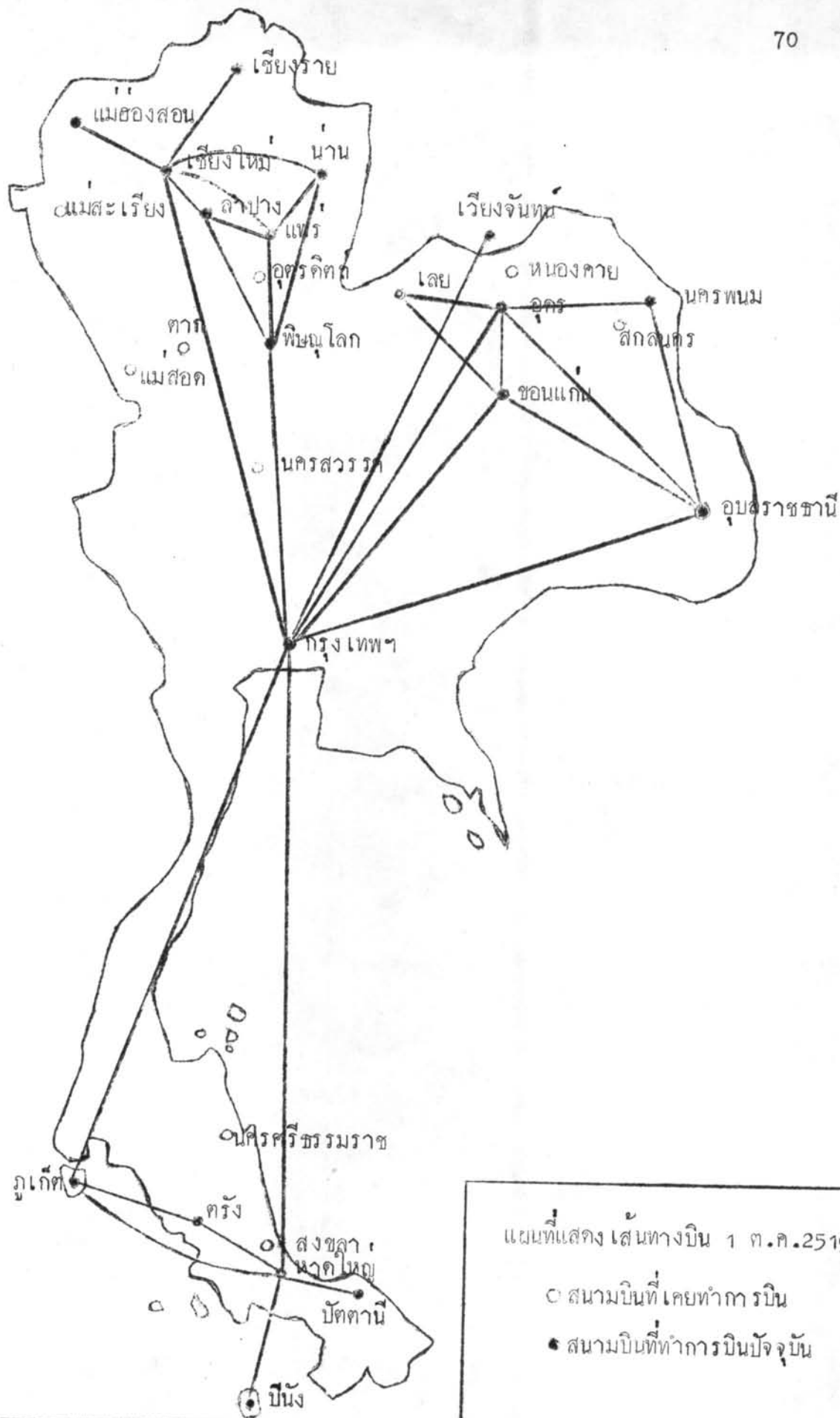
1. สภาพเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือยังไม่ขยายตัวและมั่นคงเท่าที่ควร
  2. ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีสถานที่ท่องเที่ยวน้อย และไม่มีสิ่งจูงใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางไป
  3. เหตุการณ์โดยทั่วไปในภาคตะวันออกเฉียงเหนือในรวมระยะเวลาที่ผ่านมาไม่เป็นที่น่าไว้วางใจ มีข่าวขกการร้ายกอลความไม่สงบขลุยเสมอ
  4. ประชาชนที่อยู่ใว้จะไขว้บริการการขนส่งทางอากาศมีน้อย
  5. ลักษณะเส้นทางบินของสายตะวันออกเฉียงเหนือมีลักษณะเป็นแบบสามเหลี่ยม ผู้โดยสารต้องบินอ้อม เสียเวลาในการเดินทาง ตัวอย่างเช่น ถ้าจะเดินทางไปอุดรราชธานี จะกองบินเขานขอนแก่น อุดรธานี และนครพนม ดังตัวอย่างในแผนที่ภาพที่ 4
- นอกจากนั้นการใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้สายตะวันออกเฉียงเหนือขาดทุนเพิ่มขึ้น สำหรับการใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 นั้น เมื่อนำไปใช้ทำการบินในสายใดก็ตาม ผลการดำเนินงานที่ใช้เครื่องบินแบบนี้จะประสบการขาดทุน ทั้งนี้เนื่องจากบริษัท ไลโซเครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 มาเป็นระยะเวลากว่า 20 ปี ตั้งแต่สมัยเป็นบริษัทเดินอากาศ จำกัด และไลโซอเมริกาใช้ในบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด เมื่อบริษัท ไลโซเครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748 เขามาวงำการบินให้บริการในฝั่งงบประมาณ 2508 บริษัทฯ ได้เริ่มตัดจำหน่ายเครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ที่หมดอายุใช้งานและไม่สามารถทำการบินต่อไปได้ในฝั่งงบประมาณ 2510 เป็นต้นมา จนกระทั่งในฝั่งงบประมาณ 2518 บริษัทฯ มีเครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ใช้ทำการบินจำนวน 2 เครื่อง (ดูตารางจำนวนเครื่องบินตารางที่ 2)

ตารางที่ 9 ตารางแสดง เปอร์เซ็นต์ที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงของการ ฝากหุ้น  
จากการดำเนินงานด้าน การ บินของสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ปีงบประมาณ	ฝากหุ้น	เปอร์เซ็นต์การเพิ่มขึ้น (ลดลง)
2513	2,146,341.95	-
2514	2,080,356.43	(3.07)
2515	2,121,796.50	1.99
2516	1,645,877.79	(22.43)
2517	3,999,334.63	142.99
2518	5,573,405.16	39.35

ตารางที่ 10 กราฟแสดงแนวโน้มการ ฝากหุ้นของสายตะวันออกเฉียงเหนือ





การใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ทำการบินทำให้ประสบการขาดทุนมาโดยตลอด บริษัทฯ ได้มีนโยบายที่จะเลิกใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ในปีงบประมาณ 2515 ทั้งนี้ เนื่องจากเครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 เป็นเครื่องบินที่เก่าล้าสมัย เครื่องอะไหล่หายาก และมีราคาแพง การซ่อมแซมบำรุงรักษาสูงมาก และบริษัทมีเครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748 พร้อมทั้งจะทำการบินได้ แต่ในขณะนั้นยังไม่สามารถที่จะเลิกใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ได้โดยเด็ดขาด เนื่องจากสนามบินบางแห่งเครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748 ไม่สามารถทำการบินขึ้นลงได้ ซึ่งได้แก่ สนามบินในจังหวัดเลย น่าน และแม่ฮ่องสอน<sup>26</sup> จึงยังใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 อยู่ ในระหว่างปีงบประมาณ 2515 - ปีงบประมาณ 2518 การใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 จึงเป็นการใช้ทำการบินไปยังสนามบินที่เครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748 ไม่สามารถทำการบินขึ้นลงได้ และเป็นไปในลักษณะการบินในช่วงสั้น ๆ ที่มีผู้โดยสารน้อย คือ เป็นการทำการบินในลักษณะของการนำผู้โดยสารและพัสดุมาปล่อยไว้กับเครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748 การทำการบินในลักษณะเช่นนี้เป็นผลทำให้การใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ขาดทุนเสมอมา (ตารางที่ 11) ซึ่งตามปกติผู้โดยสารก็ไม่นิยมโดยสาร เครื่องบินแบบนี้อยู่แล้ว นอกจากนั้นเครื่องยนต์ อะไหล่ ของเครื่องบินแบบนี้ยังหายากและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินเครื่องยนต์สูงมาก บริษัทฯ ต้องประสบการขาดทุนเนื่องจากการใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 เป็นระยะเวลาหลายปี และในที่สุดบริษัทฯ ได้ประกาศเลิกใช้เครื่องบิน คี.ซี. 3 เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่กรมการบินพาณิชย์ได้ทำการปรับปรุงสนามบินบางแห่งที่บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ทำการบินอยู่ให้ดีขึ้นจนสามารถนำเครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748 ทำการบินขึ้นลงได้ คือ สนามบินในจังหวัด น่าน และ

<sup>26</sup>บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, รายงานประจำปี 2516, การประชุมสามัญครั้งที่ 26 วันที่ 25 มีนาคม 2517, หน้า 12.

