

การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2549-2557

กรณีศึกษา : ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE DEVELOPMENT OF FACILITY MANAGEMENT FROM 2549-2557

CASE STUDY : SUVARNABHUMI AIRPORT

Miss Siravee Pramsuwan



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Architecture Program in Architecture

Department of Architecture

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2015

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน
ยาน ปี พ.ศ. 2549-2557กรณีศึกษา : ท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ

โดย

นางสาวสิริวีร์ พราหมณ์สุวรรณ

สาขาวิชา

สถาปัตยกรรม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ ดร.เสริชย์ โชติพานิช

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจิติ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ นาวาโท ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.เสริชย์ โชติพานิช)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ พรรณชลัท สุริโยธิน)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เทิดศักดิ์ เตชะกิจจจร)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร.ยศพร ลีลารัศมี)

สิริวีร์ พราหมณ์สุวรรณ : การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2549-2557กรณีศึกษา : ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (THE DEVELOPMENT OF FACILITY MANAGEMENT FROM 2549-2557CASE STUDY : SUVARNABHUMI AIRPORT) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รศ. ดร.เสริชย์ โชติพานิช, 143 หน้า.

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานแห่งชาติ มีอาคารหลัก 2 อาคาร คือ อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน A-G พื้นที่รวม 563,000 ตร.ม. เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2549 จนถึงปัจจุบัน สามารถรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปีและเปิดใช้อาคารตลอด 24 ชั่วโมง บริหารจัดการโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพในช่วงปี 2549-2557 ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์และอภิปรายผล

จากการศึกษาพบว่า การบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออกเป็น 2 สายงาน คือ สายปฏิบัติการและสายบำรุงรักษา โดยสายปฏิบัติการ ได้แก่ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการท่าอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ในสายบำรุงรักษา ได้แก่ ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร ในทางกายภาพอาคารพบว่าการเปลี่ยนแปลงของอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินทั้งหมด 34,108 ตร.ม. โดยเป็นพื้นที่บริการผู้โดยสาร 14,844 ตร.ม. รองลงมาคือพื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร 14,373 ตร.ม. พื้นที่ห้องน้ำ 2,695 ตร.ม. พื้นที่หน่วยงานรัฐ 1,146 ตร.ม. พื้นที่เช่าสายการบิน 1,050 ตร.ม. พื้นที่ที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงคือ พื้นที่ร้านค้า และพื้นที่ระบบประกอบอาคาร ในด้านการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพ มีการเปลี่ยนแปลง 3 ครั้ง ครั้งแรกในปี 2550 เป็นการเปลี่ยนแปลงในระดับโครงสร้างการบริหาร โดยนโยบายขององค์กรเป็นปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลง ครั้งที่สองในปี 2552 ครั้งที่สามในปี 2556 เป็นการเปลี่ยนแปลงในระดับขอบเขตงาน โดยนโยบายขององค์กรและการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารเป็นปัจจัยที่เชื่อมโยงการเปลี่ยนแปลง

การศึกษานี้เสนอว่า ผู้บริหารท่าอากาศยานอื่นๆในประเทศไทย ควรคำนึงถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในท่าอากาศยาน แล้วนำมาจัดโครงสร้างการบริหาร หน่วยงาน และขอบเขตงานของการบริหารทรัพยากรกายภาพให้มีความเหมาะสม พร้อมทั้งปรับปรุงกายภาพอาคารให้มีความพร้อมในการให้บริการ เพื่อตอบสนองต่อผู้โดยสารและผู้ให้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ภาควิชา สถาปัตยกรรมศาสตร์ ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา สถาปัตยกรรม ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

ปีการศึกษา 2558

5573573125 : MAJOR ARCHITECTURE

KEYWORDS: FACILITY MANAGEMENT / SUVARNABHUMI AIRPORT

SIRAVEE PRAMSUWAN: THE DEVELOPMENT OF FACILITY MANAGEMENT FROM 2549-2557 CASE STUDY : SUVARNABHUMI AIRPORT. ADVISOR: ASSOC. PROF. SARICH CHOTIPANICH, Ph.D., 143 pp.

Suvarnabhumi Airport, Thailand's national airport, was officially opened in 2006. There are two main buildings with 563,000 square meters; Passenger Terminal and Concourse Buildings A-G, which can accommodate 45 million passengers per year, are open 24/7 for service. Suvarnabhumi Airport is managed by Airports of Thailand Public Company Limited (AOT). The objective of this case study is to identify the development of the facility management from 2006-2014.

This case study found that the facility management of Suvarnabhumi Airport has two key functions: operation and maintenance. The operation function includes the Security Department, Landside Operations Department, and the Rescue and Fire Fighting Department. The maintenance function involves the Electrical and Mechanical Department, and the Airfield and Building Department. Also, this case study found that an area of 34,108 sq.m. in the terminal building and concourse buildings were developed during the studied period which resulted in the following: 14,844 sq.m. of passenger service areas, 14,373 sq.m. of shared areas, 2,695 sq.m. for restrooms, 1,146 sq.m. for government agencies, and 1,050 sq.m. for domestic and international departures. However, shops and the building's system and control rooms remained unchanged. The development of facility management took place 3 times. Firstly, there was organization restructuring in 2007. This change also led to the following two changes in scope of work which happened in 2009 and 2013, related to organizational policies and developed usable areas of the building.

This case study proposes the executive management of all airports in Thailand consider every factor creating changes within the airport and then reorganize the operating structure to fit with the scope of work of the facility management. Also, renovation of the buildings' structure and functions to reach their fullest to best accommodate the passengers is also recommended.

Department: Architecture

Student's Signature

Field of Study: Architecture

Advisor's Signature

Academic Year: 2015

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาในครั้งนี้จะไม่สามารถสำเร็จลุล่วงลงได้ หากไม่ได้รับการสนับสนุนและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร. เสรีชัย โชติพานิช ซึ่งให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ ในการศึกษา อีกทั้งยังช่วยปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องในด่างต่างๆ และติดตามความคืบหน้าในการทำวิทยานิพนธ์มาโดยตลอด จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

ขอขอบคุณประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ นาวาโท ไตรวัฒน์ วิริยะศิริ และ กรรมการ รองศาสตราจารย์ พรรณชลัท สุริโยธิน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เทิดศักดิ์ เตชะกิจขจร และดร.ยศพร ลีลาธรมี ที่กรุณาสละเวลาในการสอบวิทยานิพนธ์และให้คำแนะนำต่างๆ

ขอขอบคุณ คุณณัฐวิวัฒน์ ธนัสที่ปต์วงศ์ ที่แนะนำให้เข้าเรียนในสาขาวิชานี้ ตลอดจนให้คำแนะนำข้อมูลต่างๆ ในการศึกษาครั้งนี้มาโดยตลอด

ขอขอบคุณคณาจารย์ทุกท่าน ผู้ให้ความรู้ที่มีคุณค่าต่อการศึกษา และขอขอบคุณบุคลากร คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือตลอดมา

ขอขอบคุณบุคลากร เจ้าหน้าที่ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการอนุเคราะห์ข้อมูล เพื่อใช้ในการศึกษาครั้งนี้

ขอขอบคุณเพื่อนร่วมรุ่น FM-CU 6 รุ่นน้อง FM-CU 7 และ FM-CU 8 ที่คอยแนะนำให้ความช่วยเหลือและสร้างกำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์ร่วมกัน และขอขอบคุณบุคคลรอบข้างทุกท่านที่มีได้เอ่ยนามในที่นี้ ที่คอยให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และสมาชิกในครอบครัวทุกคน ที่ให้การสนับสนุนในการเรียน ให้ความช่วยเหลือ และให้กำลังใจตลอดจนสำเร็จการศึกษา

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
สารบัญรูปภาพ.....	ฏ
สารบัญแผนผัง.....	ณ
สารบัญแผนภูมิ.....	ด
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	2
1.4 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	2
1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย.....	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และเอกสารที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 การบริหารทรัพยากรกายภาพ (Facility Management).....	5
2.1.1 แนวคิดการบริหารทรัพยากรกายภาพ.....	5
2.1.2 บทบาทของระบบกายภาพที่มีผลต่อองค์กร.....	6
2.1.3 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ.....	7
2.2 การจัดการท่าอากาศยาน (Airport Management).....	8
2.2.1 ความหมายของท่าอากาศยาน.....	8

2.2.2	วัตถุประสงค์ของท่าอากาศยาน.....	10
2.2.3	บทบาทและหน้าที่ของท่าอากาศยาน.....	11
2.2.4	องค์ประกอบของท่าอากาศยาน.....	12
2.2.5	การให้บริการในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน.....	12
2.2.6	แนวคิดการบริหารจัดการทรัพยากรท่าอากาศยาน (Airport Facilities Management).....	13
2.2.7	โครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยาน.....	14
2.3	การจัดโครงสร้างองค์กร (Organization).....	16
2.4	การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management).....	18
บทที่ 3	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	19
3.1	ข้อมูลอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน.....	19
3.1.1	อาคารผู้โดยสาร.....	19
3.1.2	อาคารเทียบเครื่องบิน.....	20
3.2	การเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน.....	22
3.2.1	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2549.....	22
3.2.2	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2550.....	22
3.2.3	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2551.....	25
3.2.4	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2552.....	29
3.2.5	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2553.....	32
3.2.6	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2554.....	37
3.2.7	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2555.....	39
3.2.8	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2556.....	41
3.2.9	การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2557.....	47

3.3 การเปลี่ยนแปลงในการดำเนินธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	52
3.3.1 การบริหารธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	52
3.3.2 ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	54
3.4 การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	59
3.4.1 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ	59
3.4.2 หน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ	61
3.4.3 ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ	84
บทที่ 4 วิเคราะห์ผลการศึกษา.....	91
4.1 ลักษณะทางกายภาพของอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน.....	92
4.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสาร.....	98
4.3 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงของผู้โดยสาร	99
4.4 การบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	100
4.4.1 แนวคิดด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ	101
4.4.2 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ	102
4.4.3 ขอบเขตงานด้านการทรัพยากรกายภาพ.....	104
4.4.4 การดำเนินงานการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	106
4.4.5 ผู้ปฏิบัติงาน.....	107
4.5 ปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน ...	108
4.5.1 ปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 1.....	108
4.5.2 ปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 2.....	109
4.5.3 ปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 3.....	111
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	115
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	115

5.2 อภิปรายผลการศึกษา	118
5.2.1 นโยบายด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ.....	118
5.2.2 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	119
5.2.3 ผู้ปฏิบัติงาน.....	119
5.2.4 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารเชื่อมโยงกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น.....	120
5.2.5 การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพ.....	120
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	122
5.3.1 การบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	122
5.4 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	124
รายการอ้างอิง	125
ภาคผนวก (ก) ผู้ให้ข้อมูล.....	129
ภาคผนวก (ข) ประวัติท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	130
ภาคผนวก (ค) โครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	133
ภาคผนวก (ง) ขอบเขตภาระงานที่มีในแต่และหน่วยงานบริหารทรัพยากรกายภาพ	136
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	143

สารบัญตาราง

หน้า

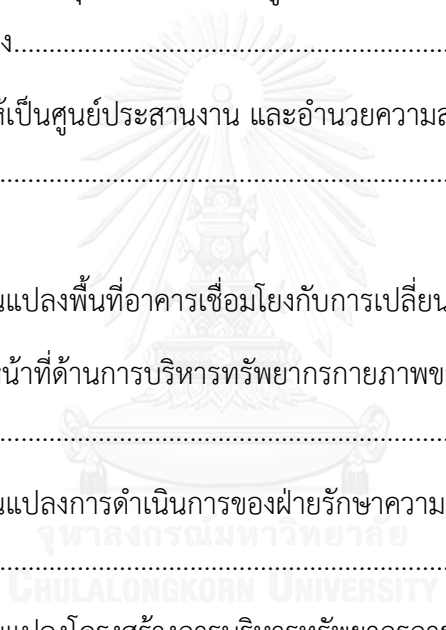
ตารางที่ 3.1 จำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	57
ตารางที่ 3.2 ผู้ใช้บริการอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน	58
ตารางที่ 3.3 จำนวนผู้ปฏิบัติงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน).....	84
ตารางที่ 3.4 จำนวนผู้ปฏิบัติงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	85
ตารางที่ 3.5 กลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ.....	88
ตารางที่ 3.6 ความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ	89
ตารางที่ 3.7 จำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ ตั้งแต่ปี 2549-2557.....	90
ตารางที่ 4.1 ลักษณะอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน	92
ตารางที่ 4.2 การปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ในปี 2549-2557....	93
ตารางที่ 4.3 การปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ในปี 2549 -2557 (ต่อ).....	94
ตารางที่ 4.4 การปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ในปี 2549 -2557 (ต่อ).....	95
ตารางที่ 4.5 ลักษณะพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ในช่วงปี 2549-2557.....	96
ตารางที่ 4.6 แนวคิดในการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน.....	101
ตารางที่ 4.7 หน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	103
ตารางที่ 4.8 ขอบเขตงานด้านปฏิบัติการอาคาร	104
ตารางที่ 4.9 ขอบเขตงานด้านบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาคาร	105

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 2.1 แสดงความสัมพันธ์ หลักการ 3Ps และ การบริหารทรัพยากรกายภาพ.....	6
รูปที่ 2.2 ระบบกายภาพเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมหลักขององค์กร	7
รูปที่ 2.3 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ	8
รูปที่ 2.4 องค์ประกอบของอุตสาหกรรมการบิน	10
รูปที่ 2.5 การจัดโครงสร้างตามหน้าที่ธุรกิจ	17
รูปที่ 2.6 แสดงสายการบังคับบัญชา.....	17
รูปที่ 3.1 แผนผังห้องน้ำปรับปรุงใหม่ อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 1.....	22
รูปที่ 3.2 ห้องปฏิบัติการตรวจลงตรา (Visa on Arrival).....	23
รูปที่ 3.3 การติดตั้งประตูกระจกและสติ๊กเกอร์ฝ้าด้านหน้าเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง	24
รูปที่ 3.4 ผังแสดงพื้นที่ปรับปรุงพื้นผิวทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถยนต์	24
รูปที่ 3.5 เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4.....	25
รูปที่ 3.6 พื้นที่ทำการปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2.....	26
รูปที่ 3.7 ผังแสดงพื้นที่ปรับปรุงห้องน้ำภายในกลุ่มอาคารเทียบเครื่องบิน A, B, C, D, E, F และ G.....	27
รูปที่ 3.8 พื้นที่ปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4.....	28
รูปที่ 3.9 ผังแสดงจุดให้บริการแท็กซี่สาธารณะมาอยู่บริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1	28
รูปที่ 3.10 ผังแสดงพื้นที่ปรับปรุงสำนักงานและส่วนบริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร (Vat Refund)	29
รูปที่ 3.11 พื้นที่พักคอยสำหรับผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 3.....	30
รูปที่ 3.12 พื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4.....	31

รูปที่ 3.13 ประติมากรรมรูปยักษ์ บริเวณท้ายแถวเคาน์เตอร์ตรวจรับบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4	32
รูปที่ 3.14 การปรับปรุงชั้นใต้ดิน B1 ซึ่งเป็นส่วนเชื่อมต่อรถไฟฟ้า (Airport Link).....	33
รูปที่ 3.15 การปรับใช้อาคารเทียบเครื่องบิน A และ B มารองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศช่วงกลางคืน (Swing Gate).....	34
รูปที่ 3.16 การติดตั้งบุชบก อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4.....	35
รูปที่ 3.17 เคาน์เตอร์จุดตรวจศุลกากรเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat Refund) อาคารผู้โดยสารชั้น 4 ประตุ 4	36
รูปที่ 3.18 การปรับปรุงลักษณะห้องน้ำอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4.....	36
รูปที่ 3.19 การปรับปรุงหลังคาคลุมบันไดขึ้น-ลง บริเวณด้านข้างสะพานเทียบเครื่องบิน.....	37
รูปที่ 3.20 พื้นที่พักคอยสำหรับผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง อาคารเทียบเครื่องบิน C E F และ G ชั้น 4	38
รูปที่ 3.21 ผู้โดยสารที่กำลังรอคอยการตรวจค้นที่จุดตรวจค้น หลังเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง	39
รูปที่ 3.22 เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2.....	40
รูปที่ 3.23 การต่อเติมเพื่อเป็นพื้นที่สำหรับจุดตรวจค้นเหนือเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทางอาคารผู้โดยสาร ชั้น 5 ฝั่งทิศตะวันออกและฝั่งทิศตะวันตก.....	40
รูปที่ 3.24 พื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ฝั่งตะวันออกซึ่งอยู่บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน C ชั้น 3 ฝั่งตะวันออก.....	42
รูปที่ 3.25 พื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ฝั่งตะวันตก บริเวณชั้น 2 อาคารเทียบเครื่องบิน E และ F ชั้น 2 ฝั่งตะวันตก	42
รูปที่ 3.26 การปรับปรุงพรมปูพื้นทางลาดบริเวณรอยต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4	43
รูปที่ 3.27 การปรับปรุงห้องน้ำในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน 7 ตำแหน่ง	44
รูปที่ 3.28 การรื้อย้ายเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4.....	45
รูปที่ 3.29 จุดให้บริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร (Vat Refund) อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4	46

รูปที่ 3.30 สำนักงานขายบัตรโดยสารของสายการบิน อาคารผู้โดยสาร ชั้น 6.....	46
รูปที่ 3.31 การติดตั้งตู้ KIOSK จัดคิวรถแท็กซี่ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1.....	47
รูปที่ 3.32 การปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ บริเวณโถงผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประตู 7-8 อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2.....	48
รูปที่ 3.33 การติดตั้งผนังเพื่อป้องกันฝน ทางเชื่อมเข้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 3.....	49
รูปที่ 3.34 การติดตั้งผนังกระจกกันตกรบริเวณทางเดินเข้าประตู หน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 และ ชั้น 4.....	49
รูปที่ 3.35 การต่อเติมสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารและกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง.....	50
รูปที่ 3.36 การปรับปรุงให้เป็นศูนย์ประสานงาน และอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของ ประชาชน.....	51
	
รูปที่ 4.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงของผู้โดยสาร	99
รูปที่ 4.2 หน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณ ภูมิ.....	100
รูปที่ 4.3 แสดงการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการของฝ่ายรักษาความปลอดภัยระหว่างปี 2549- 2550.....	108
รูปที่ 4.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพปี 2549 - 2557	109
รูปที่ 4.5 แสดงปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงขอบเขตงานระหว่างฝ่ายการทำอากาศยาน กับฝ่ายสนามบินและอาคาร.....	110
รูปที่ 4.6 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างนโยบายขององค์กรกับการเพิ่มขอบเขตงานฝ่ายการทำ อากาศยานและฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ในปี 2556.....	112
รูปที่ 4.7 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อาคารกับการเพิ่มขอบเขตงานฝ่ายการทำอากาศยาน ใน.....	113
รูปที่ 4.8 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อาคารกับการเพิ่มขอบเขตงานฝ่ายสนามบินและอาคาร ใน.....	114

รูปที่ 5.1 ความสัมพันธ์ในการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน..... 121

รูปที่ 5.2 แนวทางขอบเขตงานด้านการออกแบบ 122



สารบัญแนผนผ้ง

หน้า

แผนผ้งที่ 2.1 แสดงลักษณะทั่วไปของโครงสร้างองค์กรทำอากาศยาน.....	15
แผนผ้งที่ 3.1 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี 2549.....	59
แผนผ้งที่ 3.2 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี 2550 - 2557.....	60
แผนผ้งที่ 3.3 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายรักษาความปลอดภัย.....	61
แผนผ้งที่ 3.4 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายการทำอากาศยาน ปี 2549-2551	65
แผนผ้งที่ 3.5 โครงสร้างฝ่ายการดำเนินงานการทำอากาศยาน ปี 2552-2555	66
แผนผ้งที่ 3.6 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายการทำอากาศยาน ปี 2556-2557	67
แผนผ้งที่ 3.7 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ปี 2549-2557.....	70
แผนผ้งที่ 3.8 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ปี 2549 - 2555	73
แผนผ้งที่ 3.9 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายไฟฟ้าและกู้ภัย ปี 2556 - 2557	74
แผนผ้งที่ 3.10 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายสนามบินและอาคาร ปี 2549-2551.....	77
แผนผ้งที่ 3.11 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายสนามบินและอาคาร ปี 2552-2555.....	78
แผนผ้งที่ 3.12 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายสนามบินและอาคาร ปี 2556-2557.....	79
แผนผ้งที่ 3.13 โครงสร้างผู้ปฏิบัติงานการบริหารทรัพยากรกายภาพทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ..	87
แผนผ้งที่ 4.1 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	102
แผนผ้งที่ 4.2 แสดงการดำเนินงานการบริหารทรัพยากรกายภาพทำอากาศยานสุวรรณภูมิ....	106
แผนผ้งที่ 5.1 แนวทางโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพทำอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	123

สารบัญแผนภูมิ

หน้า

แผนภูมิที่ 3.1 เปรียบเทียบผู้ปฏิบัติงานท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งและสำนักงานใหญ่.....	85
แผนภูมิที่ 3.2 เปรียบเทียบระหว่างผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพกับผู้ปฏิบัติงานด้านสนับสนุน.....	86
แผนภูมิที่ 4.1 เปรียบเทียบปริมาณพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงปี 2549-2557.....	97
แผนภูมิที่ 4.2 เปรียบเทียบพร้อมปัจจัยในการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร	98
แผนภูมิที่ 4.3 เปรียบเทียบจำนวนผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ	107

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีเป้าหมายให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติและเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศของเอเชีย โดยมีผู้ใช้บริการมากกว่า 45 ล้านคนต่อปี ท่าอากาศยาน จึงต้องมีความปลอดภัย ด้วยระบบการบินและเทคโนโลยีรักษาความปลอดภัยที่รัดกุม มีสมรรถนะ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล มีความสะดวกสบายด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย รวดเร็ว ด้วยการให้บริการที่มีประสิทธิภาพในทุกกระบวนการเดินทางเข้าและออกประเทศ ความพึงพอใจในการบริการ เพื่อสร้างรายได้ต่อธุรกิจสนามบิน¹

โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลักษณะเฉพาะที่มีความพิเศษ ทั้งเรื่อง ลักษณะทางกายภาพ มีพื้นที่และเป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษ รองรับการใช้งานผู้โดยสารและสายการบินจำนวนมาก ตลอดระยะเวลาที่ท่าอากาศยานเปิดดำเนินการ มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง พัฒนาท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่อง ให้สอดคล้องกับความต้องการและจำนวนผู้มาใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยอาคารหลักคือ อาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน โดยอาคารผู้โดยสารมีหน้าที่เป็นที่พักคอยผู้โดยสารและผู้เดินทางมาส่ง อาคารเทียบเครื่องบินมีหน้าที่เป็นที่พักคอยผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องบิน ทั้งสองอาคารได้เชื่อมโยงอาคารเข้าไว้ด้วยกันเพื่อให้ขั้นตอนการดำเนินการด้านธุรกิจสนามบินเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้นมีความจำเป็นที่ต้องทำการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพ ที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยาน เพื่อให้ท่าอากาศยานพร้อมใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง สามารถใช้งานได้ตามเป้าหมาย จึงเกิดคำถามในการวิจัยขึ้นว่า

- การบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานแห่งชาติ มีวิธีการดำเนินการอย่างไร
- การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของท่าอากาศยานแห่งชาติ มีวิธีการดำเนินการอย่างไร
- ลักษณะการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพ เป็นไปตามปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้องอย่างไร

¹ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Suvarnabhumi Airport. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด, (ม.ป.ป.).

การศึกษานี้ จะนำมาซึ่งความรู้และความเข้าใจในเรื่องการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานและความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพกับการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพ เพื่อรวบรวมองค์ความรู้ด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยาน เพื่อเป็นประโยชน์ต่อองค์กรที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการท่าอากาศยานอื่นๆต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. เพื่อศึกษาการปฏิบัติการในการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.3 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยนี้ เลือกศึกษาเฉพาะอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อาคารผู้โดยสาร มีพื้นที่ 182,000 ตร.ม. อาคารเทียบเครื่องบิน A-G มีพื้นที่ 381,000 ตร.ม.

- โครงสร้างองค์กร
- หน่วยงานดูแลอาคารสถานที่
- ศึกษาเฉพาะโครงการปรับปรุงกายภาพด้านสถาปัตยกรรมโดยขอบเขตการศึกษาอยู่ในช่วงเวลาตั้งแต่ปี 2549-2557

1.4 วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้ใช้แนวทางการศึกษาแบบกรณีศึกษา (Case Study Approach) โดยมีเกณฑ์ในการเลือกกรณีศึกษาคือ ท่าอากาศยานขนาดใหญ่ โดยเลือกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพียงท่าอากาศยานเดียว เนื่องจากเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ ที่มีหน่วยงานในการบริหารทรัพยากรกายภาพ มีระบบในการบริหารทรัพยากรกายภาพ มีฐานข้อมูลที่ชัดเจน สามารถเข้าถึงข้อมูลได้

ระเบียบวิธีวิจัยโดยการกำหนดกรอบช่วงเวลาของการศึกษา ระหว่างปี พ.ศ. 2549-2557 รวบรวมข้อมูลรายละเอียดของระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานจากการสืบค้นเอกสารและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้ และอภิปรายผลการศึกษาดังกล่าว

1. การศึกษาและสำรวจข้อมูล

1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

- สำรวจลักษณะทางกายภาพ และสืบค้นการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่เปิดใช้อาคารจนถึงปัจจุบัน การใช้พื้นที่ในแต่ละปี

- สอบถามผู้ที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานเจ้าของอาคารและผู้ดูแลอาคาร

1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

- ข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนวิสาหกิจ รายงานประจำปี โครงสร้างองค์กร รายงานการประชุม แผนปฏิบัติงาน

- บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทฤษฎีการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ทฤษฎีแนวคิดด้านการบริหารจัดการทรัพยากรกายภาพ

2. รวบรวมและจำแนกข้อมูลจากการศึกษาและสำรวจข้อมูล

3. วิเคราะห์ข้อมูล

3.1 วิเคราะห์การบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.2 วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.3 วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาปัจจัยแวดล้อมที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการบริหาร

ทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4. สรุปผลการศึกษาและเสนอแนะแนวทางการบริหารทรัพยากรกายภาพสำหรับท่าอากาศยานขนาดใหญ่

1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในงานวิจัย

1. **ท่าอากาศยาน** หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำ สำหรับการขึ้น – ลงของเครื่องบิน รวมถึงอาคาร สิ่งก่อสร้างและอุปกรณ์ซึ่งอยู่ภายในท่าอากาศยานนั้นๆ²

2. **อาคารผู้โดยสาร** หมายถึง อาคารเดี่ยวขนาดใหญ่ ให้บริการผู้โดยสารทั้งในประเทศและระหว่างประเทศภายในอาคารเดียวกัน

² บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. การจัดการท่าอากาศยาน. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ ธรรมสาร จำกัด, 2551.

3. **อาคารเทียบเครื่องบิน** หมายถึง อาคารขนาดใหญ่ 7 อาคาร คือ A, B, C, D, E, F และ G อาคารเทียบเครื่องบิน A และ B ให้บริการสำหรับผู้โดยสารภายในประเทศ (ระหว่างเวลา 21.00 - 04.00 น. ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ) อาคารเทียบเครื่องบิน C, D, E, F, และ G ให้บริการสำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ

4. **บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)** เดิมใช้ชื่อว่า การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือ ทอท. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมเป็นองค์กรบริหารงานท่าอากาศยานระดับแห่งชาติของไทย โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 เพื่อดำเนินการท่าอากาศยานต่างๆ ต่อมา ทอท. ได้แปลงสภาพเป็นบริษัทภายใต้นโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย โดยได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลชื่อ “บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)” ส่วนชื่อภาษาอังกฤษคือ Airports of Thailand Public Company Limited และใช้ชื่อย่อว่า AOT ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2545 เป็นต้นมา³

5. **ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.)** ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทยที่มีการออกแบบที่ทันสมัยพร้อมด้วยระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของกิจการขนส่งทางอากาศ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารดังนี้ อาคารผู้โดยสารอาคารเทียบเครื่องบิน A-G สามารถรองรับผู้โดยสารได้รวม 45 ล้านคน เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี ทางวิ่ง 2 เส้น รองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง มีหลุมจอดเครื่องบิน 124 หลุมจอด⁴

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เป็นบทเรียนในการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
2. เป็นประโยชน์ต่อท่าอากาศยานอื่นๆ หรือผู้ที่มีอำนาจในการบริหารทรัพยากรกายภาพสามารถใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานขนาดใหญ่ในอนาคต
3. เป็นประโยชน์ในเชิงวิชาการ ในการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสามารถใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้น เพื่อทำการศึกษาต่อไป

³ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). เอกสารประกอบการบรรยาย วิชา ระบบและหน้าที่ท่าอากาศยาน หลักสูตร การปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations), 2558. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

⁴ ———. รายงานประจำปี 2550, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

ในบทที่ 2 นี้ เป็นการศึกษแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรกายภาพ และการจัดการทำอากาศยาน การเปลี่ยนแปลงการบริหารจัดการ เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนด กรอบแนวคิดในการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 4 หัวข้อ คือ การบริหาร ทรัพยากรกายภาพ การจัดการทำอากาศยาน การจัดโครงสร้างองค์กร การบริหารการเปลี่ยนแปลง

2.1 การบริหารทรัพยากรกายภาพ (Facility Management)

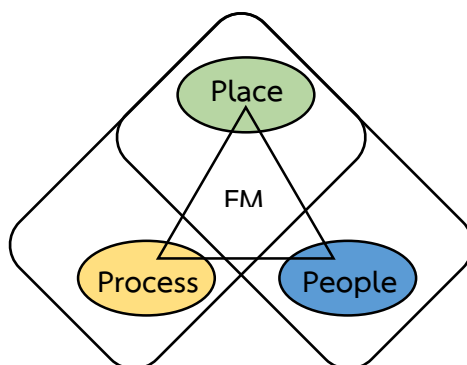
2.1.1 แนวคิดการบริหารทรัพยากรกายภาพ

การบริหารจัดการทรัพยากรกายภาพ (Facility Management) คือ องค์ความรู้ที่ ช่วยให้มีวิสัยทัศน์ในการวางแผนบริหารจัดการและควบคุม ตั้งแต่สาธารณูปโภคพื้นฐาน สิ่งที่ต้อง ได้ ภายภาพของอาคาร พื้นที่ต่างๆ ระบบประกอบอาคาร จนไปถึง การดำเนินการ และการ บำรุงรักษาของพื้นที่นั้นๆ ในโลกปัจจุบันการแข่งขันทางธุรกิจ มีการแข่งขันที่สูงมาก แต่องค์กรการใช้ กลยุทธ์ต่างๆในการดำเนินการธุรกิจและบริการให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดมูลค่า ผลตอบแทนกำไร คืนกลับมาให้ได้มากที่สุด โดยใช้ต้นทุนน้อยที่สุด ฉะนั้นแล้ว การบริหารจัดการทรัพยากรกายภาพ จึง เข้ามามีบทบาทสำคัญในการดำเนินการธุรกิจมากขึ้น

แนวคิดในการบริหารทรัพยากรกายภาพ มีแนวคิดพื้นฐานคือ หลักการ 3Ps ได้แก่ การบริหารจัดการให้ อาคารสถานที่หรือทรัพยากรกายภาพ (Place) ให้ทำหน้าที่ตอบสนองและ สนับสนุนในกิจกรรมองค์กร (Process) และ การให้บริการต่อผู้คนในอาคาร (People)⁵ โดย ความสัมพันธ์ของ 3 องค์ประกอบนี้ คือ อาคารสถานที่และการปฏิบัติการอาคารไม่ได้แปรผันตามผู้ใช้ อาคารเพียงอย่างเดียว ยังแปรผันตามวัตถุประสงค์และจุดมุ่งหมายทางธุรกิจขององค์กรด้วย โดยมี ส่วนในการกำหนดความต้องการของงานที่เกิดขึ้น ส่งผลรูปแบบและแนวคิดการบริหารทรัพยากร กายภาพด้วย ดังนั้นหากองค์ประกอบทั้ง 3 นี้มีการเปลี่ยนแปลง รูปแบบของการบริหารทรัพยากร กายภาพจะเกิดการเปลี่ยนแปลงตาม

⁵ เสริชย์ โชติพานิช. การบริหารทรัพยากรกายภาพ: หลักการและทฤษฎี. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.

รูปที่ 2.1 แสดงความสัมพันธ์ หลักการ 3Ps และ การบริหารทรัพยากรกายภาพ



(ที่มา: เสริชย์ โชติพานิช, 2553)

หลักสำคัญของการบริหารทรัพยากรกายภาพ คือ การกำกับและดูแลอาคารสถานที่ให้สอดคล้องและเป็นไปตามเป้าหมายขององค์กรนั้น โดยมีวัตถุประสงค์ระยะสั้น เพื่อลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มมูลค่าในการใช้อาคารสถานที่และมีวัตถุประสงค์ระยะยาวเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ สมรรถภาพ และคุณภาพของอาคารสถานที่ สามารถตอบสนองการดำเนินงานขององค์กรตามจุดมุ่งหมายหรือกลยุทธ์ขององค์กร⁶

โดยผู้ที่จะทำหน้าที่บริหารจัดการทรัพยากรกายภาพ ต้องมีความสรรพความรู้ มีวิสัยทัศน์ในการสร้างกลยุทธ์ การบริหาร วางแผนต่างๆ เพื่อให้ตัวอาคารมีความพร้อมในการใช้งานให้มากที่สุด มีความสะดวกสบาย รวดเร็ว เป็นผู้สนับสนุนให้อาคารที่องค์กรอาศัยอยู่ได้ดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งตอบสนองการใช้งานของผู้ใช้อาคาร พนักงาน

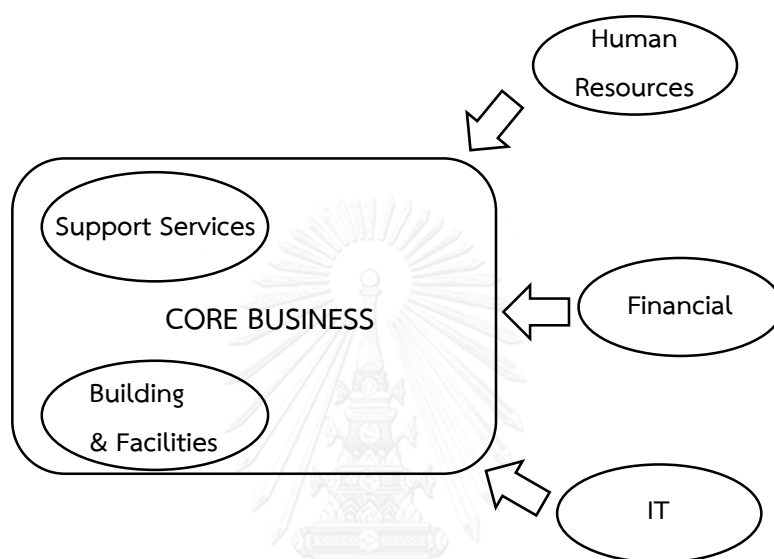
2.1.2 บทบาทของระบบกายภาพที่มีผลต่อองค์กร

ระบบกายภาพ คือ อาคารสถานที่หรือทรัพยากรกายภาพร่วมกับการปฏิบัติงานหรือการให้บริการอาคาร โดยระบบกายภาพมีความแปรผันตามนโยบาย ประเภทหรือธุรกิจขององค์กร ดังนั้นองค์กรต้องมีการกำหนดระดับความสำคัญของระบบกายภาพเพื่อใช้ประโยชน์จากระบบกายภาพให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุด โดยระดับความสำคัญนี้ ส่งผลต่อการออกแบบการบริหารทรัพยากรกายภาพขององค์กรด้วย ในกรณีที่ระบบกายภาพเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมหลัก (Core Resource) โดยพบได้ในองค์กรที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากอาคารสถานที่ อสังหาริมทรัพย์

⁶ บัณฑิต จุลาสัย, เสริชย์ โชติพานิช. การบริหารทรัพยากรกายภาพ (Facility Management). พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

โรงแรม ท่าอากาศยาน โดยระบบกายภาพเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินธุรกิจขององค์กร ดังนั้นการบริหารทรัพยากรกายภาพเป็นส่วนงานที่สำคัญในการสร้างรายได้ มีความสามารถในการแข่งขันและความอยู่รอดของธุรกิจองค์กร

รูปที่ 2.2 ระบบกายภาพเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมหลักขององค์กร



(ที่มา: เสริชญ์ โชติพานิช, 2553)

2.1.3 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ

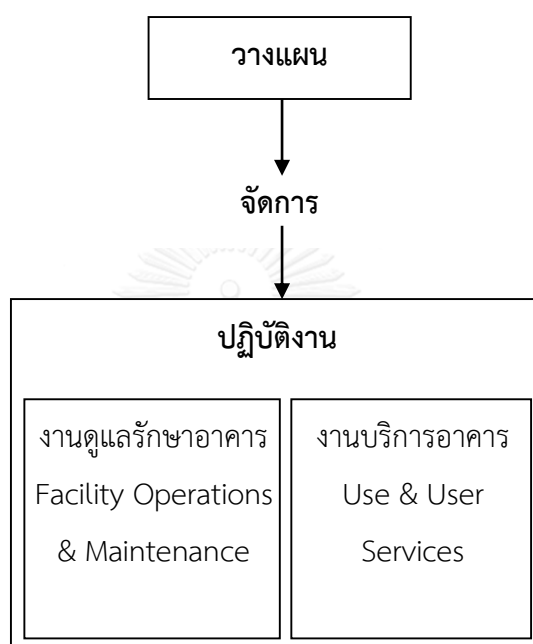
ในการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพประกอบด้วย 3 ส่วนงานสำคัญ คือ

ส่วนงานวางแผน เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร กำหนดนโยบายให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ กลยุทธ์และนโยบายขององค์กร วางแผนงาน มีหน้าที่ตัดสินใจแก้ปัญหาและนำเสนอแนวคิดใหม่ในการบริหาร ให้ข้อเสนอแนะและคำปรึกษาแก่ส่วนงานจัดการและส่วนปฏิบัติงาน

ส่วนงานจัดการ เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ โดยนำนโยบายและแผนงานไปปฏิบัติ วางแผนการปฏิบัติงาน จัดระบบงาน กำหนดขั้นตอนรายละเอียดของการปฏิบัติงาน มอบหมาย สั่งการ ติดตาม ควบคุมตรวจสอบ ประเมินผล ตัดสินใจแก้ปัญหา พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากร และปรับปรุงระบบงานในด้านการวางแผนและดำเนินงานด้านกายภาพเป็นไปอย่างสะดวกและราบรื่นตามแผน

ส่วนปฏิบัติงาน เป็นส่วนที่ปฏิบัติงานในลักษณะงานประจำที่อาศัยมาตรฐานและขั้นตอนตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ ต้องใช้ทักษะ ความรู้ความชำนาญมาประยุกต์ใช้กับการทำงานภายในขอบเขตที่กำหนด สามารถตัดสินใจภายในกรอบหรือแนวทางที่แผนงานกำหนดไว้

รูปที่ 2.3 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ



(ที่มา: เสริชย์ โชติพานิช, 2553)

2.2 การจัดการท่าอากาศยาน (Airport Management)

2.2.1 ความหมายของท่าอากาศยาน

จากความหมายของท่าอากาศยานตามพระราชบัญญัติเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของเครื่องบิน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์อยู่ภายในท่าอากาศยานนั้น นอกจากนี้ยังมีหลายหน่วยงานให้นิยามความหมายของท่าอากาศยานดังนี้

องค์การการบินสหรัฐอเมริกา (FAA) ให้นิยามท่าอากาศยานว่า พื้นดินหรือพื้นน้ำที่ใช้สำหรับการขึ้น-ลง ของเครื่องบินรวมทั้งอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

องค์การการบินระหว่างประเทศ (ICAO) ให้นิยามของท่าอากาศยานว่า พื้นดินหรือพื้นน้ำรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างต่างๆ หรืออุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ขึ้น – ลงของอากาศยาน รวมไปถึงพื้นที่สำหรับการเคลื่อนไหวของอากาศยานบนพื้นดิน

ในส่วนของประเทศไทยได้นิยามท่าอากาศยาน (Airport) คือ สถานที่สำหรับเครื่องบินนำเครื่องขึ้นและลงจอด ส่วนประกอบของท่าอากาศยานอย่างน้อยต้องมีทางวิ่ง (Runway) และมีทางขับ (Taxiway) สำหรับเครื่องบินตามความจำเป็นและโดยทั่วไปจะประกอบด้วยตัวอาคารหรือที่เรียกว่า อาคารผู้โดยสาร นอกจากนี้ท่าอากาศยานพาณิชย์ประกอบด้วยหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้กับผู้โดยสาร ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านขายของ ตัวแทนบริษัทต่างๆ สำหรับท่าอากาศยานขนาดใหญ่⁷

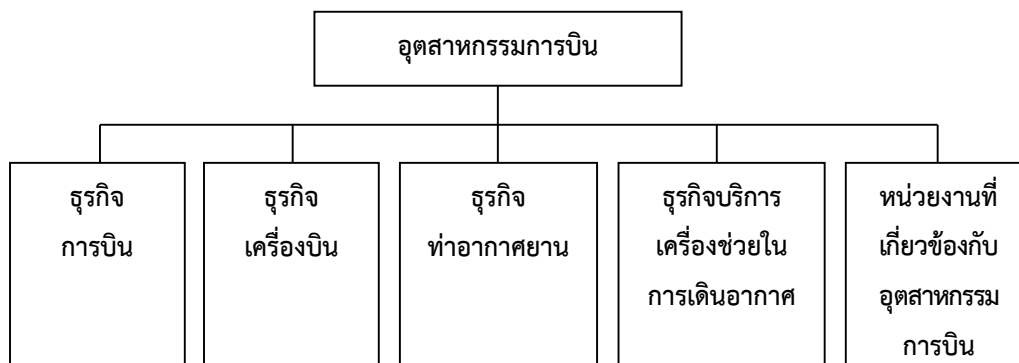
ในการคมนาคมขนส่งทางอากาศนั้น มีองค์ประกอบที่หลากหลาย มีความซับซ้อนเชื่อมโยงกับธุรกิจหลายกลุ่ม สามารถเรียกได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมการบิน โดยท่าอากาศยานเป็นองค์ประกอบหนึ่งของอุตสาหกรรมการบินนี้ด้วย ซึ่งอุตสาหกรรมการบิน หมายถึง กลุ่มธุรกิจที่ผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศหรือด้วยเครื่องบิน ประกอบด้วยธุรกิจที่สำคัญ 5 กลุ่มธุรกิจ คือ ธุรกิจการบิน (Airline Business) ธุรกิจเครื่องบิน (Aircraft Business) ธุรกิจท่าอากาศยาน (Airport Business) ธุรกิจบริการเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (Air Navigation Aid Business) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน (Organizations Related to Aviation Industry) โดยธุรกิจท่าอากาศยาน เป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการท่าอากาศยาน อำนวยความสะดวกแก่เครื่องบิน ผู้โดยสารและสินค้าที่มาใช้บริการในท่าอากาศยาน⁸

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁷ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). เอกสารประกอบการบรรยาย วิชา ลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยาน หลักสูตร การปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations), 2558. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

⁸ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, การจัดการท่าอากาศยาน.

รูปที่ 2.4 องค์ประกอบของอุตสาหกรรมการบิน



(ที่มา: บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2551)

2.2.2 วัตถุประสงค์ของท่าอากาศยาน

วัตถุประสงค์ของท่าอากาศยาน มี 4 ด้านคือ

- 1) ด้านความปลอดภัย เป็นสิ่งสำคัญมากต่อผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน เนื่องจากผู้ใช้บริการท่าอากาศยานต้องการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ดังนั้นท่าอากาศยานจึงต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ
- 2) ด้านความสะดวกสบาย เป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานต้องการมาก ดังนั้นท่าอากาศยานจึงต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ
- 3) ด้านความรวดเร็ว เป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานต้องการมาก ดังนั้นท่าอากาศยานจึงต้องบริการผู้ใช้บริการด้วยความรวดเร็วและใช้เวลาน้อยที่สุด
- 4) ด้านการประหยัด เป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานต้องการมาก ซึ่งการประหยัดที่ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานต้องการนั้นมี 2 ลักษณะคือ การประหยัดด้านต้นทุนในการไปใช้บริการท่าอากาศยาน และการประหยัดด้านจ่ายค่าบริการแก่ท่าอากาศยาน ดังนั้นท่าอากาศยานจึงต้องพยายามดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้มีต้นทุนต่ำที่สุด อันจะได้เรียกเก็บค่าบริการจากผู้ใช้บริการต่ำที่สุดด้วย⁹

⁹ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ *Suvarnabhumi Airport*.

2.2.3 บทบาทและหน้าที่ของท่าอากาศยาน

บทบาทของท่าอากาศยานขนาดใหญ่หรือท่าอากาศยานแห่งชาตินั้น มีบทบาทต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม เนื่องจากท่าอากาศยานเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ในปัจจุบันท่าอากาศยานเป็นปัจจัยหลักของการกำหนดเศรษฐกิจของประเทศ ความรวดเร็วการปฏิบัติการท่าอากาศยานเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า ทำให้การนำสินค้าเข้ามาและส่งออกเป็นไปอย่างสะดวก รวมทั้งการเดินทางของนักท่องเที่ยว ที่เดินทางเข้าประเทศไทยในแนวโน้มที่มากขึ้น นอกจากนั้นยังส่งผลถึงพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานเกิดการขยายตัวของเมืองเพื่อรองรับธุรกิจที่ต่อเนื่องกับท่าอากาศยานอีกด้วย

ในส่วนของหน้าที่ของท่าอากาศยาน ที่สำคัญมีอยู่ 3 ลักษณะคือ

1) ท่าอากาศยานทำหน้าที่จุดเปลี่ยนการเดินทาง (Change of Mode) นอกจากการเดินทางเชื่อมต่อกันจุดต่อจุดระหว่างโดยสารทางเครื่องบิน ยังเป็นการเดินทางต่อเนื่องกันระหว่างทางอากาศและภาคพื้นด้วย ท่าอากาศยานจึงต้องบริหารจัดการ ให้มีพื้นที่ไหลเวียนของผู้โดยสาร (Passenger Circulation Areas) โดยมีการเตรียมพื้นที่ในการรองรับพร้อมยานพาหนะในการขนส่งผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกสบายและรวดเร็ว

2) ท่าอากาศยานทำหน้าที่เป็นสถานที่ดำเนินการด้านกรรมวิธี (Procession) คือกรรมวิธีที่ดำเนินการในท่าอากาศยานต่อผู้โดยสาร โดยมีกรรมวิธีด้านออกบัตรโดยสาร กรรมวิธีตรวจบัตรโดยสาร กรรมวิธีด้านการรักษาความปลอดภัย กรรมวิธีของทางราชการ ได้แก่ การตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ด้านกักกันโรค เป็นต้น

3) ท่าอากาศยานทำหน้าที่เป็นจุดรวมและกระจาย (Change of Movement) คือท่าอากาศยานเป็นศูนย์รวมของการเดินทาง โดยพื้นที่ในส่วนผู้โดยสารขาออกจะมีลักษณะเป็นจุดรวมผู้โดยสาร ก่อนที่ผู้โดยสารจะเดินทางไปยังเครื่องบินของสายการบินต่างๆ ในส่วนของผู้โดยสารขาเข้าท่าอากาศยานทำหน้าที่เหมือนจุดกระจายผู้โดยสาร ให้เดินทางออกจากท่าอากาศยานด้วยยานพาหนะต่างๆ ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว รถสาธารณะ หรือทางรถไฟ โดยท่าอากาศยานต้องเตรียมพื้นที่พักคอยสำหรับผู้โดยสาร (Passenger Holding Areas) ในการรองรับผู้โดยสารด้วย¹⁰

¹⁰ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, การจัดการท่าอากาศยาน.

