



ประวัติและการดำเนินงานโดยทั่วไปของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

ความเป็นมาของกิจการทำอากาศยาน¹

สนามบินในยุคแรกของกิจการบินของประเทศไทยเกิดขึ้นเมื่อกระทรวงกลาโหมได้จัดตั้งแผนกการบินขึ้นในปี 2456 โดยสร้างโรงเก็บชั่วคราวขึ้นที่ค่ายสระปทุม และใช้พื้นที่สนามราชกรีฑาสโมสรในปัจจุบันเป็นสนามบินครั้งแรก เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2456 เมื่อกิจการบินของไทยได้เจริญยิ่งขึ้นแล้ว ทางราชการเห็นว่าการจะใช้สนามม้าสระปทุมเป็นสนามบินย่อมไม่สะดวก เพราะเป็นการคับแคบและเป็นที่ลุ่ม จึงเลือกเอาตำบลคอนเมือง เป็นสนามบินแห่งใหม่ เนื่องจากเป็นที่ค่อนข้างน้ำไม่ท่วม ใช้ทำการบินได้ตลอดปี ทั้งอยู่ไม่ห่างไกลพระนครมากนัก กระทรวงกลาโหมจึงได้มีคำสั่งให้กรมเกียกกายทหารบก เริ่มจัดสร้างสถานที่โรงเรือนต่าง ๆ และหาสนามบินขึ้นที่ตำบลคอนเมือง เมื่อต้นปี 2457 แผนกการบินได้ย้ายจากค่ายปทุมวันมายังตำบลคอนเมือง และเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2457 ในการสร้างสนามบินคอนเมืองนี้ทางราชการมีนโยบายสำคัญประการหนึ่ง คือ นอกจากจะเป็นที่ตั้งของกองทัพอากาศแล้ว ยังมีนโยบายที่จะให้คอนเมือง เป็นสนามบินพาณิชย์อีกด้วย กิจการทำอากาศยานจึงได้เริ่มตั้งแต่นั้น

ประเทศไทยได้เริ่มเข้ามามีส่วนในกิจการบินพลเรือนเมื่อ พ.ศ. 2462 โดยทำสัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยขั้วบังคับการเดินอากาศ ลงนามกันที่กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม พ.ศ. 2462 และเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาดังกล่าว เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2464 กำหนดให้กระทรวงกลาโหม ซึ่งมีกรมอากาศยานทหารบกในขณะนั้นร่วมอยู่ด้วย เป็นเจ้าหน้าที่ดูแลการเดินอากาศ ตั้งแต่วันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2464 พระราชบัญญัติการเดินอากาศของประเทศไทยฉบับแรกได้ประกาศใช้เมื่อ 13 ตุลาคม

¹ประวัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย, เอกสารโรเนียว, ฝ่ายบุคคล การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.

พ.ศ. 2465 และมีบทบัญญัติสอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้น โดยมีกระทรวงกลาโหม เป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษาการ

ในวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ. 2463 ได้มีการทดลองใช้เครื่องบิน 3 เครื่อง นำดู่งไปรษณีย์จากคอนเมืองไปส่งที่จังหวัดนครราชสีมา ใช้เวลาบิน 1 ชั่วโมง 25 นาที นับได้ว่าเป็นการบินไปรษณีย์ครั้งแรกของไทย ต่อมาในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2465 บริษัทการบินส่งทางอากาศได้เริ่มขึ้นเป็นครั้งแรกในจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยกรมอากาศยานทหารบกเป็นหน่วยดำเนินการ ทำการบินระหว่างจังหวัดนครราชสีมา ร้อยเอ็ด และอุบลราชธานี เป็นเส้นทางบินยาว 363 กิโลเมตร ต่อมาใน พ.ศ. 2467 เครื่องบินแบบฟอร์ทเกอร์ของสายการบิน เค.แอล.เอ็ม. ซึ่งเป็นสายการบินต่างประเทศเปิดทำการบินอยู่ทางทวีปยุโรปจะบินไปยังชาวไค้ขอมมาแวะพักที่สนามบินคอนเมือง จึงนับได้ว่าเป็นสายการบินต่างประเทศสายแรกที่บินเข้ามายังประเทศไทย และในที่สุดสายการบินนี้ได้ทดลองเปิดเส้นทางบินพาณิชย์มาทางตะวันออกเฉียงไกล โดยเลือกสนามบินคอนเมืองเป็นที่แวะลงและทำการตรวจซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์ เมื่อ พ.ศ. 2472 โดยทำการบินตามเส้นทางอัมสเตอร์ดัม-กรุงเทพฯ-จาการ์ตา ซึ่งเป็นผลชักจูงให้สายการบินต่างประเทศมาใช้สนามบินคอนเมืองเป็นที่ขึ้น-ลงมากขึ้นความสำคัญ อันได้แก่

- บริษัทแอร์ออร์เย็งก์ (Compagnie Air Orient) ทำการบินจากมาร์เซิลถึงไซ่ง่อนและฮานอย ซึ่งต่อมาบริษัทแอร์ฟรานซ์ (Air France) ได้ทำการบินแทน
- บริษัทอิมพีเรียลแอร์เวย์ส (Imperial Airways) ทำการบินจากกรุงลอนดอนถึงฮ่องกงและซิดนีย์ ต่อมาบริษัทบริติชโอเวอร์ซีส์แอร์เวย์ส คอปอร์เรชั่น (BOAC) ได้ทำการบินแทน
- บริษัทไคนิปปอนแอร์เวย์ส (Dainippon Airways) ทำการบินจากกรุงโตเกียวถึงกรุงเทพฯ