ตารางที่ 11  
 ตารางสรุปการโดยสาร  
 การบริการภายในประเทศ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด  
 เดือนพฤษภาคม 2518

รายการ	เดือนปัจจุบัน			
	สายเหนือ		สายอีสาน	สายใต้
	เอต.เอต. 748	คิ.ซี.3	เอต.เอต. 748	เอต.เอต. 748
การบินตามตารางกำหนด				
การบินมีรายได้				
1. กิโลเมตรบิน	182,272	3,304	48,666	126,030
2. จำนวนเที่ยวบิน	548	28	204	284
3. จำนวนชั่วโมงบิน	578:06	19:31	157:52	394:35
4. จำนวนผู้โดยสาร	12,486	557	2,412	6,106
5. จำนวนสินค้าที่บรรทุกทุกเป็นตัน	42,847	2,442	14,764	29,643
6. ผู้โดยสาร - กิโลเมตร	5,709,322	65,720	1,187,657	4,196,444
7. ที่นั่ง - กิโลเมตรที่ผลิตได้	8,019,968	92,512	2,141,304	5,545,320
8. ส่วนรอยการโดยสาร	71.19%	71.05%	55.46%	75.68%
9. ต้น - กิโลเมตรที่ขายได้				
- ผู้โดยสาร	371,106	4,272	77,198	272,769
- ของถือตัวเกินอัตรา	749	-	78	283
- พัสดุภัณฑ์	20,100	288	7,498	22,475
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	3,938	26	1,106	3,082
- รวม	395,893	4,586	85,880	298,609

## ตารางที่ 11 (ต่อ)

ตารางสรุปการโดยสาร  
การบริการภายในประเทศ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด  
เดือนพฤษภาคม 2518

รายการ	เดือนปัจจุบัน			
	สายเหนือ		สายอีสาน	สายใต้
	เอธ.เอธ. 748	ก.ซี.3	เอธ.เอธ. 748	เอธ.เอธ. 748
10. ต้น - กิโลเมตรชนิดใด	729,088	7,599	194,664	504,120
11. ส่วนรอยการบรรทุก	54.03%	60.35%	44.12%	59.23%
การบินนอกตารางกำหนด การบินมีรายได้				
12. กิโลเมตรบิน	-	-	-	1,564
13. จำนวนเที่ยวบิน	-	-	-	2
14. จำนวนชั่วโมงบิน	-	-	-	4:43
15. ต้น - กิโลเมตรที่ขายได้	-	-	-	1,271
16. ต้น - กิโลเมตรที่ชนิดใด	-	-	-	6,256
17. ผู้โดยสาร - กิโลเมตร	-	-	-	19,550
การบินไม่มีรายได้				
18. จำนวนชั่วโมงบิน	4:47	-	-	-

## ตารางที่ 12

## ตารางสรุปการโดยสาร

กรมบริการภายในประเทศ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด

เดือน พฤษภาคม 2518

รายการ	เดือนปัจจุบัน			ตั้งแต่เดือน พฤษภาคม 2517 ถึงเดือนปัจจุบัน
	รวม		รวมทั้งสิ้น	
	เอท.เอส. 748	ค.ช.3		
การบินตามตารางกำหนด การบินมีรายได้				
1. กิโตะเมตรบิน	356,968	3,304	360,272	3,042,198
2. จำนวนเที่ยวบิน	1,036	28	1,064	9,096
3. จำนวนชั่วโมงบิน	1,130:33	19:31	1,150:04	9,792:27
4. จำนวนผู้โดยสาร	21:004	557	21,561	177,826
5. จำนวนสินค้าที่บรรจุทุกเป็นตัน	87,254	2,442	89,696	704,553
6. ผู้โดยสาร - กิโตะเมตร	11,093,423	65,726	11,159,149	92,090,517
7. หนึ่ง - กิโตะเมตรที่ผลิตได้	15,706,592	92,512	15,799,104	132,562,232
8. ส่วนรอยการโดยสาร	70.63%	71.05%	70.63%	69.47%
9. ต้น - กิโตะเมตรที่ขายได้				
- ผู้โดยสาร	721,073	4,272	725,345	5,985,882
- ของสถิติเกินอัตรา	1,110	-	1,110	8,543
- พัสดุภัณฑ์	50,073	288	50,361	397,116
- ไปรษณีย์ภัณฑ์	8,126	26	8,152	83,285
- รวม	780,382	4,586	784,968	6,475,426



ตารางที่ 12 (ต่อ)  
 ตารางสรุปการโดยสาร  
 การบริการภายในประเทศ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด  
 เดือน พฤษภาคม 2518

รายการ	เดือนปัจจุบัน			ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2517 ถึงเดือนปัจจุบัน
	รวม		รวมทั้งสิ้น	
	เอช.เอส. 748	ดี.ซี.3		
10. ต้น - กิโลเมตรที่ผลิตได้	1,427,872	7,599	1,435,471	12,031,253
11. ส่วนรอยการบรรทุก	54.65%	60.35%	54.68%	53.82%
การบินนอกตารางกำหนด การบินมีรายได้				
12. กิโลเมตรบิน	1,564	-	1,564	12,482
13. จำนวนเที่ยวบิน	2	-	2	36
14. จำนวนชั่วโมงบิน	4:43	-	4:43	47:31
15. ต้น - กิโลเมตรที่ผลิตได้	1,271	-	1,271	14,416
16. ต้น - กิโลเมตรที่ขายได้	6,256	-	6,256	40,813
17. ผู้โดยสาร - กิโลเมตร การบินไม่มีรายได้	19,550	-	19,550	204,587
18. จำนวนชั่วโมงบิน	4:47	-	4:47	37:08

แม้ออสอง กองเหลือแต่อุทฺตรคิตต์แห่งเดียว ซึ่งบริษัทฯ ก็ได้พิจารณาทางทำการบินไปยัง  
อุทฺตรคิตต์เป็นการชั่วคราว

### การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

การแสดงผลการดำเนินงานด้านการบิน นอกจากแสดงรายละเอียดรายได้  
ค่าใช้จ่ายและผลกำไรจากการทำการบินของบริษัทฯ แล้ว ยังมีปัจจัยอื่นซึ่งมีผลต่อรายได้  
และค่าใช้จ่ายและเป็นสิ่งที่ช่วยผลการดำเนินงานด้านการบินด้วย ได้แก่ ระยะทางทำ  
การบิน ซึ่งในวิเคราะห์ผลการดำเนินงานจะใช้ระยะทางทำการบินที่มีรายได้ ดังนี้ -  
กิโลเมตรบิน ผู้โดยสาร - กิโลเมตรบิน ส่วนร้อยละการโดยสาร ต้น - กิโลเมตร-  
ผลิตได้ ต้น - กิโลเมตรที่ขายได้ ส่วนร้อยละการบรรทุก และส่วนร้อยละการบรรทุกเสมอ  
พัน ซึ่งมีความหมายดังที่กล่าวจำกัดความไว้ในหน้า 3 - 4

ในแต่ละเดือนแผนกตรวจสอบและควบคุมสินเชื่อ จะสรุปผลการดำเนินงาน  
ของบริษัทฯ และวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านการบิน เสนอคณะกรรมการบริษัทฯ  
ในการจัดทำรายงานและเสนอผลการวิเคราะห์ แผนกตรวจสอบและควบคุมสินเชื่อได้  
รับข้อมูลและสถิติการทำการบินและการโดยสารจากหมวดสถิติแผนกโดยสารและข้อมูล  
ด้านรายได้ และค่าใช้จ่ายจากแผนกประมวลบัญชี

หมวดสถิติแผนกโดยสาร จัดทำสรุปการโดยสาร (Traffic Summary)  
สำหรับแต่ละเดือน โดยแยกตามแบบของการให้บริการ คือ การให้บริการภายใน  
ประเทศ (Domestic Service) และการให้บริการระหว่างประเทศ (Interna-  
tional Service) และแต่ละแบบของการให้บริการจะแสดงแยกเป็นการบินประจำ  
ตามตารางกำหนด (Scheduled Flights) และการบินนอกตารางกำหนด (Non-  
scheduled Flights)

ตารางสรุปการโดยสาร (Traffic Summary) มีรายละเอียดดังนี้ คือ  
การบินตามตารางกำหนด (Scheduled Flights)

1. กิโลเมตรบิน (Aircraft kilometers)

