

การค้าเงินงานค่านการให้บริการ



ลักษณะการค้าเงินงาน

ภายหลังจากบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้โอนกิจการการบินระหว่างประเทศให้บริษัทการบินไทย จำกัด ไปแล้ว บริษัทฯ ก็ดำเนินกิจการการบินเฉพาะภายในประเทศ และระหว่างประเทศใกล้เคียง 2 ประเทศ คือ ลาว และมาเลเซีย บกท. เป็นบริษัทการบินบริษัทเดียวที่ได้รับใบอนุญาตจากกระทรวงคมนาคมให้ประกอบกิจการค้าเงิน การเดินอากาศทั้งภายในและระหว่างประเทศ<sup>12</sup>

การค้าเงินงานของ บกท. ซึ่งเป็นในรูปของรัฐวิสาหกิจ มีสิ่งที่จะต้องหาทำไว้แต่เพียงอย่างเดียว บริษัทฯ จะต้องดำเนินงานเพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลอีกด้วย การที่จะให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล จะต้องมีการพิจารณาวิเคราะห์อย่างละเอียดรอบคอบ

บกท. มีลักษณะการบินเป็นแบบวงสั้น ทำให้ต้องใช้เวลาในการทำการบิน และเวลาบนภาคพื้นดินมาก และอัตราการความเร็วโดยเฉลี่ยของเครื่องบินต่ำกว่าปกติ เนื่องจากมีจำนวนครั้งของการขึ้น - ลง ของเครื่องบินมาก การบินวงสั้นจึงเสียค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยมากกว่าการบินวงยาวซึ่งมีการขึ้น - ลงน้อย และใช้เวลาบนภาคพื้นดินน้อย ค่าใช้จ่ายในการบินวงสั้นจึงสูงมาก ได้แก่ ค่าซ่อมบำรุงรักษาของอุปกรณ์ และชิ้นส่วนต่าง ๆ ของเครื่องบิน นอกจากนั้นยังมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายทางอ้อมสูงขึ้นด้วย

<sup>12</sup> อัมพร จันทรวิจิตร, การเดินอากาศในราชอาณาจักรไทย, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 2517 - 2518, หน้า 3.

ได้แก่ การใช้สายอากาศพื้นดิน การใช้สายต้านการโดยสาร และการขยาย

บริษัทฯ มีบริการทำการบิน 2 ลักษณะ คือ

1. การบินประเภทมีรายได้ แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

(1) การบินประจำตามตารางกำหนด

(2) การบินนอกตารางกำหนด

2. การบินประเภทไม่มีรายได้

#### การบินประจำตามตารางกำหนด

การทำการบินส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นแบบการบินประจำตามตารางกำหนด ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการกำหนดการบินสำหรับแต่ละช่วงฤดู โดยปกติใน 1 ปี บริษัทฯ จะเปลี่ยนตารางกำหนดเวลาการบิน 3 ครั้ง คือ สำหรับช่วง ตุลาคม - มกราคม, กุมภาพันธ์ - พฤษภาคม และมิถุนายน - กันยายน การเปลี่ยนตารางกำหนดการบินมีใ้กำหนดแบบอน จะเปลี่ยนแปลงตามสภาวะการหรือการคาดคะเนความต้องการของการใช้บริการ ช่วงฤดูที่มีผู้โดยสารมากได้แก่ช่วงระหว่าง เดือนตุลาคม - พฤษภาคม ส่วนช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารใช้น้อย ได้แก่ ช่วงฤดูฝน ระหว่างเดือนมิถุนายน - กันยายน

ในการทำการบินของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นการบินประจำตามตารางกำหนดหรือการบินนอกตารางกำหนด บริษัทฯ จะต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม และจะต้องดำเนินการบินภายใต้ข้อบังคับของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขาย ในการเดินอากาศ เฝิมบริษัทฯ เคยได้รับสัมปทานตั้งแต่นั้นมายังเป็นบริษัทเดินอากาศ จำกัด มีกำหนดเวลา 25 ปี<sup>13</sup> แต่ไม่สามารถใช้สิทธิเต็มตามสัมปทานได้ เนื่องจากเกิด

<sup>13</sup>ฉัษพร จันทรวิจิตร, เรื่องเดียวกัน หน้าเดียวกัน.

สงครามโลกครั้งที่ 2 หลังจากนั้น บริษัทฯ ก็ไม่ได้รับสัมปทานอีกเลย ได้รับเพียงแต่ ใบอนุญาตเป็นคราว ๆ คราวละ 5 ปี

#### การขุดนอกตารางกำหนด

บริษัทฯ มีการจัดเที่ยวบินเพิ่มพิเศษในกรณีที่มียุโรปโดยสารสำรองที่นั่งมากเกินกว่าที่ปี และบริษัทฯ มีเครื่องบินสำรองที่จะทำการบินได้ การจัดเพิ่มเที่ยวบินพิเศษ เช่น การบินนอกตารางกำหนดส่วนมากจะมีในช่วงที่เมืองเทศกาล เช่น ระยะเวลาวันสงกรานต์ วันขึ้นปีใหม่ จำนวนผู้โดยสารจาก กรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ มีจำนวนมาก แม้บางครั้งจะจัดเที่ยวบินมากกว่าปกติก็ยังไม่เพียงพอ ทางบริษัทฯ ก็จะจัดเที่ยวบินเพิ่มเป็นเที่ยวบินพิเศษ หรือในกรณีที่มียุโรปโดยสาร เป็นคณะต้องการ จะเดินทางไปพร้อมกันก็อาจขอจัดเป็นการบินเช่าเหมาพิเศษ

ในการจัดบริการ ทำการบินนอกตารางกำหนด บริษัทฯ จะต้องขออนุญาตจากกระทรวงคมนาคมทุกครั้งก่อน แต่ในทางปฏิบัติ บริษัทฯ จะขออนุญาตก่อนหลัง เพาะว่าผู้ไม่สามารถขออนุญาตก่อนได้ เนื่องจากการทำการบินเที่ยวพิเศษ เป็นเรื่องที่จะต้องดำเนินการโดยฉับพลัน

การบินนอกตารางกำหนด หรือการบินเที่ยวพิเศษเป็นการบริการที่ไม่ถาวร และเป็นอัตราส่วนเพียงเล็กน้อย เมื่อเทียบกับการบินประจำตามตารางกำหนด

#### การบินประเภทไม่มีรายได้

ในการทำการบิน เรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญมาก เพื่อความปลอดภัยในการทำการบิน บริษัทฯ จำต้องมีความพิถีพิถันในการจัดเตรียม เครื่องบินและนักบิน จึงจัดให้มีบริการทำการบินเพื่อฝึกนักบินและทดลองทำการบิน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายบิน

การทำการบินนอกเหนือจากการให้บริการ การขนส่ง ส่วนมากจะเป็นการทำการบินเพื่อวัตถุประสงค์ดังนี้ คือ