สำหรับสายการบินในประเทศนั้น ในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2478 กรมอากาศยานทหารบก ได้เลิกทำการบินขนส่งพาณิชย์ภายหลังจากที่ได้จัดตั้งบริษัทเดินอากาศจำกัดขึ้น ซึ่งเข้าทำการบินแทน โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ท่าอากาศยานขอนแก่น

ในระยะเริ่มแรกที่กองทัพอากาศได้ย้ายมาอยู่ที่สนามบินขอนแก่น ก็กล่าวมาแล้วนั้น เครื่องบินที่ไซทำการบินยังมีขนาดเล็ก น้ำหนักน้อย ฉะนั้นพื้นหญ้าปรับให้เรียบก็สามารถใช้เป็นที่ขึ้นลงของ เครื่องบินได้โดยมีเครื่องอำนวยความสะดวกในการบินเข้า-ออกบาง เช่น รูปตัวที (T) กระจบทิศทางลม ของสัญญาณเขียว-แดง เป็นพู่เพื่อใช้ในการบินกลางคืน เป็นต้น ต่อมาได้ปรับปรุงทางวิ่งเป็นยางแอสฟัลท์ซึ่งสามารถรับน้ำหนักได้ถึง 40 ตัน ตลอดจนมีการสร้างลานจอด ทางขับและโรงเก็บเครื่องบินขึ้นใช้งาน

ต่อมาใน พ.ศ. 2480 กองทัพอากาศซึ่งต้องปฏิบัติหน้าที่ควบคุมกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2480 แล้ว ยังต้องทำหน้าที่ทางพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองอีกด้วย เพราะยังไม่มีเจ้าหน้าที่ของส่วนราชการนั้น ๆ มาปฏิบัติหน้าที่โดยเฉพาะ การควบคุมการจราจรทางอากาศก็ใช้วิธีดังกล่าวมาแล้ว รวมทั้งใช้ตะเกียงบอกทางวิ่งในเวลากลางคืน แทนที่จะใช้ไฟฟ้าเช่นในปัจจุบัน ใน พ.ศ. 2484 ได้จัดสร้างที่ทำการ เป็นตึกแถว 2 ชั้น ติดกับโรงเก็บเครื่องบินพาณิชย์ เพื่อใช้เป็นที่ทำการของกองการบินพลเรือนและสายการบินขึ้นเป็นสัดส่วนต่างหากโดยเฉพาะ จนถึงวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2484 ซึ่งตรงกับวันที่สงครามเอเชียบูรพาได้ยุติขึ้น กิจการการบินพาณิชย์ก็คงหยุดชะงักไป

ในวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2489 ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลง กิจการการบินพลเรือนได้เริ่มขึ้นใหม่อีกครั้งหนึ่งโดยได้รับความช่วยเหลือจากบ้านคานหามังคัม การบินจากเจ้าหน้าที่ทหารอากาศอังกฤษ มีเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เจ้าหน้าที่ตรวจเอกสารการบิน และเจ้าหน้าที่ประจำเครื่องบิน ส่วนสายการบินพาณิชย์ได้ทำการบิน 9 สาย ได้แก่

- บริษัทการบินเดินอากาศไทย จำกัด
- บริษัทการบินแปซิฟิกโอเวอร์ซีส์ จำกัด (ไทย)
- บริษัทการบินทรานเอเชียติกแอร์ไลน์ จำกัด (ไทย)

- บริษัทแพนอเมริกันเวิลด์แอร์เวย์
- บริษัทการบิน เค.แอล.เอ็ม.
- บริษัทการบิน บี.โอ.เอ.ซี.
- บริษัทการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์
- บริษัทการบินเซินทรัลแอร์ทรานสปอร์ตคอเปอร์เรชัน (จีน)
- บริษัทการบินคาเธ่ย์แปซิฟิกแอร์เวย์

สำหรับอาคารทำอากาศยานคอนเมืองยังคงรวมอยู่ในตัวอาคารกองบัญชาการกองทัพอากาศตลอดมา จนถึง พ.ศ. 2495 การก่อสร้างทำอากาศยานคอนเมืองขึ้นเป็นสัดส่วนโดยเอกเทศที่สำเร็จเรียบร้อย โดยมีที่ตั้งอยู่ทางทิศเหนือติดกับอาคารกองบัญชาการกองทัพอากาศ มีเครื่องอำนวยความสะดวก คือ ทางวิ่งคอนกรีตเส้นตะวันตกทางซ้ายและลานจอดเครื่องบินโดยสารพร้อมมูล โดยอาศัยหลักเกณฑ์การก่อสร้างของมาตรฐานสากลขององค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศเป็นหลัก เริ่มเปิดใช้เป็นทางการเมื่อวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2495 และเป็นที่ตั้งของอาคารทำอากาศยานกรุงเทพในปัจจุบัน

