

### บทที่ 3

#### 1. ประวัติและสภาพของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 เริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2522 กิจการทรัพย์สินและบุคคลากรส่วนใหญ่โอนมาจากกรมการบินพลเรือนของกองทัพอากาศ ดังนั้นประวัติความเป็นมาของการทำฯ จึงเกี่ยวข้องกับประวัติความเป็นมาของกองทัพอากาศโดยตลอด

**เที่ยวบินเที่ยวแรกและสนามบินแห่งแรกของประเทศไทย** ปี 2454 มีชาวต่างประเทศนำเครื่องบินมาแสดงการบินให้คนไทยชมที่บริเวณสนามม้าสระปทุมวัน ซึ่งเป็นสนามม้าของราชกรีฑาสโมสรปัจจุบัน ต่อมาปี 2456 กระทรวงกลาโหมได้ตั้งแผนกการบินขึ้นในวันที่ 29 ธันวาคม 2456 อยู่ในบังคับบัญชาของจเรทหารช่าง คือ พลโทพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมขุนกำแพงเพชร อัครโยธิน และได้สร้างสนามบินชั่วคราวและสนามบินขึ้นที่สนามม้าราชกรีฑาสโมสร เรียกสนามบินสระปทุมวัน นับเป็นสนามบินแห่งแรกของไทย

ต่อมากิจการบินเจริญขึ้น มีการพัฒนาขนาดของสนามบินให้ใหญ่โตและประกอบกับพื้นที่สนามบินสระปทุมวันคับแคบและเป็นหลุม น้ำท่วม กระทรวงกลาโหมจึงมีคำสั่งให้พันโทหลวงศักดิ์ศัลยาวุธ พิจารณาหาพื้นที่ตั้งสนามบินแห่งใหม่นั้นคือ พื้นที่ดอน น้ำท่วมไม่ถึงตลอดปี บริเวณเหนือบางเขน ชื่อ **ดอนเมือง** ซึ่งมีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นสนามบินขนาดใหญ่ได้ในอนาคต กระทรวงกลาโหมจึงมีคำสั่งให้กรมเกียกกายทหารบก ดำเนินการก่อสร้างสนามบินที่ดอนเมืองและอาคารต่างๆ เสร็จเรียบร้อยต้นปี 2457 ซึ่งกรมเกียกกายได้มอบอาคารและสนามบินแห่งใหม่ให้พันโทหลวงศักดิ์ศัลยาวุธ เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2457 เพื่อดำเนินกิจการสนามบินต่อไป ดังนั้นแผนกการบินที่สนามบินสระปทุมวันจึงได้ย้ายมาอยู่ที่ดอนเมืองเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2457 **นโยบายในการสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่ดอนเมืองนี้ นอกจากเพื่อเป็นที่ตั้งฐานทัพอากาศเพื่อป้องกันประเทศทางด้านน่านฟ้า สิ่งที่สำคัญที่สุดอันหนึ่งคือ ต้องการให้สนามบินดอนเมืองเป็นสนามบินพาณิชย์ด้วย**

ต่อมาเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2457 ได้มีประกาศกระทรวงกลาโหมยกฐานะแผนกการบินขึ้นเป็นกองบินทหารบก โดยมีพันโทระเจลิมาอากาศเป็นผู้บังคับกองบินทหารบก (เดิมชื่อหลวงศักดิ์ศัลยาวุธ รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระเจลิมาอากาศ เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2457)

หลังจากที่ไทยได้จัดส่งทหารอาสาไปร่วมรบกับฝ่ายสัมพันธมิตรที่ยุโรปในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 พ.ศ.2480 ทางราชการได้เห็นความสำคัญของกิจการบินมากขึ้น จึงได้จัดซื้อเครื่องบินเหลือใช้ในสงครามโลกครั้งที่ 1 มาเพิ่มเติมเป็นจำนวนมาก ทำให้กิจการบินของประเทศขยายตัวขึ้น จึงยกฐานะกองบินทหารบกขึ้นเป็นกรมท่าอากาศยานขึ้นตรงต่อเสนาธิการทหารบก ในปี พ.ศ.2461 และย้ายสังกัดขึ้นตรงต่อเสนาบดี กระทรวงกลาโหมในปี 2469

เมื่อ 2 กุมภาพันธ์ 2462 ไทยได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยข้อบังคับสำหรับการเดินอากาศได้ลงนามที่กรุงปารีส เมื่อ 31 ตุลาคม 2462 และไทยได้รับอนุมัติให้เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ตั้งแต่ 11 กรกฎาคม 2464 และมีพระบรมราชโองการประกาศให้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศฉบับแรกเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2465 โดยให้กระทรวงกลาโหมเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ

พ.ศ.2463 ได้ทำการทดลองขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศในประเทศไทยจากกรุงเทพฯ ไปยังนครราชสีมา ต่อมา พ.ศ. 2465 ทางราชการโดยกรมอากาศยานทหารบกเปิดบริการขนส่งทางอากาศเป็นประจำ เส้นทางกรุงเทพ นครราชสีมา ร้อยเอ็ด และอุบลราชธานี

พ.ศ.2467 สายการบิน KLM ได้ทดลองบินสำรวจเส้นทางไปอินโดนีเซียและชอแวนะสนามบินดอนเมือง และปี พ.ศ.2472 ได้ขอเปิดทำการบินเป็นประจำตั้งแต่นั้นมา

พ.ศ.2473 มีพระบรมราชโองการให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมรับหน้าที่บางอย่างตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศแทนกลาโหม ส่วนกระทรวงกลาโหมเป็นผู้ให้ความสะดวกและการบินขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยกรมอากาศยานทหารบกยังดำเนินการต่อไป

พ.ศ.2474 ได้มีมติคณะรัฐมนตรีและข้อตกลงกระทรวงเศรษฐการดำเนินนโยบายและดูแลกิจการบินพาณิชย์ ส่วนกลาโหมยังเป็นหน่วยควบคุมและรักษาพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศ

พ.ศ.2478 กรมทหารอากาศ (เดิมคือ กรมอากาศยาน) ได้เลิกกิจการขนส่งพาณิชย์ เพราะมีการจัดตั้งบริษัทเดินอากาศไทย