1. ทำการฝึกนักบินเพื่อให้ นักบินมีความรู้ ความชำนาญ และคุณสมบัติ ตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งจัดให้มีการฝึกทุกรอบ 3 เดือน
2. การบินทดลองความเรียบร้อยของเครื่องบินภายหลังการซ่อม
3. การบินตรวจสอบสมรรถภาพเพื่อคอยใบอนุญาตนักบินตามวาระ 6 เดือน
4. การบินตรวจสอบนักบินเพื่อเลื่อนฐานะเป็นผู้ควบคุมเครื่องบิน
5. การบินเพื่อส่งช่างอะไหล่เพื่อแก้ไขเครื่องบินที่ชำรุดของระหว่างทาง

### กิจการด้านอื่น

นอกจากการดำเนินงานกิจการขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ มีกิจการดำเนินกิจการด้านอื่นซึ่งเป็นแหล่งที่มาของรายได้ที่สำคัญเช่นกัน ดังเช่นในปี 2518 มีรายได้อื่น ๆ เท่ากับ 13.70 เปอร์ เซ็นต์ของรายได้ทั้งหมด บริษัทฯ มีกิจการด้านอื่น ๆ พอสรุปได้ดังนี้คือ

#### 1. นายหน้าจำหน่ายตั๋ว

กรมกิตติกรรมคุณ เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2503 และกรมกิตติกรรมคุณ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2503 ให้ข้าราชการซึ่งเดินทางไปราชการต่างประเทศซื้อตั๋วเครื่องบินผ่านบริษัทฯ เดินอากาศไทย จำกัด โดยให้กระทรวงการคลังส่งจ่ายเงินค่าโดยสารเครื่องบินของข้าราชการนั้น ๆ ตรงไปยังบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด โดยให้บริการของบริษัทการบินไทย จำกัด ตามเส้นทางนั้นบริษัทการบินไทย จำกัด ทำการบินให้บริการอยู่

เพราะฉะนั้นรายได้จากค่าปลายทางจำหน่ายตั๋วส่วนใหญ่จึงเป็นรายได้ที่มาจากหน้าจากบริษัทการบินไทย จำกัด ค่านายหน้าจำหน่ายตั๋วมีอัตราเท่ากับ 7% ของราคาตั๋วโดยสาร นอกจากค่าปลายทางหรือค่านายหน้าจำหน่ายตั๋วที่บริษัทฯ ได้รับจากบริษัทการบินไทยแล้ว บริษัทฯ ยังได้รับจากบริษัทการบินอื่นที่มีบุคคลภายนอกหรือข้าราชการมาซื้อตั๋วผ่านบริษัทฯ

## 2. การ เป็นตัวแทน

บริษัทฯ ได้รับรายได้จากการ เป็นตัวแทนดำเนินการ เติมน้ำมัน-ส่งผู้โดยสาร และบริการ ชนกระเป่าที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นสิทธิและหน้าที่ของกรมการบินพลเรือน แต่กรมการบินพลเรือนมิได้ดำเนินการเอง ได้มอบให้ บคท. เป็นผู้ดำเนินการแทน ทั้งแต่เริ่มดำเนินการมาจนกระทั่งปัจจุบัน บคท. มิได้ดำเนินการด้วยตนเอง บคท. ได้ให้วงสิทธิดำเนินการแก่บริษัทอื่นตามลำดับดังนี้

ปีงบประมาณ	บริษัทผู้รับวงสิทธิ	ผลประโยชน์ที่ บคท. ได้รับต่อเดือน
2512	บริษัท เวลแพท เวลเซอร์วิส จำกัด	5% ของรายได้
2513	บริษัท พิธิมิตร จำกัด	10% "
2514	บริษัท พิธิมิตร จำกัด	10% "
2515	บริษัท พิธิมิตร จำกัด	10% "
2516	บริษัท เวลแพท เวลเซอร์วิส จำกัด	120,000.00 บาท
2517	บริษัท เวลแพท เวลเซอร์วิส จำกัด	220,000.00 "
2518	บริษัท เทลต้า เซอร์วิส จำกัด	350,000.00 "
2519	บริษัท การบินไทย จำกัด	375,000.00 "

บริษัท เคยมีโครงการที่จะดำเนินการเองในปีงบประมาณ 2517 โดยจัดตั้งหน่วยงานหนึ่งรับผิดชอบดำเนินการ หน่วยงานนี้ขึ้นตรงต่อประธานกรรมการบริษัท มีกรรมการและฝ่ายบริหารของตนเอง แต่ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้ยกเลิกโครงการนี้โดยเห็นชอบตามรายงานของประธานกรรมการบริหาร สภาพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ ยกเลิกโครงการนี้

ในแต่ละปี บริษัทฯ จะเปิดประมูลการ เข้ารับวงสิทธิดำเนินการ แต่ในการทำสัญญาของปีงบประมาณ 2519 บริษัทฯ มิได้เปิดประมูล ทั้งนี้เพราะบริษัทฯ ได้ให้บริษัท การบินไทย จำกัด ดำเนินการ โดยพิจารณาผลประโยชน์จากสถิติเดิมและคาด

คะ แนนวโน้มที่จะสูงขึ้นมาเป็นกักำหนดผลประโยชน์ที่ บคท. ควรจะด้รับจากบริษัท การบินไทย จำกัด

นอกจากนั้นบริษัทฯ ยังมีบริการภาคพื้นดินให้กับบริษัทสายการบินต่าง ๆ ซึ่ง อยู่นในลักษณะการ เป็นตัวแทน ก็เป็นตัวแทนให้บริษัทสายการบินต่าง ๆ ในการบริการ ที่สนามบิน การขนกระเป่า การนำขึ้นโคไปเทียบเครื่องบิน ให้บริษัทสายการบินอื่น และการดำเนินการทางกานพิธีศุลกากร และตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งจะมีบริการที่สนามบินขนาดใหญ่ ได้แก่ สนามบินคอนเมือง หากใหญ่ เชียงใหม่ และภูเก็ต