2. จำนวนเที่ยวบิน (Aircraft Departures)
3. จำนวนชั่วโมงบิน (Aircraft Hours)
4. จำนวนผู้โดยสาร (Passengers Carried)
5. จำนวนสินค้าที่บรรทุกทุกชนิดเป็นตัน (Freight Tonnes Carried)
6. ผู้โดยสาร - กิโลเมตร (Passenger Kilometers)
7. ที่นั่ง - กิโลเมตรที่ยังเหลือ (Seat Kilometers Available)
8. ส่วนร้อยละการโดยสาร (Passenger Load Factor)
9. ตัน - กิโลเมตรที่ทำได้ (Tonne - kilometers Performed)
  - ผู้โดยสาร (Passengers)
  - ของเกินกว่าเกินอัตรา (Excess Baggage)
  - สินค้า (Freight)
  - ไปรษณีย์ภัณฑ์ (Mail)
  - รวม (Total)
10. ตัน - กิโลเมตรที่ยังเหลือ (Tonne-kilometers Available)
11. ส่วนร้อยละการบรรทุก (Weight Load Factor)

การบินนอกตารางกำหนด (Nonscheduled Flights)

1. กิโลเมตรบิน (Aircraft Kilometers)
2. จำนวนเที่ยวบิน (Aircraft Departures)
3. จำนวนชั่วโมงบิน (Aircraft Hours)
4. ตัน - กิโลเมตรที่ทำได้ (Tonne-kilometers Performed)
5. ตัน - กิโลเมตรที่ยังเหลือ (Tonne-kilometers Available)
6. ผู้โดยสาร - กิโลเมตร (Passenger Kilometers)

สำหรับรายละเอียดในการขายตั๋วแต่ละเดือน หมวดสถิติรวบรวมจากผู้โดยสาร (Passenger Manifest) และบัญชีรวมผู้โดยสารหลัก และไปรษณีย์ภัณฑ์ (Consolidated Manifest) ดังที่แสดงในตารางการวิเคราะห์การเคลื่อนไหว

การไหลสาร (Traffic Flow Analysis) ซึ่งแสดงรายละเอียดการทำการบินไปยังสนามบินต่าง ๆ ระยะทางทำการบินจากสนามบินหนึ่งไปยังอีกสนามบินหนึ่ง แบบของเครื่องบิน จำนวนเที่ยวบิน ความสามารถในการบรรทุกซึ่งแสดงเป็นจำนวนที่นั่งและน้ำหนักที่สามารถบรรทุกได้ และการขายได้แสดงเป็นจำนวนผู้โดยสาร จำนวนน้ำหนักสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ที่บรรทุก (ตารางที่ 13)

ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านการบิน แผนกตรวจสอบและควบคุมสินค้าเชื่อจะจัดทำตารางการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของแต่ละสายและแต่ละแบบของเครื่องบิน (Analysis of Transportation Activities-per Route) มีรายละเอียดการดำเนินงานด้านกิจการบิน การขาย รายได้ ค่าใช้จ่าย ค่าไรชวลหุ้น ส่วนร้อยละการโดยสาร ส่วนร้อยละการบรรทุก และส่วนร้อยละการบรรทุกเสมอหุ้น (ตารางที่ 14 และ 15)

ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานแยกสำหรับแต่ละแบบของเครื่องบิน (ตารางที่ 14) ตัวเลขที่แสดงการผลิตและการขายได้ใช้ตัวเลขจากสรุปการโดยสาร (Traffic Summary) ซึ่งแสดงแยกสำหรับแต่ละแบบของเครื่องบิน สำหรับตัวเลขวินทางการเงินเกี่ยวกับรายได้อะไรจะค่าใช้จ่ายใช้ตัวเลขจากสรุปผลด้านการเงินของแผนกประมวลบัญชี

ก่อนที่จะกล่าวถึงวิธีการจัดสรรค่าใช้จ่าย ควรจะได้อธิบายลักษณะของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานด้านการบินซึ่งแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายทางตรง (Direct Cost)
2. ค่าใช้จ่ายทางอ้อม (Indirect Cost)

ค่าใช้จ่ายทางตรง ประกอบด้วย

1. ค่าใช้จ่ายทำการบิน (Flight Operation) ได้แก่
  - (1) เงินเดือนนักบินและพนักงานบนเครื่องบิน
  - (2) ค่าประกันภัยเครื่องบินและเครื่องบิน
  - (3) น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น



ตารางที่ 13 (ต่อ)  
 ตารางวิเคราะห์การเคลื่อนไหวการโดยสาร  
 ภายในประเทศ บริษัท เภนอากาศไทย จำกัด  
 เดือน พฤษภาคม 2518

สถานี	ระยะทาง ทำการบิน (กิโลเมตร)	ชนิดของ เครื่องบิน	จำนวน เที่ยวบิน	ความสามารถใน การผลิต		การขายการโดยสาร		
				จำนวนที่ นั่งผู้โดยสาร	ระหว่าง บรรทุก (ตัน)	จำนวนผู้ โดยสาร (จำนวน)	พัสดุภัณฑ์ (ตัน)	ไปรษณีย์- ภัณฑ์ (ตัน)
กรุงเทพฯ	565	เอช.เอส.	12	528	48.-	381	1.005	0.213
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
กรุงเทพฯ								
กรุงเทพฯ	497	เอช.เอส.	19	836	76.-	674	4.918	0.824
ลำปาง								
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
ลำปาง								
กรุงเทพฯ	565	เอช.เอส.	12	528	48.-	439	1.245	0.413
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
เชียงใหม่								
กรุงเทพฯ								

ตารางที่ 14  
บริษัท เค็นอากาศไทย จำกัด  
ตารางการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของ แต่ละแบบของเครื่องบิน  
เดือน พฤษภาคม 2518

	เอช.เอส. 748		%	ค.ช. 3		%	เอช.เอส. 748 และ ค.ช. 3		%
	2518	2517		2518	2517		2518	2517	
<b>การผลิต (การบินตามตารางกำหนด)</b>									
กิโลเมตรบิน	413,196	397,836	+3.9	3,304	26,146	-87.4	416,500	423,982	-1.8
จำนวนชั่วโมงบิน	1,307:25	1,269:38	+3.9	19:31	127:19	-84.8	1,326:56	1,396:57	-5.0
จำนวนผู้โดยสาร	24,120	22,450	+7.4	557	1,383	-59.7	24,677	23,833	+3.5
ที่นั่ง-กิโลเมตรที่ผลิตได้	1,652,784	1,591,344	+3.9	7,599	60,135	-87.4	1,660,383	1,651,479	+0.5
ที่นั่ง-กิโลเมตรที่ผลิตได้	18,180,624	17,504,784	+3.9	92,512	732,088	-87.4	18,273,136	18,236,872	+0.2
<b>การขาย</b>									
ที่นั่ง-กิโลเมตรที่ขายได้	935,458	858,618	+8.9	4,586	16,508	-72.2	940,044	875,126	+7.4
ส่วนรอยการบรรทุก (%)	56.60	53.96		60.35	27.45		56.62	52.99	
ผู้โดยสาร-กิโลเมตร	12,938,610	11,936,601	+8.4	65,726	235,730	-72.1	13,004,336	12,175,331	+6.8
ส่วนรอยการโดยสาร (%)	71.17	68.21		71.25	32.20		71.17	66.76	
<b>การเงิน (บาท)</b>									
รายได้	12,618,708.45	11,861,506.07	+7.4	96,859.91	253,130.80	-61.7	12,715,569.36	12,114,636.87	+5.0
ค่าใช้จ่าย	11,349,213.91	10,864,220.58	+4.5	105,481.75	522,259.42	-79.8	11,454,695.66	11,386,480.00	+0.6
ผลการดำเนินงาน	+1,269,495.54	+997,285.49		-8,621.84	-269,128.62		+1,260,873.70	+728,156.87	
รายได้ต่อที่นั่ง-กิโลเมตรขายได้ (บาท)	13.49	13.81		21.12	15.33		13.53	13.84	
ค่าใช้จ่ายต่อที่นั่ง-กิโลเมตรผลิตได้ (บาท)	6.87	6.83		13.88	8.68		6.90	6.89	
ส่วนรอยการบรรทุกเสมอทุน (%)	50.93	49.46		65.72	56.62		51.00	49.78	
รายได้ต่อชั่วโมงบิน (บาท)	9,651.64	9,342.49		4,962.93	1,988.15		-	-	
ค่าใช้จ่ายต่อชั่วโมงบิน (บาท)	8,680.64	8,557.00		5,404.70	4,101.94		-	-	
ผลการดำเนินงานต่อชั่วโมงบิน (บาท)	+971.00	+785.49		-441.77	-2,113.79		-	-	
การทำการบินพิเศษ	+90,000.00	-		-	-		+90,000.00	-	
							+1,350,873.70	+728,156.87	

ตารางที่ 15  
บริษัท เคนอากาศไทย จำกัด

ตารางวิเคราะห์ผลการดำเนินงานกิจการการบินของแต่ละสาย - เครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748