พ.ศ.2480 กรมทหารอากาศได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นกองทัพอากาศ และได้จัดส่วนราชการใหม่

พ.ศ.2483 ได้จัดตั้งกองการบินพลเรือนขึ้นตรงต่อผู้บังคับบัญชาทหารอากาศ

พ.ศ. 2491 กองทัพอากาศได้ปรับปรุงจัดอัตรากำลังใหม่ได้ยกฐานะกองบินพลเรือนขึ้นเป็นกรมการบินพลเรือน มีหน้าที่ควบคุมกิจการของท่าอากาศยานดอนเมือง และได้มีการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองครั้งใหญ่เพื่อเป็นสนามบินพาณิชย์นานาชาติ

### ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ

ชื่อท่าอากาศยานดอนเมือง ได้ตั้งขึ้นจากชื่อตำบลที่ตั้งสนามบิน ต่อมาราชการเห็นว่า นานาอารยประเทศนิยมเรียกชื่อท่าอากาศยานตามชื่อเมือง ประกอบกับชาวต่างชาติออกเสียง ดอนเมืองไม่ชัด จึงเปลี่ยนชื่อท่าอากาศยานดอนเมืองเป็น "ท่าอากาศยานกรุงเทพ" เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2498 และเรียกกันจนมาถึงทุกวันนี้

### การจัดตั้งการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

เนื่องจากการบริหารงานและการดำเนินงานท่าอากาศยานกรุงเทพโดยกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ ได้เกิดปัญหาความไม่คล่องตัวอันเกิดจากกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และธรรมเนียม ต่างๆ ของราชการ เกิดปัญหาเกี่ยวกับการจัดหน่วย การจัดทำงานงบประมาณเกิดปัญหาด้าน การจัดตั้งโครงการพัฒนาระยะยาว เพราะความไม่แน่นอนของงบประมาณเกิดปัญหาด้านกู้เงิน จากต่างประเทศมาพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์นานาชาติ ต่อไปเพราะการบริหารท่าอากาศยานกรุงเทพสังกัดกระทรวงกลาโหมเกิดปัญหาทางด้านสถานที่ ตั้ง เนื่องจากอยู่ในบริเวณกองทัพอากาศอันเป็นเขตทหาร ดังนั้นเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2520 รัฐบาล จึงได้ตั้งคณะกรรมการเรียกว่า คณะกรรมการเพื่อพิจารณาจัดตั้งการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย โดยมี พล.อ. สุรภิจ มัยลาภ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ คณะ กรรมการชุดนี้ได้พิจารณาหลักเกณฑ์การจัดตั้งการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และร่างพระราช บัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เสนอรัฐบาลเพื่อเสนอรัฐสภาและได้ผ่านพระราช บัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2522 ประกาศใน ราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่มที่ 96 ตอนที่ 29 เมื่อ 2 มีนาคม 2522 ในพระราชบัญญัตินี้ระบุ ให้จัดตั้งการท่าอากาศยานเรียกว่า "การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย" เรียกโดยย่อว่า "ทอท" และใช้ชื่อภาษาอังกฤษว่า AIRPORTS AUTHORITY OF THAILAND เรียกโดยย่อว่า AAT ให้ ทอท. เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ในการประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งการดำเนิน กิจการอื่นๆ เกี่ยวกับ หรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่ การกิจการจัดตั้ง สนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน สินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสาร และลูกจ้างของผู้ ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมตลอดถึงการบริการสิ่งอำนวยความสะดวก และได้มีการโอน กิจการทรัพย์สิน สิทธิหนี้สินตลอดจนงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับสนามบินของกรมการบินพลเรือนกอง ทัพอากาศเป็นของ ทอท. ให้โอนข้าราชการหรือลูกจ้างของกรมการบินพลเรือนเป็นพนักงานหรือ ลูกจ้างของ ทอท. และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยและคณะ รัฐมนตรีมีมติให้พลอากาศเอกพะเนียง กานตรัตน์ เป็นประธานกรรมการ และพลอากาศไสว ช่วง สุวนิช ดำรงตำแหน่งผู้ว่าการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

## 2. กลไกการบริหารงานการทำอากาศยาน

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยได้เริ่มดำเนินงานเมื่อ 1 กรกฎาคม 2522 ปัจจุบันเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้จัดกลไกการบริหารเป็น 2 ระดับคือ

- ระดับคณะกรรมการมีอำนาจในการวางนโยบายและดูแลกิจการของ ทอท. ประกอบด้วยกรรมการซึ่งเป็นผู้แทนโดยตำแหน่งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและกรรมการอื่นที่ได้รับจากการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี จำนวน 14 คน โดยมีผู้ว่าการ ทอท. เป็นกรรมการและเลขานุการ

- ระดับบริหาร รับผิดชอบบริหารกิจการ ทอท. ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจของ ทอท. และนโยบายที่คณะกรรมการกำหนดโดยมีผู้ว่าการเป็นผู้บริหารสูงสุด

การจัดแบ่งส่วนงานของ ทอท. แบ่งเป็น 18 ฝ่าย/ สำนัก รวมทำอากาศยานภูมิภาค 3 แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ ภูเก็ต หาดใหญ่ และมีส่วนงานระดับกองรวม 43 กอง (ดูจากผังการบริหาร หน้าการทำอากาศยานได้จัดแบ่งส่วนงานและหน้าที่ของส่วนต่างๆ ไว้ดังนี้

### 1. การแบ่งส่วนงาน

#### ก. การบริหารงานส่วนกลาง

1) ฝ่ายเลขานุการ แบ่งออกเป็น 5 กอง คือ

- (1) กองธุรการ
- (2) กองการประชุม
- (3) กองการต่างประเทศ
- (4) กองประชาสัมพันธ์
- (5) กองกฎหมาย

2) ฝ่ายแผนงาน แบ่งออกเป็น 4 กอง คือ

- (1) กองวิชาการ
- (2) กองโครงการและประเมินผล
- (3) กองงบประมาณ
- (4) กองจัดระบบงาน