### แบบและจำนวนเครื่องบิน

ในปัจจุบันประมาณ 2518 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินการทั้งสิ้น 11 เครื่อง เป็นเครื่องบินแบบ เอช.เอช. 748 จำนวน 9 เครื่อง และเครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 จำนวน 2 เครื่อง ในอนาคตบริษัทฯ มีโครงการที่จะนำเครื่องบินไอพ่นมาใช้ทำการบิน เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 เป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ ได้เข้ามาเป็นแบบ และ 20 กว่าปี ปัจจุบันเครื่องบินแบบนี้เป็นเครื่องบินที่ล้าสมัย บริษัทฯ ได้ใช้ทำการบินในเส้นทางที่ผู้โดยสารน้อย ผู้โดยสารไม่นิยมโดยสาร เครื่องบินแบบนี้ จึงทำให้การทำการบิน โดยใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ประสบการขาดทุน ผลการดำเนินงานรวมของเครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 ขาดทุนเสมอมา และขาดทุนสูงขึ้นทุกปี นอกจากนั้นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการบินก็สูงมาก เครื่องอะไหล่มีราคาแพงหายาก กางแรงในการซ่อมสูง บริษัทฯ จึงได้พิจารณาเลิกใช้เครื่องบินแบบ คี.ซี. 3 เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2518 โดยใช้ เครื่องบินแบบ เอช.เอช. 748 ทำการบินแทนในสนามบินที่เครื่องบินแบบ เอช.เอช. 748 ขึ้น - ลงได้ ได้แก่สนามบินจังหวัด แม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ พิษณุโลก น่าน ยกเว้น สนามบินจังหวัดอุดร ฤทธิ ที่เครื่องบินแบบ เอช.เอช. 748 ทำการบินขึ้น - ลงไม่ได้ จึงต้องทำการบินไปจังหวัดอุดร ฤทธิ และจะทำการบินเมื่อสนามบินอุดร ฤทธิได้ปรับปรุง

ให้เหมาะสม<sup>14</sup>

สำหรับเครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748 บริษัทฯ เริ่มนำเข้ามาใช้เมื่อปี พ.ศ. 2508 เป็นเครื่องบินที่มีขนาดเหมาะสมในการทำการบินภายในประเทศที่มี ระยะทางทำการบินตรงสั้น

ตารางที่ 1 ะวางบรรทุกและอัตราความเร็วเฉลี่ย<sup>15</sup>

เครื่องบิน	จำนวนที่นั่ง	น้ำหนักบรรทุก (กม.)	ความเร็ว (กม./ชม.)
ดี.ซี. 3	28	2.3	210
เอช.เอส. 748	45	4.0	315

14 บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, รายงานประจำปี 2518, การประชุมสามัญ ครั้งที่ 28 วันที่ 29 มีนาคม 2519, หน้า 9.

15 สมัยกานต์ ร.อ. เกียรติรงค์ ศูนย์กลด, 17 มีนาคม 2520.

ตารางที่ 2 ตารางแสดงจำนวนเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน ณ วันสิ้นปี  
งบประมาณ

ปีงบประมาณ	ค.ช.3	เลข.เอส.748	Piper Azte-D	Bell Jetro	รวม
2507	7				7
2508	7	3			10
2509	7	3			10
2510	6	3			9
2511	5	3			8
2512	4	6	1	1	12
2513	4	6	1		11
2514	4	7			11
2515	3	9			12
2516	2	9			11
2517	2	9			11
2518		9			9



การใช้เครื่องบินของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2507

ปี 2507 มีเครื่องบิน คี.ซี. 3 ไซ 7 เครื่อง

ปี 2508 เรือนำเครื่องบิน เอช.เอส. 748 เข้ามาใช้ 3 เครื่อง

ปี 2510 ปลดระวางเครื่องบิน คี.ซี. 3 1 เครื่อง

ปี 2511 ปลดระวางเครื่องบิน คี.ซี. 3 1 เครื่อง

ปี 2512 ปลดระวางเครื่องบิน คี.ซี. 3 1 เครื่อง และซื้อเครื่องบิน  
เอช.เอส. 748 ใหม่ 3 เครื่อง Piper Azte -D 1 เครื่อง  
และ Bell Jetro 1 เครื่อง

ปี 2513 ปลดระวาง Bell Jetro 1 เครื่อง

ปี 2514 ปลดระวาง Piper Azte-D 1 เครื่อง และซื้อเครื่องบิน  
เอช.เอส. 748 1 เครื่อง

ปี 2515 ปลดระวางเครื่องบิน คี.ซี. 3 1 เครื่อง และซื้อเครื่องบิน  
เอช.เอส. 748 2 เครื่อง

ปี 2516 ปลดระวางเครื่องบิน คี.ซี. 3 1 เครื่อง

ปี 2518 ปลดระวางเครื่องบิน คี.ซี. 3 2 เครื่อง

### เส้นทางบิน

เส้นทางบิน (Airways) มีความหมายโดยทั่วไปคือ เป็นเส้นทางที่กำหนด  
ขึ้นในอากาศระหว่างสนามบินสองแห่ง ซึ่งกำหนดเป็นเส้นทาง เรียกว่า เส้นศูนย์กลาง  
(Centerline)<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup>D.Philip Locklin Ph.D., Economic of Transportation  
Richard D.Irwin Inc., Homewood, Illinois, Fourth Edition 1954,  
p.542.

เส้นทางบินภายในประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้กำหนด  
ขึ้น บริษัทการบินจะต้องทำการบินตามเส้นทางที่กำหนดในกฎกระทรวงตามที่กำหนดใน  
มาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ว่า "อากาศยานต้องบิน  
ไปตามเส้นทางบินที่กำหนดโดยกฎกระทรวง"<sup>17</sup>

กฎกระทรวงฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2497) ได้กำหนดเส้นทางบินออกเป็นดังนี้  
คือ

1. เส้นทางบินภายในราชอาณาจักร (ตามแผนที่ ก.)
2. เส้นทางบินระหว่างประเทศ (ตามแผนที่ ข.)

(แผนที่ ก. ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 71 ตอนที่ 83 ฉบับพิเศษ ลงวันที่ 13 ธันวาคม  
พ.ศ. 2497 ต่อท้ายหน้า 15)

บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้รับอนุญาตจากกระทรวงคมนาคมให้ทำการ  
บินตามเส้นทางที่กำหนด การขออนุญาตเป็นไปตามประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58  
ซึ่งได้กำหนดให้การเดินอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค ซึ่งเป็นกิจการ  
ค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือความสงบสุขแห่งสาธารณชน ผู้ที่จะประกอบการค้า  
ในการเดินอากาศจะต้องได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวง  
คมนาคม ซึ่งเป็นเจ้ากระทรวงผู้มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการเดินอากาศ

ในงบประมาณ 2518 บริษัทฯ มีเส้นทางบินซึ่งเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ดังนี้

1. สายเหนือ มีจุดแวะลงดังนี้คือ พิษณุโลก ตาก อุดรดิตถ์ แพร่ น่าน  
ลำปาง เชียงใหม่ เชียงราย และขอนแก่น

---

<sup>17</sup> อากาศยาน มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497  
ได้บัญญัติไว้ว่า "อากาศยาน หมายความว่า รวบรวมของเครื่องตั้งสิ่งหนึ่งทั้งในบรรยากาศ  
โดยกฎกระทรวงแห่งอากาศ เว้นแต่วัตถุซึ่งระบุดังกล่าวไว้ในกฎกระทรวง"

2. สายตะวั่นออกเฉียงเหนือ มีจุดแหวะลงดังนี้คือ ขอนแก่น อุดรธานี  
อุบลราชธานี นครพนม และ เลย