การเปลี่ยนชื่อทำอากาศยานคอนเมือง เป็นทำอากาศยานกรุงเทพ

แต่เดิมทางราชการได้เรียกชื่อทำอากาศยานของประเทศไทยแห่งนี้ว่า "ทำอากาศยานคอนเมือง" โดยนำเอาชื่อตำบล (คอนเมือง) ที่ตั้งทำอากาศยาน มาเป็นชื่อเรียกเพราะประชาชนแถบนั้นรู้จักกันดี ต่อมาทางราชการได้พิจารณาเห็นว่าในต่างประเทศนิยมเรียกชื่อทำอากาศยานตามชื่อเมือง ประกอบกับชาวต่างประเทศออกเสียงคำว่าคอนเมืองไม่ชัด จึงเปลี่ยนชื่อทำอากาศยานคอนเมืองเสียใหม่เป็น "ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ" เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2498 และใช้เรียกกันมาจนถึงทุกวันนี้

ตั้งแต่ พ.ศ. 2495 เป็นต้นมา วิวัฒนาการทางค่านการบินพลเรือนได้เจริญรุดหน้าไปอย่างรวดเร็วทั้งในค่านเครื่องบิน และจำนวนสายการบินที่นำใช้ทำอากาศยาน-กรุงเทพ จำนวนผู้โดยสารตลอดจนสินค้าทางอากาศและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้นทำให้อาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างไม่พอเพียงที่จะรับปริมาณการขยายตัวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้นจึงได้มีการปรับปรุงขึ้นในระหว่าง พ.ศ. 2503 - 2512 พร้อมทั้งได้มีการสำรวจสภาพของท่าอากาศยานกรุงเทพหลายครั้ง โดยคณะผู้เชี่ยวชาญจากยูซอม (USOM) ใน พ.ศ. 2503 และใน พ.ศ. 2504 คณะผู้เชี่ยวชาญจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มาสำรวจและทำรายงานคำแนะนำการบริหารงาน ตลอดจนชี้ความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อทำการปรับปรุงในอนาคต

ต่อมาใน พ.ศ. 2512 รัฐบาลได้ตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องรักษาความเป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ในภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไว้ให้คงอยู่ต่อไป ประกอบกับสายการบินต่าง ๆ จะนำเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ขึ้นได้แก่ เครื่องบินโบอิง 747 และ คี.ซี.-10 มาให้บริการใน พ.ศ. 2514 จึงได้จัดทำโครงการปรับปรุงท่าอากาศยานกรุงเทพ พ.ศ. 2513 - 2516 ขึ้น ซึ่งได้แก่ การก่อสร้างเพื่อขยายอาคารสถานีการบิน การก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์และสะพานลอย อาคารคลังสินค้า เสริมผิวทางวิ่งฝั่งตะวันตก ลานจอดอากาศยานขนาดใหญ่ เป็นต้น ทั้งนี้โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ. 2513 จนเสร็จเรียบร้อยตามโครงการเมื่อต้นปี 2516 และใช้อยู่จนปัจจุบัน

กรมการบินพลเรือน

ใน พ.ศ. 2483 กองทัพอากาศได้จัดตั้ง กอง การบินพล เรือนขึ้นให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินงานกิจการ การบินพลเรือนโดยเฉพาะ ขึ้นตรงต่อกองทัพอากาศ มีหัวหน้าแผนก 4 แผนก เสนาธิการทหารอากาศเป็นผู้นั่งคัมบังคัมบัญชาของการบินพลเรือน โดยตำแหน่ง ต่อมาใน พ.ศ. 2491 กองทัพอากาศได้ปรับปรุงการจัดอัตรากำลังเสียใหม่ และได้ยกฐานะกองการบินพลเรือนขึ้นเป็นกรมการบินพลเรือน โดยขึ้นตรงต่อผู้นั่งคัมบังคัมบัญชาการทหารอากาศ มีที่ทำงานที่อาคารกองบัญชาการกองทัพอากาศ คอนเมือง ทำหน้าที่ควบคุมกิจการของท่าอากาศยานคอนเมือง (เรียกตามชื่อในสมัยนั้น) มีเจ้ากรมการบินพลเรือนเป็นผู้นั่งคัมบังคัมบัญชารับผิดชอบ

กองทัพอากาศได้ปรับปรุงการจัดส่วนราชการในเวลาต่อมาอีก 3 ครั้ง คือ ใน พ.ศ. 2495, 2497 และ 2505 ทั้งนี้เพื่อความเหมาะสมในการปฏิบัติงาน นอกจากนั้นกรมการบินพลเรือนก็ได้รับการปรับปรุง เช่นกันในระดับหน่วยขึ้นตรง โดยแบ่ง

ออกเป็น กองบริการ กองวิชาการ กองบังคับการบิน กองควบคุมสนามบินและอาคาร
กองชาวอากาศ กองการบินสากล แผนกคลังพัสดุกรมการบินพลเรือน และหน่วยฝึกบิน-
การบินพลเรือน (เดิมเรียกสโมสรการบินพลเรือน เปลี่ยนชื่อเมื่อวันที่ 22 มกราคม
พ.ศ. 2516)

การจัดตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย¹

เท่าที่เป็นมาในอดีต ทำอากาศยานกรุงเทพอยู่ในความควบคุมดูแลของกองทัพอากาศ โดยได้มอบหมายให้กรมการบินพลเรือนเป็นผู้รับผิดชอบและดำเนินการควบคุมการเดินอากาศฝ่ายพลเรือน ประสานงานการบินพลเรือนกับการบินทหาร และควบคุมกิจการของทำอากาศยาน งบประมาณที่กรมการบินพลเรือนนำมาใช้จ่ายในการดำเนินงานทำอากาศยานกรุงเทพนั้น ได้เบิกผ่านกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ยกเว้นงบประมาณประเภทเงินเคียนของข้าราชการและลูกจ้าง ซึ่งเบิกจากกองทัพอากาศ) ด้วยความสับสนของการดำเนินงานของทำอากาศยานกรุงเทพ ทั้งใกล้ล้าวจึงได้สร้างปัญหาให้แก่เจ้าหน้าที่ของกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศเป็นอย่างมากกล่าวคือ

1. ปัญหาเกี่ยวกับการบริหารและการดำเนินงาน ปัจจุบันขาดความคล่องตัวอันเกิดจาก กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และธรรมเนียมต่าง ๆ ที่จะต้องเป็นไปตามที่ทางราชการได้กำหนดขึ้น เช่น ระบบการจัดซื้อ จัดหาต่าง ๆ นั้นล่าช้ามาก การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่จะต้องปฏิบัติโดยฉันทันทีจึงไม่สามารถทำได้

2. ปัญหาการจัดหน่วยงาน การจัดตั้งกรมการบินพลเรือนกองทัพอากาศให้เป็นหน่วยงานรับผิดชอบกิจการทำอากาศยานในสมัยเริ่มแรกของการบินพาณิชย์ของประเทศไทยนั้น เป็นแนวความคิดที่ถูกต้องและเหมาะสมกับสมัยนั้นอยู่แล้ว โดยให้หน่วยเล็ก ๆ ของกองทัพอากาศแยกออกมาดำเนินการ อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ที่กองทัพอากาศมิใช่ก็สามารถนำมาใช้ร่วมกับกิจการพาณิชย์ได้โดยไม่มีปัญหามากนัก เพราะการจราจรทางอากาศมีน้อย ปัจจุบันการขยายตัวของกิจการบินพาณิชย์เป็นไปอย่างกว้าง-

¹การจัดตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย, เอกสารโรเนียว, ฝ่ายบุคคล
การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.

ขวาง หน่วยงานของกรมการบินพลเรือนก็จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงและขยายตามไปด้วย แต่มีข้อขัดข้องไม่สามารถจะขยายอัตราออกไปได้ เพราะกรมการบินพลเรือนสังกัดอยู่กับกระทรวงกลาโหม ซึ่งมีภารกิจในการป้องกันประเทศ ไม่ใช่ภารกิจเกี่ยวกับกิจการบินพาณิชย์

3. ปัญหาเกี่ยวกับงบประมาณ เนื่องจากรายได้ของกรมการบินพลเรือน อันเกิดจากการดำเนินการท่าอากาศยานกรุงเทพ ทั้งหมดจะต้องนำส่งกระทรวงการคลัง ทุกปี ส่วนงบประมาณรายจ่ายในการดำเนินงานจะต้องตั้งขอไปใหม่โดยผ่านกระทรวงคมนาคม จึงเกิดปัญหาข้อขัดข้องคือ

- 3.1 กระทรวงคมนาคมไม่สามารถสนับสนุนเรื่องงบประมาณได้เต็มที่
- 3.2 ไม่สามารถจะตั้งโครงการพัฒนาระยะยาวที่แน่นอนได้ เพราะความไม่แน่นอนของงบประมาณประจำปีว่าจะได้รับมากน้อยเพียงใด
- 3.3 เกือบจะไม่สามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้าและเร่งด่วนได้เลย เนื่องจากความจำกัดของงบประมาณ

4. ปัญหาการกู้เงินจากต่างประเทศมาพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อรักษาความเป็นศูนย์กลางการบินพาณิชย์ในภูมิภาคแถบนี้ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับปรุงท่าอากาศยานกรุงเทพให้ทันสมัยยิ่งขึ้น ซึ่งต้องใช้เงินเป็นจำนวนมหาศาลเกินขีดความสามารถของรัฐบาลไทยที่จะสนับสนุนได้ จึงมีทางเลือกเพียงหนทางเดียว คือ ต้องกู้เงินจากต่างประเทศมาลงทุน ถ้ากรมการบินพลเรือนซึ่งเป็นหน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน-กรุงเทพฯ ยังสังกัดกระทรวงกลาโหมอยู่ การกู้เงินจากสถาบันการเงินทั้งหมดจากต่างประเทศทราบว่าจะทำได้ยากหรือไม่ได้เลย

5. ปัญหาพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ ได้กำหนดให้กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง เป็นเจ้าหน้าที่ดำเนินการหารายได้อันเกิดจากที่ราชพัสดุตามเงื่อนไขและกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง แต่โดยที่ลักษณะการดำเนินงานของกรมการบินพลเรือนขัดกับเงื่อนไขและกฎเกณฑ์ของพระราชบัญญัติและกฎกระทรวงดังกล่าว ประกอบกับเจ้าหน้าที่ของกรมธนารักษ์มีไม่เพียงพอที่จะดำเนินการได้ จึงทำให้กรมการบินพลเรือนไม่สามารถจะดำเนินการ

การหารายได้ประเภทนี้เพิ่มเติมได้ ประมาณว่าใน พ.ศ. 2520 ที่ผ่านมามีการบิณฑลเวียนไม่มีข้อขัดข้องตามเรื่องนี้จะสามารถนำเงินส่งรัฐบาลได้เพิ่มขึ้นอีก 20 ล้านบาท