2.2.4 องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

โดยทั่วไปแบ่งเป็น 2 พื้นที่หลักคือ พื้นที่ในเขตการบิน (Airside) และพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) โดยพื้นที่ในเขตการบินคือ การปฏิบัติงานในพื้นที่สำหรับการทำงานของเครื่องบิน โดยท่าอากาศยานต้องจัดเตรียมเครื่องมืออำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับการบินขึ้น ร่อนลง และขับเคลื่อนของเครื่องบิน รวมถึงพื้นที่บริเวณใกล้เคียง อาคารหรือส่วนของอาคารที่ออกไปสู่พื้นที่เขตการบิน โดยมีการควบคุมการเข้าออก มีระดับรักษาความปลอดภัยสูง ได้แก่ ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน ทางเข้าและออกเครื่องบิน สถานีดับเพลิงและกู้ภัย ในส่วนพื้นที่นอกเขตการบินคือ พื้นที่และอาคารภายในท่าอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในเขตการบิน เป็นบริเวณที่พื้นที่ทั่วไป ผู้ที่ไม่ได้โดยสารไปกับเครื่องบินสามารถเข้าออกได้โดยที่ไม่มีการควบคุม ประกอบด้วยอาคารที่สำคัญ ได้แก่ อาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน อาคารคลังสินค้า หอบังคับการบิน ระบบการจราจรภายในอาคาร ที่จอดรถ ถนนภายในท่าอากาศยาน และทางเข้าออกระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมือง¹¹

2.2.5 การให้บริการในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

ในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน เป็นอาคารหลักที่มีความสำคัญในการดำเนินธุรกิจท่าอากาศยาน โดยแบ่งการให้บริการออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

- 1) การให้บริการผู้โดยสาร โดยแบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ การให้บริการเชิงพาณิชย์ คือ การจัดหาร้านค้า ร้านอาหารต่างๆ ให้ผู้โดยสารได้มีอิสระในการเลือกซื้อ ส่วนการให้บริการที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ เช่น ที่นั่งพักคอยของผู้โดยสาร เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร
- 2) การให้บริการผู้โดยสารเรื่องสายการบิน คือ การให้บริการโดยเป็นการประสานงานระหว่างผู้โดยสารกับสายการบิน เป็นการอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร ได้แก่ การให้ข้อมูลการจองตั๋วโดยสาร การประชาสัมพันธ์ข้อมูลของสายการบินต่อผู้โดยสาร การรับ-ส่งกระเป๋าสัมภาระ จุดร้องเรียนเรื่องกระเป๋าสัมภาระ
- 3) การประสานงานกับสายการบิน คือ การอำนวยความสะดวก ติดต่อประสานงานให้แก่บริษัทสายการบิน ได้แก่ การจัดทำตารางเที่ยวบิน ออกแบบพื้นที่เขตการบิน จัดพื้นที่ให้บริษัทสายการบินจัดตั้งสำนักงานภายในอาคาร การโหลดกระเป๋า

¹¹ Ibid.

4) การประสานงานกับหน่วยงานราชการ ท่าอากาศยานจะต้องจัดเตรียมพื้นที่รองรับการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานราชการ ได้แก่ การตั้งจุดศุลกากร จุดตรวจคนเข้าเมือง จุดตรวจสุขภาพ ด้านควบคุมโรคติดต่อ ด้านตรวจสัตว์ป่า ด้านตรวจพืช การตรวจเช็คสัมภาระ คลังสินค้า เป็นต้น

5) การดำเนินงานในส่วนที่ไม่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสาร คือ การดำเนินการขององค์กรที่ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ได้แก่ การบริหารจัดการ การซื้อขาย การเงิน วิศวกรรม กฎหมาย ฝ่ายบุคคล การจัดสภาพแวดล้อม การซ่อมบำรุงและการบริการยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับการบิน¹²

2.2.6 แนวคิดการบริหารจัดการทรัพยากรท่าอากาศยาน (Airport Facilities Management)

โดยทั่วไปการบริหารจัดการทรัพยากรท่าอากาศยานสามารถแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การให้บริการด้านการบิน (Aeronautical Services) และการให้บริการที่ไม่เกี่ยวกับด้านการบิน (Non-aeronautical Services) สำหรับประเภทแรกคือ การให้บริการด้านการบินนั้นมีความหลากหลาย นับตั้งแต่ในส่วนของบริหารจัดการทางขึ้นลงเครื่องบิน (Runways) จนกระทั่งในส่วนของจัดการจราจรอากาศ (Air Traffic Management) และการให้บริการภาคพื้นดิน ประเภทที่สองคือ การให้บริการที่ไม่เกี่ยวกับด้านการบิน โดยเป็นการบริหารจัดการทรัพยากรท่าอากาศยานในส่วนนี้จะต้องดำเนินการโดยใช้ทักษะและความรู้ความสามารถในระดับสูง ในด้านการบริหารจัดการทางเทคนิค การบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการในเชิงพาณิชย์ และการบริหารจัดการพื้นที่ท่าอากาศยาน โดยประสิทธิภาพของการบริหารจัดการทรัพยากรท่าอากาศยานสามารถวัดได้จากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน การรักษาปลอดภัย ผลประกอบการ และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน¹³

¹² บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), "เอกสารประกอบการบรรยาย วิชา ระบบและหน้าที่ท่าอากาศยาน หลักสูตร การปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations)."

¹³ Pitt, M., and others. Airport Facilities Management Alliances: Problems of Competition and Complexity. *Journal of Retail & Leisure Property* 9 (May 2011).

2.2.7 โครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยาน

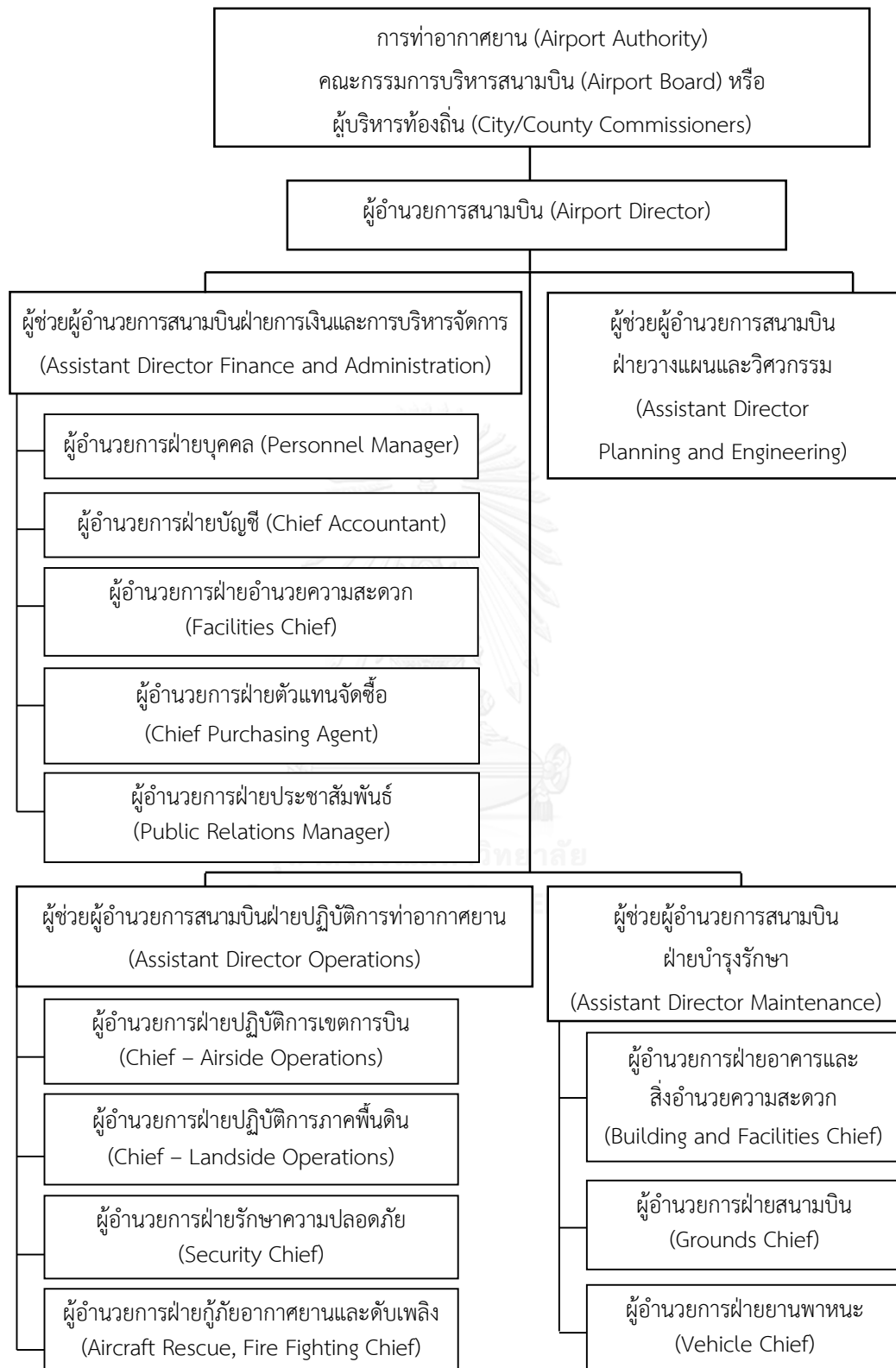
โครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยานได้แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของผู้มีอำนาจบริหารจัดการในท่าอากาศยานในลักษณะที่เป็นทางการระหว่างผู้บังคับบัญชาและผู้ใต้บังคับบัญชาในระดับต่างๆ ตลอดจนช่องทางการติดต่อสื่อสารที่เป็นทางการภายในองค์กร นอกจากนี้ โครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยาน ยังแสดงให้เห็นถึงกรอบของการดำเนินงานและการบริหารจัดการต่างๆ ในองค์กร แผนผังโครงสร้างดังกล่าวยังช่วยให้พนักงานรับทราบถึงตำแหน่งหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของตนอย่างชัดเจนซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานต่างๆ อีกด้วย ทั้งวิธีการที่หัวหน้าและผู้ปฏิบัติงานจะสามารถทำงานได้อย่างเหมาะสมกับโครงสร้างองค์กรในภาพรวม

รูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่ปรากฏตามแผนผังโครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยานจะเป็นแบบคงที่ กล่าวคือ จะแสดงให้เห็นว่าสนามบินได้มีการจัดการอย่างไร ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญของแผนผัง เนื่องจากโดยลักษณะของการปฏิบัติงานสนามบินนั้นอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เป็นพลวัต ดังนั้น โครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยานต้องมีการปรับตัวอย่างต่อเนื่องตามเงื่อนไขและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง ตำแหน่งต่างๆ ที่เคยมีอยู่เดิมอาจไม่จำเป็นอีกต่อไป ในขณะที่เดียวกัน อาจต้องมีตำแหน่งใหม่ๆ เกิดขึ้นเพื่อให้การบริหารจัดการท่าอากาศยานสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ แผนผังจึงต้องได้รับการทบทวนอยู่เสมอและจะต้องได้รับการปรับปรุงเป็นระยะ เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

บทบาทหน้าที่ นโยบาย และหลักทฤษฎีของการบริหารจัดการท่าอากาศยานนั้นมีอยู่อย่างกว้างขวาง นอกจากนี้ยังมีนโยบายต่างๆ เกิดขึ้นมากมายจากท่าอากาศยานหนึ่งสู่ท่าอากาศยานอีกแห่ง บทหลักการพื้นฐานว่าท่าอากาศยานแต่ละแห่งมีการดำเนินงานในลักษณะเฉพาะของตนเอง จึงอาจเป็นการยากที่จะกล่าวว่าแผนผังโครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยานแต่ละแห่งจะมีลักษณะเดียวกัน ดังนั้นยิ่งสนามบินมีขนาดที่ใหญ่มากเท่าไร ส่งผลให้ทีมงานที่มีลักษณะเฉพาะและการแบ่งแผนงานเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น โดยแผนผังที่แสดงถึงการบริหารจัดการของท่าอากาศยานนั้น จะเรียงลำดับโครงสร้างจากลักษณะทั่วไปไปสู่โครงสร้างที่ซับซ้อน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาด ความเป็นเจ้าของ และการบริหารจัดการโครงสร้างของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง¹⁴

¹⁴ Wells, A., and Young, S. *Airport Planning & Management*. 5th ed. New York: McGraw - Hill, 2003.

แผนผังที่ 2.1 แสดงลักษณะทั่วไปของโครงสร้างองค์กรท่าอากาศยาน



(ที่มา: Wells, A., and Young, S., 2003)

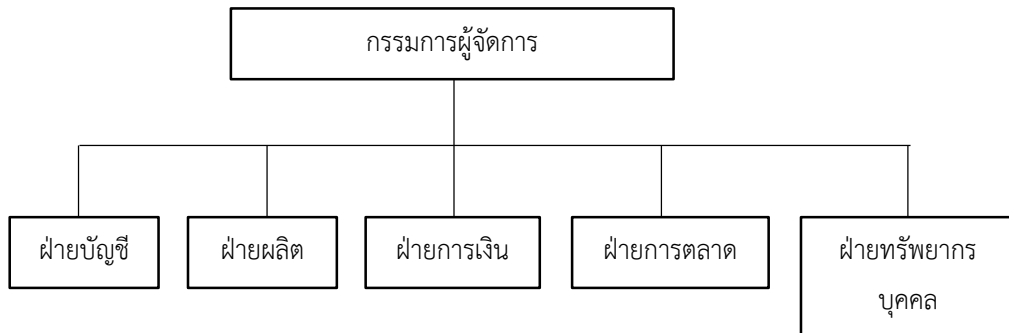
2.3 การจัดโครงสร้างองค์กร (Organization)

การจัดโครงสร้างองค์กร คือ การออกแบบงาน การจัดแผนงาน การจัดแบ่งอำนาจหน้าที่และการประสานงานระหว่างบุคคลและหน่วยงานต่างๆ ในองค์กร เพื่อให้้องค์กรสามารถดำเนินงานได้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ได้แก่ การออกแบบงาน การออกแบบโครงสร้างองค์กร การจัดแบ่งหน้าที่ และการประสานงาน

การออกแบบงาน เป็นการกำหนดภาระและหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงานในองค์กรของแต่ละตำแหน่งงาน มีการออกแบบ 4 แบบ ให้มีการกำหนดการทำงานเฉพาะด้าน การหมุนเวียนงาน การขยายขอบเขตงาน การเพิ่มคุณค่างาน การกำหนดเวลางาน โดยการกำหนดเนื้องานตามความชำนาญเฉพาะด้าน (Job Specialization) เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีความรับผิดชอบตามหน้าที่ในงานอย่างจำกัด เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความชำนาญเฉพาะด้าน ทำให้เกิดความเชี่ยวชาญในการทำงาน ทำงานได้เร็วขึ้น เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน การหมุนเวียนงาน (Job Rotation) เป็นการออกแบบงานอีกด้านจากการทำงานตามความชำนาญเฉพาะด้าน การหมุนเวียนงาน คือ การให้ผู้ปฏิบัติงานสลับสับเปลี่ยนตำแหน่งหน้าที่ระหว่างผู้ปฏิบัติงานไปทำหน้าที่ตำแหน่งอื่นที่มีความรับผิดชอบต่างไปจากเดิม เป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติงานได้ใช้ความสามารถ หรือมีความชำนาญในด้านอื่นๆ เพื่อให้้องค์กรทราบถึงศักยภาพที่แท้จริงของผู้ปฏิบัติงาน การขยายขอบเขตงาน (Job Enlargement) คือ การเพิ่มปริมาณงานและความหลากหลายของเนื้องานในตำแหน่งหน้าที่นั้น โดยที่ผู้ปฏิบัติงานยังคงใช้ความรู้เดิมในการทำงาน การเพิ่มคุณค่างาน (Job Enrichment) คือ การยกระดับของขอบเขตภาระงาน เป็นการเพิ่มหน้าที่และความสำคัญของงาน จากผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่งเดิมได้ใช้ทักษะหรือความรู้ในด้านใดด้านหนึ่ง ให้ผู้ปฏิบัติงานเพิ่มเติมทักษะในด้านอื่นๆ มาใช้ในการทำงาน

การออกแบบโครงสร้างองค์กร คือ การจัดกลุ่มของภาระงานเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ขององค์กร ในการศึกษาครั้งนี้ โครงสร้างที่จะกล่าวถึง ได้แก่ โครงสร้างตามหน้าที่ธุรกิจ (Business Functional Structure) คือ การจัดหน้าที่ความรับผิดชอบตามหน้าที่ทางธุรกิจ เช่น การตลาด การผลิต การบัญชี การเงิน การบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นต้น การจัดโครงสร้างตามธุรกิจ มีทั้งข้อดีและข้อจำกัด โดยข้อดีคือ ผู้ปฏิบัติงานเกิดความชำนาญในงานที่ได้รับมอบหมาย มีความสะดวกในการประสานงานภายในหน่วยงาน ลดความซ้ำซ้อนในการทำงาน ในส่วนของข้อจำกัดคือ ผู้ปฏิบัติงานจะมีความชำนาญที่จำกัดเฉพาะหน้าที่ในหน่วยงานของตน ไม่ได้มีความรู้ความสามารถที่หลากหลาย หากเกิดปัญหาที่ต้องมีการตัดสินใจระหว่างหน่วยงาน ทำให้เกิดความล่าช้า การวัดผลสำเร็จของแต่ละหน่วยงาน ไม่ได้สะท้อนถึงผลสำเร็จโดยรวมขององค์กร

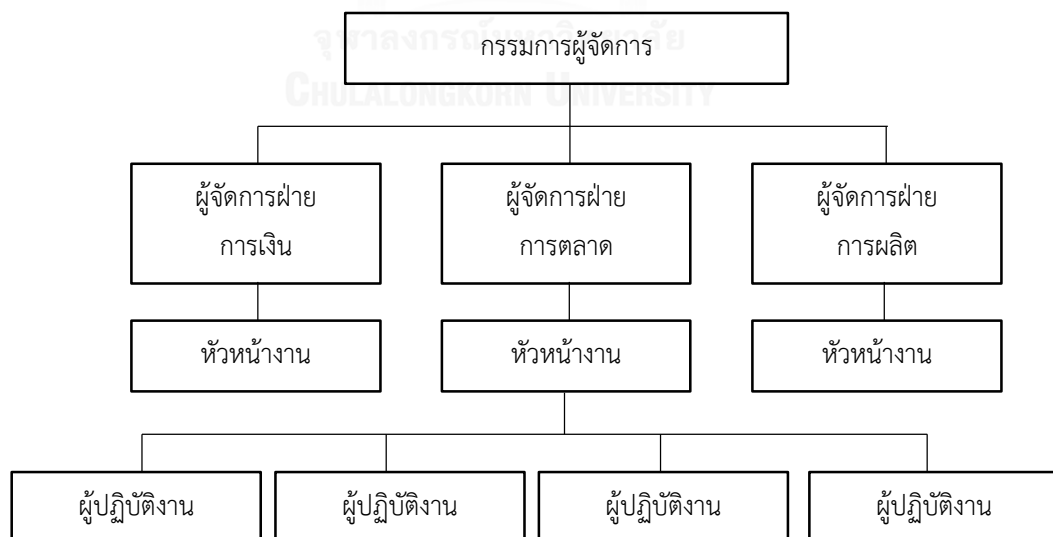
รูปที่ 2.5 การจัดโครงสร้างตามหน้าที่ธุรกิจ



(ที่มา: สาคร สุขศรีวงศ์, 2555)

การจัดแบ่งอำนาจหน้าที่ เป็นการใช้อำนาจของผู้บริหารในการกำหนดหรือมอบหมายหน้าที่ให้ผู้ปฏิบัติงานรับไปดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร โดยจะส่งการลงไปตามสายบังคับบัญชาตามขอบเขตการบริหารนั้น โดยสายบังคับบัญชา คือ สายการสั่งการและรายงานผลการปฏิบัติงานตามลำดับภายในองค์กรตั้งแต่ระดับบนสุดจนถึงระดับล่างสุด โดยมีการกำหนดที่ชัดเจนว่าผู้ปฏิบัติงานคนใดต้องทำหน้าที่ และรายงานผลการปฏิบัติงานต่อผู้บริหารตามสายบังคับบัญชานั้นๆ

รูปที่ 2.6 แสดงสายการบังคับบัญชา



(ที่มา: สาคร สุขศรีวงศ์, 2555)

การประสานงาน เป็นขั้นตอนสุดท้ายของการจัดโครงสร้างองค์กร ผู้บริหารจะเป็นผู้วางกรอบในการประสานงานว่าใครเป็นผู้ประสานงาน บทบาทและความรับผิดชอบ รวมทั้งวางกฎระเบียบ เพื่อให้การประสานงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด¹⁵

2.4 การบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management)

ในปัจจุบันการดำเนินธุรกิจนั้น มีสภาพแวดล้อมต่างๆ ที่เป็นเหตุปัจจัยในการส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยมีปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในองค์กร ที่ทำให้ธุรกิจ ต้องปรับตัวไปตามความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยปัจจัยภายนอกได้แก่ สภาพเศรษฐกิจ การเมือง กฎหมาย สังคม เทคโนโลยี และบริษัทคู่แข่ง ปัจจัยภายในองค์กร ได้แก่ กลยุทธ์ โครงสร้างองค์กร กระบวนการทำงานการตัดสินใจ วัฒนธรรมองค์กร และพนักงาน ดังนั้นการดำเนินธุรกิจจึงต้อง ปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่ต้องมีการแข่งขันกันอยู่ตลอดเวลา จึงต้องมีการปรับกลยุทธ์ในการ ดำเนินธุรกิจให้ทันและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นองค์กรที่มีความสามารถในการบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงได้สูง ย่อมต้องเป็นองค์กรที่มีความยืดหยุ่น มีการพัฒนา เตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง จนไปถึงความสามารถในการคาดการณ์เพื่อเตรียมวางแผน ล่วงหน้าในอนาคตได้ ดังนั้นผู้บริหารองค์กรซึ่งเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ผู้บริหารจำเป็นต้องมีความสามารถ มีทักษะ มีความรอบคอบ และเข้าใจถึงสถานการณ์ที่ส่งผลทำให้องค์กรต้องมีการเปลี่ยนแปลง ลักษณะกระบวนการของการเปลี่ยนแปลง การวางบทบาทของ ผู้บริหารในการเปลี่ยนแปลง และต้องสามารถตัดสินใจเลือกวิธีการในการบริหารการเปลี่ยนแปลงที่ เกิดขึ้นในองค์กรได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับองค์กร¹⁶

¹⁵ สาคร สุขศรีวงศ์. การจัดการ: จากมุมมองนักบริหาร. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: บริษัท จี.พี. ไชเบอร์พริ้นท์ จำกัด, 2555.

¹⁶ สนั่น เกษารี่. กลยุทธ์การจัดการการเปลี่ยนแปลง เพื่อประสิทธิผลที่ดีขององค์กร. [ออนไลน์]. 2552. แหล่งที่มา : http://thailandindustry.com/indust_newweb/articles_preview.php?cid=7717. [15 เมษายน 2559]

บทที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานแห่งชาติ บริหารโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในบทนี้จะเป็นการกล่าวถึงข้อมูลการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วงการศึกษาตั้งแต่ปี 2549 – 2557 โดยข้อมูลได้มาจากบันทึกการปรับปรุงในช่วงเวลาปี 2549 -2557 ผังพื้นอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน สืบค้นจากเอกสารภายในและรายงานประจำปีของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

- 1) ข้อมูลอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน
- 2) การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 3) การเปลี่ยนแปลงในการดำเนินงานธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 4) การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.1 ข้อมูลอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

3.1.1 อาคารผู้โดยสาร

อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่รวมประมาณ 563,000 ตร.ม. ประกอบด้วย

1) อาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building) เป็นอาคารเดี่ยวช่วงกว้าง ไม่มีเสากลาง อาคารขนาดยาว 441 เมตร กว้าง 108 เมตร สูง 45 เมตร มีพื้นที่ 182,000 ตร.ม. มีจำนวนชั้นทั้งหมด 7 ชั้น ชั้นใต้ดิน 2 ชั้น ดังนี้

- ชั้นที่ B2 พื้นที่ส่วนบริการระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า
- ชั้นที่ B1 สถานีรถไฟและชานชาลารถไฟและแบ่งพื้นที่เป็นส่วนบริการ

ระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า

- ชั้นที่ 1 บริเวณรอรถโดยสารสาธารณะ
- ชั้นที่ 2 ส่วนบริการผู้โดยสารขาเข้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- ชั้นที่ 3 สำนักงานของหน่วยงานราชการ ห้องโถงต้อนรับ ห้องรับรอง CIP

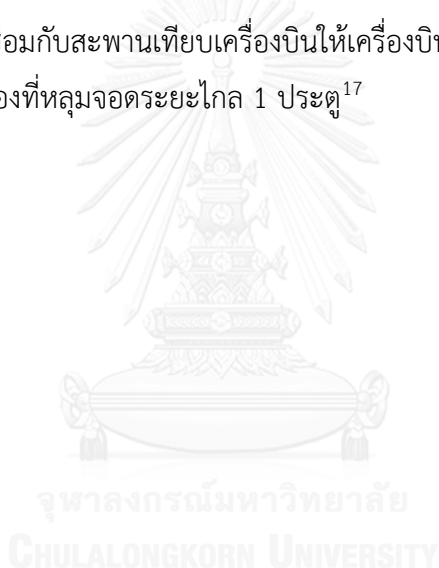
พื้นที่ร้านค้าและร้านอาหาร

- ชั้นที่ 4 ส่วนบริการผู้โดยสารขาออก ประกอบด้วย พื้นที่บริการผู้โดยสารขาออกภายในประเทศและระหว่างประเทศ เคาน์เตอร์ของสายการบิน จุดตรวจหนังสือเดินทางของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จุดตรวจของสำนักงานศุลกากร สำนักงานหน่วยงานรัฐ เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์
- ชั้นที่ 5 จุดตรวจค้น สำนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกลุ่มสายการบินพันธมิตร Star Alliance
- ชั้นที่ 6 เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารของสายการบิน
- ชั้นที่ 7 จุดชมทัศนียภาพ

3.1.2 อาคารเทียบเครื่องบิน

- อาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse) ประกอบด้วยอาคาร 7 หลัง คืออาคาร A, B, C, D, E, F และ G มีพื้นที่รวม 381,000 ตารางเมตร โดยอาคารเทียบเครื่องบิน A และ B ใช้บริการผู้โดยสารภายในประเทศในเวลากลางวัน และใช้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศในเวลากลางคืน ส่วนอาคารเทียบเครื่องบิน C, D, E, F และ G ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ
- อาคารเทียบเครื่องบิน A ใช้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ความยาวประมาณ 432 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 1 ประตู ประกอบด้วย พื้นที่สำนักงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พื้นที่สำนักงานของสายการบิน ร้านค้าและร้านอาหาร
- อาคารเทียบเครื่องบิน B ใช้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ความยาวประมาณ 270 เมตร ประกอบด้วย ร้านค้าและร้านอาหาร ห้องพักผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง มีประตูเชื่อมกับสะพานเทียบเครื่องบินให้เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 ประตู และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู ประกอบด้วย ร้านค้าและร้านอาหาร
- อาคารเทียบเครื่องบิน C ใช้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีความยาวประมาณ 459 เมตร ประกอบด้วย ห้องรับรองสายการบิน ร้านค้าและร้านอาหาร ห้องพักผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง มีประตูเชื่อมกับสะพานเทียบเครื่องบินให้เครื่องบินจอดเทียบได้ 10 ประตู และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องที่หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู
- อาคารเทียบเครื่องบิน D ใช้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีความยาวประมาณ 909 เมตร ประกอบด้วย ร้านอาหาร ร้านค้าปลอดภาษี สำนักงานและส่วนบริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร ห้องพักผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง มีประตูเชื่อมกับสะพานเทียบเครื่องบินให้เครื่องบินจอดเทียบได้ 8 ประตู และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องที่หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน E ใช้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีความยาวประมาณ 459 เมตร ประกอบด้วย ร้านค้าและร้านอาหาร ห้องพักผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง มีประตูเชื่อมกับสะพานเทียบเครื่องบินให้เครื่องบินจอดเทียบได้ 10 ประตู และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องที่หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู
- อาคารเทียบเครื่องบิน F ใช้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีความยาวประมาณ 270 เมตร ประกอบด้วย ร้านค้าและร้านอาหาร ห้องพักผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง มีประตูเชื่อมกับสะพานเทียบเครื่องบินให้เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 ประตู และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องที่หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู
- อาคารเทียบเครื่องบิน G ใช้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ มีความยาวประมาณ 432 เมตร ประกอบด้วย ห้องรับรองสายการบิน ร้านค้าและร้านอาหาร ห้องพักผู้โดยสารรอขึ้นเครื่อง ห้องรับรอง VIP มีประตูเชื่อมกับสะพานเทียบเครื่องบินให้เครื่องบินจอดเทียบได้ 5 ประตู และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องที่หลุมจอดระยะไกล 1 ประตู¹⁷



¹⁷ ภูริวิจน์ ธนสีปต์วงศ์. การบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีศึกษาห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, 2551.

3.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

3.2.1 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2549

ในช่วงปี 2549 เป็นปีของการเตรียมความพร้อมเพื่อการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีการทดสอบระบบต่างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลเพื่อพร้อมเปิดให้บริการในวันที่ 28 กันยายน 2549

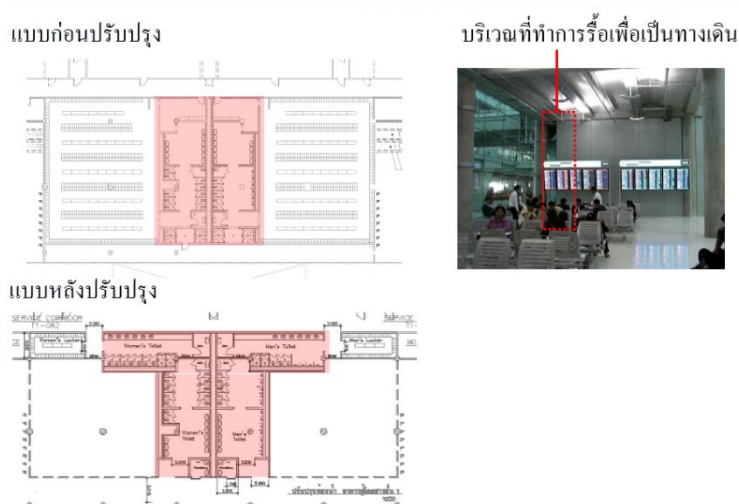
3.2.2 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2550

ในช่วงปี 2550 หลังจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการปรับปรุงพื้นที่ที่เกิดจากความผิดพลาดในการก่อสร้าง ความต้องการเพิ่มเติมของหน่วยงานราชการ สายการบิน ผู้ใช้บริการ เกิดเหตุขัดข้องในการใช้อาคาร จึงเป็นการปรับปรุงเพื่อให้ได้รับความสะดวกในการใช้อาคารมากขึ้น โดยมีโครงการปรับปรุงจึงประกอบไปด้วย 5 โครงการ คือ

1) การปรับปรุงห้องน้ำ อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 1

เนื่องจากมีความต้องการในการใช้ห้องน้ำมากขึ้น จึงมีการปรับปรุงห้องน้ำ 2 จุด โดยจุดแรกคือ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 พื้นที่ในการปรับปรุง 130 ตร.ม. จากพื้นที่บริเวณเดิมเป็นพื้นที่ ลีโศกเกอร์ของพนักงาน การปรับปรุงโดยทำการเจาะช่องให้เป็นทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสาร ด้านตะวันออกและด้านตะวันตกเข้าด้วยกันเพื่อเป็นทางเข้าสำหรับห้องน้ำที่ทำการปรับปรุงใหม่ จุดที่ 2 คือ บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 1 โดยเป็นการเพิ่มห้องน้ำให้กับผู้โดยสารที่รอการขึ้นเครื่องบิน (Bus Gate)

รูปที่ 3.1 แผนผังห้องน้ำปรับปรุงใหม่ อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 1



2) การปรับปรุงห้องปฏิบัติการตรวจลงตรา (Visa on Arrival)

เนื่องจากฝ่ายตรวจลงตรา ด้านตรวจคนเข้าเมืองท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต้องการให้มีการปรับปรุงห้องปฏิบัติการตรวจลงตรา (Visa on Arrival) บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน D ด้านตะวันออกและด้านตะวันตก ชั้น 2 พื้นที่ในการปรับปรุง 50 ตร.ม. ในโรงผู้โดยสารขาเข้าประเทศ การปรับปรุงด้วยการติดตั้งฝ้าเพดานโดยใช้แผงอลูมิเนียม ติดตั้งราวเหล็กบริเวณด้านหน้าเคาน์เตอร์ช่องตรวจ

รูปที่ 3.2 ห้องปฏิบัติการตรวจลงตรา (Visa on Arrival)



(ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2558)

3) การติดตั้งประตูกระจกด้านหน้าเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง

พื้นที่ปรับปรุงอยู่บริเวณหลังเคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมือง อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้โดยสารที่ได้รับการตรวจหนังสือเดินทาง เดินย้อนกลับเข้าไปในพื้นที่ก่อนตรวจอีก จึงต้องมีการปรับปรุงโดยติดตั้งประตูกระจกด้านหน้าเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง ในส่วนขาเข้าประเทศและขาออกประเทศ จำนวน 196 ช่องตรวจ (2 ช่องตรวจต่อ 1 เคาน์เตอร์) รวม 98 เคาน์เตอร์ พื้นที่ในการปรับปรุง 455 ตร.ม. พร้อมกับติดตั้งกั้นกั้นที่หลังเคาน์เตอร์เพื่อป้องกันการมองเห็นการทำงานของเจ้าหน้าที่จากด้านหลังเคาน์เตอร์

รูปที่ 3.3 การติดตั้งประตูกระจกและสติ๊กเกอร์ฝ้าด้านหน้าเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง

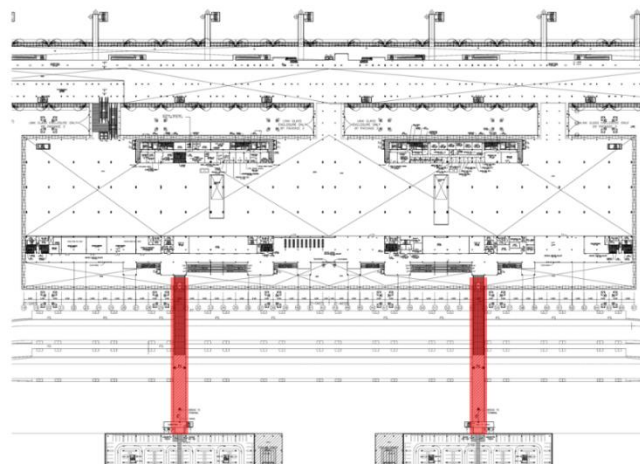


(ที่มา : http://muukatha.c.blog.so-net.ne.jp/_images/blog/_83f/muukatha/32-466d4.jpg?c=a0)

4) การปรับปรุงพื้นผิวทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถยนต์

พื้นที่ปรับปรุงอยู่บริเวณระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถยนต์ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 3 พื้นที่ในการปรับปรุง 1,800 ตร.ม. เนื่องจากผู้โดยสารที่มาใช้บริการในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่สามารถใช้รถเข็นกระเป๋าได้สะดวก เนื่องจากพื้นทางเดินตรงกลางเป็นร่องตลอดแนว ทำให้งานเบรคที่ล้อหน้าของรถเข็นกระเป๋าทกลงไปในร่องทำให้ล้อรถติดขัดและไม่สามารถเข็นรถต่อไปได้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงต้องมีการปรับปรุงโดยการเสริมเส้นสแตนเลสเพิ่มเติม พร้อมทั้งกำหนดทิศทางด้านซ้ายและขวาให้เป็นเส้นทางสำหรับผู้โดยสารที่มีรถเข็นกระเป๋า

รูปที่ 3.4 ผังแสดงพื้นที่ปรับปรุงพื้นผิวทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถยนต์



5) การติดตั้งม่านม้วนเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4

เนื่องจากผนังอาคารผู้โดยสารเป็นผนังกระจกรอบด้าน รวมไปถึงหลังคาที่มีลักษณะหลังคากระจก (Skylight) ทำให้ในตอนกลางวันปริมาณแสงอาทิตย์มากจนรบกวนการปฏิบัติงานของพนักงานสายการบินในการให้บริการ บริเวณเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร (Check in) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงได้มีการปรับปรุงโดยการติดตั้งม่านม้วนเพื่อช่วยป้องกันแสงอาทิตย์ให้กับพนักงานผู้ปฏิบัติงาน โดยมีพื้นที่ในการปรับปรุง 3,400 ตร.ม.

รูปที่ 3.5 เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4



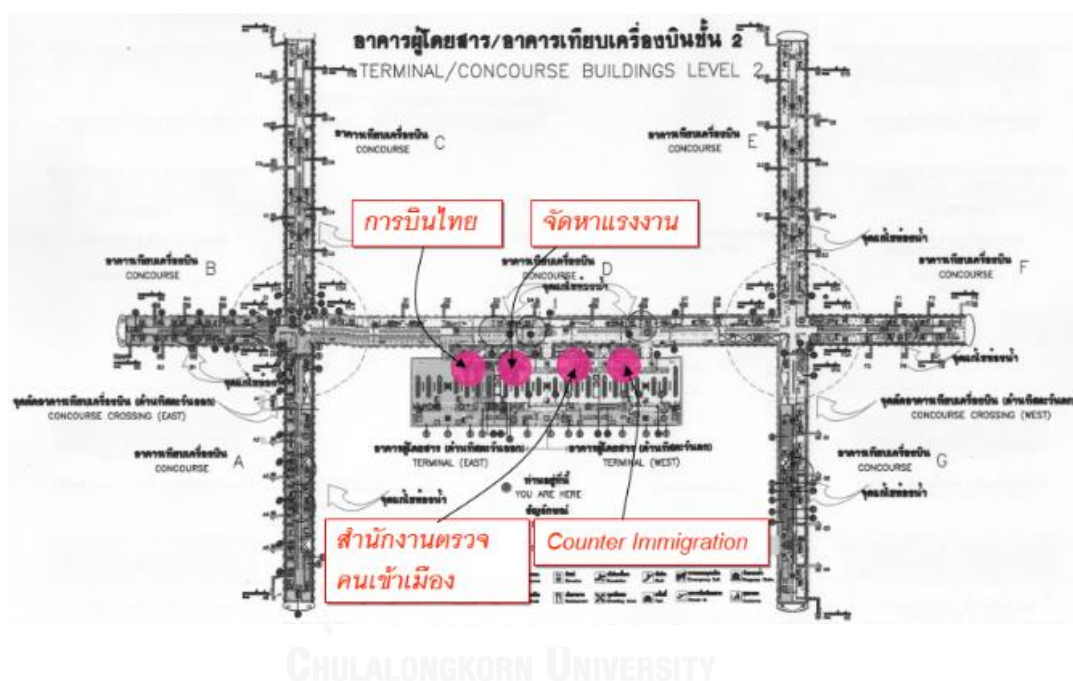
3.2.3 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2551

ในปี 2551 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีโครงการปรับปรุงโดยเน้นการปรับปรุงด้านห้องน้ำ โดยมีการเรียกคืนพื้นที่สำนักงาน ร้านค้า เพื่อนำมาปรับปรุงขยายเพิ่มจำนวนห้องน้ำให้มีเพียงพอต่อการให้บริการ มีการปรับปรุงเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ปฏิบัติงานได้แก่ หน่วยงานราชการและสายการบิน ให้มีความสะดวกสบายในการทำงานภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีโครงการปรับปรุง 5 โครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการปรับปรุงห้องน้ำเพิ่มขึ้น พื้นที่ปรับปรุงเดิมเป็นพื้นที่ในส่วนของผู้โดยสารขาเข้า อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 โดยพื้นที่เดิมเป็นสำนักงาน จึงทำการย้ายสำนักงานการบินไทย สำนักงานจัดหาแรงงาน สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมือง เพื่อเพิ่มพื้นที่ให้กับการปรับปรุงห้องน้ำ โดยใช้พื้นที่ในการปรับปรุง 260 ตร.ม.

รูปที่ 3.6 พื้นที่ทำการปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2



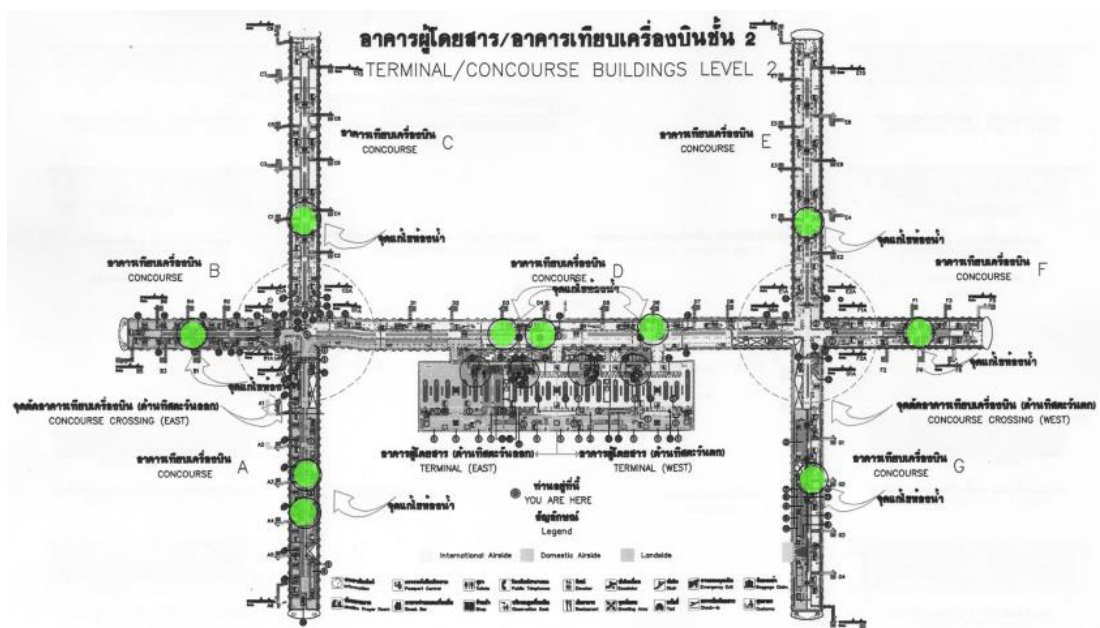
(ที่มา : ฝ่ายสนามบินและอาคาร, 2551)

2) การปรับปรุงห้องน้ำภายในกลุ่มอาคารเทียบเครื่องบิน A, B, C, D, E, F และ G ชั้น 2

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดำเนินการปรับปรุงและสร้างห้องน้ำเพิ่ม โดยมีพื้นที่ปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบิน A ชั้น 2 บริเวณจุดประตูทางออก A3 และ A4 อาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 2 บริเวณประตูทางออกขึ้นเครื่อง B1 และ B4 โดยอาคารเทียบเครื่องบิน A และ B เป็นพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ อาคารเทียบเครื่องบิน C ชั้น 2 บริเวณประตูทางออกขึ้นเครื่อง C1 และ C4 อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2 บริเวณประตูทางออกขึ้นเครื่อง D3 D4 และ D6 อาคารเทียบเครื่องบิน E ชั้น 2 บริเวณประตูทางออกขึ้นเครื่อง E1 และ E4 อาคารเทียบเครื่องบิน F ชั้น 2 ประตูทางออกขึ้นเครื่อง F1 และ F4อาคารเทียบเครื่องบิน G ชั้น 2 ประตูทางออกขึ้นเครื่อง G3 โดย

อาคารเทียบเครื่องบิน C, D, E, F และ G เป็นพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้งจะมีห้องน้ำคนพิการแบบแยกสามารถใช้ได้ทั้งชายและหญิง โดยพื้นที่ในการปรับปรุงห้องน้ำรวมทั้งหมด 1,150 ตร.ม.

รูปที่ 3.7 ผังแสดงพื้นที่ปรับปรุงห้องน้ำภายในกลุ่มอาคารเทียบเครื่องบิน A, B, C, D, E, F และ G อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2



(ที่มา : ฝ่ายสนามบินและอาคาร, 2551)

3) การปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการปรับปรุงห้องน้ำเพิ่มขึ้น พื้นที่ปรับปรุงเดิมเป็นพื้นที่ในส่วนของโถงผู้โดยสารขาออก อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4 พื้นที่ในการปรับปรุง 200 ตร.ม. โดยพื้นที่เดิมเป็นสำนักงานและร้านค้า จึงทำการย้ายออก เพื่อเพิ่มพื้นที่ให้การปรับปรุงห้องน้ำ

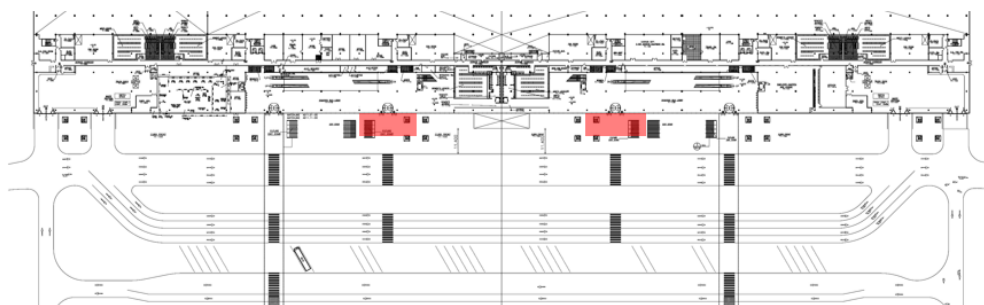
รูปที่ 3.8 พื้นที่ปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4



4) การปรับปรุงการจัดระเบียบการรับ-ส่งผู้โดยสารของ Taxi

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำการย้ายจุดให้บริการแท็กซี่สาธารณะมาอยู่บริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 พื้นที่ในการปรับปรุง 780 ตร.ม. จากเดิมที่อยู่บริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีพื้นที่กว้างขวาง เหมาะสำหรับการจัดคิวให้ผู้โดยสารเข้าแถวเพื่อรอขึ้นรถแท็กซี่และยังมีพื้นที่สำหรับจัดทำเป็นช่องจอดรถแท็กซี่ได้เป็นจำนวนมาก ผู้โดยสารที่ประสงค์ใช้บริการรถแท็กซี่สาธารณะ สามารถติดต่อเคาน์เตอร์ เพื่อรับบัตรคิวรถได้ที่อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 ประตู 4 และประตู 7 โดยแต่ละเคาน์เตอร์ได้จัดรถแท็กซี่ไว้คอยให้บริการและจะมีแท็กซี่จอดรอประจำที่ช่องจอดคิวละ 26 คัน รวมทั้งหมด 52 คัน การจัดระเบียบการใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร นอกจากจะทำให้พื้นที่บริเวณด้านหน้าอาคารผู้โดยสารเกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย และผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้นแล้ว ยังจะเป็นอีกแนวทางหนึ่งในการลดจำนวนกลุ่มแท็กซี่เถื่อน และไกด์ผีอีกด้วย

รูปที่ 3.9 ผังแสดงจุดให้บริการแท็กซี่สาธารณะมาอยู่บริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1

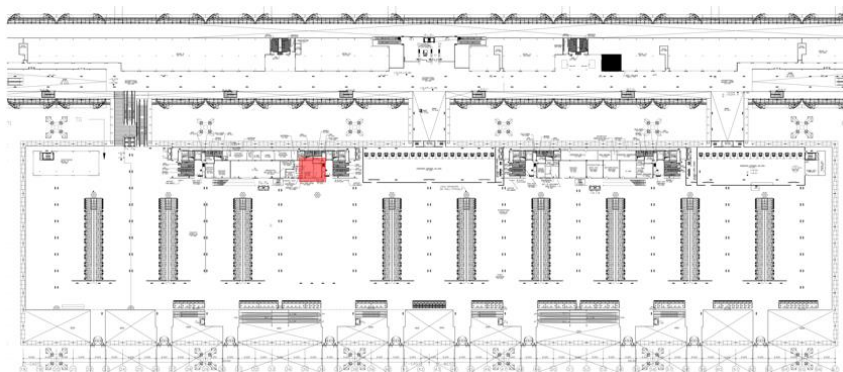


5) การปรับปรุงสำนักงานและส่วนบริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร

(Vat Refund)

สำนักงานและส่วนบริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสารของศุลกากรตั้งอยู่บริเวณพื้นที่โถงผู้โดยสารขาเข้า อาคารผู้โดยสารชั้น 4 ด้านทิศตะวันออก พื้นที่ให้การปรับปรุง 35 ตร.ม.

รูปที่ 3.10 ผังแสดงพื้นที่ปรับปรุงสำนักงานและส่วนบริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร (Vat Refund)



3.2.4 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2552

ในช่วงปี 2552 มีโครงการปรับปรุง 3 โครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงพื้นที่บริเวณชั้น 3 อาคารเทียบเครื่องบิน B การปรับระบบจุดตรวจค้นผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นแบบรวมศูนย์ (Centralized Security screening) การย้ายประตูκιกรรรมรูปยักซ์จากชั้น 2 อาคารเทียบเครื่องบินมาติดตั้งใหม่ที่ ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร การติดตั้งพระบรมฉายาลักษณ์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว บริเวณผนังกระจกอาคารผู้โดยสาร ความยาว 300 ม. การติดตั้งฟิล์มกรองแสงหลังคาอาคารผู้โดยสาร

1) การปรับปรุงพื้นที่บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 3 ให้เป็นพื้นที่พักคอย

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการปรับปรุงพื้นที่บริเวณ อาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 3 พื้นที่ในการปรับปรุง 400 ตารางเมตร โดยได้จัดพื้นที่ให้เป็นสัดส่วน พร้อมติดตั้งเก้าอี้บุวมที่ สามารถปรับเอนนอนได้เพิ่มอีกจำนวน 28 ตัว จัดให้มีโทรทัศน์ฉายรายการสาระและบันเทิงต่างๆ รวมทั้งยังได้มีการจัดสวนและตกแต่งสถานที่ด้วยต้นไม้ให้ดูสวยงาม เพื่อให้ผู้โดยสารได้สามารถนั่งพักผ่อนระหว่างรอเปลี่ยนเครื่องได้อย่างสบายและผ่อนคลายยิ่งขึ้น นอกจากนี้ท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิยังได้ทำสนามเด็กเล่นขนาดพื้นที่ประมาณ 40 ตารางเมตร ติดกับพื้นที่พักคอยผู้โดยสาร เปลี่ยนเครื่อง เพื่อให้ผู้โดยสารที่พบบุตรหลานเดินทางมาด้วย สามารถนำเด็กๆ มาเล่นระหว่างรอขึ้นเครื่องได้¹⁸

รูปที่ 3.11 พื้นที่พักคอยสำหรับผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 3



(ที่มา : http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1256351980)

2) การปรับปรุงระบบจุดตรวจค้นผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นแบบรวมศูนย์ (Centralized Security screening)

ตั้งแต่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการในปี 2549 ได้ใช้จุดตรวจค้นอาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse Screening) ภายในปี 2552 ได้มีการเปลี่ยนระบบตรวจค้นผู้โดยสาร ออกให้เป็นแบบรวมศูนย์ หรือ (Centralized Security Screening) ซึ่งทำให้ผู้โดยสาร ผู้ปฏิบัติงาน หรือผู้ประกอบการต่างๆ ที่จะเข้าไปในพื้นที่ภายในอาคารเทียบเครื่องบินจะต้องผ่านการตรวจค้นร่างกายและสิ่งของที่นำติดตัวมาก่อน ซึ่งระบบนี้จะเป็นการเพิ่มพื้นที่ปลอดภัย (Sterile Area) ในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินเพิ่มมากขึ้น เป็นการเพิ่มการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม¹⁹ โดยมีพื้นที่ในการปรับปรุง 400 ตร.ม.

¹⁸ Matichon Online. สุวรรณภูมิปรับโฉมพื้นที่พักคอยผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง. [ออนไลน์]. 2558. แหล่งที่มา :

http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1256351980 [20 มีนาคม 2558]

¹⁹ กระทรวงคมนาคม. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปลี่ยนระบบตรวจค้นผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นแบบรวมศูนย์ ตั้งแต่วันที่ 6 กันยายน 2552. ฉบับที่ 453/2552 (2 กันยายน 2552)

รูปที่ 3.12 พื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4



3) การย้ายประติมากรรมรูปยักษ์ทั้ง 12 ตน

เนื่องจากตำแหน่งเดิมที่ติดตั้งประติมากรรมรูปยักษ์ทั้ง 12 ตน ตั้งอยู่บริเวณโถงทางเดินและบริเวณด้านหน้าทางเข้าพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทางผู้โดยสารขาเข้าประเทศอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2 โดยตำแหน่งติดตั้งเดิมนั้นไม่ดึงดูดความสนใจ ไม่สะดุดตาและเป็นตำแหน่งที่เห็นได้เฉพาะผู้โดยสารที่มาจากต่างประเทศเท่านั้น เพื่อให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ชมความงามของประติมากรรมรูปยักษ์ทั้ง 12 ตน จึงได้ย้ายตำแหน่งจากโถงทางเดินผู้โดยสารขาเข้าประเทศอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2 มาไว้ที่โถงผู้โดยสารขาออก อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 แทน พื้นที่ปรับปรุง 240 ตร.ม. โดยให้อยู่บริเวณท้ายแถวเคาน์เตอร์ตรวจรับบัตรโดยสาร D-R เพื่อให้ประติมากรรมรูปยักษ์มีความโดดเด่น เป็นจุดดึงดูดสายตา เป็นจุด Landmark ภายในอาคาร เป็นการตกแต่งสร้างความสวยงามให้กับอาคารผู้โดยสาร

รูปที่ 3.13 ประติมากรรมรูปยักษ์ บริเวณท้ายแถวเคาน์เตอร์ตรวจรับบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร
ชั้น 4



3.2.5 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2553

ในช่วงปี 2553 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพมีโครงการปรับปรุง 5 โครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร ชั้น B1 ส่วนต่อเชื่อมรถไฟฟ้าใต้ดิน ปรับใช้อาคารเทียบเครื่องบินภายในประเทศ A มารองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศช่วงกลางคืน (Swing Gate) การติดตั้งบุษบกเพื่ออัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุ การปรับปรุงเคาน์เตอร์จุดตรวจสอบศุลกากรเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat Refund) การปรับปรุงห้องน้ำสุขาใหม่ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4

1) การปรับปรุงอาคารผู้โดยสารชั้นใต้ดิน B1

เนื่องจากอาคารผู้โดยสาร ชั้นใต้ดิน B1 เป็นส่วนเชื่อมต่อรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Link) ในปี 2553 จึงมีการปรับปรุงเป็นส่วนให้บริการผู้เดินทางมาอาคารผู้โดยสาร ประกอบด้วย ร้านสะดวกซื้อ ร้านค้าและร้านอาหาร แก้อีพักคอย โดยปรับปรุงให้พร้อมใช้ทันกำหนดการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้า พื้นที่ในการปรับปรุง 5,213 ตร.ม. โดยเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2553

รูปที่ 3.14 การปรับปรุงชั้นใต้ดิน B1 ซึ่งเป็นส่วนเชื่อมต่อรถไฟฟ้า (Airport Link)



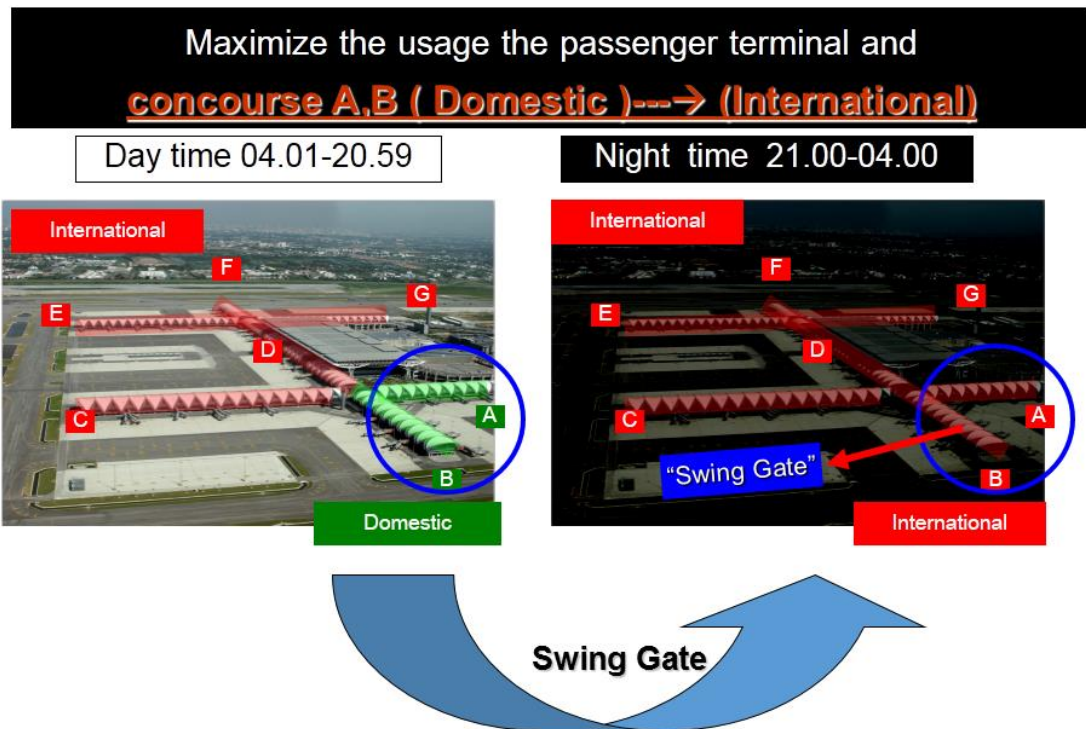
2) การปรับใช้อาคารเทียบเครื่องบินภายในประเทศ A และ B มารองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศช่วงกลางคืน (Swing Gate)

การเปิดใช้อาคารเทียบเครื่องบิน A และ B ซึ่งเป็นอาคารที่รองรับผู้โดยสารภายในประเทศในช่วงเวลาที่ไม่มีผู้โดยสารภายในประเทศ คือ ระหว่างเวลา 21.00 – 04.00 น. มาใช้รองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ หรือ Swing Gate แทน ซึ่งจะทำให้มีหลุมจอดประชิดอาคารให้บริการเพิ่มขึ้นได้อีก 6 หลุมจอด ซึ่งสามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ ได้แก่ เครื่องบินโบอิง 747-400 หรือ แอร์บัส 340-600 ได้²⁰ โดยพื้นที่ในการปรับปรุง 1,914 ตร.ม.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

²⁰ ส่วนประชาสัมพันธ์ ฝ่ายกิจการพิเศษ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มใช้ Swing Gate ที่อาคารเทียบเครื่องบิน a 1 ธ.ค.นี้. [ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา : <https://www.facebook.com/notes/suvarnabhumi-airport/ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มใช้-swing-gate-ที่อาคารเทียบเครื่องบิน-a-1-ธคนี้/467098896878/>. [1 ธันวาคม 2558]

รูปที่ 3.15 การปรับใช้อาคารเทียบเครื่องบิน A และ B มารองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศช่วง กลางคืน (Swing Gate)



3) การติดตั้งบุษบกเพื่ออัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุ

เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความต้องการที่จะปรับปรุงบรรยากาศภายในอาคารผู้โดยสารให้มีความสวยงาม มีจุดนัดพบหรือจุดสังเกต (Landmark) โดยมีเอกลักษณ์ความเป็นไทย ให้ผู้โดยสารสามารถถ่ายรูปเป็นที่ระลึกได้ ดังนั้นจึงมีการปรับปรุงภูมิทัศน์ภายในอาคารผู้โดยสาร โดยกำหนดจุดปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นสวนกล้วยไม้และอัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุไปประดิษฐาน ณ บุษบก เพื่อให้ผู้โดยสารได้สักการะเพื่อความ เป็นสิริมงคล บุษบกมีความสูง 8.09 เมตร ประกอบด้วย ส่วน 3 หลัก คือ เครื่องยอดบุษบก ตัวเรือนบุษบก และฐานบุษบก มีการสลักลวดลายต่างๆ เกี่ยวกับ ความเชื่อทางพระพุทธศาสนา โดยบุษบกตั้งอยู่บริเวณสวนกล้วยไม้ระหว่างเคาน์เตอร์ตรวจรับบัตร โดยสาร K และ L มีพื้นที่ 25 ตร.ม.

รูปที่ 3.16 การติดตั้งบุษบก อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4



4) การปรับปรุงเคาน์เตอร์จุดตรวจสอบการเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม

(Vat Refund)

เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น ทำให้มีห้องน้ำไม่เพียงพอต่อการให้บริการ จึงมีนโยบายขยายจำนวนห้องน้ำเพิ่มขึ้น เพื่อให้เพียงพอต่อผู้ใช้บริการ อาคารผู้โดยสาร แต่ด้านหน้าห้องน้ำที่จะทำการปรับปรุงนั้น ได้มีจุดตรวจสอบการเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม อยู่ด้านหน้า เป็นตำแหน่งที่ขวางทางสัญจรของผู้โดยสารในการใช้บริการห้องน้ำ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องหาพื้นที่ทำงานใหม่ให้กับจุดตรวจสอบการเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่มแทน ดังนั้นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ประสานกับศุลกากรเพื่อหาตำแหน่งจุดตรวจสอบการเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่มใหม่ เป็นตำแหน่งบริเวณต่อเนื่องจากเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร (Ticket booth) โดยปรับปรุงพื้นที่ให้มีเคาน์เตอร์และห้องทำงาน ตั้งอยู่ทางเข้าประตู 4 ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร

รูปที่ 3.17 เคาน์เตอร์จุดตรวจศุลกากรเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat Refund) อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 ประตู 4



5) การปรับปรุงรูปลักษณ์ห้องน้ำใหม่ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตกแต่งห้องน้ำในอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 ใหม่ด้วย ลวดลายและสีทันสมัย โดยทำการติดสติ๊กเกอร์ลวดลาย บนผนังห้องน้ำ เพื่อสร้างความประทับใจให้ผู้โดยสาร พื้นที่ในการปรับปรุง 335 ตร.ม.

รูปที่ 3.18 การปรับปรุงรูปลักษณ์ห้องน้ำอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4



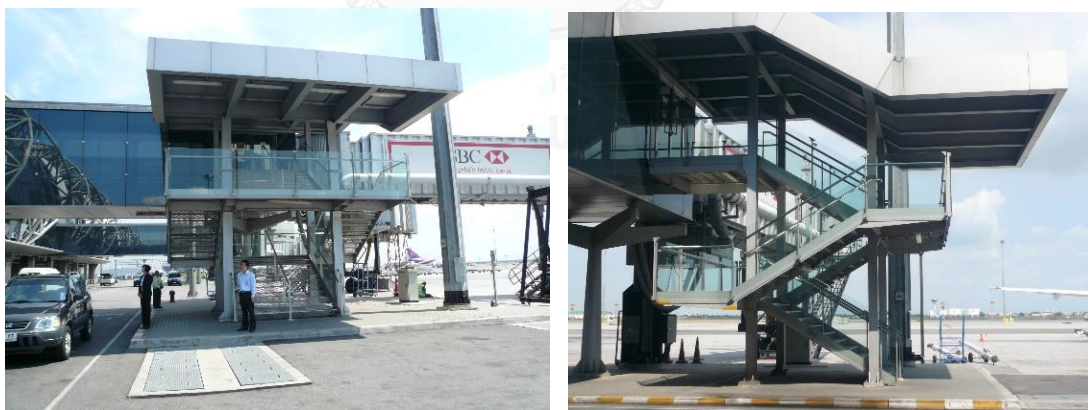
3.2.6 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2554

ในช่วงปี 2554 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพมีการปรับปรุง 3 โครงการ ประกอบด้วย การปรับปรุงหลังคาคลุมบันไดขึ้น-ลงบริเวณด้านข้างสะพานเทียบเครื่องบิน การปรับปรุงพื้นที่พักคอยสำหรับผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง (Transfer Passenger Lounge) อาคารเทียบเครื่องบิน C E F และ G ชั้น 4 การขยายทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D (Terminal Link) ชั้น 4 ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก

1) การปรับปรุงหลังคาคลุมบันไดขึ้น-ลง บริเวณด้านข้างสะพานเทียบเครื่องบิน

บันไดสำหรับขึ้น-ลงด้านข้างสะพานเทียบเครื่องบิน เป็นทางผ่านสำหรับผู้โดยสารที่ต้องเดินทางเข้าใช้ Bus Gate ภายในประเทศ พื้นที่ก่อนปรับปรุงเดิมนั้นไม่มีหลังคาคลุม ทำให้ในเวลาฝนตกผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่สายการบินที่ใช้เส้นทางบันไดขึ้น-ลง ด้านข้างสะพานเทียบเครื่องบินไม่ได้รับความสะดวกและอาจเกิดอุบัติเหตุบริเวณบันไดซึ่งเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่สายการบินได้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงได้ทำการปรับปรุงหลังคาคลุมบันไดขึ้น-ลง บริเวณด้านข้างสะพานเทียบเครื่องบิน พื้นที่ปรับปรุง 495 ตร.ม. เพื่อป้องกันแสงแดดและฝนให้กับผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่สายการบินให้ได้รับความสะดวกสบาย ให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา

รูปที่ 3.19 การปรับปรุงหลังคาคลุมบันไดขึ้น-ลง บริเวณด้านข้างสะพานเทียบเครื่องบิน



2) การปรับปรุงพื้นที่พักคอยสำหรับผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง (Transfer Passenger Lounge) อาคารเทียบเครื่องบิน C E F และ G ชั้น 4

จากการที่อาคารเทียบเครื่องบิน C E F และ G ยังไม่มีพื้นที่ส่วนพักคอยหรือส่วนพักผ่อนรองรับสำหรับผู้โดยสารก่อนที่จะถึงเวลาเปิด Gate ของแต่ละเที่ยวบิน ทำให้ผู้โดยสารที่มา ก่อนถึงเวลาเปิด Gate ไม่มีที่สำหรับนั่งพักคอย ดังนั้นเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายและสร้างความพึง

พอใจให้กับผู้โดยสาร รวมทั้งบรรยากาศที่สวยงามให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงได้มีการปรับปรุงพื้นที่บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน C E F G ชั้น 4 จำนวน 4 จุด พื้นที่ปรับปรุงรวม 2,400 ตร.ม.

ให้เป็นพื้นที่ส่วนพักผ่อน โดยแบ่งเป็น 2 รูปแบบ ในแต่ละจุดได้แบ่งเป็นกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

- ส่วนพักผ่อน พื้นที่ประมาณ 350 ตร.ม. จำนวนที่นั่ง 120 ที่ โต๊ะกลาง

จำนวน 33 ชุด

- ส่วนดูหนัง พื้นที่ประมาณ 100 ตร.ม. จำนวนที่นั่ง 36 ที่

- ส่วนบริการอินเทอร์เน็ต พื้นที่ประมาณ 150 ตร.ม. เป็นแบบยืน จำนวน 18 จุด

และแบบนั่ง จำนวน 18 ที่นั่ง

รูปที่ 3.20 พื้นที่พักผ่อนสำหรับผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง อาคารเทียบเครื่องบิน C E F และ G ชั้น 4



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3) การต่อเติมขยายทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D (Terminal Link) ชั้น 4 ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก

พื้นที่จุดตรวจค้นแบบรวมศูนย์ (Centralized Screening) บริเวณทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน D มีสภาพคับแคบ พื้นที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งานต่อการตรวจค้นและการสัญจรของผู้โดยสาร ส่งผลให้ผู้โดยสารเกิดความแออัด ติดค้างอยู่ในพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยพื้นที่เดิมมีช่องว่างที่พื้นทะลุลงไปยังชั้น 2 (Void) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการขยายทางเชื่อม โดยการต่อเติมพื้นที่ด้านข้างที่เป็นช่องว่างให้เต็มพื้นที่ (การเติม Void) ทั้งด้านตะวันออกและด้านตะวันตก พื้นที่ในการต่อเติม 172 ตร.ม. เพื่อขยายพื้นที่ในการตรวจค้นและทางสัญจรของผู้โดยสารให้เพิ่มมากขึ้น

รูปที่ 3.21 ผู้โดยสารที่กำลังรอคอยการตรวจค้นที่จุดตรวจค้น หลังเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง



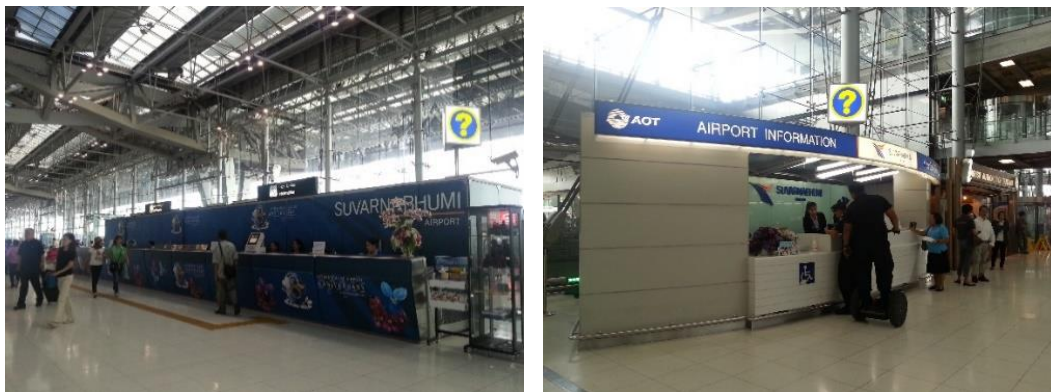
3.2.7 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2555

ในช่วงปี 2555 มีการปรับปรุง 2 โครงการประกอบด้วย การปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2 การต่อเติมพื้นที่บริเวณพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทาง (ตม.) อาคารผู้โดยสาร ชั้น 5 ฝั่งทิศตะวันออกและฝั่งทิศตะวันตก เพื่อเป็นจุดตรวจค้นแบบรวมศูนย์ (Centralized Security Screening)

1) การปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2

เนื่องจากพื้นที่บริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2 มีผู้โดยสารเข้ามาติดต่อสอบถามข้อมูลการเดินทางและข้อมูลต่างๆ เป็นจุดคอยช่วยเหลืออำนวยความสะดวกผู้โดยสาร เป็นจุดที่ผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์เดิมนั้นเปิดให้บริการพร้อมการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้มีสภาพเก่า ทрудโทรม ไม่เหมาะสมในการให้บริการ เนื่องจากมีผู้โดยสารจำนวนมากเข้ามาใช้บริการ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ ดังนั้นได้มีการปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ทั้ง 2 พื้นที่ โดยมีพื้นที่ในการปรับปรุง 18 ตร.ม. ให้มีสภาพเหมาะสมกับการใช้งานและการให้บริการผู้โดยสารทั่วไปและผู้โดยสารคนพิการด้วย เพื่อเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป

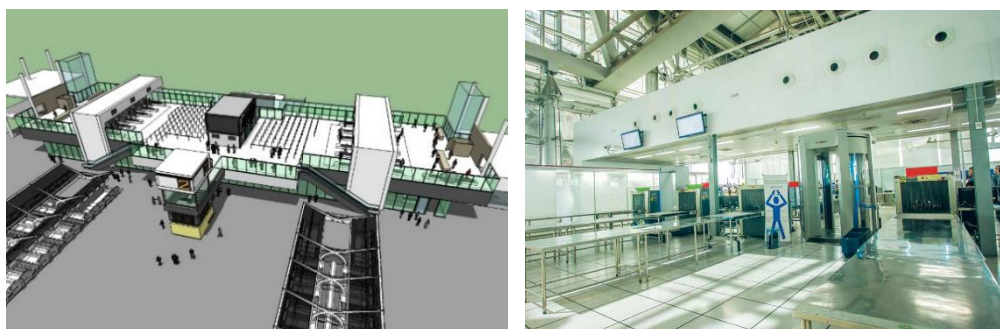
รูปที่ 3.22 เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2



2) การต่อเติมพื้นบริเวณพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทาง (ตม.) อาคารผู้โดยสาร ชั้น 5 ฝั่งทิศตะวันออกและฝั่งทิศตะวันตก

เนื่องจากบริเวณอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 เป็นพื้นที่เคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง และมีจุดตรวจค้นอยู่บริเวณทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน D ด้านหลัง เคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง โดยมีพื้นที่ให้บริการด้านละ 1,020 ตร.ม. ขั้นตอนการตรวจหนังสือเดินทาง ขั้นตอนการตรวจค้นและเจ้าหน้าที่ตรวจค้นมีไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้โดยสาร ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารที่รอการตรวจเป็นจำนวนมาก โดยพื้นที่จุดตรวจค้นมีพื้นที่แคบ ไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนผู้โดยสารและเครื่อง X-Ray ขนาดใหญ่วางอยู่ 6 เครื่อง ทำให้มีลักษณะเป็นคอขวด ทำให้การระบายผู้โดยสารเป็นไปได้ช้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงได้มีการเสริมพื้นที่ขึ้นอีกหนึ่งชั้น (ชั้น 5) พื้นที่ในการต่อเติม 3,600 ตร.ม. เพื่อให้เป็นจุดตรวจค้นอยู่เหนือเคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมือง เพื่อลดปัญหาความคับคั่งของผู้โดยสารในพื้นที่โถงผู้โดยสารขาออก

รูปที่ 3.23 การต่อเติมเพื่อเป็นพื้นที่สำหรับจุดตรวจค้นเหนือเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง อาคารผู้โดยสาร ชั้น 5 ฝั่งทิศตะวันออกและฝั่งทิศตะวันตก



3.2.8 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2556

ในช่วงปี 2556 การพัฒนาด้านกายภาพมีการปรับปรุง 8 งาน ประกอบด้วย การติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (ระบบ Kiosk) เพื่อการบริหารจัดการรถรับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ที่บริเวณด้านหน้าขานชาลา ประตู 4 และ ประตู 7 อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 การปรับปรุงจุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง บริเวณอาคารเทียบเครื่องบินชั้น 2 ด้านตะวันออกและด้านตะวันตก ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ การติดตั้งม่านม้วนระบบอัตโนมัติที่อาคารผู้โดยสารด้านตะวันออกและด้านตะวันตกสภาพพื้นที่ก่อนปรับปรุง การปรับปรุงพรมปูพื้นทางลาดบริเวณรอยต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D การปรับปรุงห้องน้ำในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน 7 จุด การรื้อย้ายเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร ชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร การย้ายจุดให้บริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร (Vat Refund) จากประตู 4 ไปประตู 10 การปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นห้องเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร (Ticket Booth) ชั้น 6 อาคารผู้โดยสาร

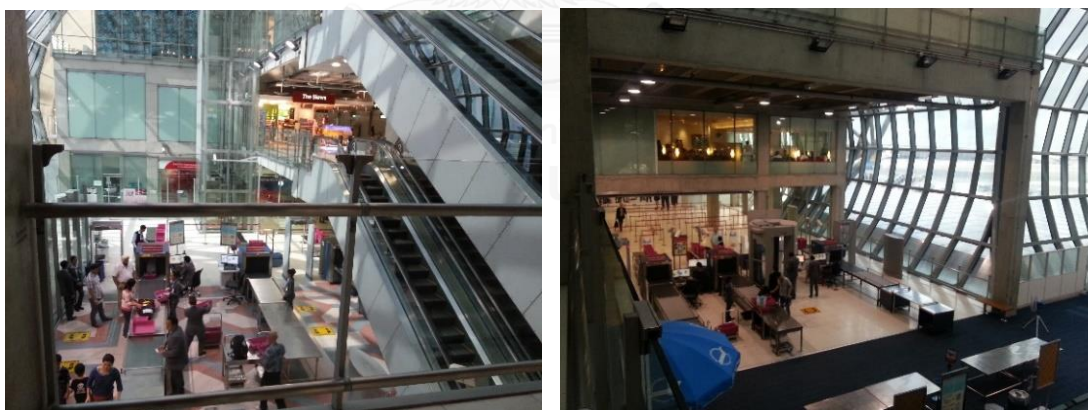
1) การปรับปรุงจุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง บริเวณอาคารเทียบเครื่องบินชั้น 2 ฝั่งทิศตะวันออกและฝั่งทิศตะวันตก

เนื่องจากพื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง จากเดิมอยู่บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน C ชั้น 2 ฝั่งทิศตะวันออก บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน E และอาคารเทียบเครื่องบิน F ชั้น 2 ฝั่งทิศตะวันตก มีรูปแบบในการจัดตั้งขึ้นแบบชั่วคราวและมีสภาพคับแคบ ไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร พื้นที่ในการรอตรวจค้นของผู้โดยสารมีน้อย ทำอากาศยานสุวรรณภูมิจึงย้ายจุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง (Transfer Passenger) อาคารเทียบเครื่องบิน C จากชั้น 2 มาเป็นบริเวณชั้น 3 ฝั่งตะวันออก และปรับปรุงพื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่องอาคารเทียบเครื่องบิน D และ F ชั้น 2 ฝั่งตะวันตก ปรับปรุงใหม่ในพื้นที่เดิม ให้มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการให้บริการแก่หน่วยงานที่ปฏิบัติงานและผู้โดยสารที่ใช้บริการ โดยมีพื้นที่ในการปรับปรุงรวม 2,518 ตร.ม.

รูปที่ 3.24 พื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ฝั่งตะวันออกซึ่งอยู่บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน C ชั้น 3 ฝั่งตะวันออก



รูปที่ 3.25 พื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ฝั่งตะวันตก บริเวณชั้น 2 อาคารเทียบเครื่องบิน E และ F ชั้น 2 ฝั่งตะวันตก

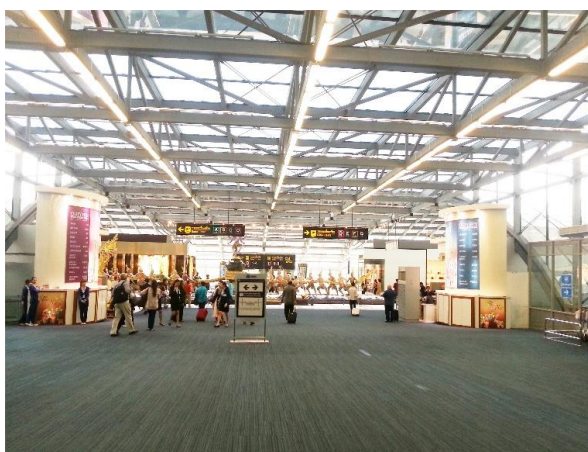


2) การปรับปรุงพรมปูพื้นทางลาดบริเวณรอยต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4

พื้นที่บริเวณชั้น 4 ด้านหลังเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทางส่วนขาออกประเทศ โซน 1 โซน 2 และโซน 3 ซึ่งเป็นพื้นที่ทางเชื่อมผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D โดยวัสดุปูพื้นบริเวณดังกล่าวเป็นลักษณะพรมเต็มพื้นที่ โดยพรมปูพื้นทางเชื่อมมีสภาพเก่าและชำรุด โดยการเปลี่ยนพรมปูพื้นอาคารในพื้นที่ทั้ง 3 จุด พื้นที่ปรับปรุง 1,820 ตร.ม. เพื่อให้

ผู้ให้บริการมีความสะดวกสบายในการใช้บริการและเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์ให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รูปที่ 3.26 การปรับปรุงพรมปูพื้นทางลาดบริเวณรอยต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4



3) การปรับปรุงห้องน้ำในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

ห้องน้ำที่จะทำการปรับปรุงนั้น เป็นบริเวณที่มีผู้ให้บริการมากที่สุด โดยตำแหน่งทั้ง 7 ตำแหน่ง พื้นที่ปรับปรุงรวม 550 ตร.ม. ได้แก่

- โถงอาคารผู้โดยสารขาออกชั้น 4 ฝั่งตะวันออก จำนวน 2 ตำแหน่ง

(ชาย/หญิง)

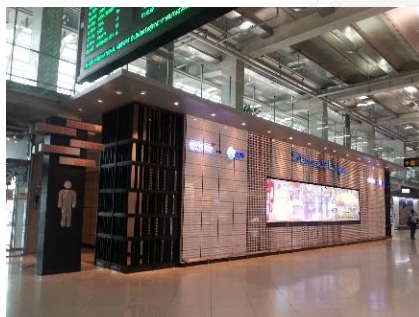
- อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4 ฝั่งตะวันตกจำนวน 1 ตำแหน่ง และ ฝั่งตะวันออก จำนวน 1 ตำแหน่ง

- อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2 ฝั่งตะวันตก จำนวน 2 ตำแหน่ง

- อาคารเทียบเครื่องบิน A ชั้น 2 ฝั่งตะวันออก จำนวน 1 ตำแหน่ง

เนื่องจากห้องน้ำทั้ง 7 ตำแหน่งดังกล่าว มีผู้โดยสารทั้งชาวไทยและต่างประเทศใช้บริการเป็นจำนวนมากจึงต้องมีระดับการให้บริการที่มากกว่ามาตรฐาน คือ นอกจากมาตรฐานการใช้งานห้องน้ำที่ดี มีความสะอาดและต้องสร้างบรรยากาศในเกิดความน่าใช้งานอีกด้วย โดยการสร้างความเป็นเอกลักษณ์ (Uniqueness) ให้เกิดขึ้นภายในห้องน้ำทั้ง 7 ตำแหน่งนี้ ให้มีความแตกต่างสร้างความประทับใจให้กับผู้ให้บริการห้องน้ำ ได้เกิดการรับรู้ (Awareness) และเป็นที่น่าจดจำ ทั้งยังเป็นส่งเสริมภาพลักษณ์ให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รูปที่ 3.27 การปรับปรุงห้องน้ำในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน 7 ตำแหน่ง



4) การรื้อย้ายเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4

เนื่องจากผู้โดยสารบริเวณโถงอาคารผู้โดยสารขาออก ชั้น 4 มีปริมาณจำนวนมาก ทำให้เกิดความคับคั่งของพื้นที่ ผู้โดยสารเดินสัญจรไม่สะดวก ไม่มีที่พักคอยและเก้าอี้ที่นั่งมีให้บริการไม่เพียงพอ เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกสบายในการใช้บริการที่บริเวณโถงอาคารผู้โดยสารขาออกมากขึ้น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงได้ย้ายเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารหรือ Ticket Boot ของสายการบินต่างๆ บริเวณด้านหน้าโถงอาคารผู้โดยสารขาออก ชั้น 4 ขึ้นไปอยู่ที่ชั้น 6 อาคารผู้โดยสาร ฝั่งตะวันตก ซึ่งทำให้โถงอาคารผู้โดยสารขาออกมีพื้นที่ให้บริการผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นอีก 900 ตร.ม. ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินสัญจรได้สะดวก โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางเป็นหมู่คณะ หรือ Group Tour ทำให้มีพื้นที่ให้บริการมากขึ้น

รูปที่ 3.28 การรื้อย้ายเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4



5) การย้ายจุดให้บริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร (Vat Refund)

เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจัดเคาน์เตอร์จุดตรวจสอบศุลกากรเพื่อคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat Refund) แก่นักท่องเที่ยว บริเวณอาคารผู้โดยสารชั้น 4 ประตู 4 ซึ่งก่อนปรับปรุงนั้น นักท่องเที่ยวหรือผู้โดยสารที่ต้องการขอคืนภาษีจะไม่ได้รับความสะดวก เนื่องจากจุดให้บริการดังกล่าวอยู่ในเส้นทางสัญจรของผู้โดยสาร (Passenger Flow) ทำให้ไม่สามารถใช้บริการบริเวณเคาน์เตอร์ได้ ต้องมาใช้บริการด้านข้างของเคาน์เตอร์ ทำให้เกิดขวางทางสัญจรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงได้ทำการย้ายจุดตรวจสอบศุลกากรคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat Refund) จากบริเวณชั้น 4 ประตู 4 ไปยังจุดติดตั้งใหม่บริเวณชั้น 4 ประตู 10 ด้านทิศตะวันตก พื้นที่ปรับปรุง 60 ตร.ม. โดยปรับปรุงให้มีเคาน์เตอร์ด้านหน้าและมีส่วนของสำนักงานให้เป็นสัดส่วนและมีพื้นที่ไว้เพียงพอสำหรับการต่อแถวของผู้มาใช้บริการ โดยไม่ให้เกิดขวางทางสัญจรภายในอาคาร

รูปที่ 3.29 จุดให้บริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร (Vat Refund) อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4



6) การปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร (Ticket Booth)

อาคารผู้โดยสาร ชั้น 6

เนื่องจากเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารของสายการบินได้ถูกย้ายออกจากชั้น 4 ขึ้นไปที่ชั้น 6 ของอาคารผู้โดยสาร โดยมีการปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นสำนักงานขายบัตรโดยสารของสายการบิน มีจำนวนทั้งสิ้น 54 สายการบิน มีพื้นที่ในการปรับปรุง 1,050 ตร.ม. โดยมีการจัดเตรียมเก้าอี้ให้ผู้โดยสารได้นั่งพักคอยขณะที่รอรับบริการด้วย

รูปที่ 3.30 สำนักงานขายบัตรโดยสารของสายการบิน อาคารผู้โดยสาร ชั้น 6



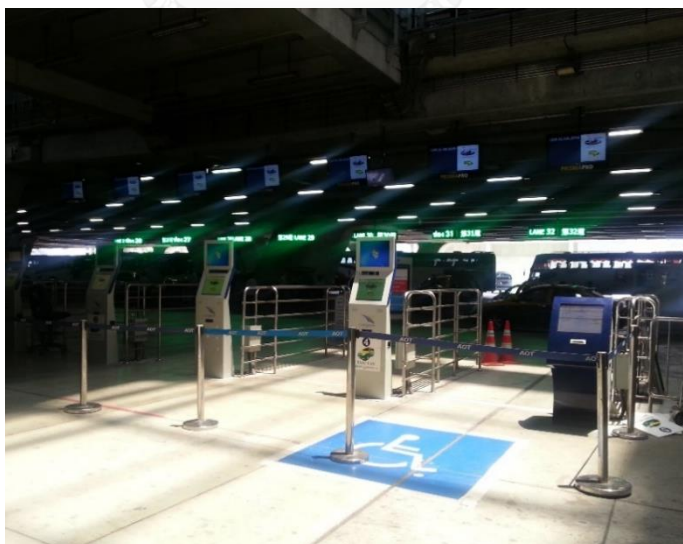
3.2.9 การใช้งานพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปี 2557

ในช่วงปี 2557 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพมีการปรับปรุง 6 งาน ประกอบด้วย การติดตั้ง KIOSK จัดคิวรถแท็กซี่ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 การปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ บริเวณโถงผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประตูดู 7-8 อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 การติดตั้งผนังเพื่อป้องกันฝน บริเวณทางเชื่อมเข้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 3 การติดตั้งผนังกระจกกันตกบริเวณทางเดินเข้าประตู หน้าอาคารผู้โดยสารชั้น 2 และ ชั้น 4 การต่อเติมสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสาร และกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง 2 สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 2 บริเวณทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4

1) การติดตั้ง KIOSK จัดคิวรถแท็กซี่ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ทำการติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (ระบบ KIOSK) เพื่อการบริหารจัดการรถรับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ที่บริเวณด้านหน้าชานชาลาอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 ประตู 4 และประตู 7 จุดละ 5 เครื่อง รวมทั้งหมด 10 เครื่อง โดยระบบดังกล่าวจะช่วยให้ผู้โดยสารสามารถใช้บริการรถแท็กซี่ได้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้น²¹ โดยพื้นที่ปรับปรุง 100 ตร.ม.

รูปที่ 3.31 การติดตั้ง KIOSK จัดคิวรถแท็กซี่ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1

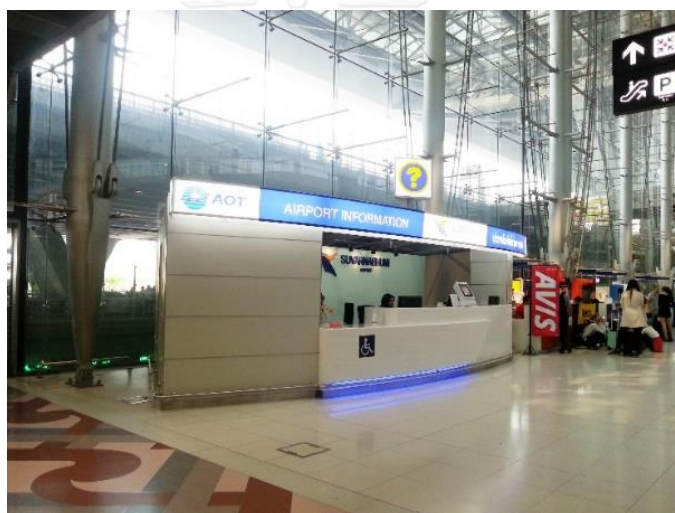


²¹ ASTVผู้จัดการออนไลน์. ทสภ.ติดตั้งระบบ Kiosk จัดคิวแท็กซี่ คาดเริ่มใช้สิ้นเดือนนี้. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://www.manager.co.th/Home/ViewNews.aspx?NewsID=9570000107041> [17 กันยายน 2557]

2) การปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ บริเวณโถงผู้โดยสารขาเข้าระหว่าง ประตูดู 7-8 อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2

เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ บริเวณโถงผู้โดยสารขาเข้า ชั้น 2 ระหว่าง ประตู 7-8 มีสภาพไม่เรียบร้อย ทรุคโถม ส่งผลต่อภาพลักษณ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้ เกิดภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ พื้นที่ปรับปรุง 38 ตร.ม. โดยเป็นลักษณะรูปแบบเคาน์เตอร์ให้บริการด้านหน้าสำหรับบุคคลทั่วไปและคนพิการ ด้านหลังมีห้องพักพนักงานและตู้เก็บของพนักงาน

รูปที่ 3.32 การปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ บริเวณโถงผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประตู 7-8 อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2



3) การติดตั้งผนังเพื่อป้องกันฝน ทางเชื่อมเข้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 3

จากการที่ลักษณะรูปแบบโถงลิฟต์และบันไดของอาคารจอดรถ และทางเชื่อม อาคารเป็นแบบเปิดโล่ง ลมแดดและน้ำฝนสามารถเข้าได้หลายทิศทางนั้น ทำให้ช่วงเวลาที่ฝนตก หนัก พื้นมีน้ำขังและลื่น ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้งานทางเชื่อมอาคาร ทำให้เกิดความไม่สะดวก และบางครั้งไม่สามารถใช้งานได้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงได้ทำการปรับปรุงโดยการติดตั้งแผงกัน ฝน บริเวณโถงลิฟต์และบันไดของอาคารจอดรถ 2 อาคารจอดรถ 3 และทางเดินเชื่อมเข้าอาคาร ผู้โดยสารชั้น 3 พื้นที่ปรับปรุง 1,700 ตร.ม. เพื่อป้องกันฝนและสามารถใช้งานทางเดินเชื่อมได้ตลอด คุ้มยามฝนตกหนักรูปแบบเป็นการติดตั้งกับโครงสร้างของอาคารเดิม โดยการติดตั้งโครงเหล็กและผนัง กระจก บริเวณรอบโถงลิฟต์ บันไดของอาคารจอดรถ และทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารและ อาคารจอดรถ พร้อมติดตั้งระบบปรับอากาศ เพื่อให้มีการไหลเวียนของอากาศที่เหมาะสม

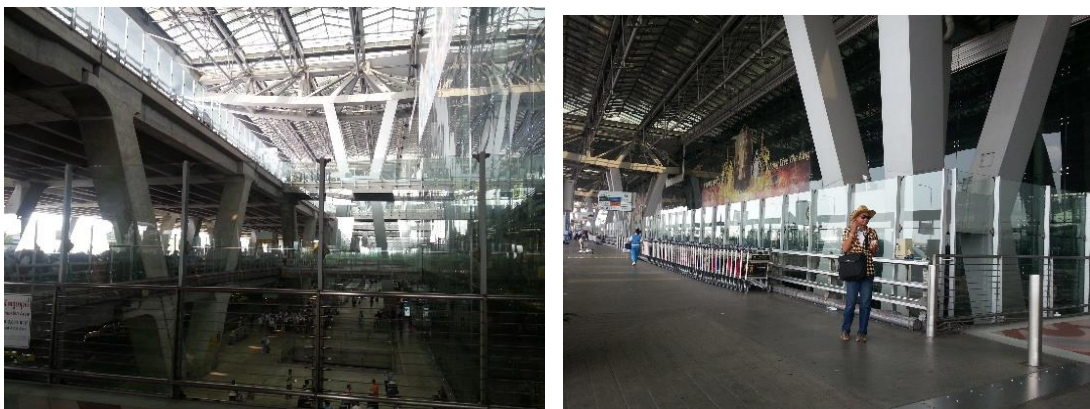
รูปที่ 3.33 การติดตั้งผนังเพื่อป้องกันฝน ทางเชื่อมเข้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 3



4) การติดตั้งผนังกระจกกันตกรบริเวณทางเดินเข้าประตู หน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 และ ชั้น 4

บริเวณทางเดินเข้าประตูหน้าอาคารผู้โดยสารชั้น 2 และ ชั้น 4 เป็นพื้นที่เปิดโล่ง ไม่มีผนังกันตกรันทำให้เกิดปัญหาความไม่ปลอดภัยต่อผู้โดยสาร พนักงาน หรือบุคคลที่มาใช้พื้นที่บริเวณนั้นได้ตลอดเวลา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงทำการติดตั้งผนังกระจกกันตกร ความสูง 2.3 เมตร เป็นกระจกลามิเนต บริเวณทางเดินเข้าประตูหน้าอาคารผู้โดยสารชั้น 2 และ ชั้น 4 พื้นที่ปรับปรุง 1,300 ตร.ม. เพื่อความปลอดภัยกับผู้โดยสารที่มาใช้บริการและพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ภายในสนามบินสุวรรณภูมิ

รูปที่ 3.34 การติดตั้งผนังกระจกกันตกรบริเวณทางเดินเข้าประตู หน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 และชั้น 4



5) การต่อเติมสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารและกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง บริเวณทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4

เดิมสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารและกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง อยู่หลังเคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมืองบริเวณทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน D โดยจัดเป็นสำนักงานชั่วคราว ผู้โดยสารสามารถมองเห็นเข้าไปในสำนักงานได้ ทำให้เกิดภาพที่ไม่สวยงาม ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ ดังนั้นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจึงได้ทำการปรับปรุงพื้นที่โดยทำการปรับปรุงสำนักงานถาวรขึ้นมา พื้นที่ในการปรับปรุง 280 ตร.ม. เพื่อให้ช่วยให้หน่วยงานราชการที่ทำงานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีสำนักงานที่เหมาะสมกับการทำงาน เป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงาม ส่งเสริมภาพลักษณ์ต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

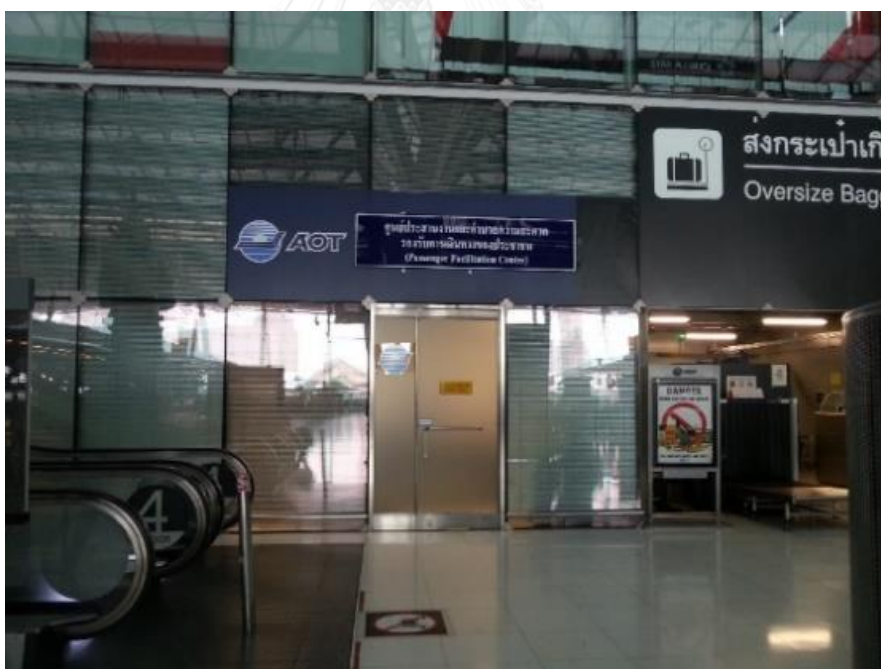
รูปที่ 3.35 การต่อเติมสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารและกองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง



6) การปรับปรุงให้เป็น “ศูนย์ประสานงานและอำนวยความสะดวก รองรับการเดินทางของประชาชน” อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4

การจัดตั้งศูนย์ประสานงาน และอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของประชาชน เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางในการประสานการทำงานร่วมกับฝ่ายงานภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและหน่วยงานภายนอก ที่เกี่ยวข้องในเรื่องการรักษาความปลอดภัย การดูแลให้อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีความพร้อมในการใช้งานและหากเกิดปัญหาข้อขัดข้องสามารถเข้าแก้ไขได้ทันที ทั้งนี้เพื่อให้การบริการภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นไปด้วยความเรียบร้อย โดยศูนย์จะมีเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากฝ่ายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและดูแลในด้านการให้บริการผู้โดยสารปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง โดยศูนย์ดังกล่าวจะตั้งอยู่ที่อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 หลังแถวซีคอน Row R²²

รูปที่ 3.36 การปรับปรุงให้เป็นศูนย์ประสานงาน และอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของประชาชน



²² ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเตรียมแผนอำนวยความสะดวกการเดินทางผู้โดยสารในช่วงเกิดสถานการณ์การชุมนุมทางการเมือง. [ออนไลน์]. 2557. แหล่งที่มา :

https://th.facebook.com/SuvarnabhumiAirport/posts/10152070398572052?stream_ref=10. [5 กันยายน 2557]

3.3 การเปลี่ยนแปลงในการดำเนินธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.3.1 การบริหารธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีวิสัยทัศน์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานนานาชาติชั้นนำด้วยมาตรฐานการให้บริการระดับสากล ในรูปแบบเอกลักษณ์ความเป็นไทย พร้อมด้วยบริการที่หลากหลายสามารถตอบสนอง ความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการ เพื่อไปสู่การเป็นท่าอากาศยานที่ดีที่สุดใน 10 อันดับแรก ของโลก พร้อมทั้งขยายความเป็นศูนย์กลางทางธุรกิจและโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทย²³ โดยมียุทธศาสตร์ในธุรกิจ 7 ประการ ประกอบด้วย

- 1) **Airport Strategic Positioning** กำหนดบทบาทและตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ในการพัฒนาศักยภาพของสนามบิน 6 แห่ง นำไปสู่การกำหนดแผนงานการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน สถาปัตยกรรมท่าอากาศยาน และการดำเนินงานท่าอากาศยานที่สอดคล้องกับผู้ให้บริการ
- 2) **Airport Service Capacity** มุ่งเน้นการบริหารขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรและการขยายขีดความสามารถ เพื่อรองรับการจราจรในอนาคต
- 3) **Airport Business** พัฒนาการบริหารและดำเนินงานท่าอากาศยาน เพื่อให้การให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงสุด
- 4) **Non-Aero Business** พัฒนาธุรกิจและการตลาดเพื่อเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน Non-Aero โดยพิจารณาจาก Lifestyle ของผู้ให้บริการ รวมทั้งการพัฒนาธุรกิจตามแนวคิด Airport City
- 5) **Service Orientation (Intelligent Airport)** ใช้นวัตกรรมใหม่ๆ รวมทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อพัฒนาคุณภาพบริการอย่างต่อเนื่อง
- 6) **Regional Hub** เน้นการพัฒนาการดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นศูนย์กลางการบินในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านการท่องเที่ยว ด้านธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเป็นจุดเปลี่ยนผ่านไปยังจุดหมายปลายทาง และด้านการเป็นศูนย์ซ่อมเครื่องบิน

²³ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). วิสัยทัศน์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา :

<http://www.suvarnabhumiairport.com/th/177-vision>. [15 เมษายน 2559]

7) Business Development พัฒนาธุรกิจในรูปแบบการร่วมลงทุนกับพันธมิตรทางธุรกิจในกิจการด้านต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ²⁴

การประกอบธุรกิจของท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย ประกอบด้วย การจัดการ การดำเนินงาน และการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีรายได้จากการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยรายได้จาก 2 ส่วน คือ รายได้จากกิจการการบิน (Aeronautical Revenues) และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non- Aeronautical Revenues) โดยรายได้จากกิจการการบิน เป็นรายได้ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางอากาศโดยตรง ได้แก่ รายได้จากค่าธรรมเนียมในการขึ้น-ลงของอากาศยาน (Landing Charge) รายได้จากค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) รายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charge) รายได้จากค่าเครื่องอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charge) ส่วนรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non- Aeronautical Revenues) เป็นรายได้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางอากาศโดยตรง ได้แก่ รายได้ค่าเช่าสำนักงานและอสังหาริมทรัพย์ (Office and State Property Rents) รายได้เกี่ยวกับบริการ (Service Revenues) รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Revenues)

ทั้งนี้ในการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังมีผู้ประกอบการภายนอกเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการที่จำเป็นบางส่วน เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไทยแอร์พอร์ตกราวด์เซอร์วิสเสส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการภาคพื้นดินรวมทั้งการให้บริการผู้โดยสารตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการภายในท่าอากาศยานซึ่งทำกับบริษัทดังกล่าว นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการรายอื่นที่ให้บริการร้านค้าปลีก สิ่งอำนวยความสะดวกในการเก็บสินค้า รถลิμουซีน บริการที่จอดรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทต่างๆ โดยผู้ประกอบการต่างๆ เหล่านี้ จะต้องชำระค่าตอบแทนส่วนแบ่งผลประโยชน์ (Concession Fees) ค่าเช่าพื้นที่ (Rent) และค่าบริการ (Service Charges) ส่วนผู้เช่าพื้นที่บางรายที่ไม่ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ดำเนินกิจการนั้นจะชำระเพียงค่าเช่าพื้นที่และค่าบริการให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเท่านั้น²⁵

จากยุทธศาสตร์ในข้อ 4 พัฒนาธุรกิจและการตลาดเพื่อเพิ่มรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน และมีแผนการศึกษาที่จะพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็น Airport City โดยในปัจจุบันรายได้หลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิคือ รายได้จากธุรกิจการบิน โดยมีสัดส่วนรายได้จากธุรกิจการบิน (Aero) 60% และรายได้ที่ไม่ใช่ธุรกิจการบิน (Non- Aero) 40% ทำให้เกิดนโยบายการพัฒนาธุรกิจที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน โดยมุ่งเน้นการขยายและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ประโยชน์

²⁴ ———. รายงานประจำปี 2557, 2557. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

²⁵ Ibid.

จากพื้นที่เชิงพาณิชย์พื้นที่เดิมภายในอาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน และที่ดินภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้มีสัดส่วนรายได้ที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินเพิ่มขึ้นเป็น 50%²⁶

นอกจากนี้แล้วท่าอากาศยานยังมีนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งในปี 2554 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ให้นโยบายต่อผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปรับกระบวนการบริหารจัดการ และวางกลยุทธ์โครงการท่าอากาศยานใส่ใจสิ่งแวดล้อม หรือ Green Airport ซึ่งผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ลงทุนทำภารกิจด้าน Green Airport ไว้ 3 โครงการ ได้แก่ โครงการลงทุนนำโซล่าเซลล์หรือพลังงานแสงอาทิตย์เข้ามาใช้ในอาคารผู้โดยสาร โครงการประหยัดพลังงานโดยการปรับไฟฟ้าแสงสว่างภายในอาคารผู้โดยสารและถนนรอบท่าอากาศยาน และโครงการดูแลรักษาต้นไม้ภายในอาคารและรอบท่าอากาศยาน โดยทั้ง 3 โครงการนี้ ถือเป็นโครงการในการอนุรักษ์พลังงานภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป²⁷

3.3.2 ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1) **ผู้โดยสาร** ชัดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ที่ 45 ล้านคนต่อปี ประกอบด้วย ผู้โดยสารระหว่างประเทศ และผู้โดยสารภายในประเทศ โดยจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ปี 2549-2557 มีดังนี้

- **จำนวนผู้โดยสารปี 2549** เป็นปีที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดบริการเที่ยวบินพาณิชย์อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ในช่วง 3 เดือนแรก โดยมีผู้โดยสารรวม 317,983 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 221,499 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 96,484 คน
- **จำนวนผู้โดยสารปี 2550** หลังจากเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิครบรอบ 1 ปี เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2550 ได้มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้น โดยผู้โดยสารรวม 41,934,995 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 32,689,041 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 9,245,954 คน

²⁶ MGR Online. ทอท. รื้อแผนพัฒนาแปลง 37 สุวรรณภูมิ “พศศักดิ์สิทธิ์” ดันรายได้ Non Aero ขึ้น 50% ในปี 58 (ออนไลน์). [ออนไลน์]. 2556. แหล่งที่มา :

<http://www.manager.co.th/iBizchannel/viewNews.aspx?NewsID=9560000087915>. [15 เมษายน 2559]

²⁷ ประชาชาติธุรกิจ. สุวรรณภูมินำร่อง 3 โปรเจกต์ กรีนแอร์พอร์ต. (ออนไลน์). 2554. แหล่งที่มา :

<http://seesite.blogspot.com/2011/01/3.html>. [12 พฤษภาคม 2559]

- **จำนวนผู้โดยสารปี 2551** เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นภายในประเทศ

ได้แก่ สถานการณ์ความไม่สงบในภาคใต้ การประท้วงปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระหว่างวันที่ 24 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 3 ธันวาคม ความวุ่นวายทางการเมืองและการประกาศพระราชกำหนดภาวะฉุกเฉิน ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้ามาประเทศไทยของนักท่องเที่ยว²⁸ โดยผู้โดยสารรวม 41,180,456 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 34,025,340 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 7,155,116 คน

- **จำนวนผู้โดยสารปี 2552** ผลกระทบจากความไม่สงบทาง

การเมืองนับตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2551 ที่มี การประท้วงปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลต่อเนื่องจนถึงเดือนเมษายน ปี 2552 ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอยและเกิดการแพร่ระบาดไปทั่วโลกของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้ามาประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้ประชาชนหลีกเลี่ยงที่จะเดินทางท่องเที่ยวเพราะกลัวการติดเชื้อและแพร่เชื้อ ส่งผลต่อการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ ทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวชะงักลง²⁹ โดยผู้โดยสารรวม 37,051,203 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 28,106,175 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 8,945,028 คน

- **จำนวนผู้โดยสารปี 2553** ถึงแม้ว่าจะมีความไม่สงบทางการเมือง

ตั้งแต่ต้นปี ต่อเนื่องมาจนถึงเหตุการณ์จลาจลในเขตกรุงเทพมหานครเมื่อเดือนเมษายน - พฤษภาคม ปี 2553 ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจโลกยังไม่ฟื้นตัว แต่ปริมาณจราจรทางอากาศเริ่มกลับมา มีปริมาณที่เพิ่มสูงขึ้น โดยผู้โดยสารรวม 42,496,950 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 32,380,000 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 10,115,950 คน

- **จำนวนผู้โดยสารปี 2554** ได้สถานการณ์อุทกภัยที่ส่งผลกระทบต่อ

ในหลายจังหวัดของประเทศไทย ในช่วงปลายปี 2554 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เตรียมแผนรับมือกับอุทกภัยโดยการกั้นเขื่อนดิน รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถึงแม้ว่าจะมีเหตุการณ์อุทกภัย แต่ปริมาณจราจรทางอากาศกลับเพิ่มสูงมากขึ้นกว่าปี 2553 โดยผู้โดยสารรวม 47,800,585 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 37,386,227 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 10,414,358 คน

²⁸ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). รายงานประจำปี 2551, 2551. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

²⁹ ———. รายงานประจำปี 2552, 2552. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

- **จำนวนผู้โดยสารปี 2555** ในขณะที่นโยบายการเปิดเสรีด้านการบิน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาทำตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ สร้างความเจริญเติบโตได้อย่างรวดเร็ว ทั้งจำนวนสายการบินและความถี่ของเที่ยวบินคาดว่าด้วยจำนวนประชากรที่มีรายได้ปานกลางที่เพิ่มขึ้นของสาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย จะทำให้สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวได้อีกมากในอนาคต ผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารรวม 52,368,712 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 38,687,756 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 13,680,956 คน³⁰

- **จำนวนผู้โดยสารปี 2556** บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ โดยให้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับสายการบินต้นทุนต่ำและเที่ยวบินจุดต่อจุดเป็นการเฉพาะ โดยให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศแทนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้มีปริมาณจราจรทางอากาศลดลงจากปี 2555 โดยผู้โดยสารรวม 50,900,697 คน แบ่งออกเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 42,095,312 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 8,805,385 คน³¹

- **จำนวนผู้โดยสารปี 2557** เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองตั้งแต่ปลายปี 2556 ส่งผลกระทบต่อเนื่องจนถึงปี 2557 จนเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 ได้มีการรัฐประหารโดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้ามาประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้ประชาชนหลีกเลี่ยงที่จะเดินทางท่องเที่ยวมาประเทศไทย เพราะไม่มั่นใจในสถานการณ์ทางการเมือง โดยผู้โดยสารรวม 46,497,257 คน แบ่งออกเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 38,031,114 คน ผู้โดยสารภายในประเทศ 8,466,143 คน³²

³⁰ ———. รายงานประจำปี 2555, 2555. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

³¹ ———. รายงานประจำปี 2556, 2556. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

³² "รายงานประจำปี 2557."

ตารางที่ 3.1 จำนวนผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี	จำนวนผู้โดยสาร			
	ผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ	ผู้โดยสาร ภายในประเทศ	ผู้โดยสารรวม	% เพิ่ม / ลด จำนวนผู้โดยสาร
2549	221,499	96,484	317,983	
2550	32,689,041	9,245,954	41,934,995	▲ 13,087%
2551	34,025,340	7,155,116	41,180,456	▼ 1.83%
2552	28,106,175	8,945,028	37,051,203	▼ 11.14 %
2553	32,380,000	10,116,950	42,496,950	▲ 14.69 %
2554	37,386,227	10,414,358	47,800,585	▲ 12.48 %
2555	38,687,756	13,680,956	52,368,712	▲ 9.55 %
2556	42,095,312	8,805,385	50,900,697	▼ 2.80 %
2557	38,031,114	8,466,143	46,497,257	▼ 8.65

2) **สายการบิน** สายการบินที่ใช้บริการภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย สายการบินภายในประเทศและสายการบินต่างประเทศ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่สำนักงานให้เช่าบริเวณชั้น 5 อาคารผู้โดยสาร เป็นสำนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกลุ่มสายการบินพันธมิตร Star Alliance กิจกรรมที่สายการบินเกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีดังนี้ การเช่าพื้นที่สำนักงาน ใช้บริการเคาน์เตอร์เช็คอิน ใช้บริการเคาน์เตอร์ตัวโดยสาร เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร การเช่าพื้นที่ทำห้องรับรองสำหรับผู้โดยสาร การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน ได้แก่ การขึ้น-ลงและจอดของเครื่องบิน การลำเลียงสัมภาระ การขนถ่ายสินค้า และการเช่าพื้นที่คาร์โก้ ไว้เก็บสัมภาระและอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน

3) **ผู้ประกอบการ** ลักษณะผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ เป็นผู้เช่าพื้นที่เพื่อเปิดกิจการเชิงพาณิชย์ เช่น ร้านค้า บริการ และอาหารเครื่องดื่มต่างๆ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร ผู้ให้บริการต่างๆ แก่สายการบิน ได้แก่ บริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานกิจกรรมที่ผู้ประกอบการเกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้เช่าพื้นที่สำนักงาน สำหรับผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน ได้แก่ การเติมน้ำมันเครื่องบิน การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การลำเลียงสัมภาระและบริการอื่นๆ เพื่อให้บริการแก่สายการบินต่างๆ และผู้เช่าพื้นที่ประกอบธุรกิจลานจอดรถ

- 4) **ผู้ใช้บริการ** ผู้ที่เดินทางมาทำธุรกรรมต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ ผู้มารับ-ส่งผู้โดยสาร ผู้มาติดต่อสำนักงาน
- 5) **หน่วยงานราชการ** ทำหน้าที่ตรวจสอบผู้โดยสารที่เข้า-ออกประเทศ และสิ่งของเข้าประเทศ รวมทั้งให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและผู้ปฏิบัติงานในท่าอากาศยาน เช่น ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร ด่านอาหารและยา ด่านตรวจสัตว์ป่า ด่านตรวจพืช ตำรวจ
- 6) **หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ** หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการแก่ผู้โดยสาร และให้บริการที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน การท่องเที่ยวและบริการอื่นๆ เช่น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)
- 7) **ผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยาน** ได้แก่ พนักงานจัดจ้างภายนอก (outsource) ของบริษัทต่างๆ ที่ดำเนินการภายในท่าอากาศยาน

ตารางที่ 3.2 ผู้ใช้บริการอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

ผู้ใช้อาคาร	พฤติกรรม	ตำแหน่งพื้นที่ใช้บริการอาคาร
ผู้โดยสาร	ผู้โดยสารเดินทางคนเดียว (1 คน) ผู้โดยสารเดินทางเป็นกลุ่ม (2-10 คน) ผู้โดยสารเดินทางเป็น Group Tour (10-30 คน)	ใช้บริการอาคาร ทั้งอาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน
พนักงานสายการบิน	ปฏิบัติงานอยู่ภายในอาคารและในเขตการบิน	ใช้บริการอาคาร ทั้งอาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน
ผู้ประกอบการ	ปฏิบัติงานอยู่ภายในอาคาร	ใช้บริการอาคาร ทั้งอาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน
ผู้ใช้บริการ	รอรับ – ส่ง ผู้โดยสาร อยู่เฉพาะในจุดที่ท่าอากาศยานกำหนดไว้	<ul style="list-style-type: none"> รอส่งที่ประตู 1-10 หรือในโถงผู้โดยสารขาออกชั้น 4 รอรับในโถงผู้โดยสารขาเข้า ชั้น 2 ประตู 1-2
หน่วยงานราชการ	ปฏิบัติงานอยู่ภายในอาคารและในเขตการบิน	ใช้บริการอาคาร ทั้งอาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน
หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	ปฏิบัติงานอยู่ภายในอาคารและในเขตการบิน	ใช้บริการอาคาร ทั้งอาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน
ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในท่าอากาศยาน	ปฏิบัติงานอยู่ภายในอาคารและในเขตการบิน	ใช้บริการอาคาร ทั้งอาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน

3.4 การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

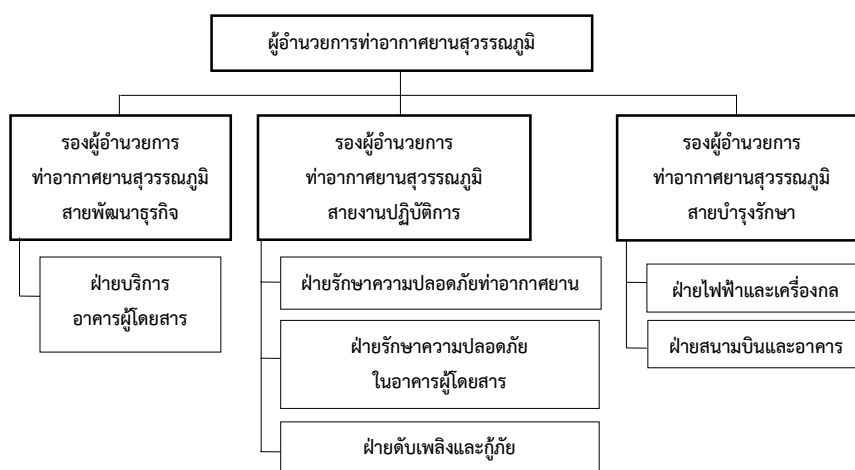
การบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาจากการรวบรวมเอกสารการสัมภาษณ์ผู้บริหาร หน่วยงานด้านการการบริหารทรัพยากรกายภาพและเจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง โดยรายละเอียดผลการศึกษา มีดังนี้

- 3.4.1 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ
- 3.4.2 หน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ
 - โครงสร้างหน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ
 - บทบาทและหน้าที่ของหน่วยงาน
 - ขอบเขตงานและการดำเนินงาน
- 3.4.3 ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ

3.4.1 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ

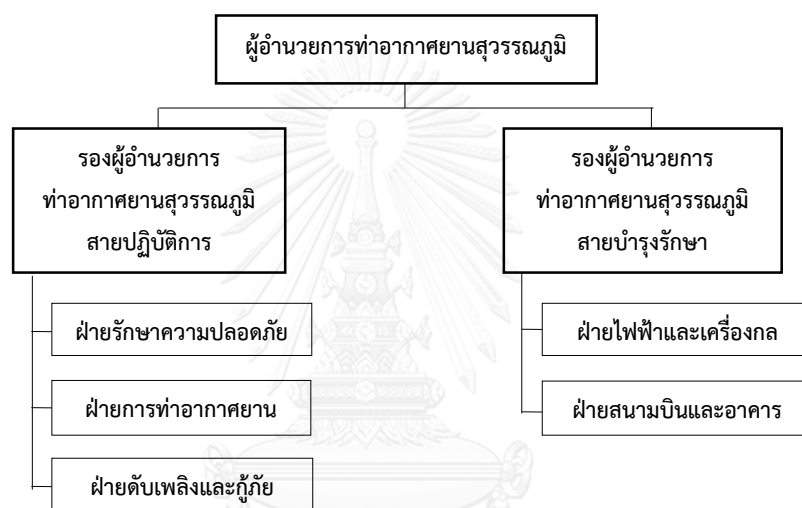
จากการศึกษาโครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่ามีหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการบริหารทรัพยากรกายภาพและมีการแบ่งโครงสร้างเป็น 2 ระยะแรกคือปี 2549 มีการแบ่งเป็น 3 สายงานคือ สายพัฒนาธุรกิจ สายปฏิบัติการท่าอากาศยานและสายวิศวกรรมและการบำรุงรักษา โดยสายพัฒนาธุรกิจพบว่ามี 1 ฝ่ายคือ ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร สายปฏิบัติการท่าอากาศยานพบว่ามี 2 ฝ่ายคือ ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ฝ่ายรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร สายวิศวกรรมและการบำรุงรักษาพบว่ามี 2 ฝ่ายคือ ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร

แผนผังที่ 3.1 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี 2549



ในระยะที่ 2 คือปี 2550 เมื่อมีการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาครบ 1 ปีแล้ว จึงมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพให้เหมาะสมกับการทำงาน มีการแบ่งเป็น 2 สายงาน คือ สายปฏิบัติการและสายบำรุงรักษา โดยสารปฏิบัติการพบว่ามี 3 ฝ่าย คือ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย สายบำรุงรักษาพบว่ามี 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร ทำหน้าที่ดูแลอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แผนผังที่ 3.2 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี 2550 - 2557



3.4.2 หน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ

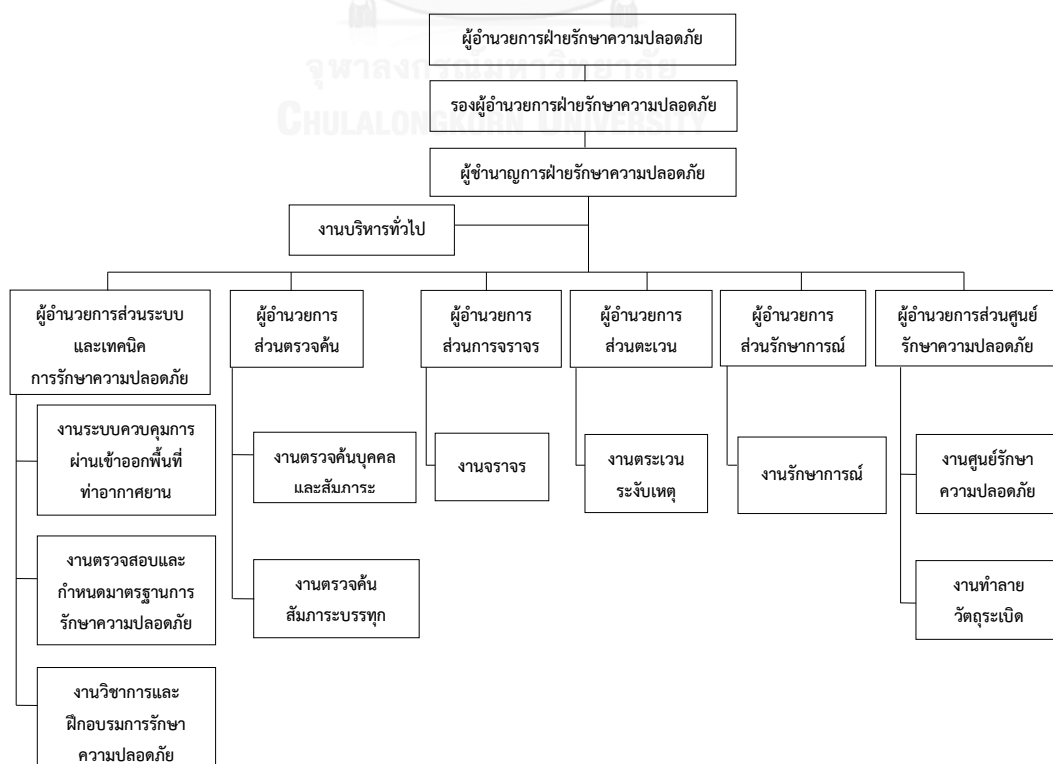
จากโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพในปี 2550 – 2557 พบว่ามีหน่วยงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 5 ฝ่าย คือ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร โดยมีรายละเอียดในแต่ละหน่วยงานดังนี้

3.4.2.1 ฝ่ายรักษาความปลอดภัย

1) โครงสร้างหน่วยงาน

ฝ่ายรักษาความปลอดภัยอยู่ภายใต้สายปฏิบัติการ มีหน้าที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในส่วนของบุคคล เครื่องบิน สถานที่ การข่าวงานบริหารจัดการและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร งานควบคุมการรักษาความปลอดภัย โดยการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ใช้มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เพื่อเป็นมาตรฐานและแนวทางในการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน โดยมีโครงสร้างในการดำเนินงานดังแผนผังที่แสดงด้านล่างนี้

แผนผังที่ 3.3 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายรักษาความปลอดภัย



2) บทบาทและหน้าที่ของฝ่ายรักษาความปลอดภัย

- มีหน้าที่วางแผน กำหนดมาตรการ และระเบียบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งประสานงานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- มีหน้าที่ควบคุม กำกับดูแล ตรวจสอบและดำเนินการรักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยแก่ผู้มาใช้บริการเครื่องบินและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- มีหน้าที่ปฏิบัติการด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และควบคุม กำกับดูแลให้ส่วนงานภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถือปฏิบัติในด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามประกาศ ข้อบังคับและมาตรการรักษาความปลอดภัย
- มีหน้าที่ออกบัตรรักษาความปลอดภัยสำหรับบุคคล รวมทั้งยานพาหนะเข้า-ออกในเขตพื้นที่หวงห้าม
- มีหน้าที่ตรวจค้นบุคคลและสัมภาระตามมาตรการการรักษาความปลอดภัยเพื่อค้นหาวัตถุอันตราย วัตถุต้องห้ามและสัตว์ที่ระบุไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 อาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของเครื่องบินหรือบุคคลในเครื่องบิน
- มีหน้าที่อำนวยความสะดวก ดูแลและระงับการกระทำอื่นใดที่อาจก่อให้เกิดการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมายการบินพลเรือน เช่น การก่อกองร้ายข้ามชาติ การก่อการจลาจล การประท้วงการข่มขู่อากาศยานและสถานที่สำคัญภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- มีหน้าที่วิเคราะห์ช่องทางเข้า-ออกและการกำหนดเขตพื้นที่หวงห้าม เฉพาะ เพื่อมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยบุคคลและทรัพย์สิน ตลอดจนการอารักขาบุคคลสำคัญภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- มีหน้าที่วางแผนและปฏิบัติงานด้านการจราจรภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย
- เป็นศูนย์กลางในการรับและแจ้งเหตุฉุกเฉิน หรือเหตุการณ์ไม่ปกติที่เกิดขึ้นในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งบรรเทา ระวังเหตุร้ายหรือยับยั้งการกระทำใดที่ทำให้กระทบกระเทือนต่อการรักษาความปลอดภัยหรือเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายการบินพลเรือน
- มีหน้าที่ฝึกอบรมและให้การรับรองมาตรฐานแก่ผู้ผ่านการฝึกอบรมในหลักสูตรด้านการรักษาความปลอดภัย

- มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทจัดจ้างภายนอกและบริษัทผู้รับสัมปทานด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ³³

3) ขอบเขตงานของฝ่ายรักษาความปลอดภัย

ฝ่ายรักษาความปลอดภัย มีการแบ่งขอบเขตภาระงานดังนี้

- **งานบริหารทั่วไป** ดำเนินการเกี่ยวกับงานธุรการ งานสารบรรณ งานบุคคล งานพัสดุ งานการเงิน และงานงบประมาณของฝ่ายรักษาความปลอดภัย

- **งานระบบควบคุมการผ่านเข้าออกพื้นที่ท่าอากาศยาน** บันทึกลงและตรวจสอบประวัติบุคคล ดำเนินการออกบัตรรักษาความปลอดภัยสำหรับบุคคล บัตรอนุญาตยานพาหนะและล้อเลื่อนที่ผ่านเข้า-ออก หรืออยู่ในพื้นที่หวงห้าม

- **งานตรวจสอบและกำหนดมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย** มีการวางแผน กำหนด สํารวจและตรวจสอบมาตรการและระเบียบการรักษาความปลอดภัยภายในเขตท่าอากาศยาน ให้เหมาะสมและรัดกุมอย่างต่อเนื่อง

- **งานวิชาการและฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย** จัดทำแผนพัฒนาบุคลากรและจัดฝึกอบรมพนักงานรักษาความปลอดภัยและให้การรับรองมาตรฐาน ให้คำแนะนำส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย ศึกษาและรวบรวมข้อมูลข่าวสารด้านรักษาความปลอดภัย ติดตามเหตุการณ์และความเคลื่อนไหวต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่กระทบต่อความมั่นคงและความปลอดภัยของกิจการบินพาณิชย์

- **งานตรวจค้นบุคคลและสัมภาระ** ดำเนินการตรวจค้นบุคคลและสัมภาระ เพื่อค้นหาวัตถุอันตรายและวัตถุต้องห้ามอันอาจนำไปใช้ในการปล้นยึดอากาศยานหรือก่อวินาศกรรมอากาศยาน

- **งานตรวจค้นสัมภาระบรรทุก** ดำเนินการตรวจค้นบุคคลและสัมภาระ เพื่อค้นหาวัตถุอันตรายและวัตถุต้องห้ามอันอาจนำไปใช้ในการปล้นยึดอากาศยานหรือก่อวินาศกรรมอากาศยาน รับผิดชอบ ควบคุม กำกับดูแลงานตรวจค้นในระบบ สายพานลำเลียงกระเป๋า Baggage Handling System (BHS)

- **งานจราจร** ดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรภายในเขตท่าอากาศยาน ตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎจราจรและป้ายสัญญาณจราจรของผู้ใช้ทางสัญจรภายในท่าอากาศยาน

³³ ———. คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายรักษาความปลอดภัย, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

- **งานตระเวนระงับเหตุ** การตระเวนตรวจตราดูแลรักษาความปลอดภัย ความสงบเรียบร้อยในชีวิตและทรัพย์สิน การบรรเทาเหตุร้ายหรือการกระทำอื่นใดที่กระทบกระเทือนต่อการรักษาความปลอดภัยหรือเป็นการแทรกแซงอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อกิจการการบินพาณิชย์ การดำเนินการป้องปรามและจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตท่าอากาศยาน การรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญที่เดินทางผ่านท่าอากาศยาน ประสานการปฏิบัติงานและให้การสนับสนุนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเมื่อมีเหตุการณ์ไม่ปกติ

- **งานรักษาการณ์** การรักษาความปลอดภัยสถานที่ภายในเขตท่าอากาศยาน ควบคุมและตรวจสอบการผ่านเข้า - ออก พื้นที่หวงห้ามของบุคคลและยานพาหนะนอกเขตอาคารผู้โดยสาร ดำเนินการตรวจค้นบุคคลและสัมภาระ เพื่อค้นหาวัตถุอันตรายและวัตถุต้องห้ามอันอาจนำไปใช้ในการปล้นยึดอากาศยานหรือก่อวินาศกรรมอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อการรักษาความปลอดภัยต่อกิจการการบินพาณิชย์ ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

- **งานศูนย์รักษาความปลอดภัย** ดำเนินการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานโดยระบบกล้องวงจรปิด CCTV เพื่อดำเนินการรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง

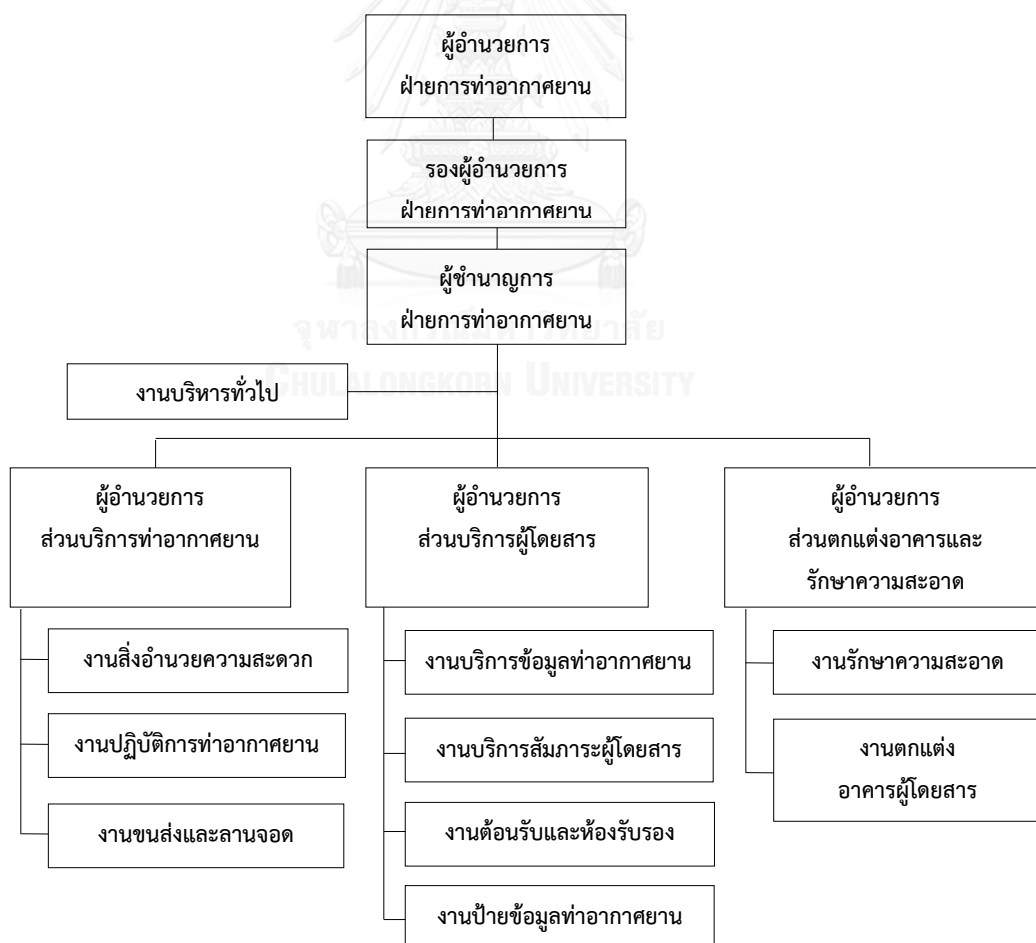
- **งานพิสูจน์ทราบและเก็บกู้วัตถุระเบิด** การพิสูจน์ทราบ การเก็บกู้ การทำให้วัตถุระเบิดปลอดภัย การเคลื่อนย้ายและการตรวจสอบสิ่งของต้องสงสัยหรือหลงลืม การตรวจห้องรับรองพิเศษตามมาตรการการรักษาความปลอดภัยบุคคลสำคัญ ให้คำแนะนำด้านนิรภัยวัตถุระเบิดแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการค้นหา เคลื่อนย้ายและการบรรเทาภัยเกี่ยวกับวัตถุระเบิด ประสานการปฏิบัติให้การสนับสนุนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเมื่อมีเหตุการณ์การชู้วางระเบิด

3.4.2.2 ฝ่ายการทำอากาศยาน

1) โครงสร้างการดำเนินงาน

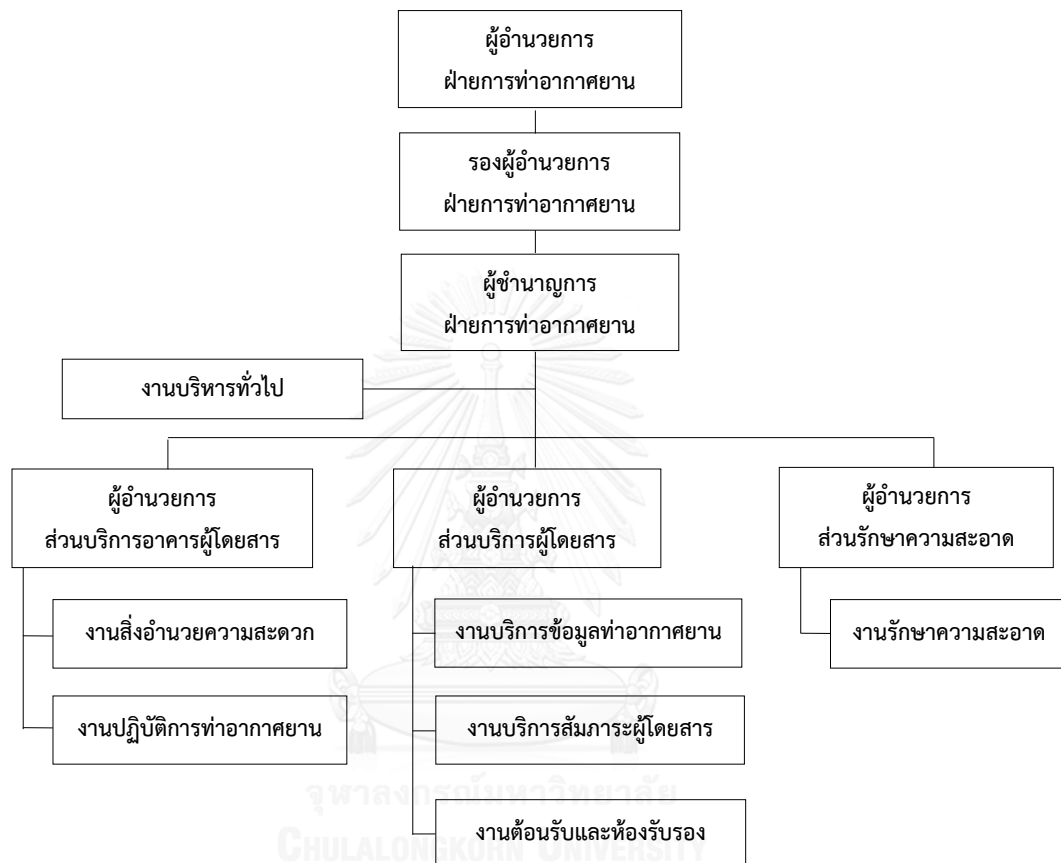
ฝ่ายการทำอากาศยานอยู่ภายใต้สายปฏิบัติการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานบริการผู้โดยสาร งานสิ่งอำนวยความสะดวก งานปฏิบัติการทำอากาศยาน งานต้อนรับและห้องรับรอง งานบริการสัมภาระผู้โดยสาร งานรักษาความสะอาด โดยในระยะแรกปี 2549 - 2552 ฝ่ายการทำอากาศยานได้แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนบริการอาคารผู้โดยสาร ประกอบด้วยงานสิ่งอำนวยความสะดวก งานปฏิบัติการทำอากาศยานส่วนบริการผู้โดยสาร ประกอบด้วยงานบริการข้อมูลทำอากาศยาน งานบริการสัมภาระผู้โดยสาร งานต้อนรับและห้องรับรอง งานป้ายข้อมูลทำอากาศยาน ส่วนตกแต่งอาคารและรักษาความสะอาดประกอบด้วยงานรักษาความสะอาดและงานตกแต่งอาคารผู้โดยสาร

แผนผังที่ 3.4 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายการทำอากาศยาน ปี 2549-2551



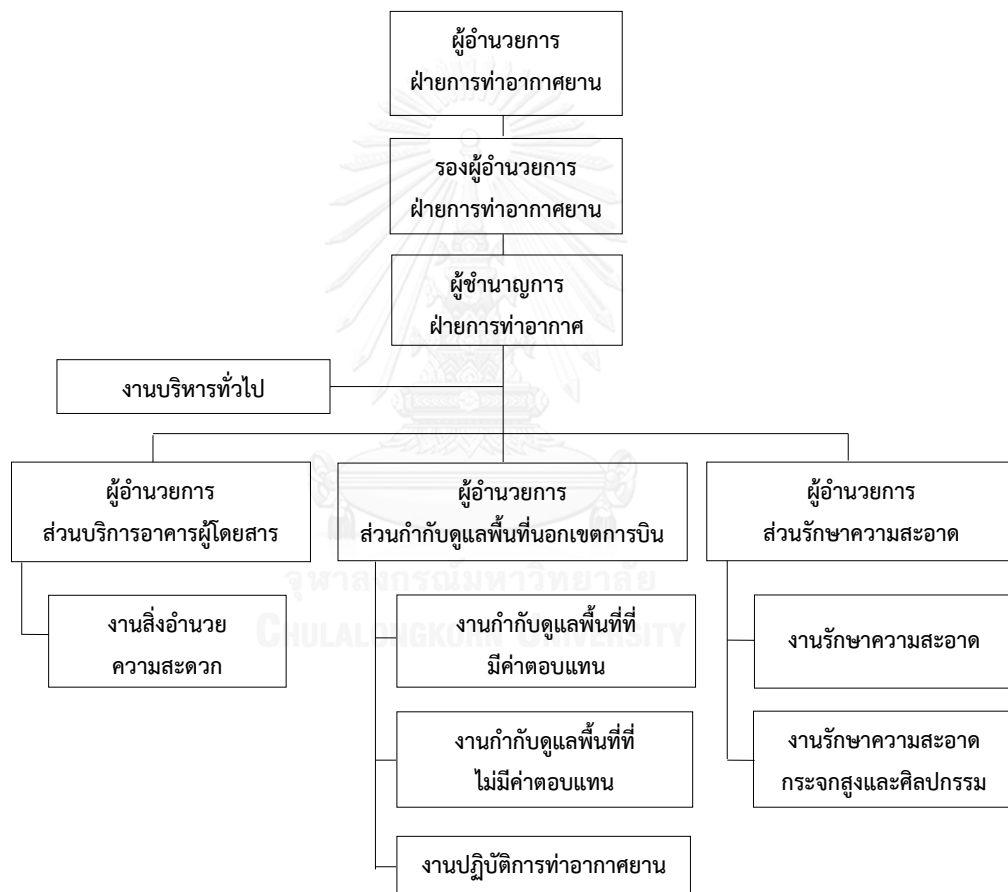
ในระยะที่ 2 ได้มีการเปลี่ยนแปลงโดยย้ายงานป้ายข้อมูลทำอากาศยานและงานตกแต่งอาคารผู้โดยสาร ให้ไปอยู่ภายใต้การดำเนินงานของฝ่ายสนามบินและอาคาร

แผนผังที่ 3.5 โครงสร้างฝ่ายการดำเนินงานการทำอากาศยาน ปี 2552-2555



ในระยะที่ 3 ได้มีการเปลี่ยนแปลงโดยย้ายงานบริการข้อมูลท่าอากาศยาน งานบริการสัมภาระผู้โดยสาร งานต้อนรับและห้องรับรอง ให้ไปอยู่ภายใต้การดำเนินงานของฝ่ายบริการลูกค้า ส่วนบริการผู้โดยสารเปลี่ยนชื่อเป็นส่วนกำกับดูแลพื้นที่นอกเขตการบิน ประกอบด้วย งานกำกับดูแลพื้นที่ที่มีค่าตอบแทน งานกำกับดูแลพื้นที่ที่ไม่มีค่าตอบแทนและงานปฏิบัติการท่าอากาศยาน ส่วนรักษาความสะอาด ได้เพิ่มงานรักษาความสะอาดกระจกสูงและศิลปกรรม

แผนผังที่ 3.6 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายการทำอากาศยาน ปี 2556-2557



2) บทบาทและหน้าที่ของฝ่ายการทำอากาศยาน

ฝ่ายการทำอากาศยาน เป็นหน่วยงานที่อยู่ในสายปฏิบัติการของ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีหน้าที่ดังนี้

- มีหน้าที่วางแผนการให้บริการผู้โดยสารและผู้มาใช้บริการท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิให้ได้รับความสะดวกและรวดเร็ว
- มีหน้าที่ตรวจตราและดูแลความเรียบร้อยของอาคารภายใน
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสิ่งก่อสร้างนอกเขตการบิน (Landside) รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่
จัดไว้สำหรับผู้โดยสารและผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย เพียงพอ
และเหมาะสมต่อการให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง หากสิ่งอำนวยความสะดวกชำรุด เสียหาย มีหน้าที่
ติดต่อประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบมาดำเนินการซ่อมบำรุงให้สิ่งอำนวยความสะดวกที่ชำรุดนั้น
พร้อมใช้งานได้เหมือนเดิม
- มีหน้าที่ให้บริการสัมภาระผู้โดยสาร โดยการรับฝากกระเป๋าและดูแล
กระเป๋าตกค้าง ดำเนินการเก็บรักษากระเป๋าสัมภาระที่ผู้โดยสารลืมไว้ภายในท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ
- มีหน้าที่ควบคุมการดูแลรักษาความสะอาด เช่น การรักษาความสะอาด
ทั่วไปภายในอาคาร ภายในห้องน้ำ ควบคุมการทำความสะอาดผนังกระจก ควบคุมการทำความสะอาด
สะอาดภาพวาดและศิลปกรรมที่อยู่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทจัดจ้างภายนอกและบริษัท
ผู้รับสัมปทานด้านการให้บริการผู้โดยสาร การดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกและการทำความสะอาดใน
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ³⁴

3) ขอบเขตงานของฝ่ายการทำอากาศยาน

ฝ่ายการทำอากาศยาน แบ่งย่อยออกเป็น 7 งานดังนี้

- **งานบริหารทั่วไป** ดำเนินการเกี่ยวกับงานธุรการ งานสารบรรณ
งานบุคคล งานพัสดุ งานการเงิน และงานงบประมาณของฝ่ายการทำอากาศยาน
- **งานสิ่งอำนวยความสะดวก** การตรวจดูแลความเรียบร้อยของอาคาร
สถานที่ ดำเนินการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการผู้โดยสารและผู้มา
ใช้บริการท่าอากาศยาน การพิจารณาให้บริการนิตยสารสิ่งพิมพ์ต่างๆ ที่จัดวางภายในอาคารผู้โดยสาร
รวมทั้งดูแลการให้บริการรถเข็นกระเป๋า

³⁴ ———. คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายการทำอากาศยาน, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

- **งานกำกับดูแลพื้นที่ที่มีค่าตอบแทน** ดำเนินการพิจารณาคำขอเช่าและขอใช้พื้นที่ โดยจัดพื้นที่ภายในท่าอากาศยานให้มีความเหมาะสมกับการประกอบกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ติดตามการใช้พื้นที่โดยอำนวยความสะดวกในการประสานงานกับผู้เช่า ผู้ประกอบการเอกชน ดูแลการดำเนินงานของผู้เช่าให้เป็นไปตามสัญญาที่ผู้เช่าทำไว้กับท่าอากาศยาน

- **งานกำกับดูแลพื้นที่ที่ไม่มีค่าตอบแทน** ดำเนินการพิจารณาการขอใช้พื้นที่ โดยพื้นที่ไม่มีการประกอบกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในพื้นที่นั้น ติดตามการใช้พื้นที่โดยอำนวยความสะดวกในการประสานงานกับผู้เช่าพื้นที่ หน่วยงานรัฐ ให้เป็นไปตามสัญญาที่ผู้ใช้ทำไว้กับท่าอากาศยาน

- **งานปฏิบัติการท่าอากาศยาน** ดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการด้านการท่องเที่ยว เช่น การให้บริการรับรองห้องพักโรงแรม บริการนำเที่ยวทั้งที่มีการจองบริการมาล่วงหน้าและไม่ได้จองบริการมาล่วงหน้า พิจารณาคำร้องขออนุญาตถ่ายภาพยนตร์ วีดิโอเทป ภาพนิ่ง การขอแจกแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ภายในท่าอากาศยาน การตรวจสอบระยะเวลาในกระบวนการเข้า-ออกประเทศของผู้โดยสารและการขนถ่ายสัมภาระ

- **งานรักษาความสะอาด** ดำเนินการควบคุมดูแลการรักษาความสะอาด และจัดเก็บขยะมูลฝอยภายในท่าอากาศยาน

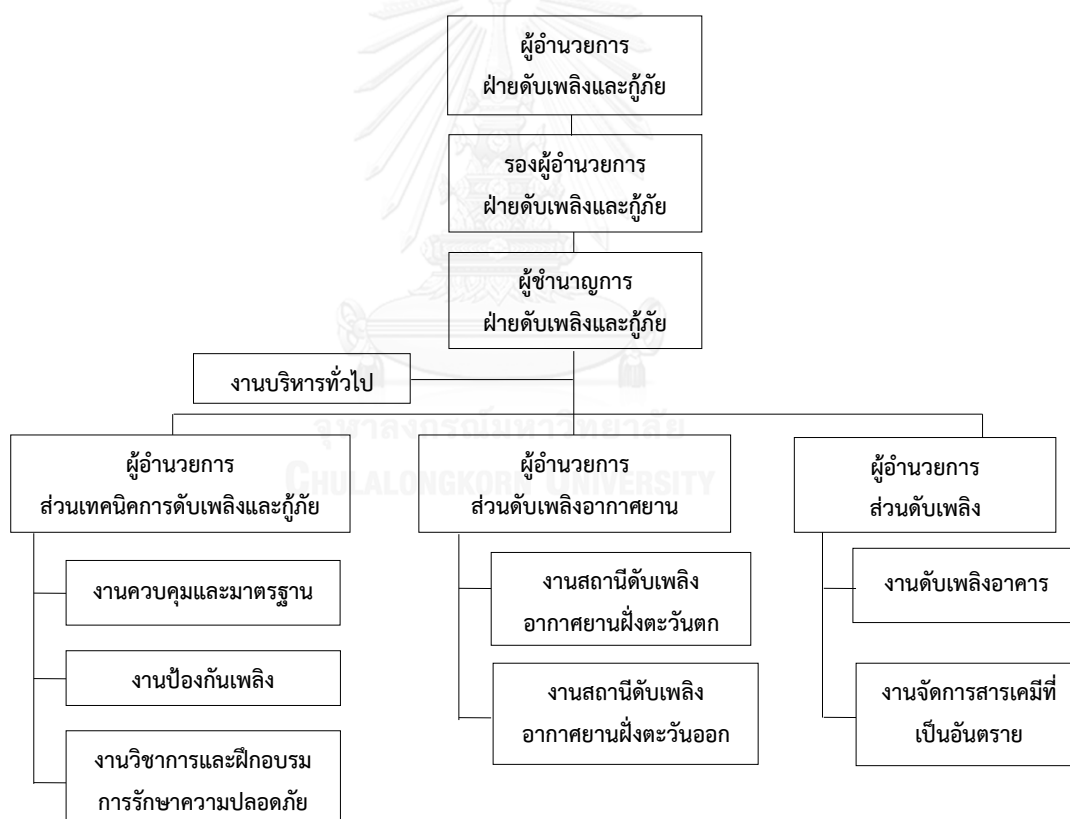
- **งานรักษาความสะอาดกระจกสูงและศิลปกรรม** ดำเนินการควบคุมดูแลการรักษาความสะอาดอาคารที่มีกระจกสูงภายในท่าอากาศยานและการทำความสะอาดศิลปกรรม ภาพวาด รูปปั้น ที่อยู่ภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

3.4.2.3 ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย

1) โครงสร้างหน่วยงาน

ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัยอยู่ภายใต้สายปฏิบัติการ โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน อาคารสถานที่และช่วยเหลือผู้ประสบภัย โดยมีส่วนเทคนิคการดับเพลิงและกู้ภัย ประกอบด้วย งานควบคุมและมาตรฐาน งานป้องกันเพลิง งานวิชาการและฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย ส่วนดับเพลิงอากาศยาน งานสถานีดับเพลิงอากาศยาน ฝั้่งตะวันตก งานสถานีดับเพลิงอากาศยาน ฝั้่งตะวันออก ส่วนดับเพลิงประกอบด้วย งานดับเพลิงอาคาร งานจัดการสารเคมีที่เป็นอันตราย

แผนผังที่ 3.7 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ปี 2549-2557



2) บทบาทและหน้าที่ของฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย

- วางแผน กำหนดมาตรการและระเบียบการดับเพลิงอากาศยาน กู้ภัยอากาศยานอาคารสถานที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและบริเวณใกล้เคียง
- วางแผนการป้องกันเพลิงภายในท่าอากาศยาน
- ดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบภัย สนับสนุนและร่วมมือในการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยกับหน่วยงานอื่นและชุมชนบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ให้คำแนะนำส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการดับเพลิงและกู้ภัยแก่ส่วนงานภายนอกที่ดำเนินกิจการภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ³⁵

3) ขอบเขตงานของฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย

- ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย แบ่งย่อยออกเป็น 7 งานดังนี้
- **งานบริหารทั่วไป** ดำเนินการเกี่ยวกับงานธุรการ งานสารบรรณ งานบุคคล งานพัสดุ งานการเงิน และงานงบประมาณของฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย
 - **งานควบคุมและมาตรฐาน** ศึกษาและรวบรวมข้อมูลเทคนิคด้านดับเพลิงและกู้ภัย วางแผนและควบคุมการฝึกซ้อม เสริมสร้างและทดสอบสมรรถภาพทางกายในการดับเพลิงอาคารและอากาศยาน จัดทำข้อกำหนดรายละเอียดการจัดซื้ออุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัยและการขออนุญาตครอบครองและใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและกู้ภัย
 - **งานป้องกันเพลิง** วางแผนการตรวจและกำหนดมาตรการป้องกันอัคคีภัย แนะนำการป้องกันอัคคีภัยให้แก่ผู้ประกอบการและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ตรวจสอบ ดูแลแนะนำความปลอดภัยในการใช้ก๊าซหุงต้มให้กับร้านค้า ร้านอาหารและผู้ประกอบการ ตรวจสอบป้องกันอัคคีภัยในลานจอดรถ ตรวจสอบอุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยให้ได้มาตรฐาน และพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา
 - **งานฝึกอบรมการดับเพลิงและกู้ภัย** จัดทำแผนพัฒนาบุคลากรและจัดฝึกอบรมพนักงานดับเพลิงและกู้ภัยพร้อมทั้งให้คำแนะนำ ส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการดับเพลิงและกู้ภัย
 - **งานสถานีดับเพลิงอากาศยาน** วางแผน กำหนดมาตรการในการเตรียมความพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉินเกี่ยวกับอากาศยานที่อาจเกิดขึ้นในภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยานพาณิชย์ที่ประสบอุบัติเหตุต่างๆ รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือชีวิตผู้โดยสารและลูกเรือที่ประสบอุบัติเหตุให้ได้รับความปลอดภัย ดำเนินการตรวจสอบและ

³⁵ ———. คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

บำรุงรักษาระดับเพลิงอากาศยานทุกคันให้มีสภาพการใช้งานเต็มประสิทธิภาพตามข้อกำหนดของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) การเข้าร่วมฝึกซ้อมการเข้าพื้นที่อากาศยานอุบัติเหตุ ภายในเวลาที่กำหนด (Response Time) การวางแผน กำหนดวิธีการและมาตรการเคลื่อนย้าย อากาศยานจากที่เกิดเหตุเพื่อให้สามารถเคลื่อนย้ายไปยังโรงซ่อมอากาศยานหรือที่เก็บซากอากาศยาน ได้โดยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเตรียมพร้อมเพื่อให้บริการในการเฝ้าระวังการเกิด อุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยตามคำร้องขอใช้บริการของบริษัทการบินหรือผู้ประกอบการ มีหน้าที่ รับผิดชอบควบคุมอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้สนับสนุนการดับเพลิง การกู้ภัยและกู้อากาศยานให้อยู่ในสภาพ พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

- **งานดับเพลิงอาคาร** ดำเนินการดับเพลิงอาคารและช่วยเหลือผู้ประสบภัย ฝึกเตรียมความพร้อมเพื่อรับสถานการณ์ฉุกเฉินเกี่ยวกับอาคาร ฝึกซ้อมดับเพลิงอาคารภายในเขตท่า อากาศยานสุวรรณภูมิดำเนินการวางแผน ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง ตรวจสอบและดูแลระบบอุปกรณ์ และระดับเพลิงอาคารให้มีสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ

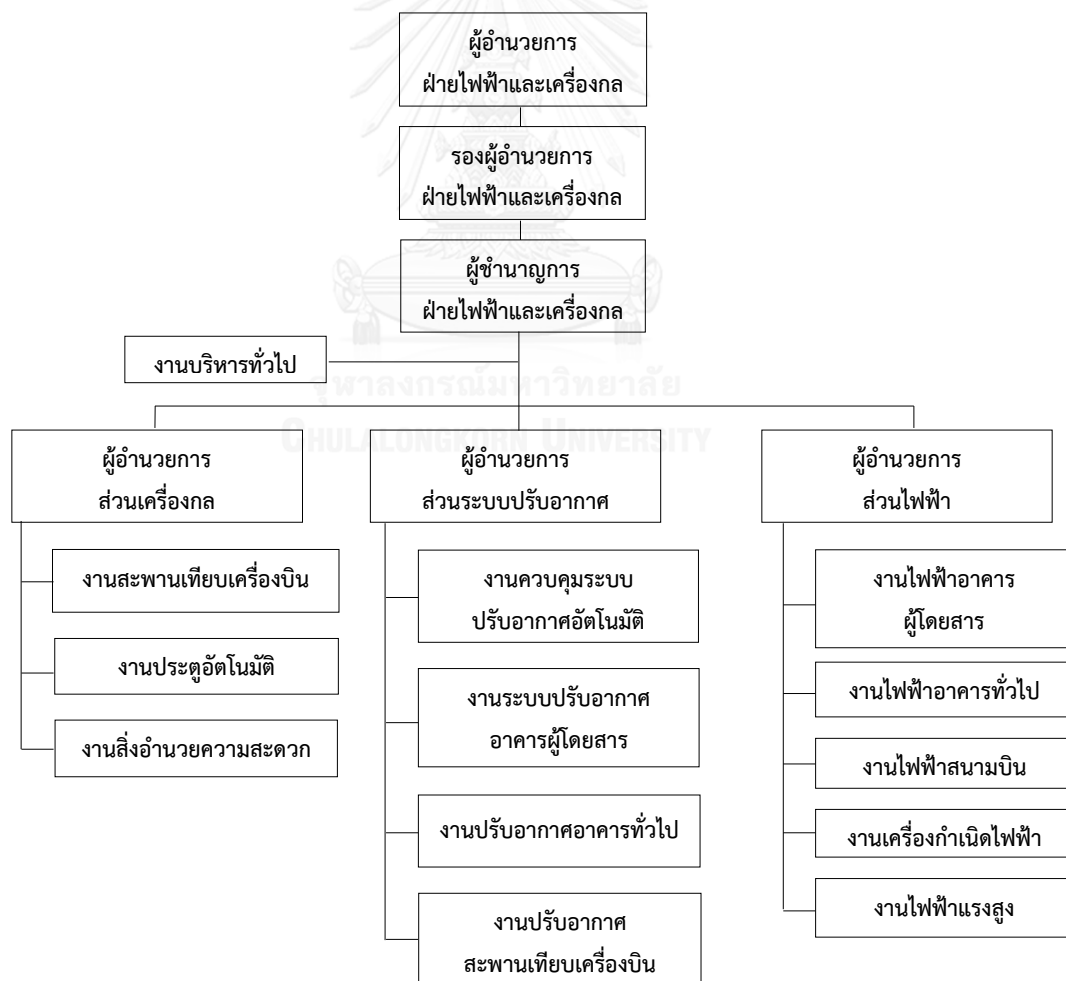
- **งานจัดการสารเคมีที่เป็นอันตราย** ดำเนินการวางแผน กำหนดมาตรการ ในการจัดการกับเหตุฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับสารเคมีที่เป็นอันตรายและตรวจสอบความปลอดภัยในการ เก็บรักษาสินค้าอันตรายในคลังสินค้า

3.4.2.4 ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล

1) โครงสร้างหน่วยงาน

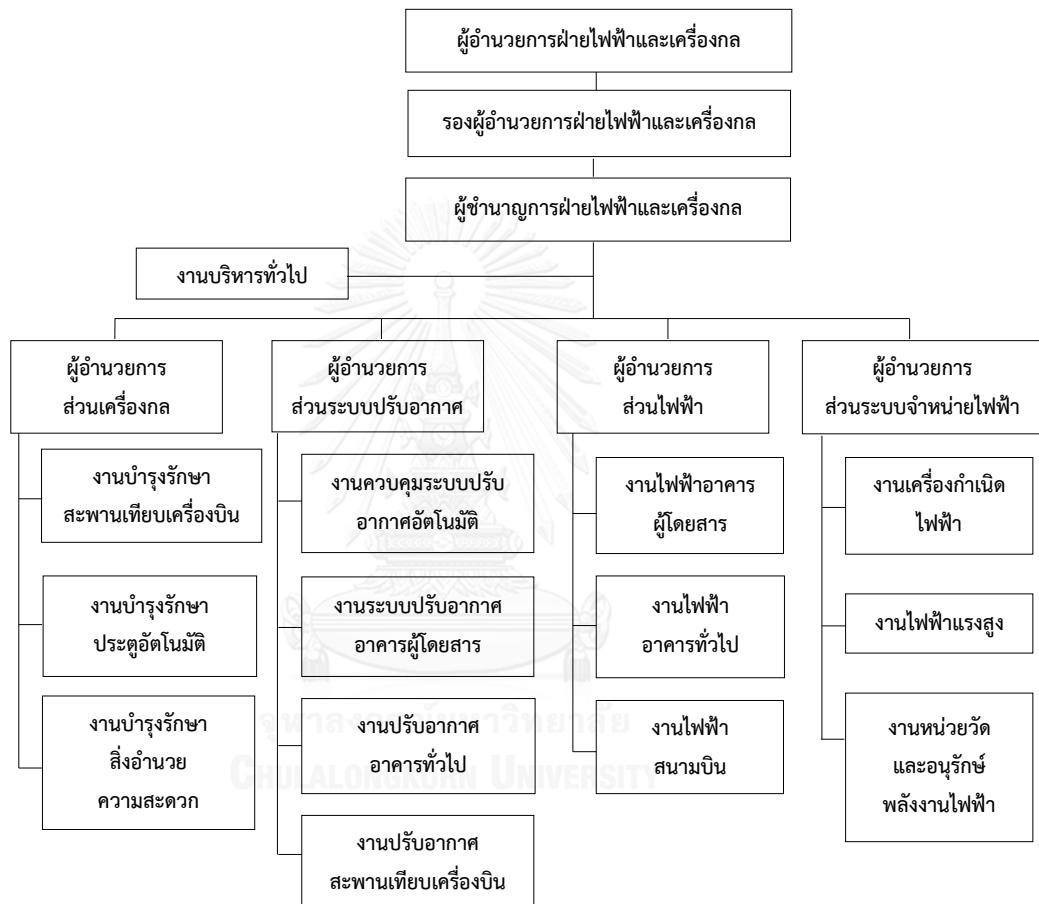
ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกลอยู่ภายใต้สายบำรุงรักษา โดยมีหน้าที่เกี่ยวกับงานระบบประกอบอาคารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยระยะแรก ส่วนเครื่องกลประกอบด้วย งานสะพานเทียบเครื่องบิน งานประตูอัตโนมัติ งานสิ่งอำนวยความสะดวก ส่วนระบบปรับอากาศประกอบด้วย งานควบคุมระบบปรับอากาศอัตโนมัติ งานระบบปรับอากาศอาคารผู้โดยสาร งานระบบปรับอากาศอาคารทั่วไป งานปรับอากาศสะพานเทียบเครื่องบิน ส่วนไฟฟ้าประกอบด้วย งานไฟฟ้าอาคารผู้โดยสาร งานไฟฟ้าอาคารทั่วไป งานไฟฟ้าสนามบิน งานเครื่องกำเนิดไฟฟ้า งานไฟฟ้าแรงสูง โดยโครงสร้างฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกลในระยะแรกมีโครงสร้างดังนี้

แผนผังที่ 3.8 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ปี 2549 - 2555



โดยระยะที่ 2 ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกลได้เพิ่มส่วนงานคือ ส่วนระบบจำหน่ายไฟฟ้าประกอบด้วย งานเครื่องกำเนิดไฟฟ้า งานไฟฟ้าแรงสูง งานหน่วยวัดและอนุรักษ์พลังงานไฟฟ้า โดยโครงสร้างฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกลในระยะที่ 2 มีโครงสร้างดังนี้

แผนผังที่ 3.9 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ปี 2556 – 2557



2) บทบาทและหน้าที่ของฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล

- มีหน้าที่ควบคุม ติดตั้ง ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาระบบปรับอากาศอัตโนมัติ เครื่องปรับอากาศ เครื่องจ่ายลมเย็น อุปกรณ์อื่นที่ใช้กับเครื่องปรับอากาศและเครื่องจ่ายลมเย็น รวมทั้งระบบ Floor Cooling
- มีหน้าที่ควบคุม ติดตั้ง ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องกำเนิดไฟฟ้าระบบไฟฟ้าสนามบิน ไฟฟ้าอาคาร ไฟฟ้าแรงสูง ไฟฟ้าแรงต่ำและระบบไฟฟ้าสำรอง รวมทั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้กันระบบไฟฟ้า
- มีหน้าที่ควบคุม ติดตั้ง ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า ลิฟต์ บันไดเลื่อน ทางเลื่อน ประตูเลื่อนอัตโนมัติ สะพานเทียบเครื่องบินและอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก
- มีหน้าที่ควบคุม ติดตั้ง ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาเครื่องวัดหน่วยไฟฟ้า รวมทั้งบันทึกหน่วยการใช้พลังงานไฟฟ้า
- ควบคุม ติดตั้ง ตรวจสอบและซ่อมบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าจอต เครื่องบินระบบไฟฟ้า 400 Hz. ระบบปรับอากาศสำหรับอากาศยานชนิดติดตั้งอยู่กับที่ (PC-Air)³⁶

3) ขอบเขตงานของฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล

- **งานบริหารทั่วไป** ดำเนินการเกี่ยวกับงานธุรการ งานสารบรรณ งานบุคคล งานพัสดุ งานการเงิน และงานงบประมาณของฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล
- **งานควบคุมระบบปรับอากาศอัตโนมัติ** ดำเนินการให้บริการ ควบคุมและบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบปรับอากาศอัตโนมัติ (BAS) ระบบระบายอากาศที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- **งานปรับอากาศอาคารผู้โดยสาร** ดำเนินการให้บริการ ควบคุมและบำรุงรักษา ระบบปรับอากาศ ระบบระบายอากาศ อาคารผู้โดยสารและอาคารจอดรถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- **งานปรับอากาศอาคารทั่วไป** หน้าที่ให้บริการ ควบคุมและบำรุงรักษาระบบปรับอากาศ ระบบระบายอากาศ ระบบควบคุมปรับอากาศอัตโนมัติ ในอาคารและส่วนราชการภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- **งานปรับอากาศสะพานเทียบเครื่องบิน** ดำเนินการให้บริการ ควบคุมและบำรุงรักษา ระบบปรับอากาศ ระบบระบายอากาศอาคารเทียบเครื่องบินและหอควบคุมลานจอดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

³⁶ ———. คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

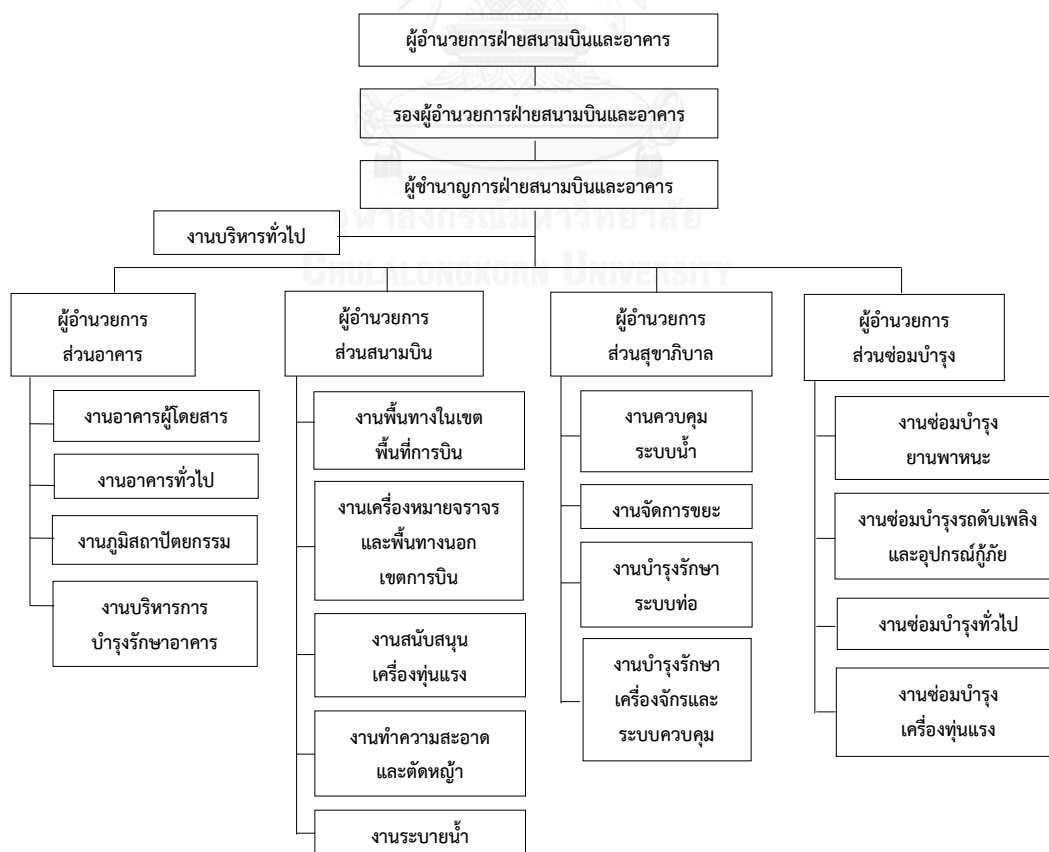
- **งานเครื่องกำเนิดไฟฟ้า** ดำเนินการควบคุม ติดตั้งและบำรุงรักษาเครื่องกำเนิดไฟฟ้า
- **งานไฟฟ้าสนามบิน** ดำเนินการควบคุม ติดตั้งและบำรุงรักษาระบบไฟในท่าอากาศยาน
- **งานไฟฟ้าแรงสูง** ดำเนินการควบคุม ติดตั้งและบำรุงรักษา Main Transformer และ Unit Sub 115 KV และ 24 KV บำรุงรักษาระบบจำหน่ายไฟฟ้า
- **งานไฟฟ้าอาคาร** ดำเนินการควบคุม ติดตั้งและบำรุงรักษาไฟฟ้าอาคาร ผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบินและอาคารทั่วไป
- **งานสะพานเทียบเครื่องบิน** ดำเนินการควบคุม ติดตั้งและบำรุงรักษาสะพานเทียบเครื่องบินและระบบไฟนำจอดอากาศยาน
- **งานสิ่งอำนวยความสะดวก** ดำเนินการควบคุม ติดตั้งและบำรุงรักษาลิฟต์ บันไดเลื่อน ทางเลื่อนและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง
- **งานประต้อัตโนมัติ** ดำเนินการควบคุม ติดตั้งและบำรุงรักษาประต้อัตโนมัติ ประตูเหล็กม้วนไฟฟ้า ประตูช่องทางเข้าลานจอด ไม้กั้นอัตโนมัติ

3.4.2.5 ฝ่ายสนามบินและอาคาร

1) โครงสร้างหน่วยงาน

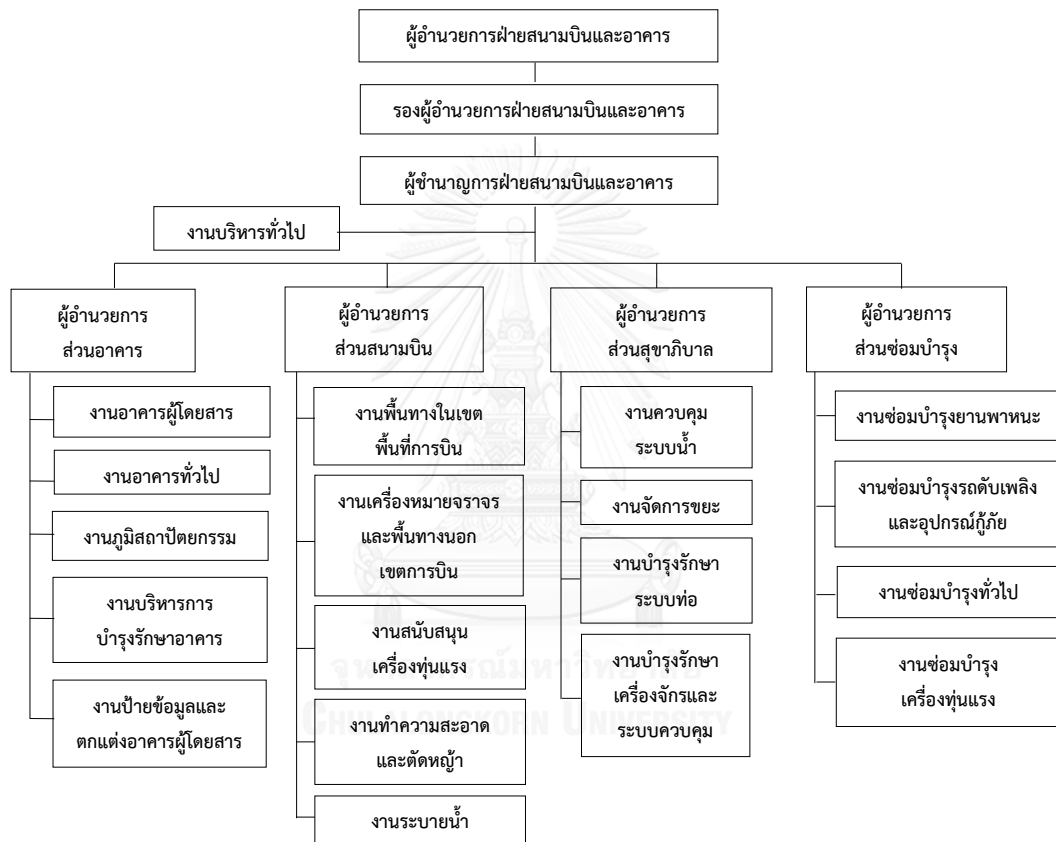
ฝ่ายสนามบินและอาคารอยู่ภายใต้สายบำรุงรักษา โดยมีหน้าที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง ซ่อมแซม การควบคุม การดูแลรักษา การตรวจสอบและการปรับปรุงแก้ไขสนามบิน ให้กับอาคารสถานที่และยานพาหนะ ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยโครงสร้างระยะแรก มีส่วนอาคารประกอบด้วย งานอาคารผู้โดยสาร งานอาคารทั่วไป งานภูมิสถาปัตยกรรมและงานบริหารการบำรุงรักษาอาคาร ส่วนสนามบินประกอบด้วยงานพื้นที่ทางในเขตพื้นที่การบิน งานเครื่องหมายจราจร และพื้นที่ทางนอกเขตการบิน งานสนับสนุนเครื่องทุ่นแรง งานทำความสะอาดและตัดหญ้า งานระบายน้ำ ส่วนสุขาภิบาลประกอบด้วย งานควบคุมระบบน้ำ งานจัดการขยะ งานบำรุงรักษาระบบท่อ งานบำรุงรักษาเครื่องจักรและระบบควบคุม ส่วนซ่อมบำรุงประกอบด้วย งานซ่อมบำรุงยานพาหนะ งานซ่อมบำรุงรถดับเพลิงและอุปกรณ์กู้ภัย งานซ่อมบำรุงทั่วไป งานซ่อมบำรุงเครื่องทุ่นแรง โดยมีโครงสร้างในระยะแรก ในช่วงปี 2549-2551 ดังนี้

แผนผังที่ 3.10 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายสนามบินและอาคาร ปี 2549-2551



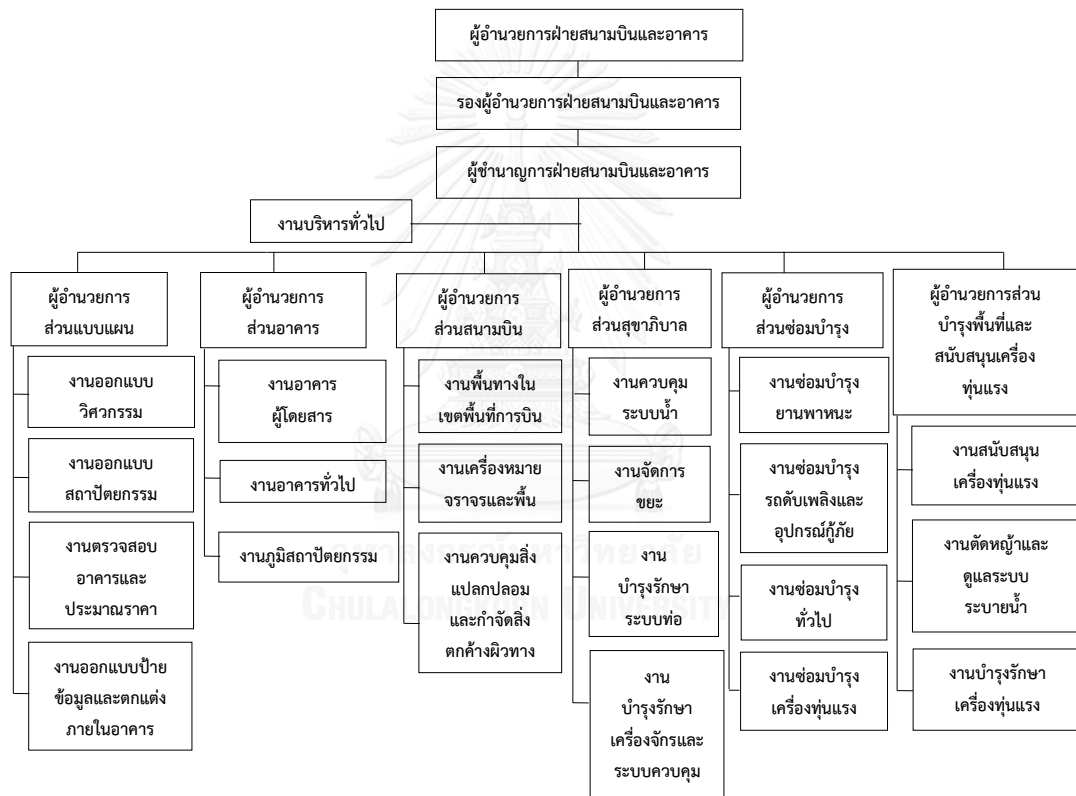
โครงสร้างฝ่ายสนามบินและอาคารในระยะที่ 2 มีการย้ายงานป้ายข้อมูลและตกแต่งอาคารผู้โดยสาร ย้ายจากฝ่ายการท่าอากาศยานมาอยู่ภายใต้การบริหารของฝ่ายสนามบินและอาคาร โดยฝ่ายสนามบินและอาคารมีโครงสร้างในระยะที่ 2 อยู่ในช่วงปี 2552-2555 ดังนี้

แผนผังที่ 3.11 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายสนามบินและอาคาร ปี 2552-2555



โครงสร้างฝ่ายสนามบินและอาคารในระยะที่ 3 มีเพิ่มส่วนแบบแผน ประกอบด้วย งานออกแบบวิศวกรรม งานออกแบบสถาปัตยกรรม งานตรวจสอบอาคารและประมาณราคา งานออกแบบป้ายข้อมูลและตกแต่งภายในอาคาร เพิ่มส่วนบำรุงพื้นที่และสนับสนุนเครื่องทุ่นแรง ประกอบด้วย งานสนับสนุนเครื่องทุ่นแรง งานตัดหญ้าและดูแลระบบระบายน้ำ งานบำรุงรักษาเครื่องทุ่นแรง โดยฝ่ายสนามบินและอาคารมีโครงสร้างในระยะที่ 3 อยู่ในช่วงปี 2556-2557 ดังนี้

แผนผังที่ 3.12 โครงสร้างการดำเนินงานฝ่ายสนามบินและอาคาร ปี 2556-2557



2) บทบาทและหน้าที่ของฝ่ายสนามบินและอาคาร

- มีหน้าที่วางแผน กำหนดมาตรการและระเบียบปฏิบัติประจำเกี่ยวกับการบำรุงรักษาสนามบิน อาคารสถานที่ ออกแบบรายการและประมาณการก่อสร้างงานปรับปรุงแก้ไข และงานซ่อมแซมสิ่งก่อสร้าง ดำเนินการเกี่ยวกับงานทะเบียนประวัติอาคารและที่ดิน งานมาตรฐาน การก่อสร้างและงานควบคุมดูแลเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ
- มีหน้าที่ดำเนินการควบคุมและบำรุงรักษาการให้บริการระบบจ่ายน้ำประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบน้ำดับเพลิง ระบบสูบน้ำสนามบิน ระบบหมุนเวียนน้ำใช้ ระบบรดน้ำต้นไม้อัตโนมัติและระบบรวบรวมและกำจัดขยะ
- มีหน้าที่บำรุงรักษาเครื่องทุ่นแรง ยานพาหนะ อุปกรณ์ดับเพลิง และครุภัณฑ์สำนักงาน
- มีหน้าที่บริหารป้ายข้อมูลและพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับป้ายแนะนำผู้โดยสารและผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย
- ดูแลตกแต่งอาคารท่าอากาศยาน ตกแต่งไม้ดอกไม้ประดับภายในและภายนอกอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพาะพันธุ์ บำรุงพันธุ์ไม้ดอกไม้ประดับ จัดทำสวนหย่อมและสนามหญ้า ตลอดจนตกแต่งสถานที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวาระพิเศษหรือเทศกาลต่างๆ³⁷

3) ขอบเขตงานของฝ่ายสนามบินและอาคาร

- **งานบริหารทั่วไป** ดำเนินการเกี่ยวกับงานสารบรรณ งานธุรการ งานบุคคล งานพัสดุ งานการเงินและงานงบประมาณของฝ่ายสนามบินและอาคาร
- **งานออกแบบวิศวกรรม** ดำเนินการศึกษา สํารวจ ออกแบบงานวิศวกรรมโครงสร้างและวิศวกรรมงานระบบสุขาภิบาล จัดทำงบประมาณด้านวิศวกรรม จัดทำแบบพร้อมรายละเอียดประกอบแบบของกรก่อสร้าง การปรับปรุงแก้ไข การซ่อมแซมสิ่งก่อสร้างออกแบบวางแผนดำเนินการบำรุงรักษาอาคาร ด้านวิศวกรรมโครงสร้างที่อยู่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- **งานออกแบบสถาปัตยกรรม** ดำเนินการศึกษา สํารวจ ออกแบบงานสถาปัตยกรรม จัดทำงบประมาณด้านสถาปัตยกรรม จัดทำแบบพร้อมรายละเอียดประกอบแบบของกรก่อสร้าง การปรับปรุงแก้ไข การซ่อมแซมสิ่งก่อสร้างออกแบบวางแผนดำเนินการบำรุงรักษาอาคาร ด้านสถาปัตยกรรมที่อยู่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

³⁷ ———. คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายสนามบินและอาคาร, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

- **งานตรวจสอบอาคารและประมาณราคา** ตรวจสอบอาคารที่อยู่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็นไปตามกฎกระทรวง ว่าด้วยการกำหนดประเภทอาคารที่ต้องจัดให้มีผู้ตรวจสอบ ประมาณราคาค่าก่อสร้างของงานออกแบบวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม ให้การสนับสนุน การพิจารณาขออนุญาตปรับปรุงพื้นที่ภายในอาคารที่อยู่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของผู้ประกอบการและส่วนราชการ

- **งานออกแบบป้ายข้อมูลและตกแต่งภายในอาคาร** ดำเนินการวางแผนบริหารจัดการ ออกแบบป้ายแสดงข้อมูลในอาคารผู้โดยสาร กำหนดติดตั้งป้ายและกำหนดมาตรฐาน ขนาด รูปแบบของป้ายต่างๆ พิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอนุญาตติดตั้ง จัดระเบียบ ป้ายที่จัดวางและติดตั้งภายในอาคารผู้โดยสารทั้งหมด ยกเว้นป้ายเชิงพาณิชย์ ป้ายจราจรและป้ายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมขนส่ง วางแผน ออกแบบ จัดทำแบบพร้อมรายละเอียดประกอบแบบงานตกแต่งภายในอาคารต่างๆ ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- **งานอาคารผู้โดยสาร** มีหน้าที่วางแผน จัดทำงบประมาณและดำเนินการบำรุงรักษาอาคารผู้โดยสาร โดยบำรุงรักษาหลังคาและฝ้าใบ หิ้งน้ำและระบบท่อภายในอาคาร ประตู ผนัง ราวกันตก พื้น รางระบายน้ำและอุโมงค์

- **งานอาคารทั่วไป** มีหน้าที่วางแผน จัดทำงบประมาณดำเนินการการบำรุงรักษาและซ่อมบำรุงอาคารทั่วไปที่อยู่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีการซ่อมแซมรั้วและสีอาคาร รั้วรอบเขตสนามบิน เฟอร์นิเจอร์ ดำเนินการตกแต่ง ประดับธง และตราสัญลักษณ์ ดำเนินการสนับสนุนทั่วไป ได้แก่ การจัดตกแต่งสถานที่ เวที กิจกรรมประชาสัมพันธ์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- **งานภูมิสถาปัตยกรรม** มีหน้าที่วางแผนและดำเนินการออกแบบปรับปรุง งานที่เกี่ยวข้องกับภูมิสถาปัตยกรรม พันธุ์ไม้ บำรุงรักษาและตรวจสอบความสมบูรณ์สวยงามของสวนหย่อมงาน Soft scape และงาน Hand scape ออกแบบและบำรุงรักษาที่ระบบรดน้ำต้นไม้ จัดแต่งและปรับเปลี่ยนไม้ดอกไม้ประดับที่อยู่ในอาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน อาคารต้อนรับ VIP และอาคารสำนักงาน ตามเทศกาล ประเพณีและนิทรรศการต่างๆ

- **งานควบคุมระบบน้ำ** มีหน้าที่บริหารจัดการ วางแผนและดำเนินการควบคุมการบำรุงรักษาระบบการจ่ายน้ำประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบหมุนเวียนน้ำ ระบบสูบน้ำ สนามบินและเครื่องจักรอุปกรณ์ ระบบจ่ายน้ำประปาและน้ำดับเพลิงให้กับอาคาร สถานที่ต่างๆ ระบบผลิต จ่ายน้ำหมุนเวียนน้ำใช้ (ส่งให้ระบบทำความเย็นและระบบรดน้ำต้นไม้) ตรวจสอบวิเคราะห์คุณภาพน้ำ เพื่อวางแผนดำเนินการควบคุมระบบสาธารณูปโภคสุขภาพภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- **งานจัดการขยะ** มีหน้าที่บริหารจัดการ วางแผนและดำเนินการควบคุม การเก็บขนขยะ คัดแยกขยะ การขนส่งและกำจัดขยะและการบำรุงรักษาสถานีขนถ่ายขยะ จัดทำสถิติ ปริมาณขยะ สรุปรายชื่อเก็บค่ากำจัดขยะจากผู้ประกอบการ ตรวจสอบและควบคุมด้านความสะอาด อาชีวอนามัยและความปลอดภัยสำหรับการปฏิบัติงาน

- **งานบำรุงรักษาระบบท่อ** มีหน้าที่บริหารจัดการ วางแผนและดำเนินการ บำรุงรักษาระบบท่อเมนจ่ายประปาภายในและภายนอกอาคาร ระบบท่อรวมน้ำเสียภายนอกอาคาร ท่อน้ำดับเพลิง ระบบท่อรดน้ำต้นไม้ การให้บริการตุ๊กต่น้ำเย็น บำรุงรักษามาตรวัดน้ำประปา การ ให้บริการติดตั้ง มาตรวัดน้ำและสรุปรายชื่อเก็บค่าบริการน้ำประปา และน้ำรีไซเคิลจากผู้ประกอบการ กับกลุ่มอาคารภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- **งานบำรุงรักษาเครื่องจักรและระบบควบคุม** มีหน้าที่วางแผนและ ดำเนินการบำรุงรักษาเครื่องจักรควบคุมในระบบประปา ระบบดับเพลิง ระบบหมุนเวียนน้ำใช้ ตรวจสอบและควบคุมเชิงป้องกันและบำรุงรักษาเชิงแก้ไข เครื่องจักรอุปกรณ์สุขาภิบาลทั้งหมด

- **งานพื้นทาง** มีหน้าที่วางแผน ตรวจสอบตราและดำเนินการบำรุงรักษา โครงสร้างและพื้นผิวของทางวิ่ง ทางขับลานจอดอากาศยานและถนนในเขตพื้นที่การบิน (Airside)

- **งานเครื่องหมายจราจรและพื้นที่นอกพื้นทาง** มีหน้าที่วางแผน ตรวจสอบ ตราและดำเนินการบำรุงรักษาเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางสำหรับอากาศยานและยานพาหนะ ตลอดจนป้ายจราจรและอุปกรณ์ด้านการจราจรภายในเขตการบิน ระบบระบายน้ำภายในเขตการบิน เช่น คลองคอนกรีต คลองดิน รางระบายน้ำ ตลอดจนโครงสร้างทางกายภาพของพื้นที่สีเขียว บำรุงรักษาถนน ลานจอดรถยนต์ ถนนลอยยกระดับ (Fly Over) ในนอกเขตพื้นที่การบิน (Landside) รวมทั้งงานป้ายจราจร (ไม่รวมป้ายที่มีไฟส่องสว่างภายใน) เครื่องหมาย (Sign) และสัญลักษณ์ (Markings) ในเขตพื้นที่การบิน (Airside) และนอกเขตพื้นที่การบิน (Landside)

- **งานควบคุมสิ่งแปลกปลอมกำจัดสิ่งตกค้างผิวทาง** มีหน้าที่บริหาร จัดการ วางแผน ตรวจสอบตราและควบคุมสิ่งแปลกปลอม กำจัดสิ่งตกค้างบนและทำความสะอาดและ กำจัดวัชพืชในระบบระบายน้ำผิวทางทั้งในเขตการบินและนอกเขตการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- **งานสนับสนุนเครื่องทุ่นแรง** มีหน้าที่ให้การสนับสนุนเครื่องทุ่นแรงและ อุปกรณ์จักรกลต่างๆ ในการซ่อมบำรุงโครงสร้างและพื้นผิวทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน ถนน ภาคพื้น อุโมงค์ สะพาน ถนนยกระดับ ลานจอดรถยนต์ การกำจัดสิ่งตกค้างผิวทาง เช่น งานล้างหลุม จอดอากาศยาน งานกำจัดคราบยางตกค้างบนผิวถนนและหน้าอาคารผู้โดยสาร จัดทำประวัติการทำงาน ของเครื่องทุ่นแรงจักรกลและอุปกรณ์ จัดทำงบประมาณการซ่อมบำรุงประจำปีและวางแผน บำรุงรักษาเครื่องทุ่นแรงและอุปกรณ์จักรกลต่างๆในความรับผิดชอบ

- **งานตัดหญ้าและดูแลระบบระบายน้ำ** มีหน้าที่วางแผนและดำเนินการดูแลตัดหญ้าพื้นที่ภายในท่าอากาศยานและพื้นที่รอบเขื่อนกันน้ำรอบท่าอากาศยาน ดำเนินการงานระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ ท่อระบายน้ำและงานที่เกี่ยวข้อง
- **งานบำรุงรักษาเครื่องทุ่นแรง** มีหน้าที่วางแผนการและดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องทุ่นแรง เช่น รถดูดฝุ่น รถขัดพื้น เครื่องจักรกลหนักทุกประเภท และอุปกรณ์ทุ่นแรง และซ่อมบำรุงเครื่องยนต์โรงสูบน้ำของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- **งานซ่อมบำรุงยานพาหนะ** มีหน้าที่วางแผนและดำเนินการซ่อมบำรุงยานพาหนะ เช่น รถจักรยานยนต์ รถนั่ง รถบรรทุก รถที่ใช้พลังงานไฟฟ้าและรถกิจการพิเศษของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- **งานซ่อมบำรุงรถดับเพลิงและอุปกรณ์กู้ภัย** มีหน้าที่วางแผนและดำเนินการซ่อมบำรุงรถดับเพลิงอากาศยาน รถดับเพลิงอาคาร รถสนับสนุนการดับเพลิงและอุปกรณ์กู้ภัยที่ให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- **งานซ่อมบำรุงทั่วไป** มีหน้าที่วางแผนและดำเนินการซ่อมบำรุงรถเข็นกระเป๋า ครุภัณฑ์สำนักงานของ ให้บริการบำรุงรักษางานด้านการเชื่อมโลหะ กิ่งโลหะหรือขึ้นรูปโลหะ ให้บริการในการตรวจสอบสภาพยานพาหนะของผู้ประกอบการในเขตลานจอด

3.4.3 ผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ

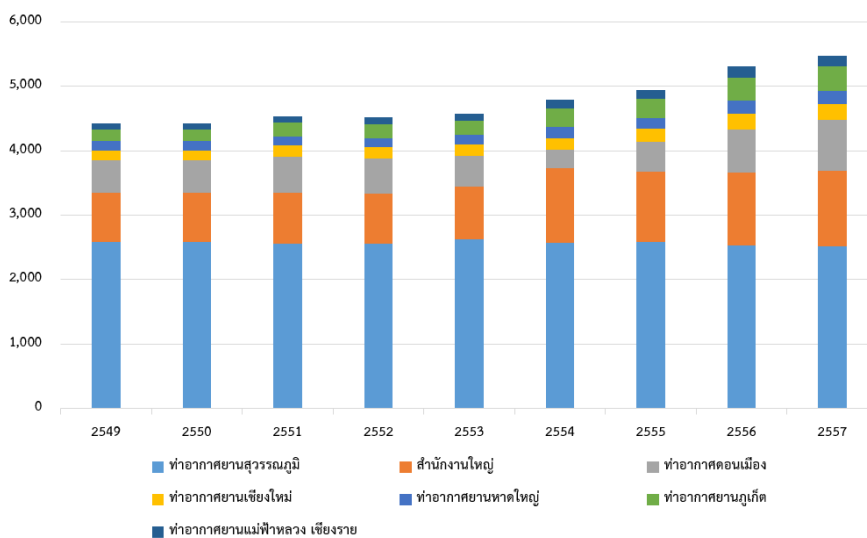
เนื่องจากผู้ปฏิบัติงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินงานอยู่ในท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง และที่สำนักงานใหญ่ของบริษัท โดยตลอดปีทำการศึกษามีจำนวนผู้ปฏิบัติงานทั้งหมด โดยมีรายละเอียดดังตารางนี้

ตารางที่ 3.3 จำนวนผู้ปฏิบัติงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ปี	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
ผู้ปฏิบัติงาน									
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2,579	2,579	2,563	2,562	2,625	2,568	2,579	2,527	2,522
สำนักงานใหญ่	764	764	788	778	820	1,159	1,097	1,129	1,160
ท่าอากาศยานดอนเมือง	503	503	554	543	480	281	467	670	793
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	161	161	172	172	173	189	192	242	247
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	142	142	139	135	142	175	176	208	210
ท่าอากาศยานภูเก็ต	173	173	214	222	222	281	289	356	372
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	107	107	105	105	108	137	140	171	173

จากตารางผู้ปฏิบัติงานรวมของทุกท่าอากาศยาน แสดงให้เห็นว่า ภาพรวมของจำนวนผู้ปฏิบัติงานมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น แต่ผู้ปฏิบัติงานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิลกลับมีแนวโน้มที่ลดลง โดยมีสาเหตุเกิดจากการย้ายผู้ปฏิบัติงานระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานแห่งอื่น และการเกษียณอายุราชการของผู้ปฏิบัติงานอีกด้วย

แผนภูมิที่ 3.1 เปรียบเทียบผู้ปฏิบัติงานท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งและสำนักงานใหญ่

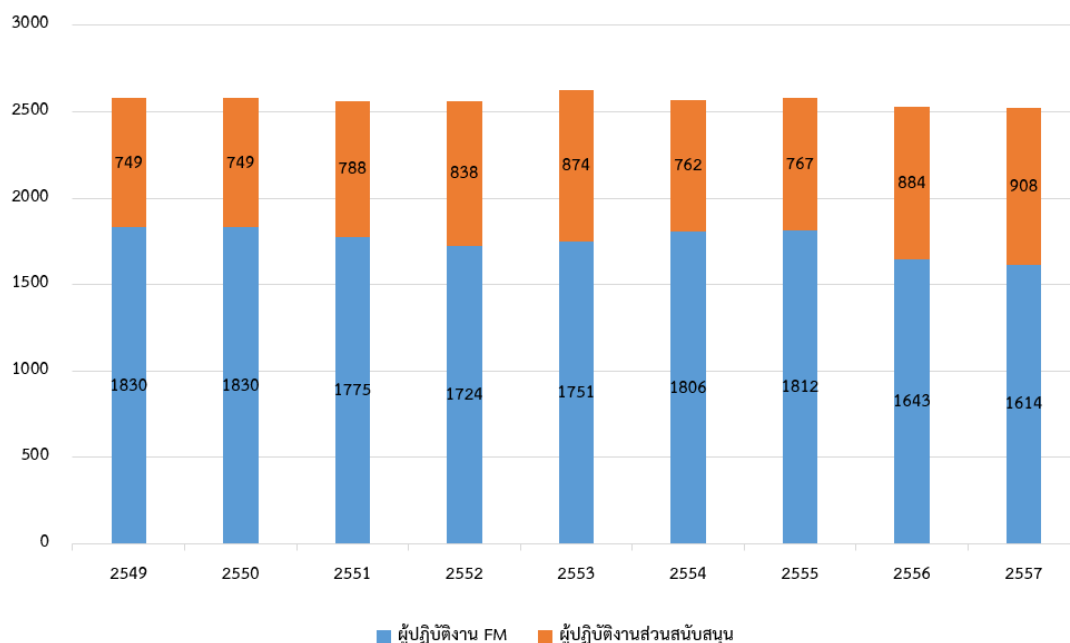


เมื่อพิจารณาลงไปเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อหาจำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหาร ทรัพยากรกายภาพกับผู้ปฏิบัติงานด้านสนับสนุน พบว่ามีสัดส่วนโดยเฉลี่ย 70 : 30 โดยมีจำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ มีแนวโน้มผู้ปฏิบัติงานลดลง ส่วนจำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านสนับสนุนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.4 จำนวนผู้ปฏิบัติงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
ผู้ปฏิบัติงาน									
ผู้ปฏิบัติงาน FM	1,830	1,830	1,775	1,724	1,751	1,806	1,812	1,643	1,614
ผู้ปฏิบัติงานด้านสนับสนุน	749	749	788	838	874	762	767	884	908

แผนภูมิที่ 3.2 เปรียบเทียบระหว่างผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพกับผู้ปฏิบัติงานด้านสนับสนุน



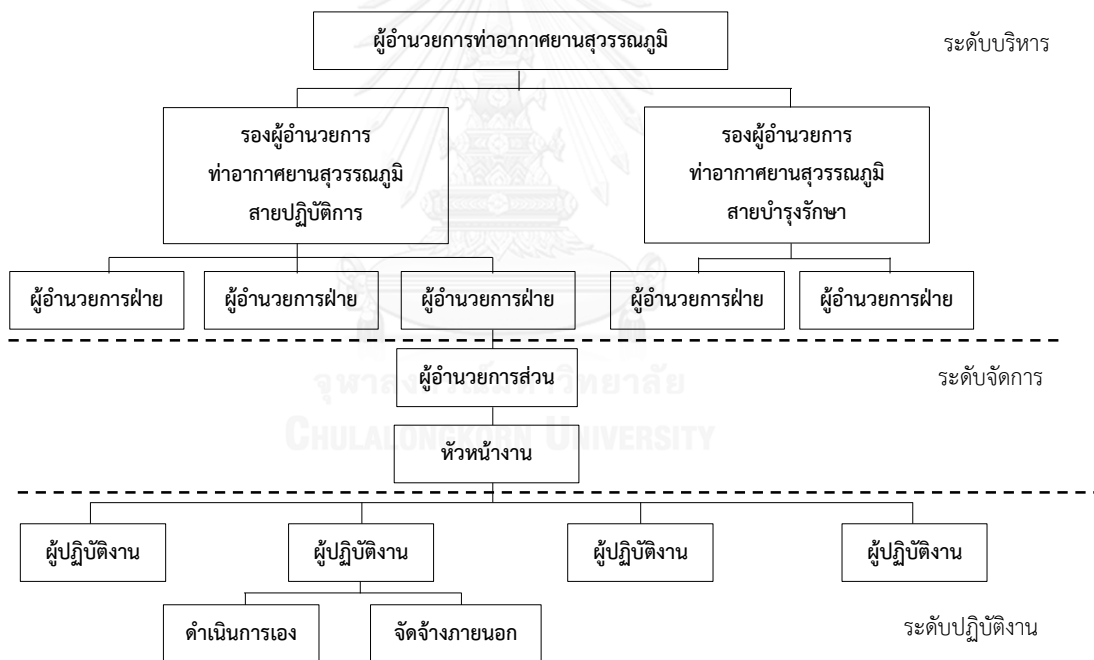
ในการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ มีผู้บริหารทำหน้าที่ในการกำหนดและมอบหมายหน้าที่ให้ผู้ปฏิบัติงานโดยสั่งการลงไปตามสายบังคับบัญชาลงไปตามขอบเขตภาระงาน และผู้ปฏิบัติงานต้องรายงานผลสำเร็จของงานขึ้นมาตามสายบังคับบัญชานั้นๆ โดยแบ่งระดับของผู้ปฏิบัติงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ ดังนี้

ระดับบริหาร คือ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสายปฏิบัติการ รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสายบำรุงรักษา ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการท่าอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร โดยปฏิบัติงานในลักษณะของการบริหาร กำหนดนโยบาย กำหนดแนวทางการดำเนินงานการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ กลยุทธ์และนโยบายขององค์กร รวมถึงการวางแผนงาน จัดโครงสร้างองค์กร มีอำนาจในการตัดสินใจ แก้ปัญหา สามารถนำเสนอแนวคิดใหม่ๆ ในการบริหาร ให้ข้อเสนอแนะและคำปรึกษาแก่ผู้ใต้บังคับบัญชาได้

ระดับจัดการ คือ ผู้อำนวยการส่วนงานต่างๆ โดยปฏิบัติงานในลักษณะการจัดการงานประจำของงานต่างๆ ภายในส่วนงาน วางแผนการปฏิบัติงาน จัดระบบงาน กำหนดขั้นตอนและรายละเอียดของการปฏิบัติงาน มอบหมายงานให้ผู้บังคับบัญชาพร้อมติดตาม ควบคุม ตรวจสอบ และประเมินผลสำเร็จของงาน

ระดับปฏิบัติงาน ได้แก่ หัวหน้างาน เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป เจ้าหน้าที่ธุรการ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ดับเพลิง เจ้าหน้าที่ให้บริการท่าอากาศยาน สถานีนัก วิศวกรช่างเทคนิค โดยปฏิบัติงานในลักษณะงานประจำที่ต้องปฏิบัติตามแผนงาน ตามมาตรฐาน ขั้นตอนที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน นำทักษะความรู้ ความสามารถมาใช้ในการปฏิบัติงานในขอบเขตภาระงานที่กำหนด มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานที่จัดจ้างภายนอก (Outsourcing) อีกด้วย

แผนผังที่ 3.13 โครงสร้างผู้ปฏิบัติงานการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ตารางที่ 3.5 กลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ

หน่วยงาน	กลุ่มผู้ปฏิบัติงาน	เวลาทำงาน
ฝ่ายรักษาความปลอดภัย	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	8.00 – 17.00 น.
	เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย	ปฏิบัติงานผลัดหรือกะ
ฝ่ายการทำอากาศยาน	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	8.00 – 17.00 น.
	เจ้าหน้าที่ให้บริการทำอากาศยาน	ปฏิบัติงานผลัดหรือกะ
ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	8.00 – 17.00 น.
	เจ้าหน้าที่ดับเพลิง	ปฏิบัติงานผลัดหรือกะ
ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป วิศวกรไฟฟ้า วิศวกรปรับอากาศ วิศวกรเครื่องกล ช่างเทคนิค	8.00 – 17.00 น. ผู้ปฏิบัติงานอยู่เวร
ฝ่ายสนามบินและอาคาร	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป สถาปนิก วิศวกรโยธา วิศวกรสุขาภิบาล วิศวกร สิ่งแวดล้อม ช่างโยธา ช่างเทคนิค	8.00 – 17.00 น. ผู้ปฏิบัติงานอยู่เวร

ตารางที่ 3.6 ความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ

หน่วยงาน	กลุ่มผู้ปฏิบัติงาน	หน้าที่
ฝ่ายรักษาความปลอดภัย	เจ้าหน้าที่บริหารทั่วไป	วางแผนการปฏิบัติงาน ขั้นตอนการทำงาน งบประมาณ จัดทำรายงานสรุปเหตุการณ์ประจำวัน สถิติการจราจร ปริมาณรถเข้า-ออก ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กร
	เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย	ตระเวนตรวจตราดูแลรักษาความปลอดภัย บรรเทา ระวังภัยเหตุร้าย ตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยของ ICAO ดำเนินการป้อมปรามและจับกุมผู้กระทำความผิด การรักษาความปลอดภัยให้กับบุคคลสำคัญประสานและให้กับสนับสนุนกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง
ฝ่ายการทำอากาศยาน	เจ้าหน้าที่บริหารทั่วไป	วางแผนงบประมาณ ดูแลจัดสรรพื้นที่ให้กับ สายการบิน ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการในอาคารผู้โดยสารให้เรียบร้อย เป็นไปตามสัญญา ติดต่อประสานงานหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กร
	เจ้าหน้าที่ให้บริการทำอากาศยาน	ตรวจตรา ดูแลความเรียบร้อยของสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดไว้ให้ผู้โดยสาร ดำเนินการควบคุมการให้บริการรับฝากกระเป๋า และดำเนินการเก็บรักษากระเป๋าตกค้าง ดูแลรักษาความสะอาด และการจัดเก็บขยะมูลฝอยในอาคาร
ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย	เจ้าหน้าที่บริหารทั่วไป	วางแผนงบประมาณ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน รวดเร็วและปลอดภัย ประสานงานติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย
	เจ้าหน้าที่ดับเพลิง	ปฏิบัติงานตามขั้นตอนความปลอดภัย ศึกษาข้อมูลเทคนิคด้านดับเพลิงและกู้ภัย วางแผนและควบคุมการฝึกทดสอบการดับเพลิงและอากาศยาน วางแผนการทดสอบสมรรถภาพทางกายของผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยาน
ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล	วิศวกรไฟฟ้า วิศวกรปรับอากาศ วิศวกรเครื่องกล ช่างเทคนิค	ศึกษา สำรอง ออกแบบ ประมาณราคา และเลือกใช้เทคนิคทางวิศวกรรมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาที่องค์กรจ้างมาดำเนินการในโครงการต่างๆ
ฝ่ายสนามบินและอาคาร	สถาปนิก วิศวกรโยธา วิศวกรสุขาภิบาล วิศวกรสิ่งแวดล้อม ช่างโยธา ช่างเทคนิค	ปฏิบัติงานในด้านการศึกษา สำรอง ออกแบบ ประมาณราคา ทางด้านสถาปัตยกรรม วิศวกรรมต่างๆ ควบคุมการก่อสร้างและบริษัทจ้างให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามสัญญาจัดซื้อจัดจ้าง

โดยจำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ มีจำนวนผู้ปฏิบัติงาน ตั้งแต่ปี 2549-2557 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.7 จำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ ตั้งแต่ปี 2549-2557

ปี	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
หน่วยงาน									
สายปฏิบัติการ									
ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยาน	530								
ฝ่ายรักษาความปลอดภัยภายในอาคาร ผู้โดยสาร	507								
ฝ่ายบริการอาคาร ผู้โดยสาร	110								
ฝ่ายรักษาความปลอดภัย		945	937	911	932	952	977	898	874
ฝ่ายการทำอากาศยาน		110	100	100	108	130	128	97	101
ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย	330	315	307	282	304	308	317	290	280
สายบำรุงรักษา									
ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล	189	175	167	167	158	165	159	148	152
ฝ่ายสนามบินและอาคาร	283	285	264	264	249	251	231	210	207
รวม	1,842	1,830	1,775	1,724	1,751	1,806	1,782	1,643	1,614

บทที่ 4 วิเคราะห์ผลการศึกษา

จากผลการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ทำการศึกษาการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน การเปลี่ยนแปลงในการดำเนินธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสาร และการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพ โดยทำการศึกษาในปี 2549-2557 เป็นการศึกษาในภาพรวมของการบริหารจัดการ โดยได้นำเสนอผลการศึกษาดังนี้

- ข้อมูลอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน และการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่อาคาร
- ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสาร
- ข้อมูลการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานและการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพ

ในบทนี้เป็นการวิเคราะห์เพื่อหาข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์ในการวิจัย ประกอบด้วย การวิเคราะห์ การบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารของอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ปัจจัยแวดล้อมที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อท่าอากาศยานขนาดใหญ่ โดยทำการวิเคราะห์ลักษณะการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน ลักษณะการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคาร และปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน

4.1 ลักษณะทางกายภาพของอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

จากการศึกษาพบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีอาคารหลักในการดำเนินธุรกิจท่าอากาศยาน คือ อาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบิน โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.1 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 ลักษณะอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน

อาคาร	อายุอาคาร (ปี)	พื้นที่โดยรวม (ตารางเมตร)	ชั้น	การใช้ประโยชน์พื้นที่
อาคาร ผู้โดยสาร	8	182,000	ชั้น B2	ระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า
			ชั้น B1	ร้านค้า ร้านอาคาร
			ชั้น 1	จุดจอดรถแท็กซี่ ร้านอาคาร
			ชั้น 2	ด่านตรวจผู้โดยสารขาเข้า สายพานรับ กระเป๋า ร้านค้า สำนักงาน หน่วยงานรัฐ ธนาคาร จุดให้บริการ รถเช่า
			ชั้น 3	ร้านค้า ร้านอาหาร ห้องรับรอง
			ชั้น 4	เคาน์เตอร์เช็คอินผู้โดยสารขาออก ด่านตรวจ ผู้โดยสารขาออก ร้านค้า ธนาคาร ไปรษณีย์
			ชั้น 5	จุดตรวจค้นผู้โดยสารขาออก สำนักงานสาย การบิน
			ชั้น 6	สำนักงานสายการบิน เคาน์เตอร์ขายบัตร โดยสาร
อาคาร เทียบ เครื่องบิน	8	381,000	ชั้น 1	สำนักงานสายการบิน งานระบบประกอบ อาคาร
			ชั้น 2	ห้องพักคอยผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง (Hold Room) ร้านค้า ร้านอาหาร
			ชั้น 3	ร้านค้า ร้านอาหาร Lounge ของสายการบิน
			ชั้น 4	ร้านค้า ร้านอาหาร พื้นที่พักคอยผู้โดยสาร

จากการศึกษาการปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน มีการปรับปรุงในช่วงปี 2549 -2557 ให้มีการใช้งานพื้นที่ในลักษณะที่แตกต่างกัน โดยมีรายละเอียดดังตารางนี้

ตารางที่ 4.2 การปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ในปี 2549-2557

ปี	การปรับปรุงพื้นที่	ลักษณะพื้นที่	พื้นที่ (ตารางเมตร)
2550	- ปรับปรุงห้องน้ำ อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 1	พื้นที่ห้องน้ำ	5,905
	- ปรับปรุงห้อง Visa Arrival	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	
	- ติดตั้งประตูกระจกด้านหน้าเคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	
	- ปรับปรุงทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถ	พื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร	
	- ติดตั้งม่านบนเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร	พื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร	
2551	- ปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2	พื้นที่ห้องน้ำ	2,425
	- ปรับปรุงห้องน้ำภายในกลุ่มอาคารเทียบเครื่องบิน A, B, C, D, E, F และ G ชั้น 2	พื้นที่ห้องน้ำ	
	- ปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4	พื้นที่ห้องน้ำ	
	- ปรับปรุงการจัดระเบียบการรับ-ส่งผู้โดยสารของ Taxi	พื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร	
	- ปรับปรุงสำนักงานและส่วนบริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร (Vat Refund)	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	
2552	- ปรับปรุงพื้นที่บริเวณอาคารเทียบเครื่องบิน B ชั้น 3 ให้เป็นพื้นที่พักผ่อน	พื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร	1,080
	- ปรับปรุงระบบจุดตรวจค้นผู้โดยสารระหว่างประเทศเป็นแบบรวมศูนย์ (Centralized Security screening)	พื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร	
	- การย้ายประติมากรรมรูปยักษ์ทั้ง 12 ตน	พื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร	

ตารางที่ 4.3 การปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ในปี 2549 -2557 (ต่อ)

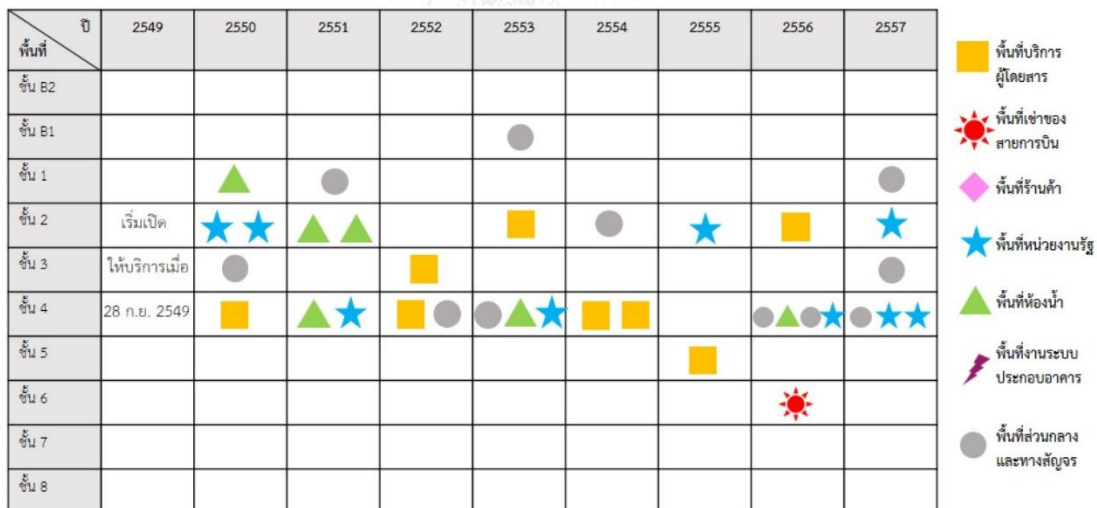
ปี	การปรับปรุงพื้นที่	ลักษณะพื้นที่	พื้นที่ (ตารางเมตร)
2553	- การปรับปรุงอาคารผู้โดยสารชั้นใต้ดิน B1	พื้นที่ส่วนกลาง และทางสัญจร	7,522
	- การปรับใช้อาคารเทียบเครื่องบิน ภายในประเทศ A และ B มารองรับ ผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ ช่วงกลางคืน (Swing Gate)	พื้นที่ให้บริการ ผู้โดยสาร	
	- การติดตั้งบุษบกเพื่ออัญเชิญพระบรม สารีริกธาตุ	พื้นที่ส่วนกลาง และทางสัญจร	
	- การปรับปรุงเคาน์เตอร์จุดตรวจศุลกากรเพื่อ คืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat Refund)	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	
	- การปรับปรุงรูปลักษณ์ห้องน้ำใหม่ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4	พื้นที่ห้องน้ำ	
2554	- ปรับปรุงหลังคาคลุมบันไดขึ้น-ลง บริเวณ ด้านข้างสะพานเทียบเครื่องบิน	พื้นที่ส่วนกลาง และทางสัญจร	3,067
	- ปรับปรุงพื้นที่พักคอยสำหรับผู้โดยสารก่อน ขึ้นเครื่อง (Transfer Passenger Lounge) อาคารเทียบเครื่องบิน C E F และ G ชั้น 4	พื้นที่ให้บริการ ผู้โดยสาร	
	- ต่อเติมขยายทางเชื่อมระหว่างอาคาร ผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D (Terminal Link) ชั้น 4 ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก	พื้นที่ให้บริการ ผู้โดยสาร	
2555	- ปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์อาคาร ผู้โดยสาร ชั้น 4 อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 2	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	3,618
	- ต่อเติมพื้นที่บริเวณพื้นที่ตรวจหนังสือเดินทาง (ตม.) อาคารผู้โดยสาร ชั้น 5 ฝั่งทิศตะวันออก และฝั่งทิศตะวันตก	พื้นที่ให้บริการ ผู้โดยสาร	

ตารางที่ 4.4 การปรับปรุงพื้นที่อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ในปี 2549 -2557 (ต่อ)

ปี	การปรับปรุงพื้นที่	ลักษณะพื้นที่	พื้นที่ (ตารางเมตร)
2556	- ปรับปรุงจุดตรวจค้นผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง บริเวณ อาคารเทียบเครื่องบินชั้น 2 ฝั่งทิศตะวันออกและฝั่งทิศตะวันตก	พื้นที่ให้บริการ ผู้โดยสาร	6,898
	- ปรับปรุงพรมปูพื้นทางลาดบริเวณรอยต่อระหว่าง อาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4	พื้นที่ให้บริการ ผู้โดยสาร	
	- ปรับปรุงห้องน้ำในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบ เครื่องบิน	พื้นที่ห้องน้ำ	
	- รื้อย้ายเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร อาคารผู้โดยสาร ชั้น 4	พื้นที่ส่วนกลาง และทางสัญจร	
	- ย้ายจุดให้บริการคืนภาษีให้กับผู้โดยสาร (Vat Refund)	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	
	- ปรับปรุงพื้นที่ให้เป็นเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร (Ticket Booth) อาคารผู้โดยสาร ชั้น 6	พื้นที่เช่าของ สายการบิน	
2557	- การติดตั้งตู้ KIOSK จัดคิวรถแท็กซี่ อาคารผู้โดยสาร ชั้น 1	พื้นที่ส่วนกลาง และทางสัญจร	3,593
	- การปรับปรุงเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ บริเวณโถง ผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประตู 7-8 อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	
	- การติดตั้งผนังเพื่อป้องกันฝน ทางเชื่อมเข้าอาคาร ผู้โดยสาร ชั้น 3	พื้นที่ส่วนกลาง และทางสัญจร	
	- ติดตั้งผนังกระจกกันตกริมบริเวณทางเดินเข้าประตู หน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 และ ชั้น 4	พื้นที่ส่วนกลาง และทางสัญจร	
	- ต่อเติมสำนักงานศุลกากรตรวจของผู้โดยสารและ กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตรวจคน เข้าเมือง บริเวณทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับ อาคารเทียบเครื่องบิน D ชั้น 4	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	
	- ปรับปรุงให้เป็น “ศูนย์ประสานงานและอำนวยความสะดวก ร่องรับการเดินทางของประชาชน” อาคาร ผู้โดยสาร ชั้น 4	พื้นที่หน่วยงานรัฐ	

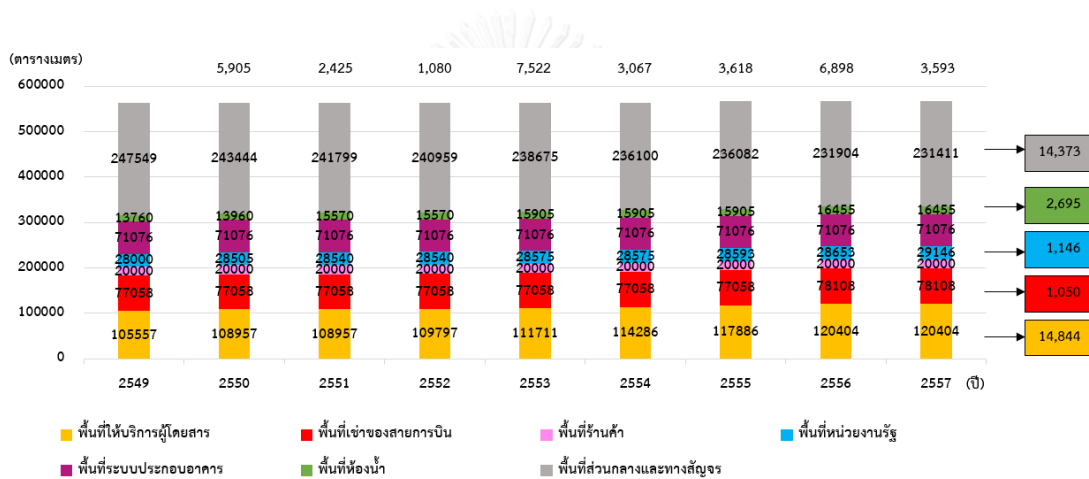
จากการศึกษาพบว่า อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน แบ่งลักษณะพื้นที่ได้เป็น 7 กลุ่ม คือ พื้นที่บริการผู้โดยสาร พื้นที่เช่าของสายการบิน พื้นที่ร้านค้า พื้นที่หน่วยงานรัฐ พื้นที่ห้องน้ำ พื้นที่ระบบประกอบอาคาร พื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร เมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงจนถึงปัจจุบัน จากการรวบรวมข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในบทที่ 3 เมื่อนำมาจัดกลุ่มลักษณะพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ พบว่าหลังจากเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2549 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีโครงการการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทุกปี โดยมีการเปลี่ยนแปลงทั้งหมด 35 โครงการ โดยเป็นการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจรมากที่สุดโดยมี 11 โครงการ รองลงมาเป็นพื้นที่หน่วยงานรัฐ 9 โครงการ พื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร 8 โครงการ พื้นที่ห้องน้ำ 6 โครงการ พื้นที่เช่าสายการบิน 1 โครงการ พื้นที่งานระบบประกอบอาคารไม่มีการเปลี่ยนแปลง ส่วนพื้นที่ร้านค้า บริหารจัดการโดยผู้รับสัมปทาน โดยจำกัดพื้นที่คงเดิมอยู่ที่ 20,000 ตร.ม. ไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ตารางที่ 4.5 ลักษณะพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ในช่วงปี 2549-2557



จากการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพทั้ง 32 โครงการนี้ โดยผลรวมของการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ตลอดช่วงปีที่การศึกษา มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทั้งหมด 34,108 ตร.ม. คิดเป็น 6% จากพื้นที่อาคารรวม 563,000 ตร.ม. ปริมาณพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดได้แก่ พื้นที่ให้บริการผู้โดยสาร 14,844 ตร.ม. รองลงมาคือพื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร 14,373 ตร.ม. พื้นที่ห้องน้ำ 2,695 ตร.ม. พื้นที่หน่วยงานรัฐ 1,146 ตร.ม. พื้นที่เช่าสายการบิน 1,050 ตร.ม. พื้นที่ที่ไม่มีการปรับปรุงคือ พื้นที่ระบบประกอบอาคารและพื้นที่ร้านค้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

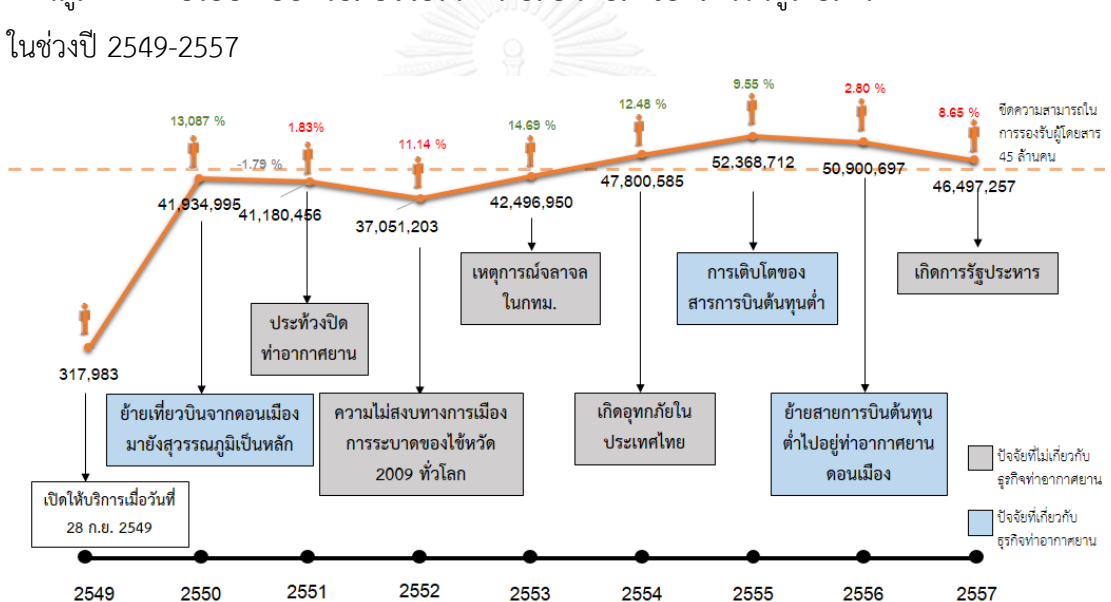
แผนภูมิที่ 4.1 เปรียบเทียบปริมาณพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วงปี 2549-2557



4.2 การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสาร

การเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสาร โดยปีที่มีจำนวนผู้โดยสารลดลงมี 2 ปี คือปี 2552 และปี 2557 ปีที่มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นสูงสุดคือปี 2555 โดยเริ่มต้นที่ปี 2549 มีจำนวนผู้โดยสาร 317,983 คน เนื่องจากเป็นปีที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก ส่วนการลดลงของผู้โดยสารในปี 2552 ที่มีจำนวนผู้โดยสาร 37.05 ล้านคนนั้น ได้รับผลกระทบจากการปิดท่าอากาศยานในปลายปี 2551 และในปี 2557 ที่มีจำนวนผู้โดยสาร 46.49 ล้านคน โดยได้รับผลกระทบจากปัจจัยทางการเมือง ในปีที่มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นสูงสุดคือปี 2555 เนื่องจากการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำที่ประกอบธุรกิจในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

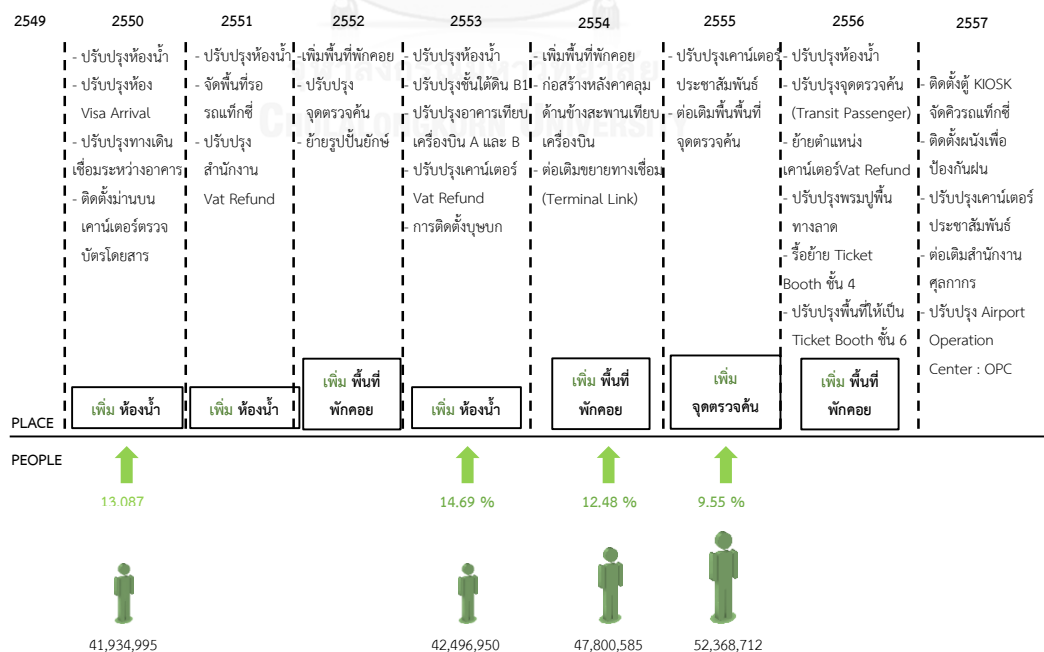
แผนภูมิที่ 4.2 เปรียบเทียบพร้อมปัจจัยในการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร ในช่วงปี 2549-2557



4.3 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงของผู้โดยสาร

เมื่อจำนวนผู้โดยสารมีเพิ่มสูงขึ้น ย่อมมีการใช้บริการอาคารเพิ่มมากขึ้น ทำให้พื้นที่อาคารต้องมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เพียงพอต่อการให้บริการ โดยในปี 2550 – 2552 ช่วงแรกของการเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน เนื่องจากจำนวนห้องน้ำไม่เพียงพอต่อการให้บริการ จึงมีการปรับปรุงห้องน้ำเพิ่มขึ้นก่อน รวมถึงการเพิ่มพื้นที่พักคอยให้บริการผู้โดยสาร ต่อมาจำนวนผู้โดยสารยังคงเพิ่มสูงขึ้น มีจุดที่เป็นปัญหาคือพื้นที่จุดตรวจค้นผู้โดยสาร กับพื้นที่ตรวจคนเข้าเมือง เนื่องจากลักษณะพื้นที่เดิมที่อยู่บริเวณชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร มีความคับแคบ เกิดการต่อแถวล้นออกจากจุดตรวจค้นไปยังเคาน์เตอร์เช็คอิน และตามทางเดินบนชั้น 4 อาคารผู้โดยสาร ทำให้เกิดการต่อเติมพื้นที่จุดตรวจค้นในชั้น 5 ในปี 2555 ขึ้น เพื่อเพิ่มพื้นที่ในการให้บริการและลดความแออัดของผู้โดยสาร ต่อมาในปี 2556 พื้นที่บริเวณโถงทางเข้าอาคารผู้โดยสารมีความหนาแน่นจากผู้โดยสารจำนวนมากที่รอเข้าคิวหน้าเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร มีแถวสะสมยาวมาถึงบริเวณโถงทางเข้าอาคารผู้โดยสาร ประกอบกับบริเวณนั้นมีเคาน์เตอร์ขายบัตรของสารการบินที่ไม่ได้ถูกใช้งานตามจริง แต่ได้กลายเป็นที่เก็บของ ทำให้มีการย้ายเคาน์เตอร์ขายบัตรไปยังชั้น 6 อาคารผู้โดยสาร และปรับปรุงพื้นที่โถงทางเข้าชั้น 4 ให้มีพื้นที่ทางสัญจรเพิ่มขึ้น และจัดให้มีเก้าอี้พักคอยเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและผู้มาใช้บริการอาคาร

รูปที่ 4.1 แสดงการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงของผู้โดยสาร



4.4 การบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากการศึกษาข้อมูลโครงสร้างองค์กร เอกสารรายงานประจำปี และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร ผู้อำนวยการส่วนโครงสร้างองค์กรและระบบตำแหน่ง ฝ่ายพัฒนาระบบงานบุคคล นำมาวิเคราะห์ตามแนวคิดเรื่องตามแนวคิดบทบาทกายภาพที่มีผลต่อองค์กร และแนวคิดการดำเนินการบริหารทรัพยากรกายภาพในบทที่ 2 พบว่า อาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน เป็นอาคารหลักและเป็น Core Business ในการดำเนินธุรกิจท่าอากาศยาน ในส่วนของการดูแลอาคารนั้นประกอบด้วย งานบริการอาคาร และงานดูแลบำรุงรักษาอาคาร เมื่อนำแนวคิดมาศึกษาโครงสร้างองค์กรของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ 5 หน่วยงาน ได้แก่ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย

รูปที่ 4.2 หน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



4.4.1 แนวคิดด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ

จากข้อมูลท่าอากาศยานในบทที่ 3 นำข้อมูลวิเคราะห์แนวคิดการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานได้ดังนี้

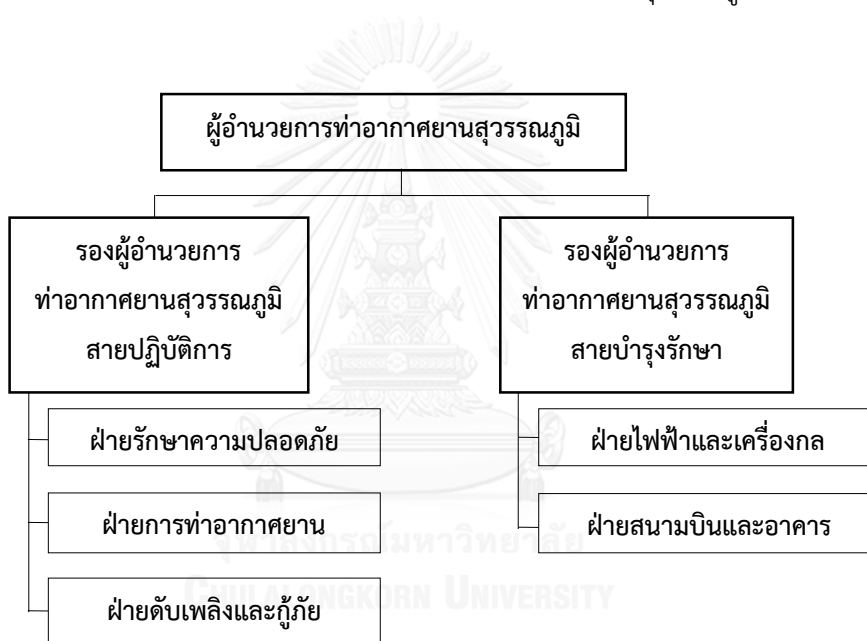
ตารางที่ 4.6 แนวคิดในการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน

อาคาร	แนวคิดในการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน
อาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน	<ul style="list-style-type: none"> - เน้นให้อาคารพร้อมใช้งานตลอด 24 ชั่วโมง - การดูแลสภาพอาคารให้สะอาด มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีภาพลักษณ์ที่ดี - จัดการพื้นที่ในอาคารให้เกิดประโยชน์สูงสุด - ควบคุมดูแลการรักษาความปลอดภัยให้อยู่ในระดับสูงสุด (ตามมาตรฐาน ICAO) - ควบคุมดูแลสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการอาคาร - ควบคุมดูแลความปลอดภัยด้านอัคคีภัย - จัดการพื้นที่ในอาคารให้เกิดประโยชน์สูงสุด

4.4.2 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ

จากโครงสร้างองค์กรท่าอากาศยาน มาพิจารณาในการบริหารจัดการอาคารสถานที่ของท่าอากาศยาน พบว่า การดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการแบ่งสายการทำงานเป็น 2 สาย คือ สายปฏิบัติการและสายบำรุงรักษา โดยสายปฏิบัติการมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ 3 ฝ่าย คือ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย สายบำรุงรักษามีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ 3 ฝ่าย คือ ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร

แผนผังที่ 4.1 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ตารางที่ 4.7 หน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

อาคาร	หน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ	
	หน่วยงาน	หน้าที่ความรับผิดชอบ
	สายปฏิบัติการ (Operation)	
- อาคารผู้โดยสาร - อาคารเทียบเครื่องบิน	ฝ่ายรักษาความปลอดภัย	การรักษาความปลอดภัยของการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในส่วนของคุณคน อากาศยาน สถานที่ การจราจร
	ฝ่ายการทำอากาศยาน	การบริการผู้โดยสาร การบริการสัมภาระผู้โดยสาร ดูแลสิ่งอำนวยความสะดวก ดูแลพื้นที่เช่า ดูแลความสะอาดภายในท่าอากาศยาน
	ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย	การดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน อาคาร สถานที่ และช่วยเหลือผู้ประสบภัย
สายบำรุงรักษา (Maintenance)		
	ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล	การบำรุงรักษาระบบไฟฟ้า ระบบปรับอากาศ ระบบไฟฟ้าจุดอากาศยาน เครื่องกำเนิดไฟฟ้า และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก
	ฝ่ายสนามบินและอาคาร	การบำรุงรักษาสนามบิน อาคารสถานที่ ระบบสุขาภิบาล การบำรุงรักษาถนนพาหนะ และเครื่องทุ่นแรง

4.4.3 ขอบเขตงานด้านการทรัพยากรกายภาพ

จากการศึกษาขอบเขตงานของหน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพทั้ง 5 หน่วยงาน พบว่า ขอบเขตงานแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ ขอบเขตงานด้านปฏิบัติการอาคาร และขอบเขตงานด้านบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาคาร โดยมีรายละเอียดดังตาราง

ตารางที่ 4.8 ขอบเขตงานด้านปฏิบัติการอาคาร

อาคาร	หน่วยงาน	ขอบเขตงานด้านการทรัพยากรกายภาพ
- อาคาร ผู้โดยสาร - อาคาร เทียบเครื่องบิน	ฝ่ายรักษาความปลอดภัย	งานระบบควบคุมการผ่านเข้าออกพื้นที่ทำอากาศยาน งานตรวจค้นบุคคลและสัมภาระ งานตรวจค้นสัมภาระบรรทุก งานจราจร งานตระเวนระงับเหตุ งานรักษาการณ์ งานศูนย์รักษาความปลอดภัย งานทำลายวัตถุระเบิด
	ฝ่ายการทำอากาศยาน	งานสิ่งอำนวยความสะดวก งานปฏิบัติการทำอากาศยาน งานกำกับดูแลพื้นที่ที่มีค่าตอบแทน งานกำกับดูแลพื้นที่ที่ไม่มีค่าตอบแทน งานรักษาความสะอาด งานรักษาความสะอาดกระจกสูงและศิลปกรรม
	ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย	งานควบคุมและมาตรฐาน งานป้องกันเพลิง งานวิชาการและฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย งานดับเพลิงอาคาร งานจัดการสารเคมีที่เป็นอันตราย

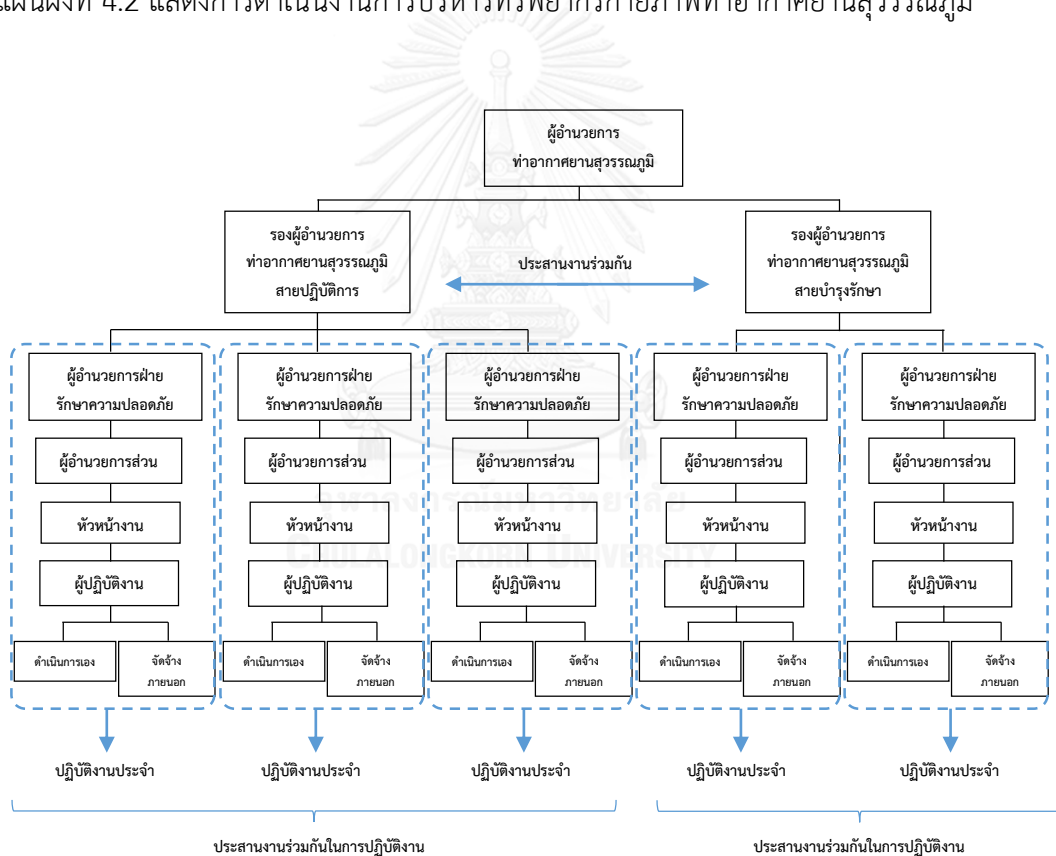
ตารางที่ 4.9 ขอบเขตงานด้านบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาคาร

อาคาร	หน่วยงาน	ขอบเขตงานด้านการทรัพยากรกายภาพ
- อาคาร ผู้โดยสาร - อาคาร เทียบเครื่องบิน	ฝ่ายไฟฟ้าและ เครื่องกล	งานไฟฟ้าอาคาร งานเครื่องกำเนิดไฟฟ้า งาน ไฟฟ้าแรงสูง งานหน่วยวัดและอนุรักษ์ งานควบคุม ระบบปรับอากาศอัตโนมัติ งานระบบปรับอากาศ อาคารผู้โดยสาร งานปรับอากาศสะพานเทียบ เครื่องบิน งานบำรุงรักษาสะพานเทียบเครื่องบิน งาน บำรุงรักษาประตูอัตโนมัติ งานบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวก
	ฝ่ายสนามบินและ อาคาร	งานออกแบบวิศวกรรม งานออกแบบสถาปัตยกรรม งานตรวจสอบอาคารและประมาณราคา งาน ออกแบบป้ายข้อมูลและตกแต่งภายในอาคาร งาน บำรุงรักษาอาคารผู้โดยสาร งานควบคุมระบบน้ำ งานจัดการขยะ งานบำรุงรักษาระบบท่อ งาน บำรุงรักษาเครื่องจักรและระบบควบคุม

4.4.4 การดำเนินงานการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหน้าที่ดูแลภาพรวมการบริหารทรัพยากรกายภาพ และสั่งการให้รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในแต่ละสายงานต่อไปในทั้ง 5 หน่วยงาน มีหน้าที่เฉพาะในแต่ละด้าน มีการปฏิบัติงานประจำตามแผนปีงบประมาณที่องค์กรได้กำหนดไว้ และมีการประสานงานร่วมกัน การสั่งการและรายงานผลสำเร็จของงาน อยู่ในสายงานเดียวกัน หากมีการปฏิบัติงานข้ามสายงาน จะต้องผ่านพิจารณาและอนุมัติจากรองผู้อำนวยการท่าอากาศยานฯ ก่อน ทั้งนี้ผลสำเร็จของงานทั้งหมดจะผ่านการเห็นชอบจากรองผู้อำนวยการท่าอากาศยานฯ ก่อนรายงานต่อไปยังผู้อำนวยการท่าอากาศยานฯ ต่อไป

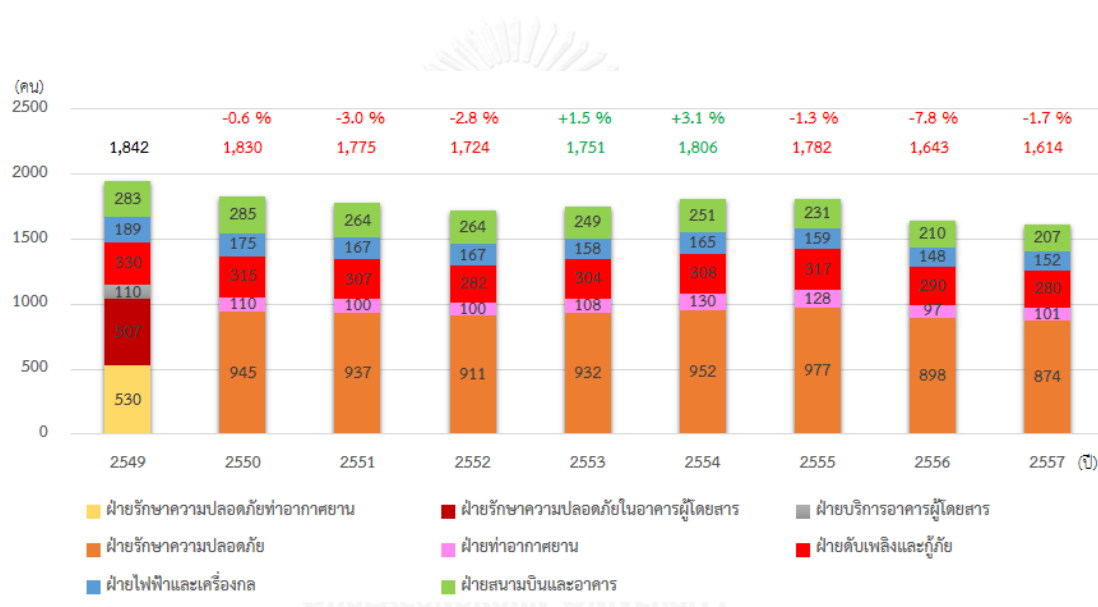
แผนผังที่ 4.2 แสดงการดำเนินงานการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



4.4.5 ผู้ปฏิบัติงาน

จากการตารางจำนวนผู้ปฏิบัติงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ พบว่ามีจำนวนผู้ปฏิบัติงานด้านปฏิบัติการมากกว่าผู้ปฏิบัติงานด้านบำรุงรักษาในสัดส่วน 80 : 20 นอกจากนี้จำนวนผู้ปฏิบัติงานมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีแนวโน้มลดลงในช่วงปีการศึกษา สาเหตุเกิดจากการที่ผู้ปฏิบัติงานได้ย้ายไปทำงานกับหน่วยงานสนับสนุน และมีการย้ายไปทำงานที่ทำอากาศยานภูมิภาค รวมถึงการเกษียณอายุราชการอีกด้วย

แผนภูมิที่ 4.3 เปรียบเทียบจำนวนผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานการบริหารทรัพยากรกายภาพ ในปี 2549 -2557



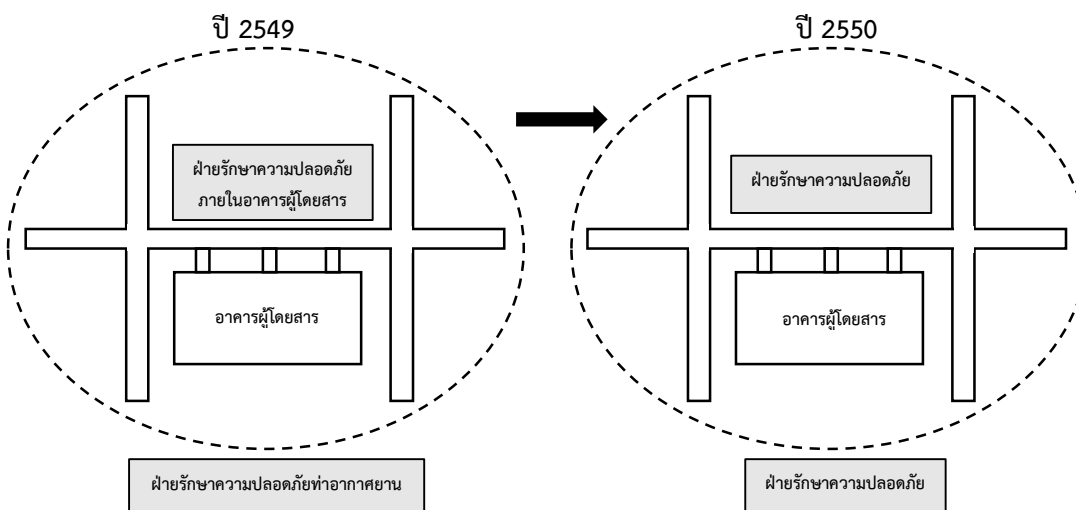
4.5 ปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน

จากการวิเคราะห์การบริหารทรัพยากรกายภาพ พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงใน 3 ครั้ง โดยครั้งแรกเกิดขึ้นในปี 2550 ครั้งที่ 2 ในปี 2552 ครั้งที่ 3 ในปี 2556

4.5.1 ปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 1

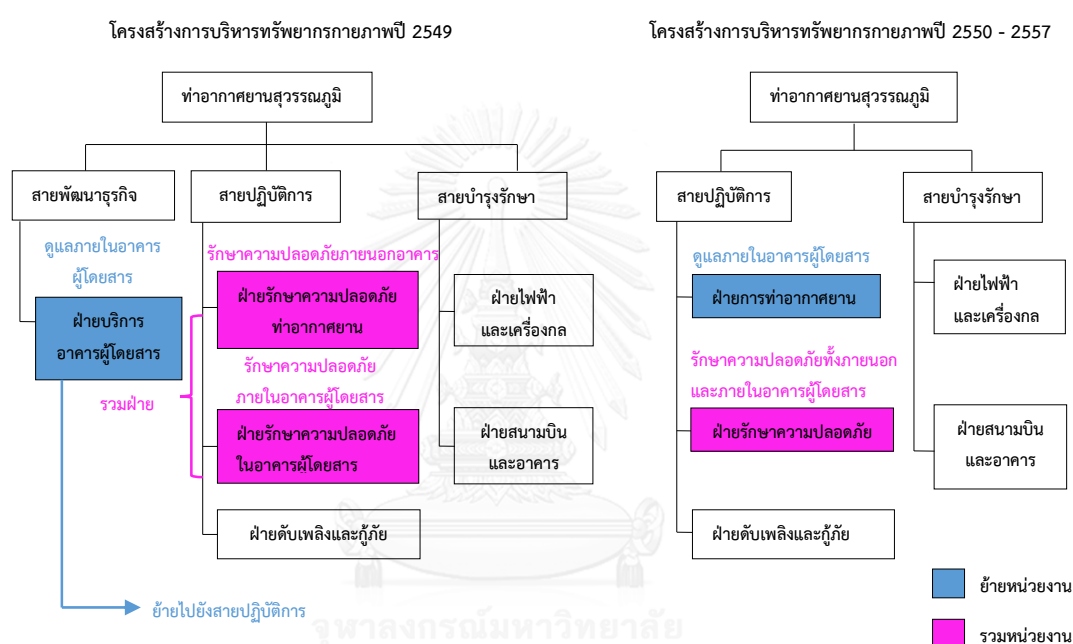
จากข้อมูลวิเคราะห์ได้ว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 1 เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายขององค์กรเป็นหลัก เนื่องจากในปี 2549 เป็นปีที่มีการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นครั้งแรก มีฝ่ายรักษาความปลอดภัย 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานและฝ่ายรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร เป็นการแบ่งพื้นที่ในการจัดการ โดยจัดการแยกกันระหว่างการรักษาความปลอดภัยภายในอาคารผู้โดยสารและการรักษาความปลอดภัยภายนอกอาคารผู้โดยสาร เกิดภาระงานที่ซ้ำซ้อนกัน 2 งาน คือ งานรักษาการณ์ และงานตระเวนระงับเหตุ ดังนั้นโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพจึงมีการปรับเปลี่ยนโดยรวมฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานและฝ่ายรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสารเข้าด้วยกัน เพื่อให้การรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความชัดเจนในการบริหารจัดการ มีการรักษาความปลอดภัยแบบองค์รวมทั้งท่าอากาศยาน โดยมีผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย มีอำนาจหน้าที่ในการสั่งการและการบริหารจัดการด้านรักษาความปลอดภัยเพียงคนเดียว ในส่วนของภาระงาน งานรักษาการณ์ และงานตระเวนระงับเหตุ จากเดิมที่มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยและลาดตระเวนแบ่งแยกพื้นที่ระหว่างภายในและภายนอกอาคารผู้โดยสาร เกิดการรวมภาระงานทำให้งานรักษาการณ์และงานตระเวนระงับเหตุดูแลทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่มีการแบ่งแยกพื้นที่อีกต่อไป

รูปที่ 4.3 แสดงการเปลี่ยนแปลงการดำเนินการของฝ่ายรักษาความปลอดภัยระหว่างปี 2549-2550



นอกจากหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารแล้ว ยังมีหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการการบริหารจัดการดูแลความเรียบร้อยภายในอาคารผู้โดยสารที่มีการเปลี่ยนแปลง คือ ฝ่ายการทำอากาศยาน ที่ย้ายจากสายพัฒนารธุรกิจ มาอยู่ภายใต้สายปฏิบัติการรวมกันกับฝ่ายรักษาความปลอดภัยและฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย โดยขึ้นตรงกับรองผู้อำนวยการทำอากาศยานสุวรรณภูมิสายปฏิบัติการ โดยมีรายละเอียดดังรูป

รูปที่ 4.4 แสดงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพปี 2549 - 2557



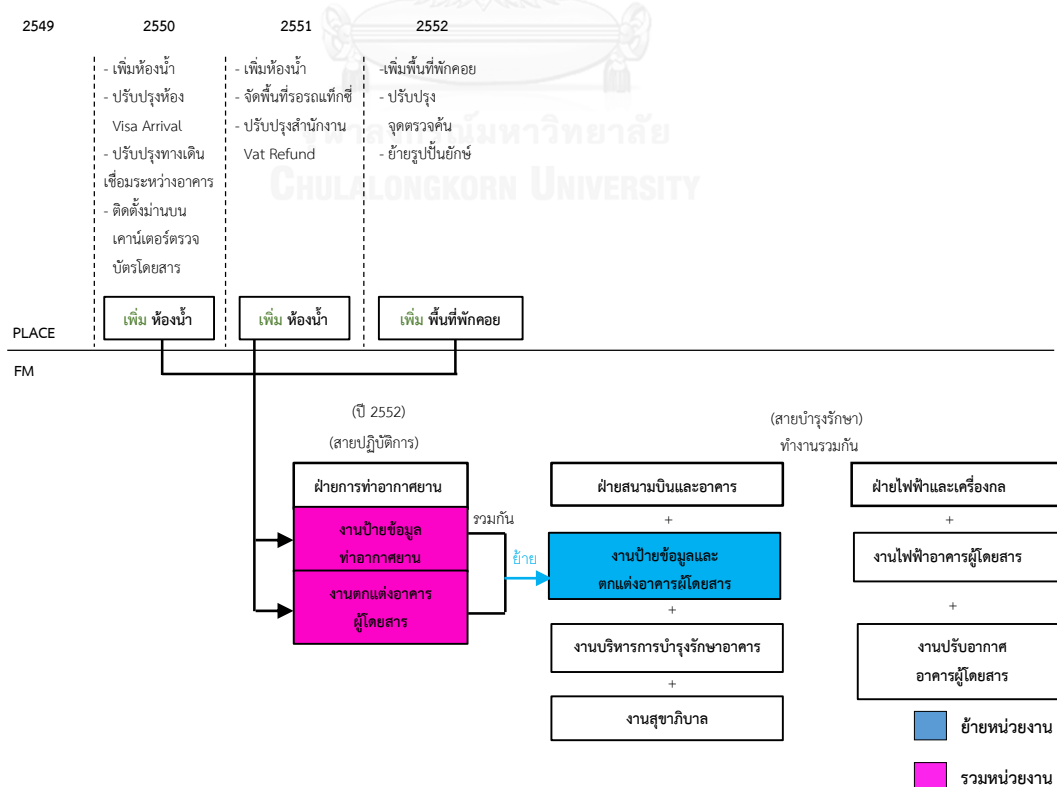
4.5.2 ปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 2

ในช่วงปี 2550-2552 ได้มีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินพื้นที่อาคารเพิ่มขึ้นสะสม 9,410 ตร.ม. หรือเพิ่มขึ้น 59% จากปี 2550 ซึ่งการจากการปรับปรุงในส่วนต่างๆ ของอาคาร โดยการปรับปรุงหลักก็คือ การเพิ่มห้องน้ำ เพิ่มพื้นที่พักผ่อน นอกจากนี้มีการบริหารจัดการป้ายสัญลักษณ์ใหม่ และมีแนวโน้มที่จะปรับปรุงในส่วนต่างๆ ของอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินในอนาคต ทำให้ส่งผลต่อการจัดการ ที่จะต้องเตรียมความพร้อมในการปรับปรุงการเพิ่มพื้นที่อาคารที่จะเกิดขึ้น ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพในครั้งที่ 2 ในปี 2552 เป็นการเปลี่ยนแปลงในระดับขอบเขตงาน เชื่อมโยงกับทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีการตกแต่งภายในดังกล่าว ดำเนินการโดยงานตกแต่งภายในอาคารผู้โดยสารและงานป้ายข้อมูล

ท่าอากาศยาน ซึ่งอยู่ภายใต้ฝ่ายการทำอากาศยานที่อยู่ในสายปฏิบัติการ โดยมีรองผู้อำนวยการ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสายปฏิบัติการเป็นผู้บังคับบัญชา เนื่องจากการตกแต่งภายในนั้น ต้องมีการ
ประสานกับงานบริหารการบำรุงรักษาอาคาร งานสุขาภิบาล งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง งานระบบปรับ
อากาศ ซึ่งอยู่ภายใต้ฝ่ายสนามบินและอาคาร ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ซึ่งอยู่ในสายบำรุงรักษา โดยมี
รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสายบำรุงรักษาเป็นผู้บังคับบัญชา

เนื่องจากการปรับปรุงพื้นที่อาคารดังกล่าว ตั้งแต่ปี 2550 จนถึงปี 2552 และยังคงมี
แนวโน้มโดยการดำเนินงานตกแต่งภายในที่แยกกันอยู่ใน 2 สายงานนี้ และมีระดับผู้บริหารเป็นผู้
วางแผนและตัดสินใจ 2 คน ทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน ทำให้มีการย้ายงานตกแต่งอาคาร
ผู้โดยสาร งานป้ายข้อมูลท่าอากาศยาน โดยรวมทั้ง 2 งานนี้ แล้วย้ายไปอยู่ภายใต้ฝ่ายสนามบินและ
อาคาร ที่อยู่ในสายบำรุงรักษา เพื่อความสะดวกในการประสานงานร่วมกันกับงานสุขาภิบาล งาน
ระบบไฟฟ้าและงานระบบปรับอากาศ ที่อยู่ในฝ่ายสนามบินและอาคารและฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล
โดยอยู่ภายใต้สายบังคับบัญชาของรองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสายบำรุงรักษาเป็น
ผู้บังคับบัญชา ทำให้การดำเนินงานด้านปรับปรุงกายภาพเป็นไปทิศทางเดียวกัน

รูปที่ 4.5 แสดงปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงขอบเขตงานระหว่างฝ่ายการทำอากาศยานกับ
ฝ่ายสนามบินและอาคาร



4.5.3 ปัจจัยที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 3

ในการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 3 ในปี 2556 ยังคงเป็นการเปลี่ยนแปลงในระดับขอบเขตภาระงานภายใน 3 หน่วยงาน ได้แก่ ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายสนามบินและอาคาร ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล โดยมีผลการวิเคราะห์ดังนี้

ฝ่ายการทำอากาศยาน จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงขอบเขตภาระงานในปี 2556 ของฝ่ายการทำอากาศยาน พบว่ามีการเพิ่มภาระงาน 3 งาน คือ งานกำกับดูแลพื้นที่ในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน งานกำกับดูแลพื้นที่ทำอากาศยาน งานรักษาความสะอาดกระโจมสูงและศิลปกรรม โดยเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขอบเขตภาระงานครั้งนี้ เชื่อมโยงกับนโยบายขององค์กรและพื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้น โดยเริ่มจากคณะกรรมการ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีนโยบายแผนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อเพิ่มรายได้ Aero : Non-Aero จาก 60 : 40 ให้เป็น 50 : 50 ทำให้เกิดการเพิ่มงานกำกับดูแลพื้นที่ในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน งานกำกับดูแลพื้นที่ทำอากาศยาน เพื่อมาดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ภายในทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อวางแผนดำเนินการให้สามารถสร้างรายได้ด้าน Non-Aero เพิ่มมากขึ้น

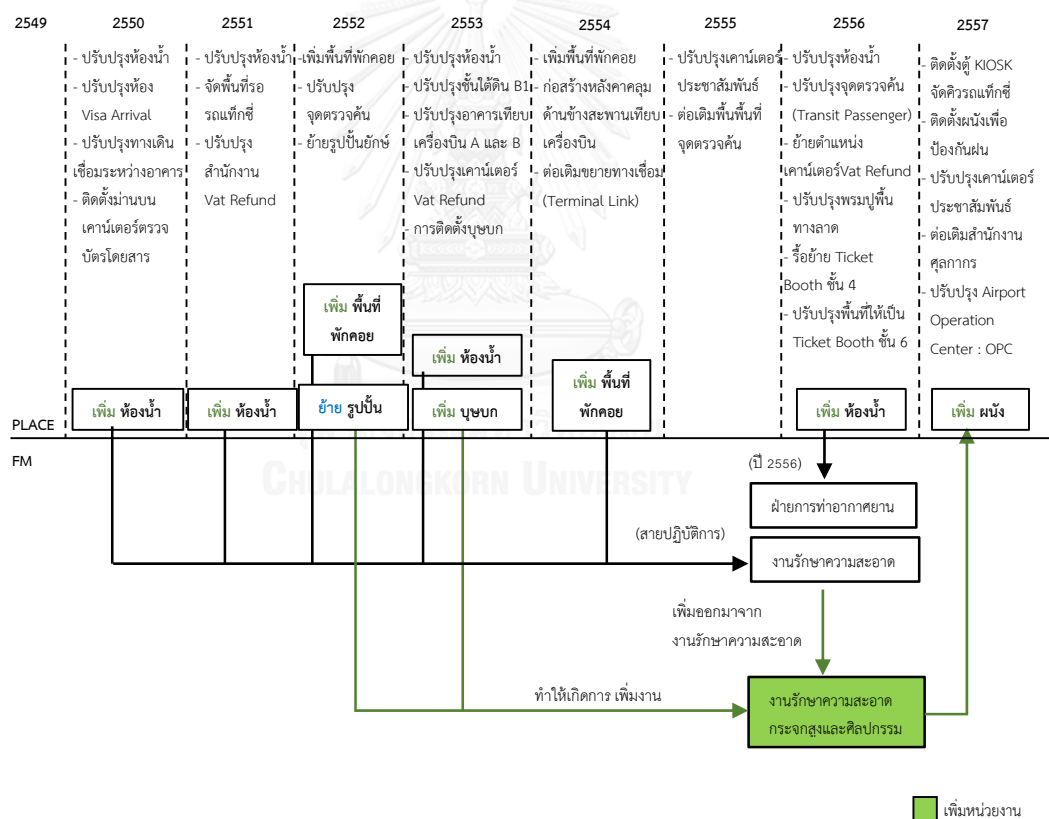
ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงขอบเขตภาระงานในปี 2556 ของฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล พบว่า เชื่อมโยงกับนโยบายให้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Clean Airport) จึงมีการเพิ่มภาระงานเพื่อรองรับการทำงาน คือ งานหน่วยวัดและอนุรักษ์พลังงานไฟฟ้า เพื่อทำหน้าที่ในการวัดการใช้พลังงาน เก็บข้อมูลเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์การจัดการด้านพลังงานของทำอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไปในอนาคต

รูปที่ 4.6 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างนโยบายขององค์กรกับการเพิ่มขอบเขตงานฝ่ายการทำอากาศยานและฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ในปี 2556



ในส่วนพื้นที่อาคารที่เพิ่มขึ้นนั้น มีการเพิ่มห้องน้ำ มีการเพิ่มผนังกระจก และมีงานภาพวาด และงานศิลปกรรมของเดิมที่ต้องทำการรักษาความสะอาด ส่งผลต่องานรักษาความสะอาดมีปริมาณ พื้นที่ในการทำความสะอาดที่เพิ่มมากขึ้น จึงส่งผลให้เพิ่มงานรักษาความสะอาดกระจกสูงและ ศิลปกรรมขึ้นมา เป็นการเพิ่มงานออกจากงานรักษาความสะอาดทั่วไป เพื่อดูแลรักษาความสะอาด และซ่อมแซม ภาพวาด งานรูปปั้น งานศิลปกรรมภายในท่าอากาศยานทั้งหมด และรวมถึงการรักษา ความสะอาดผนังกระจกของอาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบินรวมถึงผนังกระจกของอาคาร ต่างๆ ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกด้วย

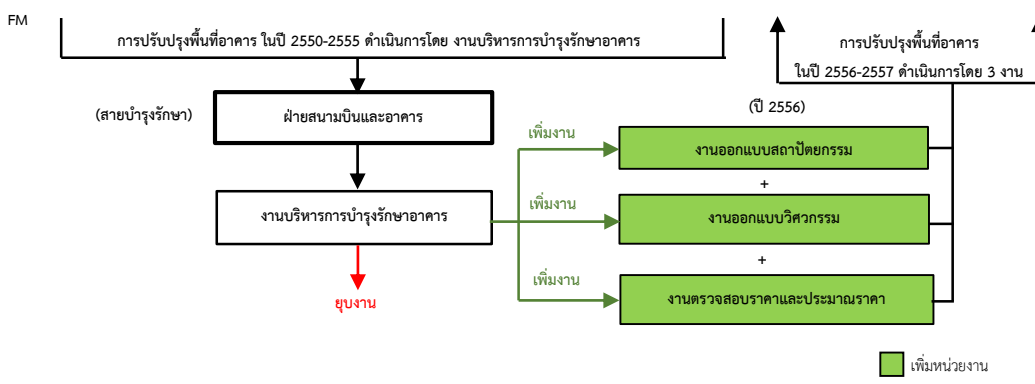
รูปที่ 4.7 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อาคารกับการเพิ่มขอบเขตงานฝ่ายการทำอากาศยานในปี 2556



ฝ่ายสนามบินและอาคาร จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงขอบเขตภาระงานในปี 2556 ของฝ่ายสนามบินและอาคาร พบว่า เชื่อมโยงกับพื้นที่อาคารที่เพิ่มมากขึ้น โดยมีพื้นที่เพิ่มขึ้น 21,105 ตร.ม. หรือเพิ่มขึ้น 124 % เมื่อเทียบกับปี 2552 ส่งผลให้ขอบเขตภาระงานที่เกี่ยวกับการดูแลพื้นที่อาคารได้มีการปรับเปลี่ยนตามไปด้วย โดยมีการยุบงานบริหารการบำรุงรักษาอาคาร มีหน้าที่ในการออกแบบตกแต่งภายนอกอาคาร งานก่อสร้าง งานดูแลและซ่อมบำรุงการอาคารภายใน ทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการเปลี่ยนแปลงโดยการยุบงานบริหารการบำรุงรักษาอาคารนี้ แล้วแยกภารกิจออกเป็น 3 งาน คือ งานออกแบบวิศวกรรม งานออกแบบสถาปัตยกรรม งานตรวจสอบอาคารและประมาณราคา เพื่อให้การดำเนินการด้านออกแบบวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมพร้อมทั้งการประมาณราคาการก่อสร้าง เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานเฉพาะเจาะจงลงไปในแต่ละงานได้

รูปที่ 4.8 แสดงการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อาคารกับการเพิ่มขอบเขตงานฝ่ายสนามบินและอาคารในปี 2556

2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
- ปรับปรุงห้องน้ำ	- ปรับปรุงห้องน้ำ	- เพิ่มพื้นที่พักคอย	- ปรับปรุงห้องน้ำ	- เพิ่มพื้นที่พักคอย	- ปรับปรุงคาน้ำดื่ม	- ปรับปรุงห้องน้ำ	- ติดตั้ง KIOSK	- ติดตั้ง KIOSK
- ปรับปรุงห้อง	- จัดพื้นที่รอ	- ปรับปรุง	- ปรับปรุงชั้นใต้ดิน BI	- ก่อสร้างหลังคาคลุม	- ประชาสัมพันธ์	- ปรับปรุงจุดตรวจค้น	- จัดคิวรถแท็กซี่	- จัดคิวรถแท็กซี่
Visa Arrival	รถแท็กซี่	จุดตรวจค้น	- ปรับปรุงอาคารเทียบ	- ด้านข้างสะพานเทียบ	- ต่อเติมพื้นที่	- (Transit Passenger)	- ติดตั้งผนังเพื่อ	- ติดตั้งผนังเพื่อ
- ปรับปรุงทางเดิน	- ปรับปรุง	- ย้ายรูปปั้นยักษ์	- เครื่องบิน A และ B	- เครื่องบิน	- จุดตรวจค้น	- ย้ายตำแหน่ง	- ป้องกันฝน	- ป้องกันฝน
เชื่อมระหว่างอาคาร	- สำนักงาน		- ปรับปรุงคาน้ำดื่ม	- ต่อเติมขยายทางเชื่อม		- คาน้ำดื่ม Vat Refund	- ปรับปรุงคาน้ำดื่ม	- ปรับปรุงคาน้ำดื่ม
- ติดตั้งม่านบน	Vat Refund		Vat Refund	(Terminal Link)		- ปรับปรุงพรมปูพื้น	- ประชาสัมพันธ์	- ต่อเติมสำนักงาน
คาน้ำดื่มตรวจ			การติดตั้งบุชก			- รั้วย้าย Ticket	- คุกการ	- ปรับปรุง Airport
บัตรโดยสาร						Booth ชั้น 4	- ปรับปรุง Airport	Operation
						- ปรับปรุงพื้นที่ให้เป็น	- ปรับปรุง Ticket Booth ชั้น 6	Center : OPC



สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักแห่งประเทศไทย ดำเนินการโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2549 จนถึงปัจจุบัน

5.1 สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยศึกษาอาคารผู้โดยสาร ซึ่งเป็นอาคารสูง 7 ชั้น ชั้นใต้ดิน 2 ชั้น และอาคารเทียบเครื่องบินซึ่งเป็นอาคารสูง 4 ชั้น พื้นที่รวมประมาณ 563,000 ตร.ม. และทำการเปิดใช้อาคารเมื่อปี พ.ศ. 2549 อาคารเพื่อประกอบกิจการที่เกี่ยวกับการให้บริการด้านการบินและพื้นที่เชิงพาณิชย์ เพื่อให้ตัวอาคารมีความสามารถในการใช้งานอาคารตลอด 24 ชั่วโมง จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมในการใช้งาน มีระดับความปลอดภัยสูงต่อผู้ใช้บริการและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานสูง สะดวกและรวดเร็ว มีความทันสมัย มีภาพลักษณ์ของอาคารที่ดี สามารถตอบสนองการดำเนินงานของท่าอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากผลการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2549 – 2557 เป็นการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ เนื่องจากท่าอากาศยานมีความเป็นพลวัตสูง มีการใช้งานอาคารหลากหลายหน้าที่ตลอด 24 ชั่วโมง ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ภายในท่าอากาศยานฯ โครงสร้างการบริหารจัดการ หน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ ขอบเขตภาระงาน การเพิ่มพื้นที่อาคาร การเพิ่มของจำนวนผู้โดยสาร จึงทำให้ทราบถึงวิธีการบริหารจัดการ และการดำเนินธุรกิจของท่าอากาศยานฯ ซึ่งภาพรวมของการศึกษาพบว่า การบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานแบ่งออกเป็น 2 สายงาน คือ สายปฏิบัติการและสายบำรุงรักษา โดยสายปฏิบัติการ คือ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย สายบำรุงรักษา คือ ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร โดยแต่ละฝ่ายมีขอบเขตการดำเนินงานดังนี้

ฝ่ายรักษาความปลอดภัย คือ หน่วยงานที่อยู่ในสายปฏิบัติการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหน้าที่วางแผน ควบคุม กำกับดูแลและดำเนินการรักษาความปลอดภัย ระเบียบการรักษาความปลอดภัยแก่ผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ฝ่ายการทำอากาศยาน คือ หน่วยงานที่อยู่ในสายปฏิบัติการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหน้าที่วางแผนการให้บริการผู้โดยสารและผู้มาใช้บริการ ดูแลรักษาความสะอาดภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดไว้สำหรับผู้โดยสารและผู้มาใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย เพียงพอและเหมาะสมต่อการให้บริการตลอดเวลา

ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย คือ หน่วยงานที่อยู่ในสายปฏิบัติการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหน้าที่ควบคุม ตรวจสอบ กำกับการดับเพลิงและกู้ภัยอากาศยาน อาคารสถานที่ช่วยเหลือผู้ประสบภัย สนับสนุนและร่วมมือในการปฏิบัติการดับเพลิงและกู้ภัยกับหน่วยงานอื่น และชุมชนบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล คือ หน่วยงานที่อยู่ในสายบำรุงรักษาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหน้าที่ควบคุม ติดตั้ง ตรวจสอบ ซ่อมบำรุงรักษาระบบปรับอากาศ ระบบไฟฟ้า ระบบลิฟต์ บันไดเลื่อน ทางเลื่อน กำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานที่จัดจ้างภายนอก (Outsourcing) บริษัทผู้รับสัมปทานในหน้าที่รับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง

ฝ่ายสนามบินและอาคาร คือ หน่วยงานที่อยู่ในสายบำรุงรักษาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีหน้าที่วางแผน กำหนดมาตรการดำเนินการเกี่ยวกับการสร้าง ซ่อม การควบคุม การดูแลรักษา การตรวจสอบ และการปรับปรุงแก้ไขอาคารสถานที่

ในด้านกายภาพของอาคาร จากการศึกษาอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ซึ่งเป็นอาคารหลักที่มีความสำคัญของท่าอากาศยาน เป็นอาคารขนาดใหญ่พิเศษที่รองรับกิจกรรมต่างๆ ในปี 2549-2557 พบว่า จำแนกได้เป็น 7 พื้นที่ ตามการใช้งาน ได้แก่ พื้นที่บริการผู้โดยสาร พื้นที่เช่าของสายการบิน พื้นที่ร้านค้า พื้นที่หน่วยงานรัฐ พื้นที่ห้องน้ำ พื้นที่งานระบบประกอบอาคาร พื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร โดยพื้นที่บริการผู้โดยสาร ได้แก่ พื้นที่พักคอย พื้นที่หน้าเคาน์เตอร์เช็คอิน พื้นที่ตรวจค้นร่างกาย พื้นที่ตรวจคนเข้าเมือง พื้นที่เช่าของสายการบิน ได้แก่ สำนักงานของสายการบิน เคาน์เตอร์เช็คอิน จุดจำหน่ายตั๋วโดยสาร Lounge ของสายการบิน พื้นที่ร้านค้า ได้แก่ ร้านค้า ร้านอาหารของผู้ประกอบการ พื้นที่หน่วยงานรัฐ ได้แก่ สำนักงานหน่วยงานรัฐ เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ Vat Refund ไปรษณีย์ บริการทางการแพทย์ พื้นที่ห้องน้ำ ได้แก่ ห้องน้ำในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน พื้นที่งานระบบประกอบอาคาร ได้แก่ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบปรับอากาศ ระบบประปาและสุขาภิบาล ระบบดับเพลิง ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบลำเลียงกระเป๋าและสัมภาระ ลิฟต์ บันไดเลื่อน ทางเลื่อน พื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร ได้แก่ ทางสัญจร ภูมิทัศน์ภายในอาคาร ศิลปกรรม พื้นที่จัดกิจกรรม โดยในช่วงปีที่ทำการศึกษานั้น พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงของอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินทั้งหมด 34,108 ตร.ม. โดยเป็นพื้นที่บริการผู้โดยสาร 14,844 ตร.ม. รองลงมาคือ

พื้นที่ส่วนกลางและทางสัญจร 14,373 ตร.ม. พื้นที่ห้องน้ำ 2,695 ตร.ม. พื้นที่หน่วยงานรัฐ 1,146 ตร.ม. พื้นที่เช่าสายการบิน 1,050 ตร.ม. พื้นที่ที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงคือ พื้นที่ร้านค้า เนื่องจากบริหารจัดการโดยผู้รับสัมปทาน โดยจำกัดพื้นที่คงเดิมอยู่ที่ 20,000 ตร.ม. และพื้นที่ระบบประกอบอาคาร

ในด้านการเปลี่ยนแปลงแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการเปลี่ยนแปลง 3 ครั้ง มีปัจจัยที่เชื่อมโยงการเปลี่ยนแปลงได้ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งแรกในปี 2550 เป็นการเปลี่ยนแปลงในระดับโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ จากเดิมในปี 2549 มี 6 หน่วยงาน ได้แก่ ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน ฝ่ายรักษาความปลอดภัยภายในอาคารผู้โดยสาร ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร สังเกตได้ว่าหน่วยงานด้านรักษาความปลอดภัย ได้แยกออกเป็น 2 ฝ่าย ซึ่งมาจากหน้าที่ความรับผิดชอบที่แยกการรักษาความปลอดภัยระหว่างภายนอกอาคารกับภายในอาคาร ทำให้ขอบเขตงานมีความซ้ำซ้อนกันระหว่าง 2 หน่วยงานนี้ จึงทำให้มีนโยบายองค์กรให้รวมหน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นหน่วยงานเดียว คือ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีการเปลี่ยนชื่อฝ่ายบริการลูกค้าให้เป็นฝ่ายการทำอากาศยานและย้ายออกจากสายพัฒนาธุรกิจ มาอยู่ภายใต้สายปฏิบัติการ ร่วมกันกับฝ่ายรักษาความปลอดภัย และฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ซึ่งอยู่ภายใต้สายบังคับบัญชาของรองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสายปฏิบัติการ โดยการรวมหน่วยงานและย้ายสายงานนี้เกิดขึ้นในปี 2550 เป็นสาเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพโดยมี 5 หน่วยงาน คือ ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล และฝ่ายสนามบินและอาคาร

การเปลี่ยนแปลงแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 2 ในปี 2552 เป็นการเปลี่ยนแปลงในระดับขอบเขตงาน คือ งานออกแบบป้ายข้อมูล และงานออกแบบตกแต่งภายในอาคาร ที่อยู่ในฝ่ายการทำอากาศยาน พบว่ามีความเชื่อมโยงกับการปรับปรุงเพิ่มพื้นที่อาคารในช่วงปี 2549 – 2552 โดยการปรับปรุงพื้นที่อาคาร ต้องประสานงานกับฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล และฝ่ายสนามบินและอาคาร ที่อยู่ในสายบำรุงรักษา ทำให้ต้องประสานงานข้ามสายงาน และมีขั้นตอนในการทำงานมาก เพื่อความสะดวกในประสาน พบว่ามีการย้ายงานออกแบบป้ายข้อมูล และงานออกแบบตกแต่งภายใน จากฝ่ายการทำอากาศยาน ไปยังฝ่ายสนามบินและอาคาร เพื่อประสานงานร่วมกันกับฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ในการออกแบบป้ายและตกแต่งภายในที่มีงานระบบประกอบอาคารเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย การย้ายทั้ง 2 งานนี้ เป็นการย้ายมาอยู่ภายใต้สายบำรุงรักษา ในสายบังคับบัญชาของรองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสายบำรุงรักษา

การเปลี่ยนแปลงแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพครั้งที่ 3 ในปี 2556 เป็นการเปลี่ยนแปลงในระดับขอบเขตงาน พบว่ามีความเชื่อมโยงกับนโยบายขององค์กร ได้แก่ นโยบายด้านอนุรักษ์พลังงาน ทำให้เกิดงานอนุรักษ์พลังงานในฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล นโยบายพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ทำให้เกิดงานกำกับดูแลพื้นที่ ในฝ่ายการทำอากาศยาน นอกจากนี้การเพิ่มพื้นที่อาคารเป็นปัจจัยที่ทำให้มีงานด้านทำความสะอาด เพิ่มขึ้นในฝ่ายการทำอากาศยาน งานออกแบบและก่อสร้าง เพิ่มขึ้นมาจากฝ่ายสนามบินและอาคารอีกด้วย

5.2 อภิปรายผลการศึกษา

5.2.1 นโยบายด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ

จากวิสัยทัศน์ขององค์กรที่มีเป้าหมายนำพาให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น 1 ใน 10 ท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลก ผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องมีการแข่งขันกับท่าอากาศยานต่างประเทศ ทำให้การบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานจึงมีความสำคัญในการบรรลุตามวิสัยทัศน์นั้น ภายใต้การบริหารจัดการโดยองค์กรรัฐวิสาหกิจ ยึดตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ การกำกับดูแลโดยกรมการบินพลเรือน และมาตรฐานขององค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) การบริหารจัดการจึงต้องมีมาตรฐานในระดับสากล ดังนั้นผู้บริหารท่าอากาศยานต้องให้ความสำคัญกับอาคารสถานที่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการ หน่วยงานด้านอาคารสถานที่ กำหนดขอบเขตงาน ความรับผิดชอบและปฏิบัติงาน ให้มีความเฉพาะเจาะจงไปในแต่ละงานที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยาน มีสายบังคับบัญชาที่ชัดเจน สามารถกำกับ ควบคุม ดูแลการทำงาน พร้อมทั้งตรวจสอบผลของการทำงานได้ ในการดูแลอาคารสถานที่ต้องพร้อมใช้งานเป็นอย่างดีตลอด 24 ชั่วโมง มีมาตรฐานและความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงานส่วนต่างๆในท่าอากาศยาน ทั้งพนักงานท่าอากาศยาน สายการบิน ผู้ประกอบการ ต้องมีบรรยากาศที่ดี สร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ทั้งนี้การดำเนินงานท่าอากาศยานนั้น เป็นการเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานหนึ่งไปยังท่าอากาศยานหนึ่ง มีลักษณะเกี่ยวพันเชื่อมโยงกับสภาพทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ผู้บริหารจะต้องเข้าใจสามารถวางแผนและบริหารจัดการให้การดำเนินงานสามารถยืดหยุ่น ปรับเปลี่ยนไปตามสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนไปได้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กรและของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.2.2 โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หน่วยงานส่วนกลางที่ทำหน้าที่ด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน ประกอบด้วย ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร โดยแต่ละหน่วยงานมีจะมีงานประจำที่อยู่ทำอยู่ภายในขอบเขตงานนั้นๆ และงานโครงการต่างๆ ตามนโยบายขององค์กรที่วางแผนตามปีงบประมาณของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีลักษณะการประสานงานร่วมกัน โดย ฝ่ายรักษาความปลอดภัย ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย ฝ่ายการทำอากาศยาน จะมีการประสานการทำงานเพื่อดูแลความเรียบร้อยทั่วไปภายในอาคาร ส่วนงานปรับปรุงอาคาร งานออกแบบและควบคุมการก่อสร้าง งานซ่อมแซมอาคาร เป็นการทำงานของฝ่ายสนามบินและอาคาร โดยประสานงานร่วมกันกับฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกลที่ดูแลงานออกแบบ ซ่อมแซม และบำรุงรักษางานระบบประกอบอาคาร ซึ่งทำให้โครงการออกแบบหรือปรับปรุงในแต่ละงานจะมีขั้นตอนมาก ดังนั้นควรมีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ด้านการออกแบบสถาปัตยกรรม วิศวกรรม และออกแบบงานระบบต่างๆ รวมอยู่ในหน่วยงานเดียวเพื่อลดขั้นตอนในการประสานงานระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้มีการดำเนินงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และอยู่ในทิศทางเดียวกัน

5.2.3 ผู้ปฏิบัติงาน

เนื่องจากหน่วยงานส่วนกลางด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งลักษณะงานอย่างชัดเจน และมีลักษณะการทำงานประสานระหว่างหน่วยงานภายในองค์กรและภายนอกองค์กร ได้แก่ หน่วยงานต่างๆ ทั้งหน่วยงานรัฐและเอกชน บริษัทจัดจ้างภายนอก ดังนั้นผู้ปฏิบัติงานต้องมีความรู้ความเข้าใจในขอบเขตงาน มีความชำนาญในการปฏิบัติงานในหน้าที่ที่รับผิดชอบ สามารถวางแผนการทำงาน รู้วิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้อง เพื่อสามารถควบคุม ตรวจสอบ และวัดผลสำเร็จของการทำงานของหน่วยงานเองและบริษัทจัดจ้างภายนอกได้

5.2.4 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารเชื่อมโยงกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

เนื่องจากอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี ซึ่งแนวโน้มผู้โดยสารมีปริมาณมากขึ้นทุกปี โดยจำนวนผู้โดยสารในปี 2555 มีผู้โดยสารมากกว่า 52 ล้านคน ซึ่งก่อสร้างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินหลังใหม่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความล่าช้า ทำให้ต้องมีการบริหารจัดการพื้นที่อาคาร โดยมีโครงการปรับปรุง ต่อเติม พื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ให้มีความเพียงพอต่อการใช้งาน เพื่อรองรับในการให้บริการผู้โดยสาร ผู้ประกอบการ และรองรับการปฏิบัติงานของสายการบิน หน่วยงานรัฐ และผู้ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

5.2.5 การเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพ

การดำเนินงานของท่าอากาศยานนั้น เป็นการประสานสัมพันธ์กันเป็นระบบในหลายมิติ เชื่อมโยงกับหลายธุรกิจทั้งภาคพื้นได้แก่ ธุรกิจท่าอากาศยาน และการบิน ได้แก่ ธุรกิจการบิน ทั้งด้านกายภาพที่มีเป็นอาคารสาธารณะขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อน มีผู้มาใช้อาคารเป็นจำนวนมาก มีผู้ปฏิบัติงานในท่าอากาศยานที่หลากหลายองค์กร ดังนั้นการบริหารจัดการทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานต้องมีการยืดหยุ่น พร้อมทั้งจะปรับเปลี่ยนไปตามปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ได้ สังเกตได้ว่าการเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารให้มีความเพียงพอต่อการให้บริการ เกิดปริมาณงานที่มากขึ้น อีกทั้งนโยบายเชิงพาณิชย์ นโยบายด้านอนุรักษ์พลังงาน ส่งผลต่อไปยังหน่วยงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในระดับโครงสร้าง และเปลี่ยนแปลงในระดับขอบเขตงาน ในส่วนผู้ปฏิบัติงานนั้นมีลักษณะการเปลี่ยนแปลงโดยย้ายผู้ปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การย้ายผู้ปฏิบัติงานไปยังท่าอากาศยานภูมิภาค และการเกษียณอายุราชการของผู้ปฏิบัติงานอีกด้วย

รูปที่ 5.1 ความสัมพันธ์ในการเปลี่ยนแปลงการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยาน



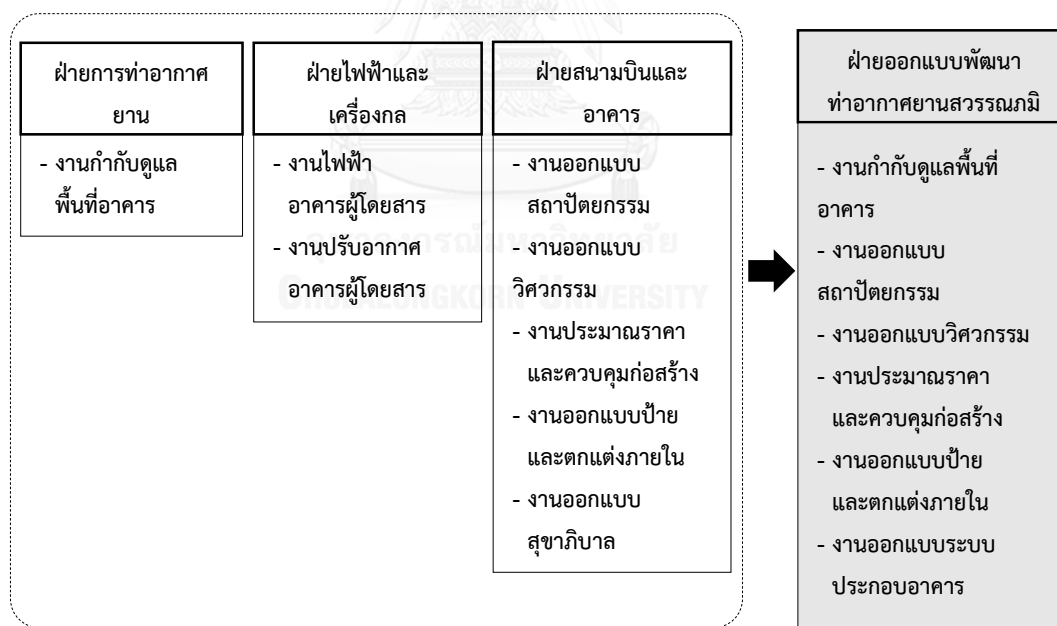
5.3 ข้อเสนอแนะ

การศึกษาในครั้งนี้ มีข้อเสนอแนะสำหรับการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังต่อไปนี้

5.3.1 การบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

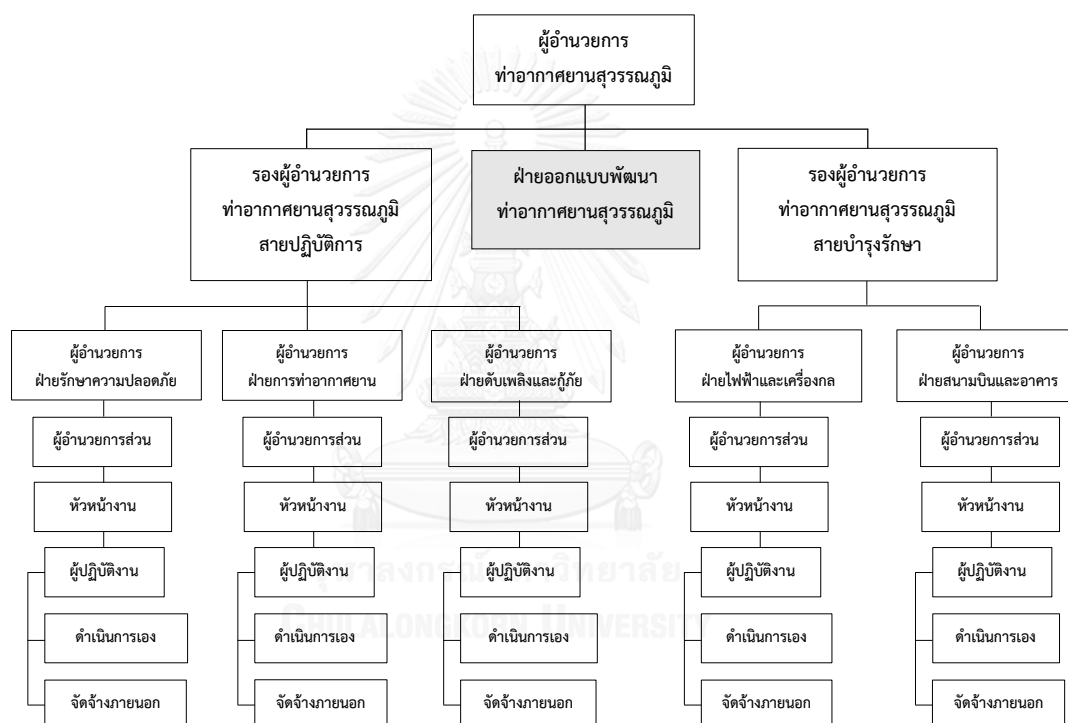
ภาพรวมการพัฒนาอาคารสถานที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย งานจัดสรรพื้นที่ กำหนดการใช้งานพื้นที่ งานออกแบบและก่อสร้าง งานระบบประกอบอาคาร ได้อยู่ภายใต้ฝ่ายการทำอากาศยาน ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร การที่อยู่ต่างหน่วยงานกันมีขั้นตอนในการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ทำให้เกิดความล่าช้าในการประสานงาน จึงเสนอให้งานที่เกี่ยวข้องกับงานจัดสรรพื้นที่และงานออกแบบ รวมกันเป็นหน่วยงานเดียวกัน เพื่อลดขั้นตอนในการประสานงาน เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

รูปที่ 5.2 แนวทางขอบเขตงานด้านการออกแบบ



โครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพ เสนอให้ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล ฝ่ายสนามบินและอาคาร ให้ทำหน้าที่ในการบำรุงรักษา ซ่อมแซมอาคารและงานระบบประกอบอาคาร โดยมีการเพิ่มฝ่ายออกแบบและพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้อยู่ภายใต้ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อทำหน้าที่ดูแลภาพรวมด้านการออกแบบและก่อสร้าง การพัฒนาพื้นที่และอาคารต่างๆ ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป

แผนผังที่ 5.1 แนวทางโครงสร้างการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



5.4 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การศึกษาครั้งนี้ กรณีศึกษาเป็นการศึกษาการดำเนินงานท่าอากาศยานขนาดใหญ่พิเศษที่ดำเนินการโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ยังมีท่าอากาศยานอื่นๆ ที่มีบริบทการดำเนินงานที่แตกต่างกันออกไปซึ่งควรทำการศึกษา ได้แก่ ท่าอากาศยานที่ดำเนินงานโดยรัฐบาล และท่าอากาศยานที่ดำเนินงานโดยเอกชน

การศึกษาระยะเวลาจำกัดนี้ เป็นการศึกษาภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นหลัก แสดงให้เห็นถึงลักษณะของการเปลี่ยนแปลงการจัดโครงสร้างหน่วยงาน ขอบเขตงาน โดยเชื่อมโยงกับปัจจัยแวดล้อมที่ทำให้การบริหารทรัพยากรท่าอากาศยานไม่สามารถมีรูปแบบเดิมคงที่ตลอดไปได้ ต้องมีการปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับปัจจัยแวดล้อมที่เกิดขึ้น ไม่ได้ลงไปรายละเอียดของการปฏิบัติงานด้านการบริหารทรัพยากรกายภาพ รวมถึงการศึกษาบริษัทจัดจ้างภายนอกที่ดำเนินการภายในท่าอากาศยาน เนื่องจากมีบริษัทเป็นจำนวนมากมาดำเนินการทั้งงานด้านบริการ งานรักษาความปลอดภัย งานระบบประกอบอาคาร งานซ่อมแซมอาคาร จึงจำเป็นต้องมีการศึกษารายละเอียดการจัดจ้างของบริษัทภายนอกเพื่อมาดำเนินการภายในท่าอากาศยาน อีกทั้งยังขาดข้อมูลในด้านค่าใช้จ่ายที่แสดงถึงต้นทุนของการดูแลรักษาอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน เนื่องจากเป็นขอบเขตการศึกษาจำกัดเพียง 2 อาคารนี้เท่านั้น ส่วนข้อมูลค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและการซ่อมแซม เป็นการรวมทุกอาคารและพื้นที่ในส่วนของเขตการบิน ถนน ทางวิ่ง ทางขับ และงานระบบสารสนเทศท่าอากาศยานเข้าด้วยกัน จึงไม่สามารถแยกค่าใช้จ่ายเฉพาะอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินออกมาได้ จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาการบริหารค่าใช้จ่ายในการดูแลอาคารภายในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ต่อไป

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีต ปี 2549 จนถึง ปี 2557 เป็นการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานในช่วงเวลาจำกัด เป็นบทเรียนของการศึกษาให้กับองค์กร และเป็นแนวทางในการศึกษาการบริหารทรัพยากรกายภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

ภาษาอังกฤษ

Uncategorized References

ASTVผู้จัดการออนไลน์. ทสภ.ติดตั้งระบบ Kiosk จัดคิวแท็กซี่ คาดเริ่มใช้สิ้นเดือนนี้. [ออนไลน์].

แหล่งที่มา :

<http://www.manager.co.th/Home/ViewNews.aspx?NewsID=9570000107041> [17

กันยายน 2557]

Matichon Online. สุวรรณภูมิปรับโฉมพื้นที่พักคอยผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง. [ออนไลน์]. 2558.

แหล่งที่มา : http://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1256351980

[20 มีนาคม 2558]

MGR Online. ทอท.เรือแผนพัฒนาแปลง 37 สุวรรณภูมิ “พงศ์ศักดิ์” ดันรายได้ Non Aero

ขึ้น 50% ในปี 58 (ออนไลน์). [ออนไลน์]. 2556. แหล่งที่มา :

<http://www.manager.co.th/iBizchannel/viewNews.aspx?NewsID=956000008791>

5. [15 เมษายน 2559]

Pitt, M., and others. Airport Facilities Management Alliances: Problems of Competition and Complexity. Journal of Retail & Leisure Property 9 (May 2011).

Wells, A., and Young, S. Airport Planning & Management. 5th ed. New York: McGraw - Hill, 2003.

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเตรียมแผนอำนวยความสะดวกการเดินทาง

ผู้โดยสารในช่วงเกิดสถานการณ์การชุมนุมทางการเมือง. [ออนไลน์]. 2557. แหล่งที่มา :

[https://th.facebook.com/SuvarnabhumiAirport/posts/10152070398572052?stre](https://th.facebook.com/SuvarnabhumiAirport/posts/10152070398572052?stream_ref=10)

[am_ref=10](https://th.facebook.com/SuvarnabhumiAirport/posts/10152070398572052?stream_ref=10). [5 กันยายน 2557]

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่าย

การทำอากาศยาน, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

———. คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)

- . คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายรักษาความปลอดภัย, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . คำบรรยายหน้าที่งาน (Functional Description) ฝ่ายสนามบินและอาคาร, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Suvarnabhumi Airport. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด, (ม.ป.ป.).
- . รายงานประจำปี 2550, 2550. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . รายงานประจำปี 2551, 2551. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . รายงานประจำปี 2552, 2552. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . รายงานประจำปี 2555, 2555. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . รายงานประจำปี 2556, 2556. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . รายงานประจำปี 2557, 2557. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . วิสัยทัศน์ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://www.suvarnabhumiairport.com/th/177-vision>. [15 เมษายน 2559]
- . เอกสารประกอบการบรรยาย วิชา ระบบและหน้าที่ท่าอากาศยาน หลักสูตร การปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations), 2558. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- . เอกสารประกอบการบรรยาย วิชา ลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยาน หลักสูตร การปฏิบัติการท่าอากาศยาน (Airport Operations), 2558. (เอกสารไม่ตีพิมพ์)
- บัณฑิต จุลาสัย, เสริชย์ โชติพานิช. การบริหารทรัพยากรกายภาพ (Facility Management). พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. การจัดการท่าอากาศยาน. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ ธรรมสาร จำกัด, 2551.
- ประชาชาติธุรกิจ. สุวรรณภูมินำร่อง 3 โป้รเจ็กต์ กรีนแอร์พอร์ต. (ออนไลน์). 2554. แหล่งที่มา : <http://seesite.blogspot.com/2011/01/3.html>. [12 พฤษภาคม 2559]
- ภุริวัจน์ ธนสีปต์วงศ์. การบริหารทรัพยากรกายภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีศึกษาห้องน้ำภายในอาคารผู้โดยสาร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, 2551.
- สนั่น เกษารี่. กลยุทธ์การจัดการการเปลี่ยนแปลง เพื่อประสิทธิผลที่ดีขององค์กร. [ออนไลน์]. 2552. แหล่งที่มา :

http://thailandindustry.com/indust_newweb/articles_preview.php?cid=7717.

[15 เมษายน 2559]

ส่วนประชาสัมพันธ์ ฝ่ายกิจการพิเศษ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มใช้ Swing Gate ที่อาคารเทียบเครื่องบิน a 1 ๓.ค.นี้. [ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา :

<https://www.facebook.com/notes/suvarnabhumi-airport/ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มใช้-swing-gate-ที่อาคารเทียบเครื่องบิน-a-1-๓คนี้/467098896878/>. [1 ธันวาคม 2558]

สาคร สุขศรีวงศ์. การจัดการ: จากมุมมองนักบริหาร. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: บริษัท จี.พี. ไซเบอร์พริ้นท์ จำกัด, 2555.

เสรีชัย โชติพานิช. การบริหารทรัพยากรกายภาพ: หลักการและทฤษฎี. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาคผนวก (ก)

ผู้ให้ข้อมูล

ชื่อ	ตำแหน่ง	หน่วยงาน	วันที่สัมภาษณ์
คุณชยาติส บำรุงสวัสดิ์	ผู้อำนวยการส่วนบริการไฟฟ้า ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	20 ต.ค. 2557
คุณจามจุรี อร่ามศรี	ผู้อำนวยการส่วนโครงสร้าง องค์กรและระบบตำแหน่ง ฝ่ายพัฒนาระบบงานบุคคล	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	19 ม.ค. 2558
คุณลัชชิตา อาภาพันธุ์	รองผู้อำนวยการ ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	13 ก.พ. 2558
คุณสุริศา ปาละวงค์	เจ้าหน้าที่บริหาร ฝ่ายสวัสดิการและ แรงงานสัมพันธ์	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	16 ก.พ. 2558
คุณภูริวัจน์ ธนัสทีปต์วงศ์	ผู้อำนวยการฝ่าย ฝ่ายวิศวกรรมโครงการ	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	23 ก.พ. 2558
คุณดวงใจ ต้นธนาไพศาลวิช	สถาปนิกชำนาญการ ฝ่ายสนามบินและอาคาร	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	10 มี.ค. 2558
คุณณรงค์ฤทธิ์ ไชยสายัญ	วิศวกรอาวุโส ฝ่ายสนามบินและอาคาร	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	9 ก.พ. 2559
คุณวันที ส.ศรีสุวรรณ	เจ้าหน้าที่บริการ ทำอากาศยานอาวุโส ฝ่ายสนามบินและอาคาร	บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	15 มี.ค. 2559

ภาคผนวก (ข) ประวัติทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในช่วงปี พ.ศ. 2502 ประเทศไทยเริ่มมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นครั้งแรก รัฐบาลจอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้มีแนวคิดที่จะสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ขึ้น โดยอาศัยเหตุผลจากข้อสรุปของรายงานผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาต่างประเทศหลายแห่ง เช่น บริษัท ลิซฟีด์ ที่สรุปว่า กรุงเทพฯ ควรจะมีท่าอากาศยานพาณิชย์ใหม่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อแยกเครื่องบินพลเรือนออกจากเครื่องบินทหาร และเพื่อให้สอดคล้องกับความเจริญเติบโตของเมือง หรือรายงานขององค์การบริหารการบินพลเรือนแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (FAA) ซึ่งได้ทำการศึกษาเมื่อ พ.ศ. 2503 ในเรื่อง “Air System Requirement Plan and Survey for the Kingdom of Thailand” ซึ่งระบุว่า กรุงเทพฯ จำเป็นต้องมีท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ 2 ให้ทัน พ.ศ. 2513 เพื่อแยกเครื่องบินไอพ่นขนาดใหญ่ที่จะใช้กับการบินพลเรือนออกจากเครื่องบินทหารและรองรับการเจริญเติบโตของกิจการการบินพาณิชย์ต่อไป

จากนั้นรัฐบาลได้มอบหมายให้กรมการบินพาณิชย์ ทำการศึกษาเกี่ยวกับสถานที่ที่เหมาะสมจะสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งใหม่ ผลการศึกษาที่ออกมาสอดคล้องกันกับข้อเสนอแนะของบริษัทที่ปรึกษาต่างๆ บริเวณที่เหมาะสมที่ใช้เป็นสถานที่ก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่คือ ที่ดินในบริเวณตำบลบางโฉลง ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือและตำบลศรีษะจรเข้ชั้น้อย อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นสถานที่ที่เหมาะสมตามหลักเกณฑ์สากล กล่าวคือ มีระยะห่างจากสนามบินดอนเมืองประมาณ 30 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระยะห่างที่เป็นมาตรฐานทั่วไป ทั้งนี้ กรมการบินพาณิชย์ได้เริ่มดำเนินการจัดหาที่ดินดังกล่าว โดยจัดซื้อที่ดินส่วนหนึ่ง เว้นคืนที่ดินตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ส่วนหนึ่ง และเป็นที่สาธารณะอีกส่วนหนึ่ง รวมพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ภายหลังคณะรัฐมนตรีได้ระงับการก่อสร้างโครงการไว้ก่อน เพื่อส่งเรื่องให้คณะกรรมการบริหารโครงการฯ พิจารณาก่อนที่จะดำเนินการต่อไป

ต่อมา พ.ศ. 2504 นอร์ทรอป แอร์พอร์ต ดีเวลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น ของสหรัฐอเมริกา ได้ยื่นข้อเสนอที่จะจัดหาเงินทุนมาดำเนินการและควบคุมการวางแผน ออกแบบ คำนวณค่าก่อสร้าง และดำเนินกิจการท่าอากาศยานสากลแห่งที่ 2 ในลักษณะสัมปทานเป็นระยะเวลา 20 ปี โดยไม่ใช้เงินงบประมาณแผ่นดิน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่จะสนับสนุนนักศึกษา และประชาชนที่ไม่เห็นด้วยกับการให้เอกชนได้รับสัมปทานระยะยาว โครงการดังกล่าวจึงล้มเลิกไปในที่สุด

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ได้ถูกนำกลับมาพิจารณาใหม่อีกครั้งในสมัยรัฐบาล พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ (พ.ศ. 2531-2534) ซึ่งเป็นช่วงที่เน้นการพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจ พร้อมกับเป้าหมายที่จะทำให้ประเทศไทยก้าวขึ้นสู่การเป็นเสือตัวที่ 5 แห่งเอเชีย ขณะนั้นรัฐบาล พร้อมทั้งจะลงทุนในโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ต่างๆ จึงได้รื้อฟื้นโครงการก่อสร้างสนามบินหนองงูเห่าขึ้นมาทบทวน

อย่างไรก็ตาม ยังมีความเห็นที่แตกต่างในเรื่องของสถานที่ตั้งท่าอากาศยานนานาชาติแห่งใหม่ แม้ว่ารัฐบาลจะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาต่างประเทศมาทำการศึกษาความเหมาะสมใหม่อีกครั้ง ซึ่งยืนยันข้อสรุปเดิมที่ว่า พื้นที่บริเวณหนองงูเห่าเหมาะสมที่สุดแล้วก็ตาม ทำให้โครงการดังกล่าวหยุดชะงักลงอีกครั้ง

เมื่อรัฐบาลนายอานันท์ ปันยารชุน เข้ามาบริหารประเทศ ได้อนุมัติการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ ที่ 2 หรือสนามบินหนองงูเห่า เพื่อรองรับความแออัดที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ โดยให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบและมอบหมายให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ดำเนินการ โดยร่วมลงทุนกับภาคเอกชน กำหนดให้แล้วเสร็จภายใน 8-10 ปี ภายในปี พ.ศ. 2543-2544

การรื้อฟื้นโครงการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ครั้งใหญ่ในยุคของรัฐบาลนายชวน หลีกภัย ถือได้ว่าการปรับเป้าหมายหรือเหตุผลความจำเป็นของการสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ให้ชัดเจนมากขึ้น โดยเพิ่มขอบข่ายศักยภาพของท่าอากาศยานแห่งใหม่นี้ เพื่อให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางการบินแห่งภูมิภาคเอเชีย” พร้อมกันนั้นได้แก้ไขพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เพื่อให้สามารถแยกมาตั้งองค์กรใหม่ เพื่อทำหน้าที่ดูแลโครงการสร้างสนามบินหนองงูเห่าโดยเฉพาะ นั่นคือ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ จำกัด หรือ บทม. แต่การจัดตั้งยังไม่ทันเป็นรูปเป็นร่าง รัฐบาลได้ประกาศยุบสภาเมื่อ พ.ศ. 2537 จากนั้น ได้รับการก่อตั้งอย่างสมบูรณ์ในสมัยของ นายกรัฐมนตรีบรรหาร ศิลปะอาชา เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537 โดยเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา แม้จะเผชิญปัญหาติดขัดชะงักงันบ้างเป็นระยะๆ แต่ถือได้ว่าโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งใหม่ ได้เข้าสู่การดำเนินงานอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมอีกครั้ง โดยผู้บริหารประเทศในขณะนั้น ได้หันมาชูเป้าหมายทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค พร้อมทั้งก่อสร้างโครงการพื้นฐานขนาดใหญ่อื่นๆ เช่น รถไฟฟ้า เป็นต้น แต่แล้วภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจครั้งใหญ่ในสมัยรัฐบาลพลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เมื่อ พ.ศ. 2540 ทำให้ต้องชะลอการดำเนินงานลงอีกครั้ง

เมื่อรัฐบาลนายชวน หลีกภัย กลับเข้ามาบริหารประเทศอีกสมัยหนึ่ง โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ 2 จึงกลับสู่การดำเนินงานอย่างเต็มที่ โดยรัฐบาลตั้งงบประมาณดำเนินการไว้ไม่ต่ำกว่า 1.2 แสนล้านบาท และให้แล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2548 พร้อมเชิญชวนภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการ

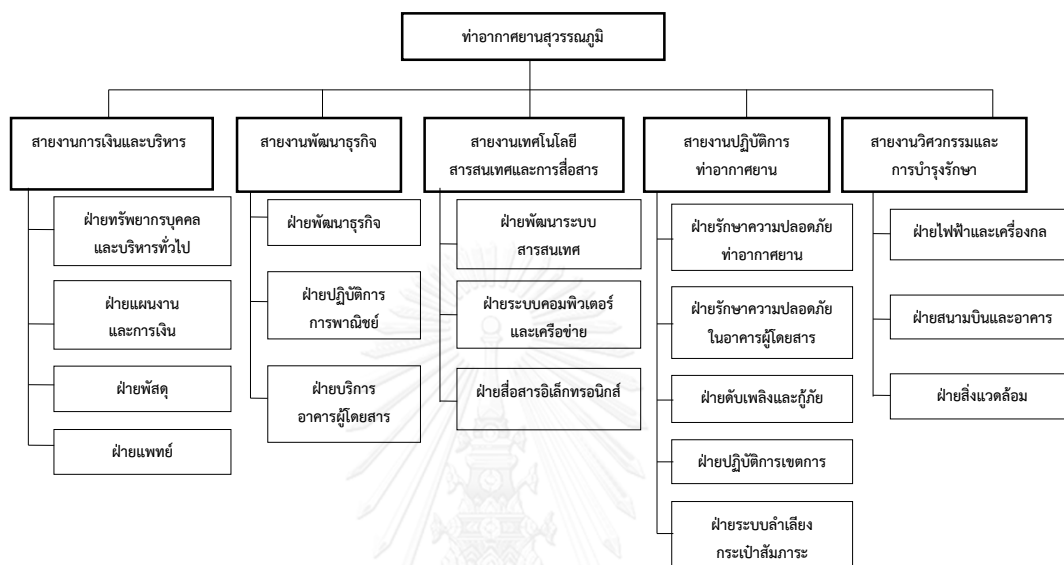
ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ได้รับพระราชทานนามว่า “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ซึ่งมีความหมายว่า “แผ่นดินทอง” เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2543

เมื่อวันที่ 19 มกราคม พ.ศ. 2545 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในสมัยรัฐบาลพันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร ซึ่งได้เร่งดำเนินการก่อสร้างมาเป็นลำดับ พร้อมทั้งกำหนดให้โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น “วาระแห่งชาติ” เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศแห่งใหม่ของเอเชีย ซึ่งสามารถรองรับธุรกิจการบินของภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวของประเทศ โดยกำหนดให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 เพื่อร่วมเฉลิมฉลองในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี

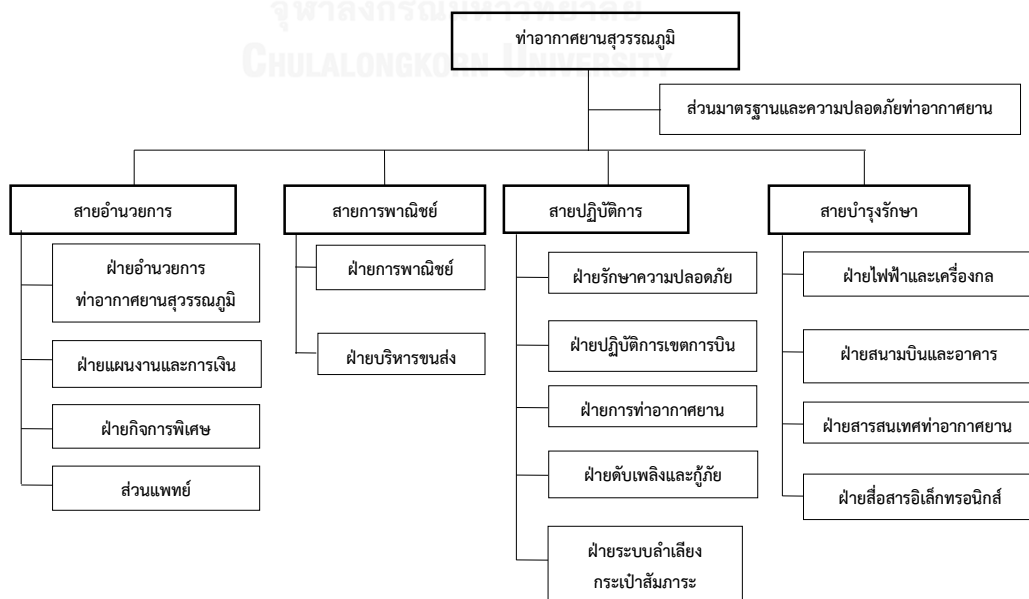
ภาคผนวก (ค)

โครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

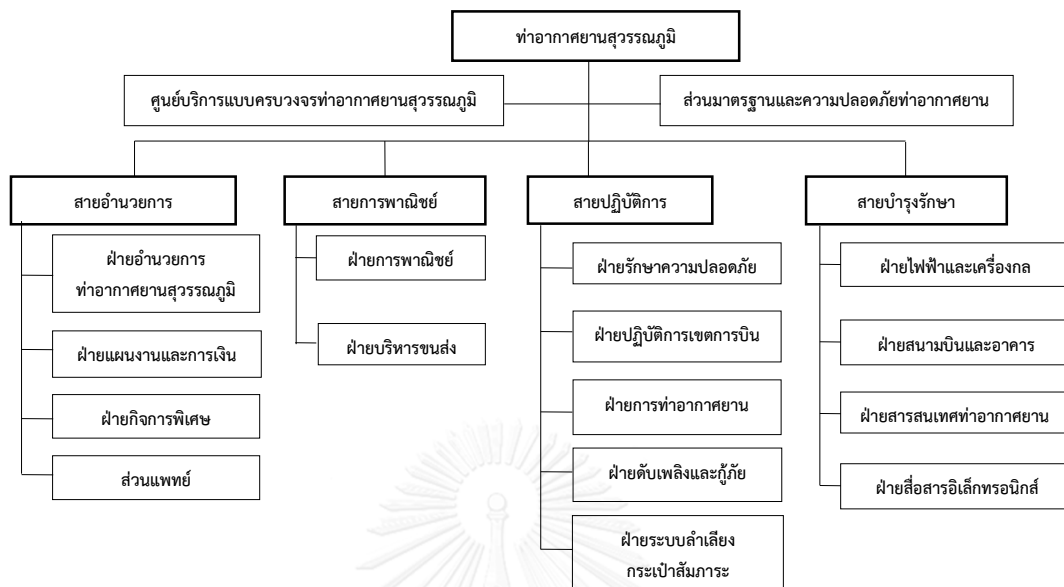
โครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปี 2549



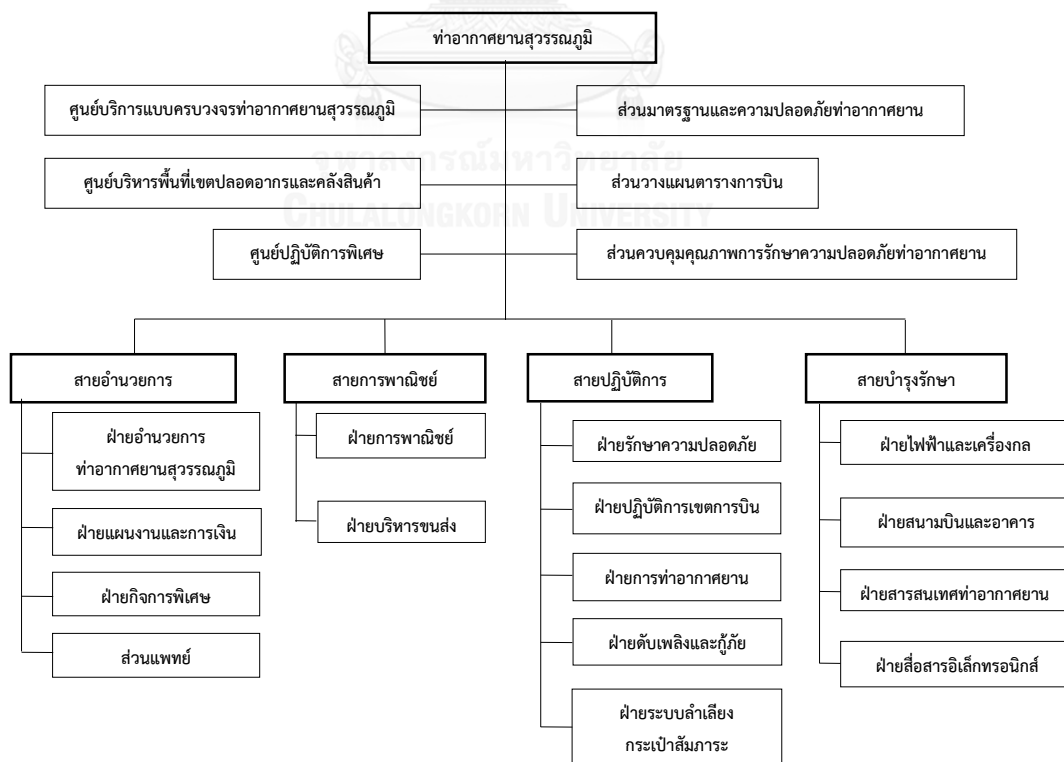
โครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปี 2550



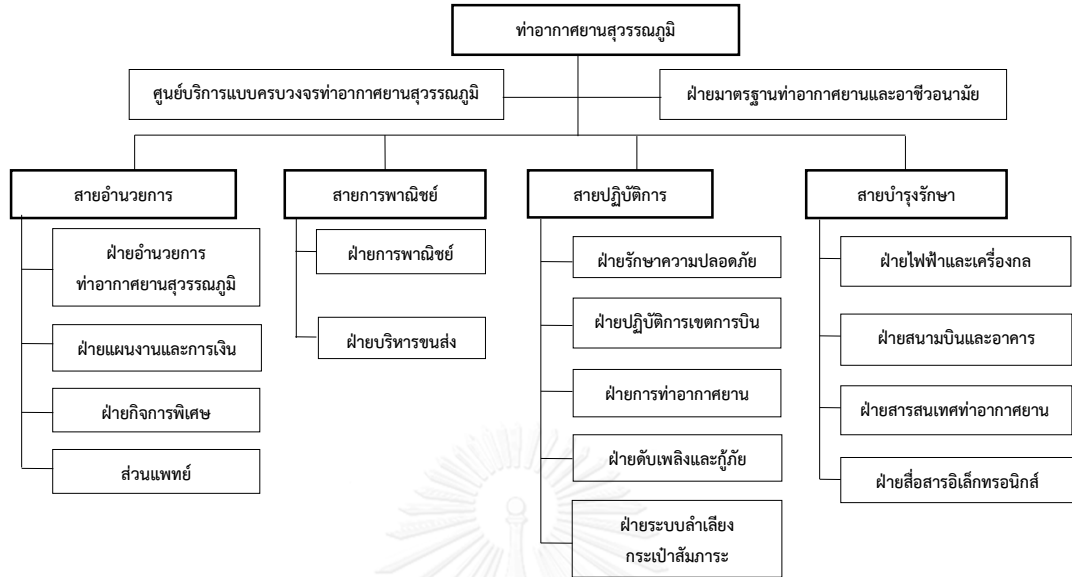
โครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปี 2551



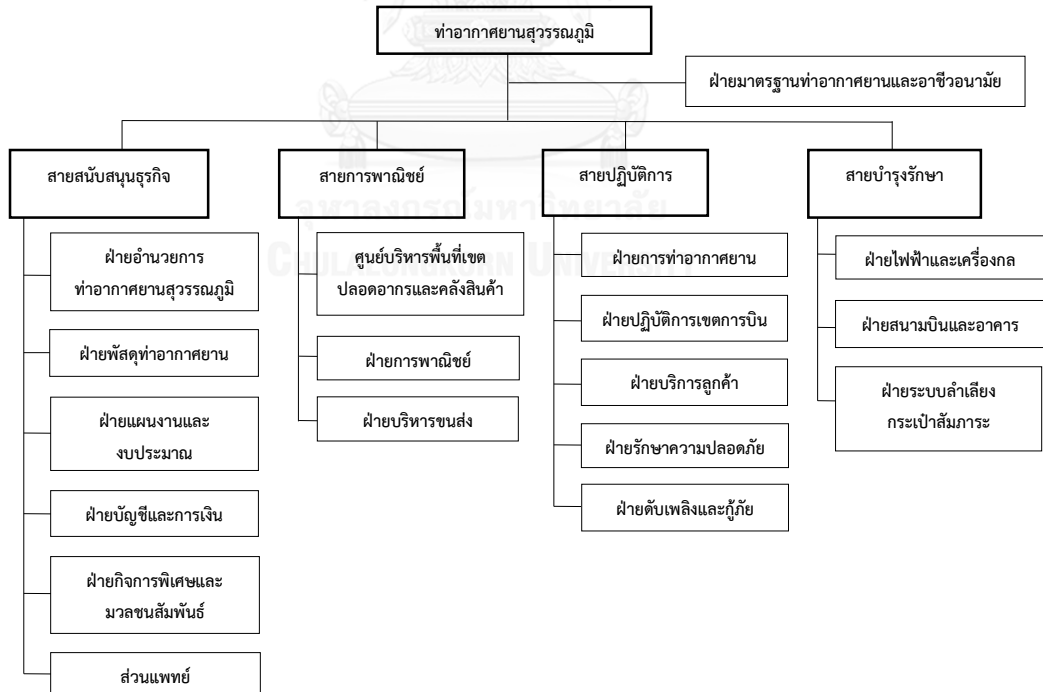
โครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปี 2552-2553



โครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปี 2554 - 2555



โครงสร้างองค์กรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปี 2556 - 2557



ภาคผนวก (ง)

ขอบเขตภาระงานที่มีในแต่และหน่วยงานบริหารทรัพยากรกายภาพ

ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน

ปี	
ฝ่ายรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน	2549
งานบริหารทั่วไป	●
งานรักษาการณ์	●
งานตระเวนระงับเหตุ	●
งานจราจร	●
รวม (4)	4

ฝ่ายรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร

ปี	
ฝ่ายรักษาความปลอดภัยในอาคารผู้โดยสาร	2549
งานบริหารทั่วไป	●
งานรักษาการณ์	●
งานตระเวนระงับเหตุ	●
งานพิสูจน์ทราบและเก็บกู้วัตถุระเบิด	●
งานตรวจสอบและกำหนดมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย	●
งานวิชาการและฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย	●
งานระบบควบคุมการผ่านเข้า-ออก พื้นที่ท่าอากาศยาน	●
งานตรวจค้นบุคคลและสัมภาระ	●
งานตรวจค้นสัมภาระบรรทุก	●
รวม (9)	9

ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร

ฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสาร	ปี 2549
งานบริหารทั่วไป	●
งานปฏิบัติการท่าอากาศยาน	●
งานสิ่งอำนวยความสะดวก	●
งานขนส่งและลานจอดรถ	●
งานบริการข้อมูลท่าอากาศยาน	●
งานบริการสัมภาระผู้โดยสาร	●
งานป้ายข้อมูลท่าอากาศยาน	●
งานต้อนรับและห้องรับรอง	●
งานตกแต่งอาคารผู้โดยสาร	●
งานรักษาความสะอาด	●
รวม	10

ฝ่ายการทำอากาศยาน

ปี ฝ่ายการทำอากาศยาน	ปี							
	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
งานบริหารทั่วไป	●	●	●	●	●	●	●	●
งานปฏิบัติการทำอากาศยาน	●	●	●	●	●	●	●	●
งานสิ่งอำนวยความสะดวก	●	●	●	●	●	●	●	●
งานบริการข้อมูลทำอากาศยาน	●	●	●	●	●	●		
งานบริการสัมภาระผู้โดยสาร	●	●	●	●	●	●		
งานป้ายข้อมูลทำอากาศยาน	●	●						
งานต้อนรับและห้องรับรอง	●	●	●	●	●	●		
งานตกแต่งอาคารผู้โดยสาร	●	●						
งานรักษาความสะอาด	●	●	●	●	●	●	●	●
งานรักษาความสะอาด กระจกสูงและศิลปกรรม							●	●
งานกำกับดูแลพื้นที่ในอาคาร ผู้โดยสารและอาคารเทียบ เครื่องบิน							●	●
งานกำกับดูแลพื้นที่ ทำอากาศยาน							●	●
รวม	9	9	7	7	7	7	7	7

ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย

ฝ่ายดับเพลิงและกู้ภัย	ปี								
	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
งานบริหารทั่วไป	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานควบคุมและมาตรฐาน	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานป้องกันเพลิง	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานฝึกอบรมการดับเพลิงและกู้ภัย	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานดับเพลิงอากาศยานฝั่งตะวันตก	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานดับเพลิงอากาศยานฝั่งตะวันออก	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานดับเพลิงอาคาร	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานจัดการสารเคมีที่เป็นอันตราย	●	●	●	●	●	●	●	●	●
รวม (8)	8	8	8	8	8	8	8	8	8

ฝ่ายสนามบินและอาคาร

ปี									
	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
ฝ่ายสนามบินและอาคาร									
งานบริหารทั่วไป	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานบริหารการบำรุงรักษาอาคาร	●	●	●	●	●	●	●		
งานออกแบบวิศวกรรม								●	●
งานออกแบบสถาปัตยกรรม								●	●
งานตรวจสอบอาคารและประมาณราคา								●	●
งานออกแบบป้ายข้อมูลและตกแต่งภายในอาคาร				●	●	●	●	●	●
งานซ่อมบำรุงอาคารผู้โดยสาร	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานซ่อมบำรุงอาคารทั่วไป	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานภูมิสถาปัตยกรรม	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานพื้นที่ทางในเขตพื้นที่การบิน	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานเครื่องหมายจราจรและพื้นที่พื้นทาง นอกเขตการบิน	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานควบคุมสิ่งแปลกปลอมและกำจัดสิ่งตกค้างผิวทางในเขตพื้นที่การบิน								●	●
งานสนับสนุนเครื่องทุ่นแรง	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานทำความสะอาดและตัดหญ้า	●	●	●	●	●	●	●		
งานระบายน้ำ	●	●	●	●	●	●	●		
งานตัดหญ้าและดูแลระบบระบายน้ำ								●	●
งานควบคุมระบบน้ำ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานจัดการขยะ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานบำรุงรักษาระบบท่อ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานบำรุงรักษาเครื่องจักรและระบบควบคุม	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานซ่อมบำรุงยานพาหนะ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานบำรุงรักษาเครื่องทุ่นแรง	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานซ่อมบำรุงรถดับเพลิงและอุปกรณ์กู้ภัย	●	●	●	●	●	●	●	●	●
งานซ่อมบำรุงทั่วไป	●	●	●	●	●	●	●	●	●
รวม	18	18	18	19	19	19	19	21	21

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ชื่อ	นางสาวสิริวีร์ พราหมณ์สุวรรณ
เกิด	27 ตุลาคม 2527
ประวัติการศึกษา	สำเร็จการศึกษาสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต จาก มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
ประสบการณ์ทำงาน	สถาปนิก Four Aces Consultants co.,ltd.
ตำแหน่งในปัจจุบัน	สถาปนิก บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