3. สายใต้และปิ้ง มีจุดแหวะดังนี้คือ ภูเก็ท ตรัง สงขลา ปัตตานี และปิ้ง

4. สายเวียงจันทน์ ทำการบินตรงจากกรุงเทพฯ ไปโดยไม่มีจุดแหวะ  
ในแต่ละเส้นทางบินมีลักษณะการบินแต่ละช่วงการบิน (sector) ต่าง ๆ กัน  
เส้นทางบินในแต่ละเส้นทางบินจะมีเส้นทางบินหลายลักษณะ และในแต่ละเดือนก็อาจ  
แตกต่างกัน เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงตารางกำหนดการบิน

ตัวอย่าง ลักษณะหรือแบบการบินของแต่ละเส้นทาง ตัวอย่างของเดือน

ตุลาคม 2517

สายเหนือ

เครื่องบินที่ไซมี 2 แบบ คือ เอช.เอส. 748 และ ซีซี. 3

สำหรับเครื่องบินแบบ เอช.เอส. 748 มีลักษณะการบินดังนี้

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

เครื่องบินแบบ ซีซี. 3 มีลักษณะการบินดังนี้

1. กท. - พล. - กท.
2. พล. - นน. - ชม. - นน. - พล.
3. พล. - อค. - นน. - ชม. - มส. - ชม. - นน. - อค. - พล.
4. พล. - อค. - นน. - ชม. - นน. - อค. - พล.

สายกระวานออกเฉียงเหนือ

เครื่องปั้นที่ใช่ คือ เซธ. เอส. 748 มีลักษณะการปั้นดังนี้

1. กท. - ชก. - อค. - นพ. - อค. - ชก. - กท.
2. กท. - ชก. - อค. - อม. - กท.
3. กท. - อม. - นพ. - อค. - ชก. - กท.
4. กท. - อม. - อค. - ลย. - พล. - ลย. - อค. - อม. - กท.

สายไล

เครื่องปั้นที่ใช่ คือ เซธ. เอส. 748 มีลักษณะการปั้นดังนี้

1. กท. - ภก. - ทร. - หญ. - ทร. - ภก. - กท.
2. กท. - หญ. - ปค. - หญ. - กท.
3. กท. - ภก. - หญ. - ปค. - หญ. - กท.
4. กท. - ภก. - หญ. - กท.
5. กท. - หญ. - กท.
6. กท. - หญ. - ภก. - กท.
7. กท. - ภก. - หญ. - ภก. - กท.
8. กท. - หญ. - ปค. - ภก. - ทร. - หญ. - กท.

สายระหวางประเทศ แวงออกเป็น

สายไลและปิ้ง ไร่เครื่องปั้นแบบ เซธ. เอส. 748 มีลักษณะการปั้นดังนี้

1. กท. - หญ. - ปน. - หญ. - ภก. - กท.
2. กท. - หญ. - ปน. - กท.

สายเวียงจันทน์ ไร่เครื่องปั้นแบบ เซธ. เอส. 748 มีลักษณะการปั้นแบบ

คล้าย คือ

1. กท. - วจ. - กท.

## สนามบิน

เครื่องบินที่ทำการบินจะตกลงขึ้นลง ณ สนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

ตามบทบัญญัติมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 บัญญัติว่า "ห้ามมิให้อากาศยานใดที่หนึ่งใดเป็นทั้งขึ้น-ลง นอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้น-ลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด"

สนามบินอนุญาตหมายถึงสนามบินที่บุคคลได้รับอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และสนามบินที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด<sup>18</sup> สำหรับสนามบินอนุญาตในประเทศไทยเป็นสนามบินที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนดทั้งสิ้น

บริษัทฯ ไม่มีสนามบินของตนเอง บริษัทฯ จึงต้องใช้บริการของสนามบินของรัฐบาลในการทำการบินขึ้น-ลง บริษัทฯ ต้องเสียค่าธรรมเนียมขึ้นลง และค่าธรรมเนียมที่เก็บเครื่องบิน ณ สนามบิน ซึ่งเรียกเก็บตามน้ำหนักสูงสุดที่ระบุในใบสำคัญสมรรถนะเดินอากาศยานนั้น

อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นลงและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 20 ให้เกิดได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้

ก. อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นลง

### สนามบินต้น 1

(1) 20 เมตริกตันแรก คิดเมตริกตันละ 40.00 บาท

(2) เกินกว่า 20 เมตริกตัน คิดเมตริกตันละ 70.00 บาท เฉพาะที่เกินกว่า 20 เมตริกตัน

<sup>18</sup>พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497, มาตรา 4.

เลขของหนึ่ง เมตริกตัน (1,000 กิโลกรัม) ให้คำนวณเป็น 1  
เมตริกตัน

สนามบินชั้น 2

คิดถึงอัตราของสนามบินชั้น 1

สนามบินชั้น 3

คิดหนึ่งในสี่ของอัตราของสนามบินชั้น 1

การขึ้นลงเบื้องต้นในงานเทศกาลหรือเพื่อการฝึกบิน ๗ สนามบินแห่งใด  
จำนวนหนึ่งขึ้นลงเกินกว่า 5 ครั้ง ให้คิดเพียง 5 ครั้ง

ข. อัตราค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานทุก 24 ชั่วโมง

(1) 20 เมตริกตันแรก คิดเมตริกตันละ 9.00 บาท

(2) เกินกว่า 20 เมตริกตันถึง 40 เมตริกตัน คิดเมตริกตันละ 7 บาท  
เฉพาะที่เกินกว่า 20 เมตริกตัน

(3) เกินกว่า 40 เมตริกตัน คิดเมตริกตันละ 4.00 บาท เฉพาะที่เกิน  
กว่า 40 เมตริกตัน

เลขของหนึ่ง เมตริกตัน (1,000 กิโลกรัม) ให้คำนวณเป็น 1 เมตริกตัน

การบินภายในประเทศสำหรับค่าธรรมเนียมขึ้นลงให้คิดถึงหนึ่งของอัตราในข้อ

ก. และ ข. และโลกำหนดชั้นสนามบินอนุญาตและที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้อ  
รับอนุญาตหรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดเพื่อการเก็บค่าธรรมเนียมขึ้นลงของอากาศยาน  
ตามที่กล่าวข้างต้นดังนี้

ก. สนามบินชั้น 1

ดอนเมือง เชียงใหม่ ทาจิใหญ่ (จังหวัดสงขลา) อุดรธานี อุบลราชธานี  
พิษณุโลก ลำปาง ภูเก็ต เชียงราย ขอนแก่น ตรีัง ปัตตานี ทาดลี หุ่นภูคทอง (จังหวัด  
นครราชสีมา) โลกกระเทียม (จังหวัดลพบุรี) ประจวบคีรีขันธ์ และอุกะเภา

ข. สนามบินชั้น 2

แพรว นครสวรรค์ หัวหิน สงขลา แม่ฮ่องสอน อุตรดิตถ์ สกลนคร และสัทหิม

ค. สนามบินชั้น 3

สนามบินอื่นนอกจากที่กล่าวแล้ว และที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน

สนามบินอนุญาตให้รัฐมนตรีประกาศกำหนดทั้งสิ้น มีดังต่อไปนี้ คือ

สนามบินคอนเมือง	สนามบินหัวหิน	สนามบินเชียงใหม่
" เชียงราย	" ลำปาง	" แพรว
" พิจิตรโลก	" นครสวรรค์	" แม่ฮ่องสอน
" แม่สะเรียง	" ขุนยวม	" ปาย
" ทาก	" แม่สอด	" โพลีกลาง (นครราชสีมา)
" เลย	" อุตรดิตถ์	" อุบลราชธานี
" นครพนม	" สกลนคร	" สุราษฎร์ธานี
" สงขลา	" ภูเก็ต	" ระนอง
" ตรัง	" ตากสิ	" พังงุคทอง (นครราชสีมา)
" โลกกระเทียม	" ประจวบคีรีขันธ์	" สัทหิม

(ตามประกาศกระทรวงคมนาคม ที่ 2/2497 วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2497)

สนามบินสุพรรณบุรี	สนามบินหัวตานนคร	สนามบินอัญประเทศ
" เขาอโศก (ปราจีนบุรี)	" กบินทร์บุรี	" ต้นลำโรง (นครปฐม)
" บ้านเหนือ (กาญจนบุรี)	" ทายาง (เพชรบุรี)	" ราชบุรี

สนามบินบ้านแพะ	สนามบินโลกสูง	สนามบินบ้านนิลพลอยแหวน
(สระบุรี)	(ฉะบุรี)	(จันทบุรี)
" เกาะทะเกียน	" สักหลง	" ท่าโรง
(ตราด)	(เพชรบูรณ์)	(เพชรบูรณ์)
" สวรรคโลก	" นาน	" เกาะคา
" หลุม (เกาะสีนวล)	" ร่องเมือง (ร้อยเอ็ด)	" ศรีสะเกษ
" ภูเขียว	" ชัยภูมิ	" บุรีรัมย์
" สุรินทร์	" รัตนบุรี	" ชุมพลบุรี
" พระคัม (ขอนแก่น)	" โนนทิม (ขอนแก่น)	" มีชัย (หนองคาย)
" บึงกาฬ	" สว่างแดนดิน	" ทัพโก้ (ชุมพร)
" หัวเกษ (สุราษฎร์ธานี)	" พุนงาย (สงขลา)	" กว้นตัน (สตูล)
" บ่อทอง (ปัตตานี)	" ตะเอยัง (นครศรีธรรมราช)	

(ตามประกาศกระทรวงคมนาคม ที่ 1/2498 วันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2498)

สนามบินนครพนม

สนามบินสามแก่น

(ตามประกาศกระทรวงคมนาคม วันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2506)

สนามบินหาดใหญ่

สนามบินสกลนคร

สนามบินอุตรดิตถ์

(ท่าอากาศยานเชียงใหม่)

(ท่าอากาศยานวังยาง)

(ตามประกาศกระทรวงคมนาคม วันที่ 16 เมษายน พ.ศ. 2514)

สนามบินอุบลราชธานี

(ตามประกาศกระทรวงคมนาคม วันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2517)



## รายได้และค่าใช้จ่าย

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศเป็นธุรกิจที่ต้องลงทุนเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาล รัฐบาลได้ให้ความสนใจและสนับสนุนมาโดยตลอด เพื่อให้บริษัทฯ มีรายได้และค่าเป็นอยู่ได้ ในตอนระยะเริ่มแรกของการดำเนินงาน บริษัทฯ ขาดทุนเป็นจำนวนมาก รัฐบาลได้ให้เงินอุดหนุนช่วยเหลือ ในปัจจุบันบริษัทฯ มีความเจริญก้าวหน้าพอสมควร รัฐบาลก็ยังช่วยเหลือเพื่อให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้น ดังเช่น บทกวีของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2503<sup>19</sup> ให้ข้าราชการซึ่งเดินทางไปราชการต่างประเทศถือเครื่องบินของบริษัทการบินไทย จำกัด โดยซื้อตั๋วบริษัทฯ เพื่อให้บริษัทฯ มีรายได้กามาหย่นำจากการขายตั๋ว สำหรับด้านค่าใช้จ่ายได้มีกฎหมายกำหนดให้การมีนภายในประเทศเสียค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงครั้งหนึ่งของอัตราที่กำหนด ซึ่งเป็นการสนับสนุนการทำการบินภายในประเทศอีกทางหนึ่ง

ลักษณะรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ แบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

### รายได้

รายได้ของบริษัทฯ แบ่งออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 2 ประเภท คือ

1. รายได้ทำการบิน (Transportation Revenue)
2. รายได้อื่น ๆ (Other Revenue)

### รายได้ทำการบิน ประกอบด้วย

1. รายได้จากค่าโดยสาร (Passenger Revenue)
2. รายได้จากค่าขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ (Mail Revenue)
3. รายได้จากค่าขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Revenue)
4. รายได้จากค่าของติดตัวเกินอัตรา (Excess Baggage Revenue)

หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ น.ร.3/2503 ลงวันที่

8 มกราคม 2503.

### 5. รายได้ทำการบินพิเศษ (Charter Revenue)

#### รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

1. รายได้จากค่าโดยสาร จำกัด
2. รายได้จากค่าโดยสารตัวแทน
3. รายได้จากค่าธรรมเนียมและค่าบริการ
4. ค่าไรชิวส์บุคลากรบิน
5. รายได้จากค่าเช่าและอื่น ๆ
6. ทดกเบี้ยเงินฝากธนาคาร
7. ค่าไรอัตรแลกเปลี่ยน
8. รายได้ขายเบียร์บนเครื่องบิน
9. เงินปันผลในรัฐวิสาหกิจอื่น ๆ

#### รายได้จากค่าโดยสาร

รายได้หลักของบริษัทฯ คือรายได้ทำการบิน รายได้ทำการบินส่วนใหญ่ได้แก่รายได้จากค่าโดยสาร ซึ่งเป็นรายได้จากการขายบริการให้กับผู้โดยสาร การที่บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารได้ ยังไม่ถือเป็นรายได้ ทดเมื่อผู้โดยสารได้เดินทางแล้วจึงถือว่ารายได้ได้เกิดขึ้นแล้ว

ในการทำการบินแต่ละเที่ยว รายได้ที่เกิดขึ้นจากการขายบริการขนส่งนี้ หน่วยวัดเป็นตัน - กิโลเมตร ตัน - กิโลเมตรที่ขโมยได้ (Available Ton - kilometers) คือความสามารถของเครื่องบินในการบรรทุกผู้โดยสาร, สินค้า, พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ เป็นจำนวนตันคูณกับระยะทางทำการบิน ตัน - กิโลเมตรที่ขายได้ (Revenue Ton - kilometers) คือน้ำหนักตันของการขนส่งผู้โดยสาร, สินค้า, พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์คูณกับระยะทางทำการบิน ตัน - กิโลเมตรที่ขายได้ คิดเป็นร้อยละของ ตัน - กิโลเมตรที่ขโมยได้ คืออัตราส่วนร้อยละการบรรทุก (Load Factor)

ตัวอย่างแสดงอัตราส่วนร้อยละการบรรทุก

	ปีงบประมาณ 2515	ปีงบประมาณ 2517
ตัน - กิโลเมตรผลิตได้	19,881,330	19,594,966
ตัน - กิโลเมตรขายได้		
ผู้โดยสาร ตัน - กิโลเมตร	10,099,780	9,808,188
พัสดุภัณฑ์ ตัน - กิโลเมตร	738,415	669,566
ไปรษณีย์ภัณฑ์ ตัน - กิโลเมตร	145,994	115,545
รวม ตัน - กิโลเมตรขายได้	10,984,189	10,593,299
อัตราส่วนร้อยละการบรรทุก	55.2%	54.1%

ในการพิจารณาการขายบริการให้กับผู้โดยสาร มีหน่วยวัดปริมาณการโดยสาร เป็นที่นั่ง - กิโลเมตร ปริมาณที่นั่ง - กิโลเมตรที่ผลิต (Available Seat - kilometers) คือจำนวนที่นั่งและเที่ยวบินที่กระยะทางทำการบิน ปริมาณที่นั่ง - กิโลเมตรที่ขายได้ หรือปริมาณผู้โดยสาร - กิโลเมตร (Revenue Passenger - kilometers) คือจำนวนผู้โดยสารที่กระยะทางทำการบิน ปริมาณผู้โดยสาร - กิโลเมตร ถือเป็นส่วนร้อยละของปริมาณที่นั่ง - กิโลเมตร เรียกว่าอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor or Passenger Load Factor)

รายได้ค่าของติดตัวเกินอัตรา

รายได้ค่าของติดตัวเกินอัตรา เป็นรายได้ที่บริษัท จะรวมเข้าในรายได้ จากค่าโดยสาร เนื่องจากเป็นรายได้อ่อนน้อย ในแต่ละปีรายได้ค่าของติดตัวเกินอัตรา มีไม่ถึง 1% ของรายได้ทั้งหมด รายได้ค่าของติดตัวเกินอัตราเป็นรายได้ที่เกิดจากการ ที่ผู้โดยสารนำของติดตัวไปเกินกว่าที่กำหนดไว้ ทางบริษัท จะเรียกเก็บเพิ่มเติมใน อัตราเกี่ยวกับค่าขนส่งพัสดุภัณฑ์ น้ำหนักของติดตัวที่บริษัท ยอมให้ผู้โดยสารนำไปด้วย สำหรับการเดินทางภายในประเทศอนุญาตให้ 15 กิโลกรัม การเดินทางระหว่าง ประเทศอนุญาตให้ 20 กิโลกรัม

รายได้จากขนส่งไปรษณีย์กัณฑ์

รายได้จากขนส่งไปรษณีย์กัณฑ์ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการขนส่งไปรษณีย์กัณฑ์ภายในประเทศ ซึ่งบริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญากับกรมไปรษณีย์โทร เลขโดยได้รับเงิน เหมายจ่ายจากกรมไปรษณีย์โทร เลขเป็นรายปี ปีละ 1,200,000 บาท และได้รับเป็นจำนวนคงที่ตลอดมา บริษัทฯ ได้ขยายงานขอเพิ่ม เนื่องจากมีการขนส่งไปรษณีย์กัณฑ์เป็นจำนวนคั่น - กิโลเมตรมากขึ้นทุกปี แต่ไม่ได้อัด

ส่วนรายได้จากการขนส่งไปรษณีย์กัณฑ์ระหว่างประเทศมีปริมาณน้อยกว่าการขนส่งไปรษณีย์กัณฑ์ภายในประเทศ เนื่องจากการขนส่งระหว่างประเทศเป็นเมือง กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ และกรุงเทพฯ - ปันง เท่านั้น กรมไปรษณีย์โทร เลขได้ตกลงจ่ายให้บริษัทตามเข้าเกณฑ์บรรทุก

รายได้จากขนส่งพัสดุภัณฑ์

รายได้จากขนส่งพัสดุภัณฑ์เป็นรายได้ที่ได้จากการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ที่เอกชนนำมาฝาก เช่น หนังสือพิมพ์ ดอกไม้สด ผลไม้ เป็นต้น รายได้จากขนส่งพัสดุภัณฑ์มีเพิ่มขึ้นเท่าที่ควร เนื่องจากการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศพื้นดินเจริญมากในด้านการขนส่งและรถไฟ นอกจากนี้ประชาชนยังมีแนวโน้มที่จะใช้การขนส่งพัสดุทางอากาศอยู่เนื่องเนื่องด้วยอัตราค่าขนส่งสูงมาก และจะใช้บริการเมื่อมีความจำเป็นจริง ๆ

รายได้จากการบินพิเศษ

รายได้จากการบินพิเศษ เป็นรายได้จากการทำการบินนอกเหนือจากการบินประจำตามตารางกำหนด รายได้จากการบินพิเศษอาจเป็นการบินเช่าเหมาพิเศษเป็นหมู่คณะ การเพิ่มเที่ยวบินพิเศษในงานเทศกาล

รายได้อื่น ๆ

รายได้อื่น ๆ เป็นรายได้นอกเหนือจากรายได้จากการบิน รายได้อื่น ๆ ที่บริษัทฯ ได้รับเป็นจำนวนมาก และเป็นรายได้ประจำ ได้แก่ รายได้จากค่าบริการจำหน่ายตั๋ว รายได้จากค่าโดยสารตัวแทน รายได้จากค่าเช่า ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร

รายได้จากค่าป่วยการจำหน่ายตั๋ว ได้แก่ รายได้จากนายหน้า 7% ในการขายตั๋วโดยสารให้กับสายการบินอื่น รายได้จากนายหน้าจากการขายตั๋ว ส่วนจากบริษัทฯ จะได้รับจากบริษัทการบินไทย จำกัด เนื่องจากได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้ข้าราชการที่เดินทางไปราชการต่างประเทศใช้บริการของบริษัทการบินไทย จำกัด และชื่อตั๋วเครื่องบินผ่านบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด

รายได้จากค่าป่วยการตัวแทน ได้แก่ รายได้ที่เกิดจากการเป็นตัวแทนในการติดต่อซื้ออะไหล่เครื่องยนต์และเครื่องบินให้กับหน่วยราชการ ตัวแทนในการเดินรถรับ - ส่งผู้โดยสาร และบริการขนกระเป๋าที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ให้กับกรมการบินพลเรือน และตัวแทนในการบริการภาคพื้นดินที่สนามบิน

รายได้จากการลงทะเบียน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมจากการลงทะเบียนส่งพัสดุทางอากาศ

รายได้ค่าปรับ ได้แก่ ค่าปรับที่บริษัทฯ ได้จากผู้นำตั๋วโดยสารมาคืน (Refund) ในกรณีที่ไม่ใช่เดินทาง หรือ ขอคืนเงินค่าโดยสารสำหรับตั๋วที่สูญหายซึ่งบริษัทฯ ได้คิดค่าปรับในอัตราดังนี้ คือ<sup>20</sup>

1. การขอคืนเงินค่าโดยสารสำหรับตั๋วที่ไม่ใช่เดินทาง บริษัทฯ จะหักค่าธรรมเนียมไว้ตั๋วโดยสารละ 20.00 บาท (ยี่สิบบาทถ้วน)
2. การขอคืนเงินค่าโดยสารสำหรับตั๋วที่สูญหายหรือการขอให้ออกตั๋วโดยสารแทนตั๋วโดยสารที่สูญหาย ผู้โดยสารจะต้องเสียค่าบริการดังกล่าวนี้ให้แก่บริษัทฯ ในราคาบัตรละ 50.00 บาท (ห้าสิบบาทถ้วน)
3. การขอคืนเงินค่าโดยสารในกรณีที่มีตั๋วโดยสารไว้จองที่นั่งไว้แล้ว และมีได้แจ้งการ เดินทางก่อนเครื่องบินออก หรือผู้โดยสาร ไปถึงสนามบินช้ากว่าเวลาบริษัทฯ

<sup>20</sup>บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด, ประกาศในบัตรโดยสาร.

กำหนดไว้ จึงขอจัดการเดินทางในเที่ยวบินนั้น ผู้โดยสารจะท่องเที่ยวถูกกว่าโดยสารไว้ร้อยละ 25 ของอัตราค่าโดยสาร ตามปกติเที่ยวเที่ยว

ตารางที่ 3 ตารางแสดงเปรียบเทียบรายได้อื่น ๆ

รายได้อื่น ๆ	ปีงบประมาณ 2518 บาท	ปีงบประมาณ 2517 บาท	เพิ่ม + ลด - %
ค่าบริการจำหน่ายตั๋ว	3,787,963.77	3,298,057.41	+ 14.8
ค่าบริการตัวแทน	1,916,614.25	820,431.00	+ 133.6
ลงทะเบียนและค่าบริการ	105,670.20	124,473.00	- 15.1
กำไรขายวัสดุการบิน	1,420,722.62	685,846.26	+ 107.1
ค่าเช่าและอื่น ๆ	8,260,474.16	7,329,267.43	+ 12.7
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	7,875,963.95	4,460,348.60	+ 76.0
กำไรขายทรัพย์สิน	159,326.21	58,427.27	+ 172.7
รายได้ขายเบียร์- บนเครื่องบิน	16,744.84	21,531.90	- 22.1
เงินปันผลในวิสาหกิจอื่น ๆ	40,000.00	3,499,825.00	- 98.8
กำไรอัตราแลกเปลี่ยน	243,405.25	-	-
	23,826,885.29	20,298,207.87	+ 17.4

## ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด แบ่งออกได้เป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 2 ประเภท คือ

1. ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเครื่องบิน (Aircraft Operation Expense or Flight Operation Cost)
2. ค่าใช้จ่ายภาคพื้นดินและค่าใช้จ่ายทางอ้อม (Ground and Management Expense)

### ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเครื่องบิน

เป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานเพื่อทำการบินประกอบด้วยค่าใช้จ่ายประเภทเงินเคื้อน ค่าแรงค่าจ้างเวลาของนักบินและพนักงานบนเครื่องบิน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น ค่าประกันภัยเครื่องบิน ค่าภาษีเงินได้ และต้นทุนของตัวเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายประเภทนี้แบ่งได้ออกเป็น

1. ค่าใช้จ่ายทำการบิน (Flight Operation Expense)
2. ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบินเครื่องบินเครื่องยนต์ (Aircraft Maintenance Expense)
3. ค่าเสื่อมราคาเครื่องบินเครื่องบินเครื่องยนต์ (Depreciation Expense)

### ค่าใช้จ่ายภาคพื้นดินและค่าใช้จ่ายทางอ้อม

ค่าใช้จ่ายภาคพื้นดินและค่าใช้จ่ายทางอ้อมหรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานทั่วไป แบ่งออกเป็น

1. ค่าใช้จ่ายทั่วไปฝ่ายบริหาร
2. ค่าใช้จ่ายส่งเสริมการขาย
3. ค่าบริการเครื่องบินและการโดยสาร
4. ค่าบริการผู้โดยสาร

5. กาเสื่อมราคา - อุปกรณ์ภาคพื้นดิน

กาใช้จ่ายทำการบิณ

กาใช้จ่ายทำการบิณเป็นกาใช้จ่ายเกี่ยวกับการทำการบิณโดยกรงซึ่งส่วนใหญเป็นกาใช้จ่ายประเภทเงินเดือนบิณ และพนักงานบิณเครื่องบิณ และกาบ้านนี้ เชื่อเพลิงและหลอดไฟ นอกจากนั้นเป็นกาประกันภัยเครื่องบิณ และกาใช้เงินซึ่งนี้เป็นส่วนน้อย

กาใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิณเครื่องยนต์

ความใจกลุคเป็นเรื่งสำคัญที่บริษัทการบิณจะคงให้กาความสนใจอย่างมาก เครื่องบิณและเครื่องยนต์จะคงได้รับการตรวจสอบและซ่อมแซมด้วยกาว่างระมัดระวังอย่างละเอียดกรวมกลอบกาการกำหนดการซ่อมเครื่องบิณแต่ละเครื่อง

กาใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิณเครื่องยนต์ แยกออกเป็นกาใช้จ่ายซ่อมบำรุงเรื่งบิณเครื่องยนต์ในส่วนที่เป็นกาแรงงาน และเป็นวัสดุ กาใช้จ่ายประเภทนี้เป็นกาใช้จ่ายที่สูงมากประเภทหนึ่ง เนื่องจากกาบำรุงในการซ่อมเครื่องบิณสูงมากคงใจชางบิณเชื่งวชางูทางานนี้โดยเฉพาะ และวัสดุที่ใช้ในการซ่อมบิรการาแพงและไปมีขายในประเทศ

กาเสื่อมราคาเครื่องบิณเครื่องยนต์

กาเสื่อมราคาเครื่องบิณเครื่องยนต์ เป็นกาใช้จ่ายอีกประเภทหนึ่งที่สูงมาก เนื่องจากราคาเครื่องบิณและเครื่องยนต์มีราคาแพง วิธีที่ใช้ในการคำนวณกาเสื่อมราคา บิณหา ใช้วิธีอัตราเส้นตรง

อายุใช้งานของเครื่องบิณ 12 ปี ราคาเดิมเท่ากับ 1๐๙ ของราคาซื้อ

กาใช้จ่ายทั่วไปฝ่ายบิหาร

กาใช้จ่ายทั่วไปฝ่ายบิหาร ได้แก่ เงินเดือนของพนักงานในส่วนงานส่วนกลาง บิจัดการ พนักงานและลูกจ้างที่สถานีการบิณในทางจังหวัดกลาง ๆ รวมทั้งกาสงเวลาทำงานพิเศษ การรักษายาพยาบาล เงินบำเหน็จ กาน้ำกาไฟ กาซื้อสาร



ค่าไปรษณีย์โทรเลข ค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย ค่าภาษีเงินได้ ค่าสมนาคุณ และค่า  
ใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ

#### ค่าใช้จ่ายส่งเสริมการจำหน่าย

ค่าใช้จ่ายประเภทนี้ส่วนใหญ่ ได้แก่ ค่าโฆษณา และค่านายหน้าจำหน่าย  
ทั้ง นอกจากนี้ยังเป็นเงินเดือน ค่าล่วงเวลาทำงานพิเศษ บำเหน็จและสมทบของพนักงาน  
ขาย ค่าหนังสือและแบบฟอร์มต่าง ๆ ที่ใช้ในงานนี้

#### ค่าบริการ เครื่องบินและคาร์โดยสารถ

ค่าใช้จ่ายประเภทนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่สูงที่สุดของค่าใช้จ่ายค่าเป็นการทั่วไป  
ได้แก่ ค่าบริการ เครื่องบิน ค่าเช่าสนามบินสำหรับเครื่องบินจอด ค่าขนส่งสนามบิน  
ค่าสื่อสาร ค่าวัสดุบำรุงงานซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าน้ำมันหล่อลื่น และน้ำมันรถยนต์  
ค่าประกันภัย ค่าลิขสิทธิ์ค่าการเช่าเพลง ค่าภาษีเงินได้และภาษีอื่น ๆ เงินเดือนและค่า  
สวัสดิการพนักงาน และค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ

#### ค่าบริการผู้โดยสาร

ได้แก่ค่าใช้จ่ายประเภทที่อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ค่าใช้จ่ายประเภท  
นี้ได้แก่ เงินเดือนและค่าสวัสดิการของพนักงานบริการ อำนวยความสะดวกผู้โดยสาร  
ค่าอาหารและเครื่องดื่มบริการ ผู้โดยสารบนเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายเที่ยวบินขัดข้อง  
ซึ่งได้แก่ ค่าซ่อมของผู้โดยสาร เพื่อรอเครื่องบินลำใหม่ หรือค่าพาหนะอื่นเพื่อส่งผู้โดยสาร  
ถึงจุดหมายปลายทาง

#### ค่าเสื่อมราคาอุปกรณ์อากาศยาน

ได้แก่ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินต่าง ๆ ในสำนักงาน อาคาร สถานที่  
และ เครื่องมือเครื่องใช้

ตารางที่ 4 ตารางแสดงรายได้แยกตามประเภทปีงบประมาณ 2518

รายได้	จำนวนเงิน (บาท)	จำนวนเปอร์เซ็นต์
รายได้จากโดยสาร	139,058,192.24	80.15
รายได้จากของสิทธิวิ เกินอัตรา	616,823.99	0.36
รายได้จากขนส่งผู้โดยสาร	8,118,330.42	4.68
รายได้จากขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์	1,406,897.42	0.81
รายได้จากการเป็นพิเศษ	473,000.00	0.27
รายได้อื่น ๆ	23,826,885.29	13.73
รวม	173,500,129.36	100.00

ตารางที่ 5 ตารางแสดงค่าใช้จ่ายในปีงบประมาณ 2518

ค่าใช้จ่าย	จำนวนเงิน (บาท)	จำนวนเปอร์เซ็นต์
ค่าใช้จ่ายค่าการบิน	53,519,159.87	39.04
ค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงเครื่องบิน และ เครื่องยนต์	16,006,825.02	11.68
ค่าบริการผู้โดยสาร	7,375,103.15	5.38
ค่าบริการ เครื่องบินและการโดยสาร	26,700,614.48	19.48
ค่าส่งเสริมการจำหน่าย	5,346,134.42	3.90
ค่าใช้จ่ายทั่วไปฝ่ายบริหาร	9,489,765.69	6.93
ค่าเสื่อมราคา	18,124,677.27	13.22
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	512,541.85	0.37
รวม	137,074,821.75	100.00

โครงการในอนาคต

บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้มีโครงการที่จะนำเครื่องบินไอพ่นขนาดกลาง (Pure Jet) เข้ามาใช้ในการให้บริการในปีงบประมาณ 2521 นับเป็นครั้งแรกในประเทศไทย เครื่องบินไอพ่นแบบ 737 - 200 มีสมรรถนะ ดังนี้

ระวางบรรทุก 12.1 ตัน

จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร 115 ที่นั่ง

อัตราความเร็วเฉลี่ยต่อชั่วโมง 622.4 กิโลเมตร

เครื่องบินไอพ่นแบบ 737 - 200 จะนำมาใช้ในเส้นทางบินดังนี้

สายเหนือ

1. กท. - ฅม. - กท.

สายใต้

1. กท. - หญ. - ปน. - หญ. - กท.

2. กท. - หญ. - กป. - หญ. - กท.

3. กท. - ภก. - หญ. - ปน. - หญ. - ทก. - กท.

4. กท. - ภก. - หญ. - ภก. - กท.

5. กท. - ภก. - หญ. - ภก. - กท.

สายเวียงจันทน์

1. กท. - วจ. - กท.

ในการนำเครื่องบินแบบไอพ่นเข้ามาใช้จะทำให้มีการขยายเส้นทางบินออกไปอีก คือ ทว่าการบินเพิ่มไปยัง ทกาลใหญ่ (หญ.) และกัวลาลัมเปอร์ (กป.)

การนำเครื่องบินไอพ่นขนาดกลางเข้ามาใช้ครั้งนี้เพื่อรับกับปริมาณของการโดยสารที่บริษัท ทกาลไว้ว่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคต และเพื่อบริการนักท่องเที่ยวซึ่งเดินทางเป็นกลุ่มใหญ่ ส่วนมากเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ การนำเครื่องบินแบบไอพ่นเข้ามาใช้ยังเป็นการปรับปรุงการดำเนินการบินให้ทันสมัย รวดเร็ว และปลอดภัยยิ่งขึ้น และทดแทนเครื่องบินแบบ เอช. เอส. 748 ซึ่งมีอายุใช้งานสูงและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษากิ่งสูงขึ้น