6. ปัญหาที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกองทัพอากาศ การดำเนินงานระหว่างท่าอากาศยานกรุงเทพกับกองทัพอากาศ มีส่วนเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันอย่างแน่นแฟ้น ในด้านเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ กำลังพล และการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ด้วยเหตุนี้ การปรับปรุงกิจการต่าง ๆ เพื่อให้ทันสมัยทันกับความต้องการของกิจการบินพาณิชย์จึงไม่สามารถจะแยกออกมาดำเนินการเป็นเอกเทศได้ จะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับกฎและข้อบังคับของกองทัพอากาศอยู่เสมอ อันได้แก่

- 6.1 การติดต่อสื่อสารโทรคมนาคม
- 6.2 การรักษาความปลอดภัย
- 6.3 การค้นหาและกู้ภัยอากาศยาน
- 6.4 การผจญเพลิง
- 6.5 บ้านพักอาศัย
- 6.6 การใช้สนามบิน
- 6.7 การควบคุมการจราจรทางอากาศ
- 6.8 การบำรุงรักษาสนามบิน
- 6.9 อุปกรณ์การบินและการช่วยเหลืออื่น ๆ ในยามฉุกเฉิน
- 6.10 กำลังพลที่บริหารท่าอากาศยานกรุงเทพ
- 6.11 สถานที่ตั้งของท่าอากาศยานกรุงเทพ

จากปัญหาคงกล่าวมาทั้งหมดนี้ รัฐบาลได้พิจารณาจัดตั้งหน่วยงานขึ้นเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานกรุงเทพ ดังนั้น ในวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2520 คณะรัฐมนตรีจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง เรียกว่า "คณะกรรมการเพื่อพิจารณาจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย" โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น เป็นประธานคณะกรรมการ ต่อมาในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2522 ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 โดยให้จัด

ตั้ง การทำอากาศยานขึ้นเรียกว่า "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" เรียกโดยย่อว่า "ทอท." และให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า "AIRPORTS AUTHORITY OF THAILAND" เรียกโดยย่อว่า "AAT" สังกัดกระทรวงคมนาคม และได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ เล่ม 96 ตอนที่ 29 เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2522 การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงได้เข้าดำเนินการการทำอากาศยานกรุงเทพ ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

วัตถุประสงค์ของกิจการการทำอากาศยาน

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ในการประกอบและส่งเสริมกิจการการทำอากาศยาน รวมทั้งการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเนื่องกับการประกอบกิจการการทำอากาศยาน¹ กิจการทำอากาศยาน หมายถึง "กิจการจัดตั้งสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การให้บริการในลานจอดอากาศยาน การให้บริการช่างอากาศ และการให้บริการต่าง ๆ เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่สินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสาร และลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมตลอดถึงการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเนื่องกับกิจการดังกล่าว" ตามความหมายของกิจการทำอากาศยานดังที่ได้อธิบายมานี้จะเห็นว่ามีความลักษณะเป็นงานค้ำประกัน การกำหนดวัตถุประสงค์ของกิจการจึงต้องสอดคล้องกับความต้องการของผู้ให้บริการ โดยอาศัยนโยบายหลักของชาติเป็นแนวทาง ดังนั้นวัตถุประสงค์ของกิจการทำอากาศยานจึง ครอบคลุม²

1. ดำเนินการและควบคุมกิจการทำอากาศยานให้สอดคล้องและทันกับวิวัฒนาการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
2. ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานตลอดจนการบริการต่าง ๆ ให้เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร สินค้าทางอากาศ ไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ และอื่น ๆ ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

¹"พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522." มาตรา 5, วรรค 2

²การจัดตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย, เอกสารโรเนียว, ฝ่ายบุคคลการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย, น.ป.ป.

3. วางมาตรการทางด้านการรักษาความปลอดภัย ณ ท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยลดความไม่สะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการน้อยที่สุด

4. ดำเนินการทุกวิถีทางที่จะทำให้รัฐมีรายได้เข้าประเทศมากที่สุด แต่เสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด โดยที่

4.1 ดำเนินการทุกวิถีทางที่จะลดความแตกต่างทั้งในด้านการบริการ และข้อคิดเห็นระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศเป็นหลักในการพิจารณาคำเนินการ

4.2 ดำเนินการให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน เป็นไปด้วยความรวดเร็วปลอดภัย และสะดวกสบาย แต่อยู่ในลักษณะที่ประหยัดที่สุด

5. ทำการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล

นโยบาย

คณะกรรมการการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย มีแนวนโยบายต่าง ๆ ในการบริหารกิจการดังต่อไปนี้¹

1. ให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ดำเนินกิจการทำอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ ให้บริการอากาศยานขึ้น-ลง และผู้โดยสาร เข้า-ออก ด้วยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

2. ให้ปรับปรุงและพัฒนากิจการทำอากาศยานให้ดียิ่งขึ้น และพัฒนาให้ทันกับความต้องการใช้บริการที่เพิ่มขึ้น

3. ให้มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงานทั้งในด้านการเงิน การบุคคล และการบริหารทั่วไป

4. ให้มีขีดความสามารถในการพึ่งตัวเองในด้านการเงิน โดยพยายามปรับปรุงรายได้ และเข้าดำเนินการในกิจการทุกประเภทที่เป็นหน้าที่โดยตรงของทำอากาศยาน