เดือน พฤษภาคม 2518

	สายเหนือ		%	สายตะวันออกเฉียงเหนือ		%	สายใต้วรณมีนัง		%	สายเวียงจันทน์		%
	2518	2517		2518	2517		2518	2517		2518	2517	
<b>การผลิต (การบินตามตารางกำหนด)</b>												
กิโลเมตรบิน	182,272	174,254	+4.6	48,666	60,510	-19.6	163,258	145,072	+12.5	19,000	18,000	+5.6
จำนวนชั่วโมงบิน	578:06	556:23	+3.9	157:52	198:07	-20.5	511:47	459:26	+11.4	59:40	55:42	+7.2
จำนวนผู้โดยสาร	12,486	11,168	+11.8	2,412	3,044	-20.8	8,156	7,275	+12.1	1,066	963	+10.7
ตัน-กิโลเมตรที่ผลิตได้	729,088	697,016	+4.6	194,664	242,040	-19.6	653,032	580,288	+12.5	76,000	72,000	+5.6
ที่นั่ง-กิโลเมตรที่ผลิตได้	8,019,968	7,667,176	+4.6	2,141,304	2,662,440	+19.6	7,183,352	6,383,168	+12.5	836,000	792,000	+5.6
<b>การขาย</b>												
ตัน-กิโลเมตรที่ขายได้	395,893	359,735	+10.1	85,880	103,287	-16.9	401,396	346,804	+15.7	52,289	48,792	+7.2
ส่วนร้อยละบรรทุก (%)	54.30	51.61		44.12	42.67		61.47	59.76		68.80	67.77	
ผู้โดยสาร-กิโลเมตร	5,709,322	5,165,200	+10.5	1,187,657	1,462,077	-18.8	5,508,631	4,830,824	+14.0	533,000	481,500	+10.7
ส่วนร้อยละโดยสาร (%)	71.19	67.37		55.46	54.92		76.69	75.68		63.76	60.80	
<b>การเงิน (บาท)</b>												
รายได้	5,228,787.67	4,806,320.53	+8.8	1,019,077.54	1,400,851.71	-27.3	5,274,602.77	4,709,517.31	+12.0	1,095,241.47	944,816.52	+16.0
ค่าใช้จ่าย	5,006,447.10	4,758,578.65	+5.2	1,336,704.24	1,652,424.58	-19.1	4,484,191.44	3,961,668.14	+13.2	521,871.13	491,549.21	+6.2
ผลการดำเนินงาน	+222,340.57	+47,741.88		-317,626.70	-251,572.87		+790,411.33	+747,849.17		+574,370.34	+453,267.31	
รายได้ต่อตัน-กิโลเมตรขายได้ (บาท)	13.21	13.26		11.87	13.56		13.14	13.58		20.97	19.36	
ค่าใช้จ่ายต่อตัน-กิโลเมตรผลิตได้ (บาท)	6.87	6.83		6.87	6.83		6.87	6.83		6.87	6.83	
ส่วนร้อยละบรรทุกเสมอต้น (%)	52.01	51.12		57.88	50.37		52.28	50.29		52.28	50.29	
รายได้ต่อชั่วโมงบิน (บาท)	9,044.78	8,638.56		6,455.31	7,070.72		10,306.32	10,250.78		18,372.76	16,962.59	
ค่าใช้จ่ายต่อชั่วโมงบิน (บาท)	9,660.17	8,552.75		8,467.30	8,340.52		8,761.89	8,623.01		8,746.44	8,824.94	
ผลการดำเนินงานต่อชั่วโมงบิน (บาท)	+384.61	+85.81		-2,011.99	-1,269.80		+1,544.43	+1,627.77		+9,626.32	+8,137.65	
การทำการบินพิเศษ	-	-		-	-		-	-		-	-	



2. ค่าเสื่อมราคาเครื่องบินและเครื่องยนต์
3. ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ แบ่งออกเป็น
  - (1) ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ - งบประมาณ
  - (2) ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ - วัสดุ

#### ค่าใช้จ่ายทางอ้อม ประกอบด้วย

1. ค่าบริการผู้โดยสาร
2. ค่าบริการเครื่องบินและการโดยสาร
3. ค่าใช้จ่ายส่งเสริมการจำหน่าย
4. ค่าใช้จ่ายทั่วไปฝ่ายบริหาร
5. ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้นดิน
6. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั่วไป
7. ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์

ตารางที่ 16 เป็นตารางการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายสำหรับแต่ละแบบของเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายทางตรงสามารถแบ่งได้อย่างชัดเจน ค่าใช้จ่ายทางอ้อมบางอย่างสามารถแบ่งได้ว่าเกิดจากการใช้เครื่องบินแบบใด เช่น ค่าพิธีศุลกากรเข้าเมืองเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้เครื่องบินแบบ เอช.เอช. 748 สำหรับค่าบริการเครื่องบิน ค่าเช่าสนามบิน ค่าขึ้นลง และค่าบริการผู้โดยสาร สามารถแบ่งแยกได้ว่าเป็นค่าใช้จ่ายของเครื่องบินแบบใด สำหรับค่าใช้จ่ายทางอ้อมที่ไม่สามารถแบ่งได้ชัดเจนว่าเป็นค่าใช้จ่ายของเครื่องบินแบบใดจะใช้โควตาส่วน ต้น - กิลเบตรอดิด (ATK) เป็นส่วนหลักในการแบ่ง

ตารางที่ 15 ตารางการวิเคราะห์ผลการดำเนินการบินของแต่ละสาย (Analysis of Transportation Activities - Per Route) การจัดสรรค่าใช้จ่ายสำหรับแต่ละสายใช้โควตาส่วน ต้น - กิลเบตรอดิด (ATK) เป็นส่วนหลักในการแบ่งตัวอย่าง การจัดสรรค่าใช้จ่ายในการทำการบินของเครื่องบินแบบ เอช.เอช. 748 ของเดือนพฤษภาคม 2518

ตารางที่ 16  
บริษัท เติมอากาศไทย จำกัด  
สรุปผลการดำเนินงาน  
ค่าใช้จ่ายเดือน พฤษภาคม 2517

	ไอช.เอส. 748	จี.ซี. 3	รวม
1. ค่าล่วงเวลาชดเชย	3,700.00	2,000.00	
2. เงินเดือน	348,952.42	1,604.58	
3. ค่าใช้จ่ายเกินทาง	20,926.50	2,514.75	
4. ค่านายหน้าจำหน่ายตั๋ว	308,332.92	-	
5. ค่าธรรมเนียมและค่าประกัน	-	-	
6. ค่าบริการเครื่องบิน	740,855.69	23,599.35	
7. ค่าเช่า ค่าขนส่ง ค่าพักรแรม	539,154.31	7,013.50	
8. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	3,460,000.00	39,500.00	
9. ค่าบริการผู้โดยสาร	410,676.34	9,384.41	
10. ค่าประกันภัยเครื่องบิน	137,500.00	-	
11. ค่าประกันภัยการโดยสาร	6,700.00	-	
12. ค่าประกันสวัสดิภาพพนักงาน	8,500.00	415.00	
13. ค่าพิธีการศุลกากรเข้าเมือง	42,246.08	-	
14. ค่าภาษีเงินได้	37,467.73	172.27	
15. ค่าพาหนะและสมทบพนักงาน	59,103.26	271.74	
16. ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง-แรงงาน	481,185.17	7,564.84	
17. ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง-วัสดุ	940,691.45	31.15	
18. ค่าเสื่อมราคาเครื่องบิน เครื่องยนต์	1,334,116.66	-	

ตารางที่ 16 (ต่อ)  
บริษัท เคนอากาศไทย จำกัด  
สรุปผลการดำเนินงาน  
ค่าใช้จ่ายเดือน พฤษภาคม 2517

	เอส.เอส. 748	จี.ซี. 3	รวม
รวมค่าใช้จ่ายที่สามารถแบ่ง ไปตามแหล่งที่เกิดขึ้น	8,880,151.53	94,071.58	8,974,223.11
ค่าใช้จ่ายที่จัดสรรตามสัดส่วน ของ ATK	2,469,062.38	11,410.17	2,480,472.55
รวม	11,349,213.91	105,481.75	11,454,695.66
ตัน-กิโลเมตรผลิตได้	1,652,784	7,599	1,660,383
อัตราส่วนการผลิต	99.54	0.46%	100%
อัตราทุนต่อตัน-กิโลเมตร- ที่ผลิตได้	6.86673	13.88100	6.89883
จำนวนผู้โดยสารเสียเงิน	24,120	557	24,677
จำนวนผู้โดยสารไม่เสียเงิน	474	5	479
รวม	24,594	562	25,156
ค่าบริการผู้โดยสารเฉลี่ย- ต่อคน 16,698.23 บาท			

$$\begin{aligned}
 & \text{ค่าใช้จ่ายในการทำการบิน} && 11,349,213.91 \text{ บาท} \\
 & \text{ตัน - กิโลเมตรผลิตได้} && 1,652,784 \text{ ตัน-กิโลเมตร} \\
 & \text{อัตราค่าใช้จ่ายต่อ ตัน - กิโลเมตรที่ผลิตได้} = \frac{11,349,213.91}{1,652,784} = 6.87 \text{ บาท}
 \end{aligned}$$