3) ฝ่ายบุคคล แบ่งออกเป็น 3 กอง คือ

- (1) กองสรรหาบุคคล
- (2) กองพัฒนาบุคคล
- (3) กองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ

4) ฝ่ายการเงินและผลประโยชน์

- (1) กองการเงิน
- (2) กองบัญชี
- (3) กองผลประโยชน์

5) ฝ่ายพัสดุแบ่งออกเป็น 3 กอง คือ

- (1) กองจัดหาพัสดุ
- (2) กองเก็บรักษาพัสดุ
- (3) กองยานพาหนะ

6) สำนักผู้ตรวจการ

7) สำนักแพทย์

ข. การบริหารงานส่วนท่าอากาศยานกรุงเทพ

1) ฝ่ายการทำอากาศยาน แบ่งออกเป็น 4 กอง คือ

- (1) กองการเงินและพัสดุ
- (2) กองปฏิบัติการ
- (3) กองบริการท่าอากาศยาน
- (4) กองสุขภาพ

2) ฝ่ายบังคับการบิน แบ่งออกเป็น 3 กอง คือ

- (1) กองควบคุมการบิน
- (2) กองบริการเดินอากาศ
- (3) กองสื่อสาร

3) ฝ่ายการสนามบินและอาคารสถานที่ แบ่งออกเป็น 4 กอง คือ

- (1) กองสนามบิน
- (2) กองอาคารสถานที่
- (3) กองสาธารณูปกรณ์
- (4) กองดับเพลิงและกู้ภัย

4) กองธุรการ

5) กองรักษาความปลอดภัย

6) กองแพทย์

## 2. หน้าที่ของส่วนงาน

### 2.1 ส่วนงานต่างๆ ของการบริหารงานส่วนกลางมีหน้าที่ดังนี้

- ก. ฝ่ายเลขานุการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเลขานุการ งานธุรการทั่วไป งานการประชุม งานการต่างประเทศ งานกฎหมาย และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (1) กองธุรการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสารบรรณ งานระเบียบและเอกสาร และงานติดต่อได้ตอบ
  - (2) กองการประชุมมีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการประชุมคณะกรรมการ ทอท. และงานการประชุมอื่นๆ
  - (3) กองการต่างประเทศมีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานติดต่อกับต่างประเทศ
  - (4) กองประชาสัมพันธ์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการประชาสัมพันธ์
  - (5) กองกฎหมาย มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสอบสวนเกี่ยวกับความผิดที่เกิดขึ้นในเขตท่าอากาศยาน งานฟ้องร้องดำเนินคดี และงานกฎหมายอื่นๆ
- ข. ฝ่ายแผนงาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานวิชาการ งานวางแผนงานโครงการและประเมินผลงาน งานงบประมาณ งานจัดระบบงาน และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (1) กองวิชาการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานวิชาการ งานวิเคราะห์วิจัยเกี่ยวกับงานวิชาการ งานวิเคราะห์วิจัยเกี่ยวกับกิจการท่าอากาศยาน งานห้องสมุดและงานสถิติ
  - (2) กองโครงการและประเมินผล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานโครงการ งานวางแผน งานติดตามและประเมินผล และการจัดทำรายงานผลงานประจำปี
  - (3) กองงบประมาณมีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานจัดทำและควบคุมงบประมาณ
  - (4) กองจัดระบบงาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานจัดระบบงาน จัดวางอัตราค่าจ้างและอัตราเงินเดือนของพนักงานและลูกจ้าง
- ค. ฝ่ายบุคคล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลทั่วไป งานวางแผนกำลังคน งานสรรหาบุคคล งานพัฒนาบุคคล งานพนักงานสัมพันธ์ และสวัสดิการและงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

- (1) กองสรรหาบุคคล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานวางแผนกำลังคน งานสรรหาและเลือกบุคคล งานบรรจุและแต่งตั้ง งานทะเบียนประวัติ และงานพิจารณาความดีความชอบ
  - (2) กองพัฒนาบุคคล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานวางแผนและดำเนินการเกี่ยวกับการให้การศึกษา และการฝึกอบรมแก่พนักงานและลูกจ้าง
  - (3) กองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับพนักงานสัมพันธ์ งานวิจัย งานร้องทุกข์ งานกองทุนสงเคราะห์ และงานสวัสดิการพนักงาน และลูกจ้าง
- ง. ฝ่ายการเงินและผลประโยชน์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการเงิน งานบัญชี งานผลประโยชน์ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (1) กองการเงิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเบิกจ่าย และเก็บรักษาเงิน
  - (2) กองบัญชี มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานบัญชีการเงินตลอดจนการจัดทำงบดุล บัญชีทำการ และบัญชีกำไรขาดทุน
  - (3) กองผลประโยชน์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดเก็บรายได้และดูแลรักษาผลประโยชน์ต่างๆ
- จ. ฝ่ายพัสดุ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานจัดหาพัสดุ งานเก็บรักษาพัสดุ งานยานพาหนะ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (1) กองจัดหาพัสดุ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดหาพัสดุเพื่อใช้ในกิจการของ ทอท.
  - (2) กองเก็บรักษาพัสดุ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการเก็บรักษาพัสดุและการควบคุมบัญชีพัสดุของ ทอท.
  - (3) กองยานพาหนะ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดเตรียม ควบคุมดูแลบำรุงรักษา ซ่อมแซมยานพาหนะ และสนับสนุนการกิจการขนส่งของหน่วยงานต่างๆ
- ฉ. สำนักผู้ตรวจการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานตรวจสอบการปฏิบัติงาน งานตรวจสอบภายใน ตลอดจนการให้คำปรึกษาแนะนำและชี้แจงการปฏิบัติงานแก่หน่วยงานต่างๆ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ช. สำนักแพทย์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดูแลสุขภาพตรวจรักษาและการให้บริการทางการแพทย์แก่พนักงาน ลูกจ้าง และผู้โดยสารอากาศยาน รวมทั้งดูแลเกี่ยวกับสุขภาพิบาลและอนามัย และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