¹การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย, รายงานผลการดำเนินงานประจำปี 2525

ทั่วไป เพื่อให้มีความสามารถรับภาระในด้านการขยายสนามบินคนเมือง และทำอากาศยานของประเทศในอนาคต

5. ให้จัดและส่งเสริมให้สวัสดิการที่คิดแก่พนักงานในร้านค้า ๆ ให้ทัดเทียมกับรัฐวิสาหกิจอื่น ๆ ภายในขอบเขตและตามนโยบายของรัฐบาล

การจัดหน่วยงานและการบริหาร

ตามพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 หมวด 2 ว่าด้วยคณะกรรมการและบุคลากร มาตรา 13 ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า "คณะกรรมการการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" ประกอบด้วย ประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงการคลังหนึ่งคน ผู้แทนกระทรวงคมนาคมหนึ่งคน ผู้แทนกองทัพอากาศหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่เกินหกคน โดยผู้ว่าการ เป็นกรรมการและเลขานุการคณะกรรมการ และให้คณะรัฐมนตรี เป็นผู้แต่งตั้ง ประธานกรรมการและกรรมการอื่น คณะกรรมการดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลกิจการโดยทั่วไปของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย รวมทั้งอำนาจในการออกขั้วบังคับและระเบียบต่าง ๆ ตามมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

ในด้านการดำเนินกิจการของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยนั้น ผู้ว่าการมีหน้าที่บริหารงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และตามนโยบาย ขั้วบังคับและระเบียบที่คณะกรรมการกำหนด โดยมีอำนาจบังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างทุกตำแหน่ง โดยผู้ว่าการต้องรับผิดชอบต่อคณะกรรมการในการบริหารกิจการของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย สำหรับอำนาจของผู้ว่าการ ได้แก่¹

1. บรรจุ แคนตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด คัดเงินเกิน หรือค่าจ้าง
ลงโทษทางวินัยพนักงานและลูกจ้าง ตลอดจนให้พนักงานและลูกจ้าง ออกจากตำแหน่งตาม

¹"พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522."

ระเบียบหรือข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด แต่ถ้าเป็นพนักงานหรือลูกจ้างชั้นที่ปรึกษา
ผู้เชี่ยวชาญ ผู้อำนวยการฝ่าย หรือผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่าขึ้นไปจะต้องได้รับความเห็น
ชอบจากคณะกรรมการ กอน

2. กำหนดเงื่อนไขในการทำงานของพนักงานและลูกจ้าง และออกระเบียบ
ว่าด้วยการปฏิบัติงานของ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย โดยไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบ
หรือข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด

การจัดแบ่งส่วนงานและหน้าที่ของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จัดแบ่ง
เป็นการบริหารงานส่วนกลาง มี 7 ฝ่าย และการบริหารงานส่วนทำอากาศยานกรุงเทพ
มี 6 ฝ่าย ซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังต่อไปนี้¹

1. การบริหารงานส่วนกลาง แบ่งออกเป็น

ก. ฝ่ายเลขานุการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเลขานุการ
งานธุรการทั่วไป งานการประชุม งานการต่างประเทศ งานกฎหมาย และงานอื่นที่
เกี่ยวข้อง

1) กองธุรการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสารบรรณ
งานระเบียบและเอกสาร และงานติดต่อกับภายนอก

2) กองการประชุม มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการประชุม
คณะกรรมการ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และงานการประชุมอื่น ๆ