ตารางที่ 17

การแบ่งค่าใช้จ่ายตามอัตราส่วนตัน - กิโลเมตรผลิตได้ (วิธีที่ 1)

เดือนพฤษภาคม 2518

เส้นทางบิน	ตัน - กิโลเมตรผลิตได้	ค่าใช้จ่ายต่อ 1 ตัน - กิโลเมตรผลิตได้	ค่าใช้จ่าย
สายเหนือ	729,088	6.87	5,006,447.10
สายตะวันออก- เฉียงเหนือ	194,664	6.87	1,336,704.24
สายใต้ รวมไปฝั่ง	653,032	6.87	4,484,191.44
สายเวียงจันทน์	76,000	6.87	521,671.13
รวม	1,652,784	6.87	11,349,213.91

การแบ่งค่าใช้จ่ายโดยใช้อัตราส่วนตัน - กิโลเมตรผลิตได้ เป็นเกณฑ์ในการแบ่งนั้นเป็นวิธีที่ง่ายและเหมาะสมสำหรับค่าใช้จ่ายซึ่งแปรเปลี่ยนไปตามน้ำหนักที่บรรทุก เช่น การบริการเครื่องบิน และการโดยสาร และสำหรับค่าใช้จ่ายส่วนกลางบางประเภทซึ่งไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนที่เหมาะสมได้จะใช้อัตราส่วนตัน - กิโลเมตรผลิตได้

เป็นเกณฑ์เช่นกัน เจ็บ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั่วไป ฝ่ายบริหาร สำหรับค่าใช้จ่ายประเภทที่แปรเปลี่ยนไปตามชั่วโมงบินก็ควรใช้ชั่วโมงบินเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง โดยค่าซ่อมบำรุง เครื่องบินและ เครื่องยนต์ กาน้ำมันเชื้อเพลิง และหลอสัน

ค่าซ่อมบำรุง เครื่องบินและ เครื่องยนต์เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อทำการบินครบตามชั่วโมงบินที่กำหนดในคู่มือทำการบิน ค่าใช้จ่ายประเภทนี้จึงแปร เปลี่ยนตาม ชั่วโมงบิน การกำหนดระยะเวลาเพื่อทำการตรวจสอบเครื่องบินเพื่อทำการซ่อมของ เครื่องบินแบบ เอช.เอช. 743 มีลักษณะดังนี้ คือ

Pre - Flight Check	ตรวจสอบก่อนทำการบิน
Check A	ตรวจสอบหลังจากทำการบินประจำวัน
Check A - 1	ตรวจสอบเมื่อทำการบินได้ 100 ชั่วโมงบิน
Check A - 2	ตรวจสอบเมื่อทำการบินได้ 200 ชั่วโมงบิน
Check P - 1	ตรวจสอบเมื่อทำการบินได้ 300 ชั่วโมงบิน
Check P - 2	ตรวจสอบเมื่อทำการบินได้ 600 ชั่วโมงบิน
Check p - 3	ตรวจสอบเมื่อทำการบินได้ 900 ชั่วโมงบิน

ในแต่ละวงของ Check P เมื่อครบ 100 ชั่วโมงบินจะทำการ Check A - 1 เมื่อครบ 200 ชั่วโมงบิน จะทำการ Check A - 2 และเมื่อครบ 300 ชั่วโมงบิน จะทำการ Check P ต่อ ๆ ไป เมื่อทำการบินได้ 18,000 ชั่วโมงบิน จะทำการตรวจซ่อมใหญ่ (Overhaul)

สำหรับเครื่องยนต์จะทำการตรวจซ่อมทุก ๆ 3,400 ชั่วโมง	
ค่าใช้จ่ายที่แปร เปลี่ยนตามชั่วโมงบินของ เดือนพฤษภาคม 2518	
ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เครื่องบินและ เครื่องยนต์ - แรงงาน	481,165.17 บาท
ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เครื่องบินและ เครื่องยนต์ - วัสดุ	940,691.45 "
กาน้ำมันเชื้อเพลิงและหลอสัน	3,460,000.00 "
	<u>4,881,856.62 "</u>

ตารางที่ 18 ตารางการแบ่งค่าใช้จ่ายตามอัตราส่วนต้น - กิโลเมตรผลิตได้และชั่วโมงบิน (วิธีที่ 2)  
เดือนพฤษภาคม 2518

	รวม	สายเหนือ		สายอีสาน		สายใต้วนน		สายเวียงจันทน์		
ต้น - กิโลเมตรผลิตได้	1,652,784		729,088		194,664		653,032		76,000	
ชั่วโมงทำการบิน	1,307:06		578:06		157:52		511:47		59:40	
ค่าใช้จ่ายแบ่งตาม	6,467,337	29	2,852,918	47	761,719	47	2,555,311	65	297,387	70
ค่าใช้จ่ายแบ่งตาม ชม.บิน	4,881,876	62	2,158,612	28	589,453	-	1,910,974	91	222,806	43
รวม	11,349,213	91	5,011,530	75	1,351,202	47	4,466,286	56	520,194	13

ตารางที่ 19

ตารางแสดงเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายซึ่งจัดสรรตามอัตราส่วนตัน-กิโลเมตรผลิตได้  
และตามอัตราส่วนตัน-กิโลเมตรผลิตได้ และชั่วโมงบิน  
เดือนพฤษภาคม 2518

	วิธีที่ 1		%	วิธีที่ 2		%
	จำนวน	ตัน		จำนวน	ตัน	
สายเหนือ	5,006,447	10	44.11	5,011,530	75	44.16
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	1,336,704	24	11.78	1,351,202	47	11.91
สายใต้อรวมป็นัง	4,484,191	44	39.51	4,466,286	56	39.35
สายเวียงจันทน์	521,871	13	4.60	520,194	13	4.58
รวม	11,349,213	91	100.00	11,349,213	91	100.00

เมื่อเปรียบเทียบการแบ่งค่าใช้จ่ายโดยอัตราส่วนของ ตัน - กิโลเมตรผลิตได้  
กับวิธีการแบ่งค่าใช้จ่ายตามอัตราส่วน ตัน - กิโลเมตรผลิตได้ และชั่วโมงบิน ตาม  
ตารางที่ 19 ปรากฏว่าผลการแบ่งค่าใช้จ่ายทั้งสองวิธีไม่แตกต่างกันมากนัก ทั้งนี้เนื่อง  
จากอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายที่แปรเปลี่ยนตามตัน - กิโลเมตรที่ผลิตได้ และแปรเปลี่ยน  
ตามชั่วโมงบินนั้นมีแนวโน้มการแปรเปลี่ยนไปในทางเดียวกัน คือ เมื่อมีการทำการบิน  
มากขึ้น ชั่วโมงบินย่อมสูง และตัน - กิโลเมตรที่ผลิตได้ ก็ย่อมสูงด้วย จึงมีความเห็นว่  
การใช้อัตราส่วนของตัน - กิโลเมตรผลิตได้แต่เพียงอย่างเดียว ในการแบ่งค่าใช้จ่าย  
ก็จะไม่ทำให้ผลการวิเคราะห์เสียไป

จากการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานดังกล่าวข้างต้น แสดงให้เห็นผลการ  
ดำเนินงานของสายเหนือ สายใต้อรวมป็นัง สายเวียงจันทน์ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ

สายเวียงจันทน์ เหนือที่แสดงผลการดำเนินงานของเส้นทางบินลักษณะเดิมว ก็คือ กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ - กรุงเทพฯ สำหรับผลการดำเนินงานของสายเหนือ สายใต้รวมป็นิ่ง และสายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นผลการดำเนินงานรวมของลักษณะ เส้นทางบินต่าง ๆ เพื่อให้การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของสายเหนือ สายใต้รวมป็นิ่ง และสายตะวันออกเฉียงเหนือชัดเจนยิ่งขึ้น การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของ แต่ละลักษณะเส้นทางบิน ซึ่งจะทำให้ทราบว่าผลการดำเนินงานของสายเหนือ สายใต้รวมป็นิ่ง หรือสายตะวันออกเฉียงเหนือ เกิดจากผลการทำการบินในลักษณะ เส้นทางบิน ใด อย่างไร และให้ผลอย่างไร

ตัวอย่าง ผลการดำเนินงานการบินในสายเหนือของเดือนตุลาคม 251๑ (ตารางที่ 2๐) เป็นผลการดำเนินงานรวมของลักษณะ เส้นทางบินดังต่อไปนี้

1. กท. - ชม. - กท.
2. กท. - ชม. - ชร. - ชม. - กท.
3. กท. - พล. - ชม. - กท.
4. กท. - ลป. - ชม. - ชร. - ชม. - ลป. - กท.
5. กท. - พล. - นน. - ชม. - นน. - พล. - กท.
6. กท. - พล. - พร. - นน. - ชม. - นน. - พร. - พล. - กท.
7. กท. - พล. - พร. - ลป. - ชม. - นน. - ชม. - ลป. - พร. - พล. - กท.
8. กท. - พล. - พร. - นน. - ชม. - นน. - ชม. - นน. - พร. - พล. - กท.

ผลการดำเนินงานรวมของสายเหนือ

ก้น - กิโลเมตรที่ผลิตได้	= 794,256	ก้น - กิโลเมตร
ก้น - กิโลเมตรที่ขายได้	= 45๑,114	ก้น - กิโลเมตร
ส่วนประกอบการบรรทุก	= $\frac{45๑,114}{794,256} \times 100 = 57.80\%$	



ที่นึ่ง - กิโลเมตรผลิตได้	= 8,736,816	ที่นึ่ง - กิโลเมตร
ที่นึ่ง - กิโลเมตร ขายได้หรือผู้โดยสาร - กิโลเมตร	= 6,628,026	ที่นึ่ง - กิโลเมตร
ส่วนร้อยละโดยสาร	= $\frac{6,628,026}{8,736,816} \times 100 = 75.86\%$	
รายได้	= 6,000,381.84 บาท	
ค่าใช้จ่าย	= 6,010,515.79 "	
ขาดทุน	= 10,133.55 "	
รายได้ต่อคน - กิโลเมตร ขายได้	= $\frac{6,000,381.84}{459,114} = 13.07$ บาท	
ค่าใช้จ่ายต่อคน - กิโลเมตรผลิตได้	= $\frac{6,010,515.79}{794,256} = 7.57$ บาท	
ส่วนร้อยละบรรทุกผู้โดยสาร	= $\frac{7.57}{13.07} \times 100 = 57.92\%$	

สายเหนือมีผลการดำเนินงานรวมขาดทุน เนื่องจากส่วนร้อยละบรรทุกผู้โดยสารต่ำกว่าส่วนร้อยละบรรทุกผู้โดยสาร =  $57.92 - 57.80 = 0.12\%$  ผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินไม่ไกลขาดทุนทุกเส้นทางบิน ผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินแสดงในตารางที่ 20 มีเส้นทางบินที่กำไร 3 เส้นทาง ก็คือ เส้นทางบินที่ 1, 2 และ 4 ส่วนที่เหลือทั้งหมดขาดทุน

ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานแต่ละเส้นทางบิน ทำให้ทราบส่วนร้อยละบรรทุกผู้โดยสาร ส่วนร้อยละโดยสาร ซึ่งแสดงถึงผลกำไรของการทำการบินแต่ละเส้นทางบิน อันเป็นประโยชน์สำหรับการพิจารณาแนวโน้มของต้นทุนว่าเป็นอย่างไร ส่วนร้อยละบรรทุกผู้โดยสารที่มีผลจากสาเหตุใด ส่วนร้อยละบรรทุกผู้โดยสารจะมีแนวโน้มเป็นไปในทางเดียวกับส่วนร้อยละโดยสาร ก็คือถ้าส่วนร้อยละโดยสารสูงแล้ว ส่วนร้อยละบรรทุกผู้โดยสารจะสูงเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่เกิดจากการโดยสาร

ตารางที่ 20  
การวิเคราะห์ผลการดำเนินการบิน สายเหนือ  
ประจำเดือน ตุลาคม 2519

เส้นทางบิน	ต้น-กิโลเมตร ผลิตโค	ต้น-กิโลเมตร ขายโค	ส่วนรอย การ บรรทุก	ส่วนรอย การ บรรทุก เสมอทุน	ที่นั่ง-กิโล- -เมตร ผลิตโค	ผู้โดยสาร- กิโลเมตร	ส่วนรอย การ โดยสาร	รายได้	ค่าใช้จ่าย	กำไร (ขาดทุน)
1. กท.-ชม.-กท.	402,280	236,119	58.69	56.66	4,425,080	3,468.535	78.38	3,153,584.71	3,044,245.45	109,339.36
2. กท.-ชม.-ชร.- ชม.-กท.	86,040	50,019	58.13	57.39	946.440	733,944	77.55	659,906.63	651,105.89	8,800.74
3. กท.-พล.-ชม.-กท.	9,200	5,879	63.90	66.58	101,200	83,295	82.34	66,875.91	69,620.90	(2,744.99)
4. กท.-ลป.-ชม.-ชร.- ชม.-ลป.-กท.	104,976	69,810	66.50	57.18	1,154,736	957,414	82.91	924,536.23	794,403.68	130,132.55
5. กท.-พล.-นน.-ชม.- นน.-พล.-กท.	23,872	9,273	38.84	69.32	262,592	132,768	50.56	101,243.60	180,650.86	(79,407.26)
6. กท.-พล.-พร.-นน.- ชม.-นน.-พร.-พล.- กท.	55,152	26,788	48.57	70.75	606,672	389,470	64.20	286,583.70	417,361.69	(130,777.99)
7. กท.-พล.-พร.-ลป.- ชม.-มส.-ชม.-ลป.- พร.-พล.-กท.	77,376	42,572	55.02	56.12	851,136	599.596	70.45	574,333.13	585,541.26	(11,208.13)
8. กท.-พล.-พร.-นน.- ชม.-มส.-ชม.-นน.- พร.-พล.-กท.	35,360	18,654	52.75	60.51	388,960	263.004	67.62	233,317.93	267,586.06	(34,268.13)
รวม	794,256	459,114	57.80	57.92	8,736,816	6,628,026	75.86	6,000,381.84	6,010,515.79	(10,133.95)

ตารางที่ 21 เปรียบเทียบส่วนร้อยละการบรรทุกุศลเสมอกับส่วนร้อยละการบรรทุกุศล

เส้นทางบิน	รายได้กติกณ์ - กิโลเมตร ขยายโลก	ค่าใช้จ่ายกติกณ์ - กิโลเมตร บสิคโลก	ส่วนร้อยละการบรร- ทุกุศลเสมอกุศล	ส่วนร้อยละการ บรรทุกุศล	ผลต่าง
1	13.36	7.57	56.66	58.69	2.03
2	13.19	7.57	57.39	58.13	0.74
3	11.38	7.57	66.58	63.90	-2.68
4	13.24	7.57	57.18	66.50	9.32
5	10.92	7.57	69.32	38.84	-30.48
6	10.70	7.57	70.75	48.57	-22.18
7	13.49	7.57	56.12	55.92	-1.10
8	12.51	7.57	60.51	52.75	-8.17
รวม	13.07	7.57	57.92	57.80	-0.12

จากการ เปรียบ เที่ยบส่วนร้อยละการบรรทุกุศลกับส่วนร้อยละการบรรทุกุศล เสมอกุศล  
ในตารางที่ 21 โดยทั่วไป เส้นทางบินที่ขาดทุนจะ เป็นเส้นทางบินที่มีจุดแวะระหว่าง  
ทางมาก และเส้นทางบินที่เหี่ยวบินน้อย

เส้นทางบินที่ 3, 5, 6 และ 8 มีเหี่ยวบินน้อยมากและรายได้กติกณ์ -  
กิโลเมตรขยาย โลกต่ำ ส่วนร้อยละการบรรทุกุศลเสมอกุศลสูงกว่าส่วนร้อยละการบรรทุกุศล จึงทำ  
ให้ขาดทุน สำหรับเส้นทางบินที่ 7 แม้จะมีรายได้กติกณ์ - กิโลเมตรสูงแก่ส่วนร้อยละ  
การบรรทุกุศล เสมอกุศลสูงกว่าส่วนร้อยละการบรรทุกุศล จึงทำให้ขาดทุนเช่นกัน

จากการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบิน ทำให้ทราบผลการดำเนินงานตามลักษณะการบินของแต่ละเส้นทางบิน ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ในการพิจารณาการกำหนดตารางการบินและในการพิจารณาผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบิน ทำให้ทราบผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินว่ามีกำไรหรือขาดทุนอย่างไร และควรที่จะมีการปรับปรุงลักษณะเส้นทางบินใด เพื่อให้การทำการบินของเส้นทางบินนั้นได้ผลดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังทำให้ทราบถึงแนวโน้มความต้องการในการให้บริการ ของแต่ละเส้นทางบิน ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ในการวางแผนการกำหนดตารางการบินให้เดินไปตามลักษณะการบินที่สอดคล้องกับความต้องการในการให้บริการ

การสำรวจที่ ๒

การขนส่งทางอากาศภายในประเทศยัง ใ้เป็นที่นิยมกว้างขวาง จำเป็นที่บริษัทฯ จะต้องปรับปรุงบริการของตนในทุกวิถีทาง นับแต่การพิจารณาเลือกเครื่องบินแบบใหม่ เข้ามาใช้บริการ การบริการบนเครื่องบิน การอำนวยความสะดวกโดยสาร ตลอดจนการให้ความสำคัญในด้านการโฆษณา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการ ขาย แบบว่าบริษัทฯ จะเป็นรัฐวิสาหกิจที่ผูกขาดการบริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศแบบการบินประจำแก่เสียงผู้เดียว แต่ก็ต้องคำนึงถึงการแข่งขันทางอื่นด้วย การแข่งขันที่สำคัญก็คือการบริการขนส่งทางบก ใ้แก่ ทางรถยนต์ และทางรถไฟ ซึ่งเป็นที่นิยมและประชาชนมีความเคยชินกับการขนส่งทางนี้ นอกจากนี้ปัจจุบันยังมีการจัดบริการรถทัวร์ร่วมส่งผู้โดยสาร เป็นประจำระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดต่าง ๆ ที่มีความเจริญสูงซึ่งส่วนมากก็จะ เป็นจังหวัดที่มีสนามบิน

การปฏิบัติงานของฝ่ายโดยสาร และขายเป็นงานที่สำคัญ ในการจัดการ ขายที่นั่งในแต่ละเที่ยวบิน เพื่อให้การ ขายเป็นจำนวนสูงสุด การปฏิบัติงานในแผนกสำรวจที่ ๒ จะต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และให้ทันกับเวลา

บริษัทฯ มีหน่วยงานที่ดำเนินการจำหน่ายบริการ ดังนี้

1. กำเนิดการ เอง โดยมีสำนักงานใหญ่อยู่ที่อาคาร ถนนหลานหลวง และมี

สำนักงานสาขาในทุก ๆ จังหวัดที่ทำการบินไป นอกจากนี้ยังมีหมวดขายในเขตจังหวัดใกล้เคียงกับจังหวัดที่ทำการบินไปถึงได้แก่ หมวดขายหนองคายและหมวดขายสงขลา

2. กัณฑ์ในกรุงเทพฯ ได้แก่ บริษัทบุญวานิช จำกัด บริษัทเจ็ดแพร เวลเซอร์-วิส จำกัด และบริษัททีทีแอสเอ็ม จำกัด

3. กัณฑ์ในต่างจังหวัด ได้แก่ เรือเอก นายแพทย์สีมสาย สุวรรณจินดา กัณฑ์ในจังหวัดยะลา และนายธำรงค์ วัฒนา กัณฑ์ในจังหวัดนครราชสีมา

4. กัณฑ์ในต่างประเทศ ได้แก่ ชุนสินสถานพิทักษ์ กัณฑ์ในฝั่ง บริษัทแอร์บูกิ่ง เซ็นเวลอร์ จำกัด เป็นกัณฑ์ในเวียงจันทน์

แหล่งที่มาของรายได้

แหล่งที่มาของรายได้การโดยสารและการบรรทุก ส่วนใหญ่ได้จากภาคเหนือในปี 2518 ภาคเหนือทำรายได้การโดยสารและการบรรทุกได้สูงถึง 43.55% จากรายได้ทำการบินทั้งหมด สายใ้กรวมบินังแสดงรายได้สูงเป็นอันดับสอง คือเท่ากับ 39.64% ถึงรายละเอียดตารางที่ 22

ตารางที่ 22 รายได้การโดยสารและการบรรทุกของสายต่าง ๆ

	ปีงบประมาณ 2518		%	ปีงบประมาณ 2517		%
สายเหนือ	65,188,530	04	43.55	57,977,084	04	42.94
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	12,440,812	02	8.31	16,272,018	60	12.05
สายใ้กรวมบินัง	59,336,998	38	39.64	48,208,878	26	35.71
สายเวียงจันทน์	12,233,903	63	8.18	12,255,706	48	9.08
ทำการบินพิเศษ	473,000	00	0.32	291,360	00	0.22
รวม	149,673,244	07	100.00	135,005,047	38	100.00

รายได้จากการโดยสาร เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จากตัวเลขที่แสดงในตารางที่ 23 รายได้จากการโดยสาร เป็น 92 เปอร์เซ็นต์ของรายได้ทำการบินทั้งหมด

ตารางที่ 23 แสดงการเปรียบเทียบรายได้จากการท่าอากาศยานประเภทต่าง ๆ

	ปีงบประมาณ 2518		%	ปีงบประมาณ 2519		%
รายได้จากการโดยสาร	139,058,192	24	92.91	125,467,801	38	92.94
รายได้ค่าของถือตั๋วเดิน- อัครา	616,823	99	0.41	589,331	08	0.44
รายได้ค่าที่พักผู้โดยสาร	8,118,330	42	5.42	7,241,050	40	5.36
รายได้ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	1,406,897	42	0.94	1,415,504	52	1.64
รายได้จากการท่าอากาศยานพิเศษ	473,000	00	0.32	291,360	00	0.22
รวม	149,673,244	07	100.00	135,005,047	38	100.00

รายได้ที่บริษัทฯ จะได้รับจะได้อาจจากการใช้ประโยชน์ในที่ว่างบนเครื่องบินของผู้โดยสาร เป็นส่วนใหญ่ ระบบการสำรองที่นั่งที่มีประสิทธิภาพจึงเป็นสิ่งสำคัญมาก ดังนั้นจึงควร จะได้นักการ เน้นความสำคัญในแผนกนี้ทั้งด้านความรวดเร็วและความถูกต้อง

ระบบการสำรองที่นั่ง จะต้องอาศัยสิ่งดังต่อไปนี้ในการดำเนินงาน :-

1. คู่มือในการควบคุมที่นั่ง (Space Control Manual)
2. การติดต่อสื่อสาร (Communication)
3. วิธีการสำรองที่นั่ง (Reservation Procedure)
4. สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน (Quarters & Office Equipment)
5. พนักงาน (Reservation Staff)

บริษัทฯ มีแผนกสำรองที่นั่ง ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 หมวดคือ

1. หมวดควบคุมระวางที่นั่ง

## 2. ควบคุมสำรองที่นั่ง

หมวดควบคุมสำรองที่นั่ง มีหน้าที่ในการควบคุมที่นั่งให้เป็นไปตามส่วนแบ่งที่นั่งที่แผนสำรองที่นั่งเป็นผู้กำหนด การกำหนดส่วนแบ่งที่นั่งจะกำหนดให้สถานีต่าง ๆ ชายที่นั่งระหว่างจังหวัดหนึ่ง ไปยังจังหวัดหนึ่งตามจำนวนที่นั่งที่กำหนดไว้ในตาราง หรือมีการควบคุมส่วนแบ่งที่นั่งอยู่ในส่วนกลาง การควบคุมส่วนแบ่งที่นั่งแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

1. การควบคุมจากส่วนกลาง (Centralized Control) มีสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพฯ เป็นหน่วยงานที่ควบคุมที่นั่งทั้งหมด สถานีหรือสาขาจะต้องติดต่อกับสำนักงานใหญ่ทุกครั้งก่อนที่จะขายที่นั่ง

2. การกระจายการควบคุม (Decentralized Control) เป็นการแบ่งที่นั่งให้กับสถานีหรือสาขาต่าง ๆ ตามจำนวนส่วนแบ่งที่นั่งที่กำหนดไว้

บริษัท ไลโอเนลการควบคุมจากส่วนกลางในการทำการบินเที่ยวออกจากกรุงเทพฯ หรือเที่ยวไป และให้การกระจายการควบคุมในการทำการบินเที่ยวกลับเข้ากรุงเทพฯ หรือเที่ยวกลับ

ตัวอย่างการควบคุมส่วนแบ่งที่นั่ง เส้นทางบินกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - เชียงราย - เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ เที่ยวบินที่ 151 เอ ของวันจันทร์

เที่ยวไป คือ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - เชียงราย

เที่ยวกลับ คือ เชียงราย - เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ

เที่ยวไป กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ - เชียงราย สำนักงานใหญ่ในกรุงเทพฯ เป็นผู้ควบคุมการขายที่นั่งทั้งหมด ในกรณีที่สถานีเชียงใหม่ต้องการขายที่นั่งจากเชียงใหม่ไปเชียงรายจะส่งตั๋วกลับมาที่สำนักงานใหญ่ก่อนว่ามีที่นั่งว่างจากเชียงใหม่ไปเชียงรายหรือไม่ การติดต่อกับวิทยุเป็นเครื่องมือในการติดต่อ

เที่ยวกลับ เชียงราย - เชียงใหม่ - กรุงเทพฯ มีการควบคุมส่วนแบ่งที่นั่งตามตารางการกำหนดส่วนแบ่งที่นั่ง ตามตัวอย่างตารางที่ 24 ซึ่งกำหนดให้สถานีเชียงใหม่ขายได้ 8 ที่นั่ง สถานีเชียงรายขายได้ 5 ที่นั่ง กรุงเทพฯ ขายได้ 31 ที่นั่ง แบ่งออกเป็นการขายที่นั่งของเชียงใหม่ 22 ที่นั่ง และที่นั่งของเชียงราย 9 ที่นั่ง

ตารางที่ 24 ตารางการกำหนดส่วนแบ่งที่นั่ง

วัน	เที่ยวบิน	สถานี							รวม	หมายเหตุ
		พด.	พร.	ดป.	นน.	ทม.	ชร.	มส.		
จันทร์	131	5	3	2	-	4	-	2	16	
		(13)	(7)	(4)	-	-	-	(4)	(28)	
		18	10	6	-	4	-	6	44	
	151	-	-	-	-	10	-	-	10	
		-	-	-	-	(34)	-	-	(34)	
		-	-	-	-	44	-	-	44	
	151 ไจ	-	-	-	-	8	5	-	13	
		-	-	-	-	(22)	(9)	-	(31)	
		-	-	-	-	30	14	-	44	
	171	-	-	-	-	10	-	-	10	
		-	-	-	-	(34)	-	-	(34)	
		-	-	-	-	44	-	-	44	
	191	-	-	-	-	10	-	-	10	
		-	-	-	-	(34)	-	-	(34)	
		-	-	-	-	44	-	-	44	

(...) กรุงเทพฯ

-- สถานีต่างจังหวัด



ใบการ ข่ายที่หนึ่ง ของแต่ละสถานีอาจมีการ ขอที่หนึ่งจากสถานีอื่น เช่น ในกรณีที่มีผู้โดยสารมากกว่าส่วนแบ่งที่หนึ่งที่มีอยู่ หมวดควบคุมระวางที่หนึ่งจะ เป็นหน่วยงานที่ติดต่อกับหมวดบัตรโดยสาร เพื่อทราบรายละเอียดเกี่ยวกับการยืนยัน (Confirm) และการ ข่ายที่หนึ่ง และเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ติดต่อกับสถานีต่าง ๆ ในภูมิภาค และตัวแทนใน ต่างประเทศเกี่ยวกับการ ขอและคืนที่หนึ่งใบการ ติดต่อกะหว่างสถานีต่างจังหวัดกับกรุงเทพฯ ใช้วิทยุเป็นเครื่องมือในการ ติดต่อก

ปัญหา ะบบงานในแผนกสาร หนึ่งบางประการที่ ประสมอยู่

1. การติดต่อกะหว่างสถานีโดยวิทยุ บางครั้งมีอุปสรรคไม่สามารถติดต่อกันได้ โดยตลอด เนื่องจากสภาพอากาศไม่ ดีหรือฝนตก การ ติดต่อกไม่ชัดเจน
2. การ ติดกอดเข้ามาในแผนกสาร หนึ่งไม่สามารถติดต่อกได้ เนื่องจากเครื่อง วิทยุไม่วางคอง เสียเวลาในการรอคอย
3. โทรศัทพ์ที่ใช้ในแผนกสาร หนึ่งยังมีจำนวนไม่พอใช้ การติดต่อกับลูกค้า หรือสายการบินอื่นก็อยู่ตลอดเวลา ซึ่งทำให้คนที่ตองการจะติดกอดเข้ามาติดกอดไม่ได้
4. งานของหมวดสาร หนึ่ง และหมวดควบคุมระวางที่หนึ่ง มีได้แยกงานออก อย่างเป็นส่วนหนึ่งที่จะทำให้เกิดความสับสนในการทำงาน ทำให้งานล่าช้าได้ การแก้ไขอุปสรรคดังกล่าวข้างต้น อาจกระทำได้ดังนี้

#### 1. ด้านระบบการ ติดกอดสื่อสาร

แม้ว่าจะมีปัญหาทางวิทยุในการ ติดกอด แต่ก็ยังคงควรใช้วิทยุเป็นเครื่องมือในการ ติดกอดอยู่ เนื่องจากเสียค่าใช้จ่ายน้อย การใช้วิทยุในการ ติดกอดสื่อสารควร มีการกำหนดแผน งานในการปฏิบัติไว้ล่วงหน้าสำหรับกรณีที่ไม่สามารถติดกอดกันได้

การใช้โทรศัทพ์เป็นเครื่องมือสำคัญมากสำหรับงานติดกอดในแผนกสาร หนึ่ง จึงควร เพิ่มเครื่องโทรศัทพ์ในแผนกสาร หนึ่ง เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณงาน

#### 2. การ จัดตั้งงานในแผนกสาร หนึ่ง

การ แยกงานของหมวดสาร หนึ่งและหมวดควบคุมระวางที่หนึ่งให้ชัดเจน หมวดสาร หนึ่ง ควร มีหน้าที่ดังนี้

(1) รมั ยกเลิก ยื่นยื่น ทายหรือเปลี่ยนแปลงจำนวนที่นั่ง จากสำนักงาน ชายด้วยโดยสาร สำนักงานทั่ว และสายการบินต่าง ๆ

(2) แจ้งข่าวการทำการมีเรื่องได้รับจากหมวดควบคุมสำรองที่นั่งอย่างรวดเร็ว เมื่อใดขบวนนั้นแก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง

(3) นำความตกลงหรือแจ้งข่าวแก่โดยสาร สำนักงานทั่ว สายการบิน เกี่ยวกับการ เปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง หรือเหตุการณ์ผิดปกติที่เกิดขึ้น

หมวดควบคุมสำรองที่นั่ง ควรมีหน้าที่ดังนี้

(1) เป็นผู้ให้ข่าวสารแก่นักงานชาย เกี่ยวกับการยกเลิกเที่ยวบิน เลื่อนเวลาหรือเปลี่ยนแปลงกำหนดการบิน

(2) ควบคุมและจัดการที่นั่งให้ทันเวลาและเหตุการณ์ (Up - to - dates) ทำการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่งตามที่มีหมวดสำรองที่นั่งได้แจ้งการ ยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลง

(3) ตรวจสอบการจองที่นั่ง และที่นั่งที่ยังไม่ได้ขาย

(4) ทำรายละเอียดบัญชีโดยสารที่จะเดินทางไปในเที่ยวบินต่าง ๆ และส่งให้สถานีการบินต่าง ๆ ให้ทันเวลา

### 3. การใช้ระบบคอมพิวเตอร์

เพื่อให้การดำเนินงานสำรองที่นั่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น บริษัทฯ ควรจะ นำระบบคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในงานสำรองที่นั่ง นอกจากจะเป็นส่วนช่วยการทำงาน ในแผนกสำรองที่นั่งให้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว ยังเป็นการปรับปรุงระบบ การทำงานให้สูงทัดเทียมกับสายการบินนานาชาติ ซึ่งจะเป็นการโฆษณาที่ดีเยี่ยมให้ บริการอีกด้วย

การลงทุนที่จะใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ในงานสำรองที่นั่งในระยะแรกอาจ เป็นการลงทุนจำนวนมาก แต่ในระยะต่อไปเมื่อกิจการด้านการบินขยายมากขึ้น และ บริษัทฯ นำเครื่องมินิคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ ความรวดเร็วและความถูกต้อง ยิ่งเป็นสิ่งจำเป็น มากขึ้น ประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์สรุปได้ดังนี้

1. ทำให้งานในระบบการสำรองที่เน่าเร็วเร็วขึ้น
2. ทำให้ลูกค้าหรือผู้โดยสารเชื่อมั่นในกิจการของบริษัทยิ่งขึ้น
3. ทำให้มีการควบคุมอยู่ที่ศูนย์กลาง และควบคุมการสำรองที่เน่าอย่างมีประสิทธิภาพ

ประสิทธิภาพ

4. คิดต่อกับสายการบินอื่นใดทันที
5. ทำให้ลดความสับสนในการทำงาน
6. ทำให้ส่วนร่อยการมรทุกสูงขึ้น ซึ่งหมายถึงการเพิ่มทุนของรายได้

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาการลงทุนในการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ ถ้าบริษัท จะเช่าหรือซื้อมาใช้เป็นของบริษัตนเองทั้งระบบ คิดว่าเป็นปัญหาใหญ่ที่จะต้องลงทุนเป็น จำนวนมาก ในระยะเริ่มแรกนี้บริษัท อาจจะขอใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ร่วมกับบริษัท การบินไทย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทรัฐวิสาหกิจ และบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นอยู่ 70% การคิดขอใช้เครื่องคอมพิวเตอร์และความช่วยเหลือในงานด้านนี้คงจะได้รับความ ร่วมมือจากการบินไทยเป็นอย่างดี จำนวนเงินที่จะต้องลงทุนในการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ ร่วมกับบริษัทการบินไทย จำกัด ในระยะแรกนั้นจะเป็นจำนวนมาก (รายละเอียดใน บทที่ 5) แต่อยู่ในความสามารถที่บริษัท จะลงทุนได้ และผู้เขียนมีความเห็นว่าจะเป็น การลงทุนที่คุ้มค่ามาก