2.2 ส่วนงานต่างๆ ของการบริหารงานส่วนท่าอากาศยานกรุงเทพ มีหน้าที่ดังนี้

- ก. ฝ่ายการท่าอากาศยาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานควบคุมการดำเนินงานท่าอากาศยาน งานการเงินและพัสดุ งานปฏิบัติการ งานบริการท่าอากาศยาน งานสุขาภิบาล และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (1) กองการเงินและพัสดุ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการเงินและบัญชี การจัดหาและเก็บรักษาพัสดุ
  - (2) กองปฏิบัติการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานติดต่อสอบถาม งานควบคุมพิธีการบิน และงานติดต่ออำนวยความสะดวก
  - (3) กองบริการท่าอากาศยาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานบริการภายในลานจอด งานบริการภายในและภายนอกอาคาร และงานทะเบียนประวัติของผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน
  - (4) กองสุขาภิบาล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการดูแลรักษาความสะอาดบริเวณท่าอากาศยาน
- ข. ฝ่ายบังคับการบิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานควบคุมการบิน การบริการ การเดินอากาศ และการสื่อสารของท่าอากาศยาน และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (1) กองควบคุมการบิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการบริการ การจราจรทางอากาศภายในเขตรับผิดชอบของสนามบิน
  - (2) กองบริการการเดินอากาศ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับแผนการบิน การบริการข่าวสารการบินของท่าอากาศยาน และการประกาศเที่ยวบิน
  - (3) กองสื่อสาร มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการสื่อสารสำหรับการจราจรทางอากาศ เครื่องช่วยการเดินอากาศ การสื่อสารและเครื่องมือสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ของท่าอากาศยาน
- ค. ฝ่ายการสนามบินและอาคารสถานที่ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสนามบิน งานอาคารสถานที่ งานสาธารณูปกรณ์ งานดับเพลิง และกู้ภัย และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (1) กองสนามบิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสร้าง ซ่อม บำรุงรักษาสนามบิน และการรักษาความสะอาดพื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน
  - (2) กองอาคารสถานที่ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสร้าง ซ่อมบำรุงรักษาอาคารสถานที่ และสิ่งก่อสร้างภายในเขตรับผิดชอบของท่าอากาศยาน



- (3) กองสาธารณูปกรณ์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการสาธารณูปโภค การกำจัด สิ่งโสโครก การไฟฟ้า การประปา เครื่องปรับอากาศ และบริภัณฑ์ที่เกี่ยวกับไฟฟ้า เครื่องกลของท่าอากาศยาน
- (4) กองดับเพลิงและกู้ภัย มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับดับเพลิง และกู้ภัยอากาศยานและอาคารสถานที่ ช่วยเหลือผู้ประสบภัย ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ดับเพลิงและกู้ภัยของท่าอากาศยาน
- ง. กองศุลกากร มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสารบรรณ งานระเบียบและเอกสาร และงานติดต่อได้ตอบ
- จ. กองรักษาความปลอดภัย มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย และการจราจรภาคพื้นดินภายในเขตท่าอากาศยาน
- ฉ. กองแพทย์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจรักษา และการให้บริการทางการแพทย์แก่พนักงาน ลูกจ้าง และผู้โดยสารอากาศยาน โดยให้สำนักแพทย์ทำหน้าที่กองแพทย์



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### บุคคลากร

สรุปจำนวนพนักงานและลูกจ้าง ทอท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2535

ส่วนงาน	จำนวนคน	คิดเป็นร้อยละ
ส่วนกลาง		
- บริหาร	1,172	41.46
- ทำอากาศยานกรุงเทพ	1,290	45.64
รวม	2,462	87.10
ทำอากาศยานภูมิภาค		
- ทำอากาศยานเชียงใหม่	123	4.35
- ทำอากาศยานหาดใหญ่	114	4.03
- ทำอากาศยานภูเก็ต	128	4.52
รวมทั้งสิ้น	2,827	100.00

### การบริหารงานบุคคล

ในรอบปีงบประมาณ 2535 ทอท. ยังคงมีนโยบายด้านการบริหารงานบุคคลมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของทรัพยากรบุคคล การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรบุคคลให้คุ้มค่ามากที่สุด รวมทั้งการควบคุมอัตรากำลังในระดับเหมาะสม

อัตรากำลัง

เมื่อต้นปีงบประมาณ 2535 ทอท. มีพนักงานลูกจ้างรวมทั้งสิ้น 2,685 คน ถึงสิ้นปี ทอท. มีพนักงานลูกจ้างคงเหลือ 2,827 คน สูญเสียกำลังคนจำนวน 47 คน หรือร้อยละ 1.71 และมีอัตราการหมุนเวียน (TURNOVER RATE) ร้อยละ 5.59

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**อัตราการหมุนเวียนของพนักงานลูกจ้าง ทอท. ในรอบปี 2535**

ส่วนงาน	จำนวนพนักงานต้นปี 2535	จำนวนพนักงานสิ้นปี 2535	จำนวนที่เข้า	จำนวนที่ออก	อัตราการหมุนเวียน
ส่วนกลาง					
- บริหาร	1,099	1,172	86	18	5.99%
- ท่าอากาศยาน	1,239	1,290	87	27	4.74%
รวม	2,338	2,462	173	45	5.33%
ท่าอากาศยานภูมิภาค					
- เชียงใหม่	121	123	2	-	1.64%
- หาดใหญ่	106	114	9	1	7.29%
- ภูเก็ต	120	128	17	1	12.9%
รวมทั้งสิ้น	2,685	2,827	201	47	5.59%

ในจำนวนลูกจ้างที่สรรหาเพิ่มเติมในปีงบประมาณมี 201 คน สามารถจำแนกได้เป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

กลุ่มปฏิบัติการ/บริการ	66	คน
กลุ่มช่าง	50	คน
กลุ่มรักษาความปลอดภัย	25	คน
กลุ่มวิชาการ/ช่วยอำนวยความสะดวก	58	คน
กลุ่มอื่นๆ	2	คน

การที่ ทอท. มีจำนวนการเพิ่มของพนักงานเล็กน้อยซึ่งเป็นการเพิ่มที่รำพอใจเป็นผลมาจากการใช้นโยบายควบคุมอัตรากำลังให้เพิ่มเฉพาะที่จำเป็น นอกจากนี้ยังใช้นโยบายด้านการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ (PRIVATIZATION) คือจ้างบริษัทเอกชนดำเนินการแทนบางงาน เช่น รักษาความสะอาด ความปลอดภัยเขตหวงห้าม การจัดระบบจราจร เป็นต้น อีกทั้งยังดำเนินการจ้างบุคคลเป็นการชั่วคราวแทนการบรรจุพนักงานประจำ ปีงบประมาณ 2535 มีการจ้างบุคคลชั่วคราวถึง 261 อัตรา

**การจัดเก็บรายได้ของการท่าอากาศยาน มาจากรายได้ดังนี้**

1. รายได้ที่เกี่ยวกับการบิน (AERONAUTICAL REVENUES) ประมาณ 85% ของรายได้ทั้งหมด ได้แก่ค่าธรรมเนียมสนามบิน และการใช้สนามบิน
2. รายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการบิน (NON-AERONAUTICAL REVENUES) ประมาณ 15% ของรายได้ทั้งหมดได้แก่
  1. ค่าประกาศการบิน
  2. ค่าเช่าเครื่องบินพาณิชย์
  3. ค่าใช้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน
  4. ค่าเช่าอาคาร และอื่นๆ
  5. ค่าบริการต่างๆ ได้แก่ ค่าน้ำ ไฟฟ้า โทรศัพท์
  6. ค่าธรรมเนียมต่างๆ ได้แก่ การใช้เคาน์เตอร์ CHECK IN ใช้ห้องรับรอง ฯลฯ
  7. ค่าเงินผลประโยชน์ต่างๆ ได้แก่ การทำสัญญาเดินรถ ดำเนินกิจการน้ำมัน การจัดส่งอาหาร และเครื่องดื่มแก่สายการบิน
  8. ค่าบำรุงการถ่ายภาพนิ่ง และภาพยนตร์บริเวณท่าอากาศยาน
  9. ค่าตรวจรักษาพยาบาลบุคคลภายนอก
  10. ค่าใช้เครื่องทุนแรงและเครื่องกำเนิดไฟฟ้า

สรุป รายได้จากการทำงานตั้งแต่ ปี 2531-2536 ดังนี้

ปี	รายได้สุทธิ (ล้านบาท)	จำนวนรายได้ที่ส่งรัฐ (ล้านบาท)	คิดเป็น %
2531	1381.17	690	49.96
2532	2004.15	1002.10	50.00
2533	2540.79	1300	51.17
2534	2780.33	1391	50.03
2535	2689.76	1345	50.00
2536*	2642.83	-	-

\* สำหรับ ปี 2536 ไม่ต้องส่งเงินเข้ารัฐ เพราะใช้เป็นทุนสำหรับสร้างสนามบินแห่งที่ 2 ที่หนองงูเห่า

### 3. การพัฒนาท่าอากาศยานคอนเมือง สามารถสรุปได้ดังนี้

พ.ศ.2491 ได้พัฒนาท่าอากาศยานคอนเมืองครั้งแรกดังนี้

พ.ศ.2491 เริ่มสร้างทางวิ่งถาวรด้านตะวันตกความยาว 2650 เมตร เสร็จปี พ.ศ.2495

พ.ศ.2493 สร้างทางขับขนานทางวิ่งจากหน้าตึก กรมการบินพลเรือนถึงทางด้านใต้สุดของทางวิ่ง จำนวน 5 สาย เสร็จ พ.ศ.2495

พ.ศ.2494 เสริมลานคอนกรีตจากหน้าตึกกรมการบินพลเรือนถึงหน้าตึกกองบัญชาการกองทัพอากาศ

พ.ศ. 2491-2495 สร้างส่วนประกอบและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับกิจการได้แก่ ตึกศุลกากร ตึกภัตตาคาร อาคารผู้โดยสารขาเข้า ขาออก และผู้โดยสารผ่าน ตึกพัสดุ โรงไฟฟ้า โรงรถ โรงเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ทำการบริษัทการบิน ห้างสุท กองรักษาการณ์ ลานจอดรถหน้าอาคารผู้โดยสาร ตึกที่ทำการภัตตาคารราชธานี หอบังคับการบิน โรงรถดับเพลิง เตาเผาขยะ บริเวณเก็บและจ่ายเชื้อเพลิงอากาศยาน เรือนต้นไม้

พ.ศ. 2513-2519 พัฒนาครั้งที่ 2 ได้เริ่มโครงการปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานได้แก่

- การปรับปรุงทางวิ่งด้านตะวันตก และทางขับขนาน
- สร้างอาคารผู้โดยสารขาออก ขนาด 4 ชั้น มีที่จอดรถ ภัตตาคารที่ทำการบริษัทการบิน พร้อมติดตั้งเครื่องขนส่งกระเป๋า ระบบสายพาน สำหรับผู้โดยสารขาเข้าและออกแห่งละ 4 ชุด
- สร้างอาคารผู้โดยสารขาเข้า โดยมีสะพานขึ้นลงเครื่องบิน 4 ชุด และที่ทำการกรมการบินพลเรือน สร้างลานจอดรถเพิ่ม สร้างลานจอดเครื่องบินชนิดลำตัวกว้างสามารถจอดได้ 4 เครื่อง สร้างคลังสินค้าอีก 1 แห่ง เสริมทางวิ่งด้านตะวันตก ขยายลานจอดเครื่องบินและสร้างสะพานลอยข้ามถนนวิภาวดีรังสิตเข้าสู่อาคารผู้โดยสารขาออก

พ.ศ. 2523-2530 พัฒนาครั้งที่ 3 ได้แก่

- ขยายทางวิ่งและทางขับขนานไปทางตะวันออก
- การก่อสร้างทางวิ่งเส้นใหม่ ด้านตะวันตก ขนาด 60 X 3700 เมตร พร้อมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ
- การขยายพื้นที่ลานจอดเครื่องบิน 454,000 ตารางเมตร
- มีการสร้างและปรับปรุงอาคารผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวก คลังสินค้า และตึกสำหรับตัวแทนสินค้า

**พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน   พัฒนาครั้งที่ 4**

- ขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ (มีนาคม 2535 - กันยายน 2536)
- ขยายคลังสินค้าเก่า (อยู่ระหว่างการสร้าง)
- การสร้างคลังสินค้าใหม่ (อยู่ระหว่างการสร้าง)
- การขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ (2534-2538)
- การสร้างลานจอดรถ (เริ่ม 2536)
- การขยายพื้นที่ลานจอดเครื่องบิน (2534-2536)

**4. โครงการขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่ผู้โดยสาร**

นับตั้งแต่ปี 2522 (1979) เป็นต้นมาจนถึงปี 2528 ที่ได้เริ่มเปิดใช้อาคารผู้โดยสารภายในประเทศขึ้นพบว่าอัตราการขยายหรือเพิ่มของผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นมาโดยตลอด จนกระทั่งปี 2531 (1988) เรื่อยมาจนถึง 2535 (1992) อัตราการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารภายในประเทศได้ทวีมากขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมทั้งปริมาณขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ดูตาราง ๖.132

ดังนั้นการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยได้ร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ได้จัดตั้งคณะทำงานศึกษาสภาพการจราจรทางอากาศ

**4.1. การคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ**

ในระยะเริ่มต้นได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาร่วมระหว่าง TIPPETTS - ABBETT MCCARTHY STRATION, THAI ENGINEERING CONSULTANTS CO., LTD. COOPERS & LYBRAND ASSOCIATED CO., LTD.) และ IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION) ปี 2520 TAMS ได้ประมาณการสภาพการจราจรปี 2520-2550 (30 ปี) สำหรับ IATA ดำเนินการปี 2520 ประมาณการระหว่างปี 2522-2537 (15 ปี) พบว่าผลของการคาดการณ์ของทั้งสองหน่วยงานนี้มีระดับความแตกต่างในบางรายการค่อนข้างสูง (ดูได้จากตารางในบทนำ) เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลจริง IATA ประมาณการผู้โดยสารเพิ่มในจำนวนสูงกว่า TAMS ในขณะที่การคาดการณ์ด้านการขึ้นลงของอากาศยานมีน้อยกว่า ทั้งนี้เพราะ IATA คาดว่าในอนาคตอากาศยานลำตัวกว้างจะถูกนำมาใช้บริการกว้างขวางยิ่งขึ้น สำหรับโครงการขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศครั้งนี้ การทำฯ ได้ว่าจ้างบริษัท LOUIS BERGER เข้ามาทำการศึกษาในปี 1989 โดยใช้ข้อมูลจริงของปี 1985 เป็นพื้นฐาน ได้คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศและในประเทศ ดูจากตาราง B-1 หน้า 128 ปริมาณสินค้าดูจากตาราง B-2 หน้า 129 และปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ดูจากตาราง B-3 หน้า 130 ได้คาดการณ์ระหว่างปี 1990-2010 โดยได้พิจารณาถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจ, การเมืองของโลก ในตารางจะพบว่าพื้นที่ที่แรงเงาหมายถึงข้อมูลที่เกิดขึ้นจริง และจากพื้นที่สีขาวหมายถึงการคาดการณ์ ในการคาดการณ์ของ LOUIS BERGER ได้ทำการคาดการณ์

เป็นช่วงๆ คือ 1990, 1995, 2000, 2005, 2010 ในส่วนของแต่ละปี ฝ่ายเทคนิคของการทำฯ จะนำข้อมูลจาก LOUIS BERGER มาคาดการณ์อีกที

สรุปผลจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานกรุงเทพภายในประเทศพบว่าปริมาณที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่น่าพอใจ

ดังนั้นการทำอากาศยานกรุงเทพ จึงดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานระหว่างประเทศในประเทศติดต่อกันมาเป็นลำดับ

#### 4.2. การประเมินสถานภาพขององค์การ

ในการดำเนินโครงการที่ลงทุนมหาศาลให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้จำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานขององค์การ เพื่อนำมากำหนดเป็นแนวทางในการพัฒนากิจการให้ประสบผลสำเร็จ ได้ดังนี้

1. ภาวะเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวช้ามาก กล่าวคือ ขยายตัวเพียงร้อยละ 1.1 เนื่องจากได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากวิกฤติการณ์อ่าวเปอร์เซีย ประกอบประเทศอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ อเมริกา ญี่ปุ่น กลุ่มประชาคมยุโรป และเยอรมัน มีการขยายทางเศรษฐกิจไม่สูง อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจของกลุ่มอาเซียน ยังคงขยายตัวในระดับสูง อัตราเฉลี่ยร้อยละ 5.3 และเป็นตัวกระตุ้นสำคัญให้เศรษฐกิจโลกฟื้นตัว

2. สถานการณ์การเมืองของโลกและอินโดจีนอ่อนคลายมากขึ้น ตั้งแต่ปี 2535 มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญทางการเมือง ได้แก่ การยุติสงครามอ่าวเปอร์เซีย การล่มสลายของลัทธิคอมมิวนิสต์ในโซเวียต และยุโรปตะวันออก ประเทศกลุ่มสังคมนิยมหันมาหาระบอบประชาธิปไตยและเศรษฐกิจเสรีมากขึ้น และมีสันติภาพในกลุ่มอินโดจีน ทำให้โลกมีความปลอดภัยมากขึ้น เป็นผลดีต่อการเดินทาง ขยายตัวในตลาดการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวมาก

3. ภาวะเศรษฐกิจไทยยังคงขยายตัวในระดับสูง เศรษฐกิจไทยปี 2535 ยังขยายต่ออย่างมีเสถียรภาพในอัตราร้อยละ 7.6 นับว่าสูงทั้งๆ ที่ได้รับผลกระทบจากพฤษภาทมิฬ เนื่องจากมาตรการรักษาวินัยทางการคลังตลอดมา และการฟื้นตัวได้เร็ว ทำให้เกิดเสถียรภาพทางเศรษฐกิจทั้งในและนอกประเทศ

4. การท่องเที่ยวฟื้นตัวได้เร็วกว่าที่คาดไว้ พฤษภาทมิฬส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารในเดือนมิถุนายนลดลงต่ำลงสุดในรอบ 3 ปี โดยมีจำนวน 875,200 คน ลดจากเดือนมิถุนายน (ซึ่งต่ำสุด) ปี 2533 ร้อยละ 6.85 อย่างไรก็ตามจำนวนนักท่องเที่ยวเข้าสู่ระดับปกติตั้งแต่สิงหาคม 2535 เป็นต้นมา

5. การเลือกตั้งทั่วไป เมื่อ 13 กันยายน 2535 ได้รัฐบาลเข้ามามีส่วนทำให้สถานการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมืองมีความมั่นคงส่งผลดีต่อการลงทุน การจ้างงาน และเพิ่มรายได้

6. นโยบายของรัฐ ปี 2535 รัฐบาลให้ความสำคัญต่อการรวมตัวของประเทศอาเซียนเกี่ยวกับความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การลงทุน การค้าระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวและนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้าในกลุ่มอินโดจีน ประกอบกับผลการพัฒนาประเทศ ทำให้ไทยก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการเงิน และารขนส่งทางอากาศในภูมิภาคนี้

#### 4.3. แผนโครงการขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศปี 2535

เมื่อได้ประเมินสถานภาพขององค์การแล้ว การทำอากาศยานกรุงเทพ จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนและดำเนินโครงการตามลำดับดังนี้

##### 1. ความเป็นมาของโครงการ

อาคารผู้โดยสารภายในประเทศปัจจุบันเปิดบริการเมื่อ 25 เมษายน 2528 สร้างขึ้นเพื่อบริการผู้โดยสารโดยอาศัยพื้นฐานการศึกษาและพยากรณ์ของ TAMS ซึ่งมีอัตราการเพิ่มของผู้โดยสารปีละ 9% จากการพยากรณ์นั้นทำให้ออกแบบอาคารฯ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออกในชั่วโมงคับคั่งได้พอ ประกอบกับนำเครื่องบินขนาดใหญ่ลำตัวกว้างมาบริการ ทำให้พื้นที่อาคารและระบบดำเนินการ และสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ

ปี 2529 ปริมาณผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่งเพิ่มถึง 725 คน การทำอากาศยานกรุงเทพ จึงต้องหามาตรการแก้ปัญหาและแนวทาง โดยแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาปรับปรุงอาคารนี้ คณะกรรมการได้ศึกษาหลายแนวทางจนได้ข้อสรุปว่า

- 1) การดำเนินการขยายอาคาร ควรพิจารณารวมอยู่ในแผนระยะยาวของการทำอากาศยานกรุงเทพโดยมีคณะกรรมการวางแผนระยะยาวของการทำอากาศยานกรุงเทพพิจารณา
- 2) เพื่อแก้ปัญหาเร่งด่วน ได้เชิญผู้แทนจากบริษัทการบิน, กรมการบินพาณิชย์ ร่วมพิจารณาแนวทางเหมาะสม โดยมีเงื่อนไขว่า การดำเนินการใดๆ ต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวในอนาคตตามแผนระยะยาวต่อไป จนได้ข้อยุติว่าต้องต่ออาคารชั้นล่างไปทางทิศเหนือเพื่อเพิ่มพื้นที่อาคารฯ ในส่วนขาออก โดยลักษณะอาคารส่วนต่อเติมเป็นอาคารชั้นเดียวเมื่อต่อเติมจะมีพื้นที่บริการเพิ่มขึ้น 1,670 ตารางเมตร ในการนี้เริ่มก่อสร้างเมื่อกรกฎาคม 2532 จะแล้วเสร็จกุมภาพันธ์ 2533 เมื่อสร้างเสร็จอาคารนี้จะสามารถให้บริการผู้โดยสารขาเข้าและขาออกในชั่วโมงคับคั่งได้ประมาณ 1,000 คน



## 2. สภาพก่อนการขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

- จากปี 2523-2531 ปริมาณผู้โดยสารในประเทศเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 20.42%
- ปี 2530, 2531 ปีการท่องเที่ยวไทย ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้นปีละ 26.88% และ 24.56%
- โดยเฉพาะปี 2532 ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มถึง 34.04% (ตารางที่ 2 หน้า 131)
- ปี 2531 ปริมาณผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 1.10 ล้านคน มีจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่ง 863 คน และเป็นผู้โดยสารขาออก จำนวน 1 ล้านคน มีจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่ง 937 คน คาดว่าปี 2539 จะมีจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงคับคั่ง 2,000 คน ทั้งผู้โดยสารขาเข้าหรือขาออก
- ระบบสายพานรับกระเป๋าของผู้โดยสารขาเข้าสามารถรองรับได้ 760 คนต่อชั่วโมง ในขณะที่พื้นที่ส่วนอื่นสามารถให้บริการได้ 1,000 คนต่อชั่วโมง

## 3. ลักษณะปัญหา

- เนื่องจากพื้นที่ภายในอาคารฯ ไม่เพียงพอสำหรับรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มีอยู่ แม้กำลังปรับปรุงอาคารไปทางด้านเหนืออย่างเร่งด่วน เพื่อเพิ่มพื้นที่การรองรับผู้โดยสารขาออก ก็จะสามารถรองรับได้เท่าที่เป็นอยู่เท่านั้น ในปีต่อไป เมื่อการจราจรเพิ่มสูงขึ้น จะเกิดปัญหาความแออัดของผู้โดยสารในอาคารนี้
- สิ่งอำนวยความสะดวกให้บริการผู้โดยสารมีไม่เพียงพอ และไม่สอดคล้องกับพื้นที่ส่วนอื่นๆ ที่สามารถให้บริการแก่ผู้โดยสาร จึงเป็นข้อจำกัดในการให้บริการ

## 4. วัตถุประสงค์

- เพื่อให้มีอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารภายในประเทศที่จะเพิ่มในอนาคต คือสามารถรองรับผู้โดยสารขาเข้า หรือ ขาออกในชั่วโมงคับคั่งได้ 2,000 คน

## 5. เป้าหมาย

- ก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ให้เปิดใช้งานได้ปี 2536
- ก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในอาคารฯ
- เป็นอาคารที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นปีละ 6 ล้านคน ซึ่งสามารถให้บริการได้ 8 ล้านคนต่อปี จนถึงปี 2541
- หลังจากอาคารใหม่สร้างเสร็จและใช้งานแล้ว อาคารหลังนี้ยังคงใช้งานสำหรับสายการบินที่ไม่ต้อง BOARD ผู้โดยสารผ่าน GATE และส่วนงานต่างๆ

## 6. แนวทางดำเนินการ

- การทำอากาศยานกรุงเทพว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทระบบท่าอากาศยานของการท่าอากาศยานกรุงเทพและบริษัทที่ปรึกษา มีความเห็นว่า การขยายอาคารฯ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ควรขยายมาทางด้านใต้ โดยเห็นด้วยกับแนวทางการขยายอาคารว่าควรสร้างในลักษณะที่เป็นอาคารเทียบเครื่องบิน (PIER) เชื่อมกับอาคารส่วนที่ขยาย

- การทำอากาศยานกรุงเทพศึกษาแนวทางการปรับปรุงและแบบร่างเบื้องต้นอาคารฯ โดยศึกษารายละเอียดพิจารณารูปลักษณะ (CONCEPT) ของอาคารและพื้นที่บริเวณก่อสร้าง รวมทั้งขนาดและขีดความสามารถของอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยอาศัยข้อมูลปริมาณจราจรทางอากาศที่เกิดขึ้นจริงและพยากรณ์จากผู้เชี่ยวชาญหลายองค์การเพื่อการศึกษาค้นคว้าแนวทางปรับปรุงคือ

1. พื้นที่อาคารทั้งหมดควรเป็น 28,000 ตารางเมตร กำหนดพื้นที่ 14 ตารางเมตรต่อผู้โดยสาร 1 คน ในชั่วโมงคับคั่ง
2. กำหนดรูปลักษณะของอาคารในแบบ PIER เป็นแบบที่เหมาะสมเนื่องจากพื้นที่เขตการบิน (AIR SIDE) มีอยู่จำกัด พื้นที่ที่มีอยู่เหมาะสมในการก่อสร้างอาคาร PIER ทั้งสะดวกต่อการจัดวางสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และจัดเส้นทางสัญจรของผู้โดยสาร (ผังที่ 1, 2, 3, 4 หน้า 133-136)  
ตัวอาคารจะเป็นอาคารผู้โดยสาร 3 ชั้น ชั้น 1,2 เป็นส่วนให้บริการผู้โดยสารขาเข้าและขาออกเป็นหลัก และชั้น 3 เป็นที่ทำการและมีชั้นใต้ดิน (BASEMENT FLOOR) สำหรับจัดวางระบบอุปกรณ์ระบบไฟฟ้า สุขาภิบาล สำหรับตัวอาคาร ผังที่ 5, 6, 7, 8 หน้า 137-140)
3. มีการศึกษาการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานในอาคารที่จะขยายใหม่นี้ โดยปรับปรุงระบบจราจร ระบบท่อเชื้อเพลิง ระบบเครื่องปรับอากาศและระบบไฟฟ้า โดยได้กำหนดแนวทางดำเนินการดังนี้
  - ก. การทำอากาศยานจัดทำร่างข้อกำหนด (TOR) และคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียด
  - ข. ดำเนินการศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียดโดยบริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนลกรุ๊ป จำกัด วงเงิน 15,024,572 บาท

ค. ดำเนินการก่อสร้าง โดยแบ่งงานดังนี้

1. งานโครงสร้าง ดำเนินการ โดยบริษัท ข. การช่าง จำกัด วงเงิน 1,113, 585,112 บาท
2. งานติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินจำนวน 8 ชุด โดยบริษัท เคพีที เอ็กเพรสเทรคดิ้ง จำกัด
3. งานติดตั้งสายพานกระเป๋าและ CHECK IN COUNTER โดย น.จ.ก. เวิร์ด เอ็นจิเนียริง ซัพพลาย

7. การลงทุนในโครงการ

โครงการนี้มีวงเงินลงทุน 1,316,488,0776 บาท แต่รวมเงินลงทุนทั้งสิ้น 1,233 ล้านบาท

8. ระยะเวลาของแผนโครงการ

เริ่มดำเนินการตั้งแต่ 16 มีนาคม 2535 กำหนดเสร็จ 6 กันยายน 2536 ตัวอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกเสร็จทันเวลา ยกเว้น การติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินยังไม่สมบูรณ์ดี เริ่มเปิดใช้ตั้งแต่ 15 พฤศจิกายน 2536 แต่เปิดเป็นทางการเมื่อ 15 ธันวาคม 2536 นับว่าเปิดเต็มโครงการ

9. ผลประโยชน์

1. เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคต สามารถบริการแก่ผู้โดยสารขาเข้าหรือขาออกในชั่วโมงคับคั่งได้ 2000 คน หรือประมาณ 6 ล้านคนต่อปี
2. มีพื้นที่บริการเพิ่มขึ้น 28,000 ตารางเมตร
3. ทำให้บริการของท่าอากาศยานมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. สามารถให้บริการจอดเครื่องบิน โดยใช้สะพานเทียบเครื่องบินทำให้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ต่อการขนถ่ายผู้โดยสาร มีประสิทธิภาพมากกว่าการใช้หลุมจอดห่างไกล
5. การแยกพื้นที่ให้บริการในส่วนของผู้โดยสารขาเข้าและขาออก จากอยู่ในชั้นเดียวกันเป็นอยู่คนละชั้น จะช่วยลดการแออัดของผู้ใช้บริการและเป็นระเบียบมากยิ่งขึ้น ทั้งจะทำให้การ FLOW ผู้โดยสารเป็นไปอย่างคล่องตัวและรวดเร็วยิ่งขึ้น
6. เป็นการพัฒนาสนามบินให้ทันสมัยยิ่งขึ้น และจูงใจให้มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น