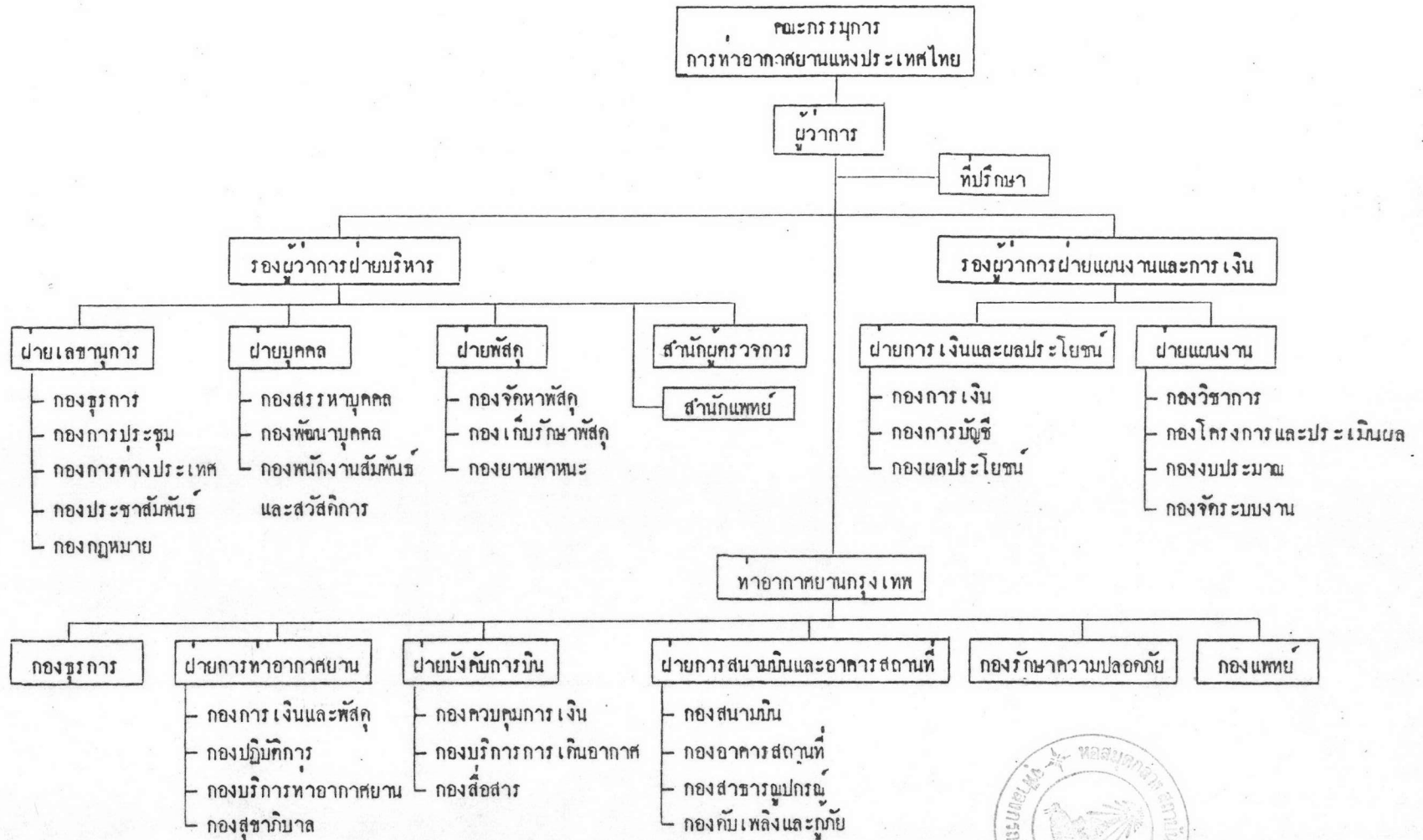
3) กองการต่างประเทศ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงาน
ติดต่อกับต่างประเทศ

4) กองประชาสัมพันธ์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการ-
ประชาสัมพันธ์

5) กองกฎหมาย มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสอบสวน

¹ ข้อบังคับการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 6 ว่าด้วยการจัดแบ่ง
ส่วนงานและหน้าที่ของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522

แผนภูมิที่ 1 การแบ่งสายงานบริหาร ของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย



ที่มา : การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

เกี่ยวกับความผิดที่เกิดขึ้นในเขตท่าอากาศยาน งานฟ้องร้องดำเนินคดี และงานกฎหมายอื่น ๆ

ข. ฝ่ายแผนงาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานวิชาการ งานวางแผนงานโครงการและการประเมินผลงาน งานงบประมาณ งานจัดระบบงาน และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

1) กองวิชาการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานวิเคราะห์วิจัยเกี่ยวกับกิจการท่าอากาศยาน งานห้องสมุด และงานสถิติ

2) กองโครงการและประเมินผล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานโครงการ งานวางแผน งานติดตามและประเมินผล และการจัดทำรายงานผลงานประจำปี

3) กองงบประมาณ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานจัดทำและควบคุมงบประมาณ

4) กองจัดระบบงาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานจัดระบบงาน จัดวางอัตราค่าจ้างและอัตราเงินเดือนของพนักงานและลูกจ้าง

ค. ฝ่ายบุคคล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลทั่วไป งานวางแผนกำลังคน งานสรรหาบุคคล งานพัฒนาบุคคล งานพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

1) กองสรรหาบุคคล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานวางแผนกำลังคน งานสรรหาและเลือกสรรบุคคล งานบรรจุและแต่งตั้ง งานทะเบียนประวัติ และงานพิจารณาความดีความชอบ

2) กองพัฒนาบุคคล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานวางแผนและดำเนินการเกี่ยวกับการให้การศึกษา และการฝึกอบรมแก่พนักงานและลูกจ้าง

3) กองพนักงานสัมพันธ์และสวัสดิการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานพนักงานสัมพันธ์ งานวินัย งานร้องทุกข์ งานกองทุนสงเคราะห์ และงานสวัสดิการแก่พนักงานและลูกจ้าง

ง. ฝ่ายการเงินและผลประโยชน์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงาน-
การเงิน งานบัญชี งานผลประโยชน์ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

1) กองการเงิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานเบิกจ่ายเงิน
และเก็บรักษาเงิน

2) กองบัญชี มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานบัญชีการเงิน
ตลอดจนการจัดทำงบดุล บัญชีทำการ และบัญชีกำไรขาดทุน

3) กองผลประโยชน์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดเก็บ
รายได้และดูแลรักษาผลประโยชน์ต่าง ๆ

จ. ฝ่ายพัสดุ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานจัดหาพัสดุ งานเก็บ-
รักษาพัสดุ งานยานพาหนะ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

1) กองจัดหาพัสดุ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดหาพัสดุ
เพื่อใช้ในกิจการของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

2) กองเก็บรักษาพัสดุ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการเก็บ
รักษาพัสดุ และการควบคุมบัญชีพัสดุของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

3) กองยานพาหนะ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดเตรียม
ควบคุมดูแล บำรุงรักษา ซ่อมแซมยานพาหนะ และสนับสนุนภารกิจราชการขนส่งของหน่วยงาน
ต่าง ๆ

ฉ. สำนักผู้ตรวจการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานตรวจสอบการ
ปฏิบัติงาน งานตรวจสอบภายใน ตลอดจนการให้คำปรึกษาแนะนำและชี้แจงการปฏิบัติงาน
แก่หน่วยงานต่าง ๆ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

ช. สำนักแพทย์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดูแลสุขภาพตรวจรักษา
และการให้บริการทางการแพทย์แก่พนักงานลูกจ้าง และผู้โดยสารอากาศยาน รวมทั้งการดูแล
เกี่ยวกับสุขาภิบาลและอนามัย และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

2. การบริหารงานส่วนท่าอากาศยานกรุงเทพ แบ่งออกเป็น

ก. ฝ่ายการทำอากาศยาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานควบคุมการดำเนินงานท่าอากาศยาน งานการเงินและพัสดุ งานปฏิบัติการ งานบริการท่าอากาศยาน งานสุขาภิบาล และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

1) กองการเงินและพัสดุ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการเงินและบัญชี การจัดหาและเก็บรักษาพัสดุ

2) กองปฏิบัติการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานติดต่อบริษัทผู้ให้บริการบิน และงานติดต่อบริษัทผู้ให้บริการบิน และงานติดต่อบริษัทผู้ให้บริการบิน และงานติดต่อบริษัทผู้ให้บริการบิน และงานติดต่อบริษัทผู้ให้บริการบิน

3) กองบริการท่าอากาศยาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานบริการภายในลานจอด งานบริการภายในและภายนอกอาคาร และงานทะเบียนประวัติของผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน

4) กองสุขาภิบาล มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการดูแลรักษาความสะอาดบริเวณท่าอากาศยาน

ข. ฝ่ายบังคับการบิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานควบคุมการบิน การบริการการเดินอากาศ และการสื่อสารของท่าอากาศยาน และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

1) กองควบคุมการบิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานการบริการการจราจรทางอากาศภายในเขตรับผิดชอบของสนามบิน

2) กองบริการการเดินอากาศ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับแผนการบิน การบริการข่าวสารการบินของท่าอากาศยาน และการประกาศเที่ยวบิน

3) กองสื่อสาร มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการสื่อสารสำหรับการจราจรทางอากาศ เครื่องช่วยการเดินอากาศ การสื่อสาร และเครื่องมือสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ของท่าอากาศยาน

ค. ฝ่ายการสนามบินและอาคารสถานที่ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสนามบิน งานอาคารสถานที่ งานสาธารณูปโภค งานคัม เพลิงและภูมิ และงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

- 1) กองสนามบิน มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสร้าง
ขั้วลมบำรุงรักษาสนามบิน และการรักษาความสะอาดพื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน
- 2) กองอาคารสถานที่ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสร้าง
ขั้วลมบำรุงรักษาอาคารสถานที่ และสิ่งก่อสร้างภายในเขตรับผิดชอบของท่าอากาศยาน
- 3) กองสาธารณูปโภค มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการ-
สาธารณูปโภค การกำจัดสิ่งโสโครก การไฟฟ้า การประปา เครื่องปรับอากาศ และบริษัท
ที่เกี่ยวข้องไฟฟ้า-เครื่องกลของท่าอากาศยาน
- 4) กองคัมเพลิงและกู้ภัย มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการ
คัมเพลิงและกู้ภัยอากาศยานและอาคารสถานที่ ช่วยเหลือผู้ประสบภัย ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่
คัมเพลิงและกู้ภัยของท่าอากาศยาน

ง. กองธุรการ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสารบรรณ
งานระเบียบและเอกสารและงานติดต่อโต้ตอบ

จ. กองรักษาความปลอดภัย มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษา
ความปลอดภัยและการจราจรภาคพื้นดินภายในเขตท่าอากาศยาน

ฉ. กองแพทย์ มีหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจรักษา และการ
ให้บริการทางการแพทย์แก่พนักงาน ลูกจ้าง และผู้โดยสารทางอากาศ โดยให้สำนักแพทย์ทำ
หน้าที่กองแพทย์

อัตรากำลัง เจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคล

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย มีอัตรากำลัง เจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคลจำนวน
ทั้งสิ้น 37 อัตรากำลัง กระจายละเอียดในตารางที่ 2 ปัจจุบันมีผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติ
หน้าที่แทนผู้อำนวยการฝ่าย

ตารางที่ 2

อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคล

หน่วยงาน	ตำแหน่ง	จำนวน	หมายเหตุ
ฝ่ายบุคคล	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่าย	1	
	หัวหน้ากอง	1	
	เสมียน	1	รวม 3 คน
กองสรรหาบุคคล	ผู้อำนวยการกอง	1	
	ผู้ช่วยหัวหน้าแผนก	3	
	ประจำแผนก	3	
	เสมียน	1	รวม 8 คน
กองพัฒนาบุคคล	ผู้ช่วยผู้อำนวยการกอง	1	
	หัวหน้ากอง	1	
	เสมียน	5	รวม 7 คน
กองพนักงานสัมพันธ์	หัวหน้ากอง	1	
	ผู้ช่วยหัวหน้ากอง	1	
	ผู้ช่วยหัวหน้าแผนก	1	
	ประจำแผนก	1	
	เสมียน	15	รวม 19 คน

ที่มา : ฝ่ายบุคคล การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย