

แนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบิน
เชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ ภายใต้กรอบแนวคิด
“One Airport Two Missions”

โดย

พลเรือตรี วศิณสรณ์ จันทวรินทร์
ผู้บัญชาการฐานทัพเรือกรุงเทพ
กองทัพเรือ

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๙
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๙ – ๒๕๖๐

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์
ภายใต้กรอบแนวคิด “One Airport Two Missions”

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย พลเรือตรี วศิณสรพร จันทวรินทร์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๙

กองทัพเรือได้รับมอบสนามบินอุตะเถาจากรัฐบาล เพื่อใช้ในการกิจการความมั่นคงเป็นหลัก แต่เนื่องจากคุณลักษณะที่เหมาะสม กองทัพเรือจึงได้จัดตั้ง การท่าอากาศยานอุตะเถา (กทอ.) เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ในสนามบินอุตะเถาตามนโยบายของรัฐบาลด้วย ซึ่งที่ผ่านมา การดำเนินการด้านการพาณิชย์ยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร จึงยังไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ในการกิจการความมั่นคง แต่ปัจจุบันรัฐบาลมุ่งเน้นที่จะพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตด้านการบินของประเทศ และจะใช้เป็นศูนย์กลางในการดำเนิน โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) จึงจำเป็นที่กองทัพเรือจะต้องกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ให้สามารถใช้ได้ทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล ภายใต้กรอบแนวความคิด “One Airport Two Missions” โดยวัตถุประสงค์ของการวิจัยจะศึกษาถึง ปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ของทั้งสองภารกิจในสนามบินอุตะเถา ศึกษาและประเมินกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาตามแนวทางของรัฐบาล และศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ ซึ่งขอบเขตการวิจัยจะศึกษาเฉพาะที่มีการกำหนดเป็นนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์แห่งที่ ๓ ใน ๑๐ ปีข้างหน้า โดยมีวิธีดำเนินการวิจัยแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผลการวิจัยพบว่า ที่ผ่านมากองทัพเรือได้ใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในการกิจการความมั่นคงเป็นหลัก และมีการดำเนินการด้านพาณิชย์เป็นบางส่วน โดยพบว่าการดำเนินงานของการท่าอากาศยานอุตะเถายังมีขนาดเล็ก กะบับการใช้ประโยชน์พื้นที่และอุปกรณ์ด้านเครื่องช่วยการบิน ทับซ้อนปะปนกับการปฏิบัติการทางทหารของกองการบินทหารเรือ จึงมีโอกาสที่จะเกิดปัญหาของทั้งผู้ปฏิบัติงานและผู้รับบริการ เนื่องจากทั้ง ๒ ภารกิจมีรูปแบบ วัตถุประสงค์ กฎระเบียบ และข้อกำหนดที่แตกต่างกัน รวมทั้งจะไม่สามารถรองรับแนวทางของรัฐบาลในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาตามที่กล่าวด้านบนได้ จึงควรกำหนดแนวทางการแก้ปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินอุตะเถา โดยการกำหนดผังการใช้พื้นที่ระหว่างปฏิบัติการทางทหารและด้านการพาณิชย์ให้เหมาะสม ควรปรับปรุงรูปแบบการปฏิบัติงานร่วมกันในทั้ง ๒ ภารกิจให้มีประสิทธิภาพและมีความเป็นเอกภาพมากขึ้น โดยจัดทำเป็นลักษณะข้อตกลงร่วมในการปฏิบัติ และควรปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ การจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินอุตะเถาให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะที่กองทัพเรือจะต้องพัฒนาบุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพในการดำเนินการ และสามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากลที่กำหนด รวมทั้งจะต้องประเมินและวางแผนการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาให้ชัดเจน เพื่อให้การใช้ประโยชน์เป็นไปอย่างสมดุล ภายใต้กรอบแนวความคิด “One Airport Two Missions” โดยเพียงพอต่อการรองรับการพัฒนาด้านนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

คำนำ

เอกสารฉบับนี้เป็นการศึกษาแนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ ภายใต้กรอบแนวคิด “One Airport Two Missions” ซึ่งนับว่าเป็นการศึกษาที่สำคัญยิ่ง เนื่องจากผู้วิจัยเคยดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ระหว่างปี พ.ศ.๒๕๕๗ – ๒๕๕๘ ซึ่งต้องปฏิบัติหน้าที่ เป็น “ผู้อำนวยการการทำอากาศยานอุตะเถา” อีกตำแหน่งหนึ่งด้วย ซึ่งในช่วงแรกของการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว พบว่า ที่ผ่านมากองทัพอากาศได้ใช้สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านความมั่นคงเป็นหลัก โดย กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ซึ่งเป็นหน่วยกำลังรบในการใช้กำลังทางอากาศของกองทัพอากาศ ได้ใช้สนามบินอุตะเถาเป็นฐานปฏิบัติการหลัก ในการรักษาอธิปไตยและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมทั้งมีอากาศยานทหารของชาติพันธมิตร ได้มาใช้สนามบินอุตะเถาตามข้อตกลงร่วมกันเป็นครั้งคราวด้วย ในขณะที่การดำเนินการด้านการพาณิชย์ ยังมีไม่มากนัก ขณะเดียวกันผู้วิจัยเห็นว่า รัฐบาลมีนโยบายที่จะขยายตัวทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออก ภายใต้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC โดยใช้สนามบินอุตะเถาเป็นจุดเริ่มต้นในการดำเนินการ ผู้วิจัยจึงได้เป็นผู้ริเริ่มกำหนดแนวความคิด “One Airport Two Missions” ขึ้นมา เพื่อใช้เป็นหลักในการที่จะกำหนดรูปแบบในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ให้สามารถรองรับได้ทั้งภารกิจด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล จนทำให้เกิดการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม และนำไปสู่การลงนามใน บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ ระหว่าง กระทรวงคมนาคม และ กองทัพอากาศ จนเป็นผลสำเร็จ เมื่อปี พ.ศ.๒๕๕๘ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการเปิดประตูของสนามบินอุตะเถาให้สามารถเข้าสู่แนวทางการพัฒนาให้เป็นสนามบินพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ และนับว่าเป็นการจุดประกายเริ่มต้นให้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC สามารถเริ่มต้นและมีความเป็นจริงได้ ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจแก่ประเทศอย่างมหาศาล โดยประเมินในเบื้องต้นว่าจะเกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจมากกว่า ๕ แสนล้านบาท ในห้วง ๑๐ ปีข้างหน้า แต่อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าผู้วิจัยจะสามารถริเริ่มทำให้กิจกรรมด้านการพาณิชย์ของสนามบินอุตะเถาขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีสายการบินตลอดจนผู้โดยสารมาใช้บริการมากขึ้น รวมทั้งผู้วิจัยได้รับมอบหมายให้เป็นประธานคณะกรรมการตรวจการจ้างการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ของท่าอากาศยานอุตะเถาในปี พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๕๙ ด้วยก็ตาม แต่ผู้วิจัยก็พบว่า การดำเนินการด้านการพาณิชย์ของการท่าอากาศยานอุตะเถาและการดำเนินการด้านความมั่นคงของกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ซึ่งใช้สนามบินอุตะเถาร่วมกัน ยังมีความทับซ้อน และยังไม่มีความชัดเจนในการใช้ประโยชน์ร่วมกันที่เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดปัญหาในการใช้งานร่วมกัน และอาจส่งผลกระทบต่อการศึกษาปฏิบัติที่เป็นเป็นมาตรฐานต่างกัน ตลอดจนอาจมีผลต่อความปลอดภัยทางการบิน และส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นทางด้านเศรษฐกิจ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงประสงค์ที่จะทำการวิจัยเพิ่มเติมจากสิ่งที่ได้ปฏิบัติมาด้วยตนเอง เพื่อศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ภายในสนามบินอุตะเถา ให้สามารถใช้ได้ทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล ตลอดจนสามารถรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ซึ่งเป็นนโยบายเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาล เพื่อให้เป็นแนวทางในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ ภายใต้กรอบแนวความคิด “One Airport Two Missions” ซึ่งจะเกิดประโยชน์อย่างแท้จริงต่อทั้งรัฐบาล

ค

กองทัพเรือ และภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนในพื้นที่ภาคตะวันออกที่จะเป็นผู้รับประโยชน์โดยตรงต่อไป

พลเรือตรี

(วศินสรรพ์ จันทวรินทร์)

นักศึกษามหาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๙

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญแผนภาพ	ซ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๓
วิธีดำเนินการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๓
คำจำกัดความ	๓
บทที่ ๒ ปัญหาของการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมในการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคงและการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภา	๕
กล่าวนำ	๕
ระบบท่าอากาศยานในประเทศไทย	๗
ประเภทของสนามบิน	๘
องค์ประกอบของท่าอากาศยาน	๙
ข้อจำกัดในการบริหารและการดำเนินงานที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมของท่าอากาศยาน	๑๑
ลักษณะทางกายภาพ และขีดความสามารถของสนามบินอู่ตะเภา	๑๒
การใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาในภารกิจด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน	๑๗
คาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาในภารกิจด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ และในกิจกรรมด้านการพาณิชย์ใน ๑๐ ปีข้างหน้า	๒๐
ปัญหาของการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สนามบินอู่ตะเภาในภารกิจด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ และในกิจกรรมด้านการพาณิชย์	๒๕
สรุป	๒๗
บทที่ ๓ หลักการบริหารสนามบินทหารที่ต้องใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมด้านการบินทางทหารกับพลเรือน และแนวคิดในการพัฒนาการใช้พื้นที่ร่วมทั้งสองด้านอย่างสมดุล	๒๙
กล่าวนำ	๒๙

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทบาทของสนามบิน และท่าอากาศยานต่อการขนส่งทางอากาศของชาติ	
และการบริหารระบบท่าอากาศยาน	๓๐
องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ	๓๒
การแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบิน ที่มีการให้บริการด้านการบิน	
ทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือน	๓๓
สรุป	๔๙
บทที่ ๔ แนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุ้งเตเการ่วม	
ด้านความมั่นคงทางการทหาร และด้านการพาณิชย์	๕๐
กล่าวนำ	๕๐
บทบาทองค์ประกอบของปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุ้งเตเกา	
เพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน	๕๑
บทบาทหลักการแนวทางในการดำเนินการภายในสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ร่วม	
ด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินของกองทัพอากาศ	๕๓
วิเคราะห์แนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุ้งเตเการ่วมเพื่อดำเนินการ	
ด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล	๕๔
ความเหมาะสมของสถานที่ตั้ง และขนาดพื้นที่ที่ใช้ในการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคง	
และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุ้งเตเกา	๕๕
หลักการในการแก้ปัญหาความเหมาะสมของสถานที่ และการใช้พื้นที่ในการดำเนินงาน	
ด้านการพาณิชย์ ภายในสนามบินอุ้งเตเกา	๕๙
รูปแบบความร่วมมือ และความมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	
ในการปฏิบัติการกิจด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุ้งเตเกา	๖๔
ข้อจำกัดของพื้นที่ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐาน	
ด้านการบิน เพื่อการพัฒนาและใช้ประโยชน์สนามบินอุ้งเตเกาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	๖๘
การวิเคราะห์เปรียบเทียบในประเด็นของระบบการบริการห้วงอากาศในปัจจุบัน	
กับการปรับเปลี่ยนไปสู่ระบบห้วงอากาศไร้พรมแดน	๗๐
การพัฒนาการบริหารห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศของ	
สนามบินอุ้งเตเกา	๗๑
สรุป	๗๓
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๗๕
สรุป	๗๕
ข้อเสนอแนะ	๘๐

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม	๘๒
ภาคผนวก	๘๓
ผนวก ก	๘๔
บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเนาให้เป็น ท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓	
ผนวก ข	๘๘
ข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรือประสบอุบัติเหตุใน เขตช่วยเหลือของสนามบินต่าง ๆ ที่ใช้ร่วมกันระหว่าง บริษัทวิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย	
ผนวก ค	๙๕
ข้อตกลงว่าด้วยการบริการการเดินอากาศระหว่างบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย	
ผนวก ง	๑๐๓
ข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างกองทัพอากาศ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ สนามบินเชียงใหม่	
ประวัติย่อผู้วิจัย	๑๑๓

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
๒ - ๑	Location of Airport Around The World	๘
๒ - ๒	Manchester Airport (EGCC), Manchester, United Kingdom	๘
๒ - ๓	Cook Airfield (K&o), Kansas, USA	๙
๒ - ๔	องค์ประกอบของท่าอากาศยาน	๑๐
๒ - ๕	ระบบการจัดการสนามบิน (Airport System) หรือระบบท่าอากาศยาน	๑๐
๒ - ๖	ลักษณะทางกายภาพ และสถานที่สำคัญภายในสนามบินอุตะเถา	๑๓
๒ - ๗	ทางวิ่ง และทางขับของสนามบินอุตะเถา	๑๔
๒ - ๘	ลานจอดอากาศยาน	๑๔
๒ - ๙	พื้นที่ควบคุม และหวงห้ามทางการบินสนามบินอุตะเถา	๑๕
๒ - ๑๐	ภาพแสดงเขตควบคุมการจราจรทางอากาศสนามบินอุตะเถา	๑๖
๒ - ๑๑	พื้นที่บริเวณที่ตั้งการทำอากาศยานอุตะเถา	๑๘
๒ - ๑๒	ภาพแสดงประมาณการเบื้องต้นจำนวนผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง	๒๑
๒ - ๑๓	ภาพเปรียบเทียบประมาณการของจำนวนผู้โดยสารกับความสามารถในการรองรับสนามบินสุวรรณภูมิ	๒๒
๒ - ๑๔	ภาพการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน และกิจกรรมในโครงการ EEC	๒๓
๒ - ๑๕	แผนผังการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยานภายในสนามบินอุตะเถา	๒๔
๓ - ๑	ภาพแสดงหลักการทำงานของการเดินทางของผู้โดยสารขาออก (Departure Functions)	๓๑
๓ - ๒	ภาพแสดงหลักการทำงานของการเดินทางผู้โดยสารขาเข้า (Arrival Functions)	๓๑
๓ - ๓	ภาพแสดงความเชื่อมโยงขององค์ประกอบการขนส่งภายในท่าอากาศยาน	๓๓
๓ - ๔	ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินดอนเมือง	๓๖
๓ - ๕	ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินสุราษฎร์ธานี	๓๖
๓ - ๖	ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินอุบลราชธานี	๓๗
๓ - ๗	ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินเชียงใหม่	๓๗
๓ - ๘	ภาพแสดงเขตควบคุมการบินและพื้นที่หวงห้ามสนามบินอุตะเถา	๔๔
๓ - ๙	ภาพทางวิ่ง ทางขับ ของสนามบินอุตะเถาที่มีลักษณะตั้งฉากกัน	๔๘
๓ - ๑๐	ภาพแสดงทางขับเร่งด่วน	๔๘
๔ - ๑	ภาพสถานที่ตั้งหน่วยงานทหาร การทำอากาศยานอุตะเถา และเส้นทางถนนนานาชาติ ภายในสนามบินอุตะเถา	๕๕
๔ - ๒	ภาพที่ตั้งการทำอากาศยานอุตะเถา และช่องทางเข้า ออก (ประตูนานาชาติ)	๕๖
๔ - ๓	ภาพแสดงพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ สนามบินอุตะเถา	๕๖

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

แผนภาพที่		หน้า
๔ - ๔	ภาพแสดงระดับมาตรฐานการให้บริการภายในท่าอากาศยาน	๕๗
๔ - ๕	ภาพแสดงระดับมาตรฐานพื้นที่การให้บริการภายในท่าอากาศยาน	๕๘
๔ - ๖	ภาพการจอดอากาศยานภายในลานจอดอากาศยานสนามบินอุตะเถา	๕๘
๔ - ๗	ภาพจำลองทางวิ่งสองทางวิ่งในลักษณะชิดกันภายในสนามบินอุตะเถา	๖๕
๔ - ๘	ภาพจำลองทางวิ่งสองทางวิ่งในลักษณะใกล้กันภายในสนามบินอุตะเถา	๖๕
๔ - ๙	ภาพจำลองทางวิ่งสองทางวิ่ง ลักษณะในห่างกันภายในสนามบินอุตะเถา	๖๖

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ภายหลังจากที่กองทัพสหรัฐอเมริกาได้ก่อสร้างสนามบินอู่ตะเภา และได้ใช้ประโยชน์ในสงครามเวียดนามมาในระยะหนึ่งแล้ว ก็ได้ส่งมอบให้รัฐบาลไทย เมื่อ พ.ศ.๒๕๐๙ ซึ่งรัฐบาลก็ได้มอบให้กองทัพเรือใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาในภารกิจด้านความมั่นคง แต่เนื่องจากที่สนามบินอู่ตะเภามีขนาดใหญ่ และมีโครงสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์ แข็งแรง ประกอบกับมีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม สามารถใช้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคได้ รัฐบาลในขณะนั้นจึงมีนโยบายที่จะใช้สนามบินอู่ตะเภาในภารกิจด้านการพาณิชย์ด้วย ดังนั้น จึงมีมติคณะรัฐมนตรี ให้ กองทัพเรือ และ กรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมกันพัฒนาและบริหารพื้นที่สนามบินอู่ตะเภาบางส่วน เพื่อใช้ประโยชน์ในการเป็นสนามบินพาณิชย์นานาชาติ โดยกองทัพเรือได้อนุมัติให้จัดตั้ง **การทำอากาศยานอู่ตะเภา (กทภ.)** ขึ้น เพื่อเป็นหน่วยงานบริหารและรับผิดชอบงานด้านการทำอากาศยานพาณิชย์นานาชาติของกองทัพเรือภายในสนามบินอู่ตะเภา ตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๓๒ เป็นต้นมา

จากการพัฒนาทั้งในระดับภูมิภาคและภายในประเทศในห้วงเวลา ๑๐ ปีที่ผ่านมา การคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงการเดินทางและการขนส่งทางอากาศได้สะดวกมากกว่าในอดีต นอกจากนี้ ในด้านอุตสาหกรรมการทำอากาศยาน ได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ และการซ่อมบำรุงอากาศยานซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวข้อ ก็มีการพัฒนาเติบโต และมีการแข่งขันอย่างรุนแรงเช่นกัน ในขณะที่สนามบินหลักของประเทศ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง มีแนวโน้มที่จะไม่สามารถรองรับการเติบโตขยายตัวของผู้ใช้บริการ และอุตสาหกรรมการทำอากาศยานดังกล่าวที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและในอนาคตอันใกล้นี้ได้ ดังนั้น รัฐบาลจึงมีการกำหนดนโยบายให้มีการพัฒนาศักยภาพสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์นานาชาติแห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการใช้ประโยชน์สนามบินทั้ง ๓ แห่งดังกล่าว ให้สามารถร่วมกันแก้ปัญหาความไม่เพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานที่จะใช้รองรับด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งหากไม่เตรียมมาตรการรองรับแล้ว จะทำให้ประเทศเสียโอกาสการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และอาจเกิดวิกฤตการณ์การคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ กองทัพเรือจึงได้ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์แห่งที่ ๓ โดยการร่วมลงนามใน **บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ในการพัฒนาทำอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นทำอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓** ระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกองทัพเรือ เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ โดยรัฐบาลได้สนับสนุนงบประมาณจำนวนมากให้กับกองทัพเรือในการก่อสร้าง อาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ (Terminal ๒) และลานจอดอากาศยานสำหรับอากาศยานพาณิชย์เพิ่มเติม ซึ่งแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ.๒๕๕๙ รวมทั้งได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การก่อสร้างถนน การก่อสร้างระบบขนส่งทางราง และการจัดระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับ

สนามบินอุตะเถาอีกหลายโครงการ นอกจากนั้น ตามนโยบายด้านเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาลซึ่งได้ถูกกำหนดเป็นนโยบายเร่งด่วนเพื่อพัฒนาศักยภาพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งการสร้างโอกาสการลงทุนของประเทศ เพื่อให้ประเทศมีความเจริญมั่งคั่ง จนสามารถหลุดพ้นจากกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลางนั้น รัฐบาลได้กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ หรือที่เรียกว่า **โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก** (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยให้มีโครงการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกที่มีศักยภาพ ๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อรองรับการพัฒนาและการลงทุนจากต่างประเทศ ที่มีการประเมินมูลค่าโครงการแล้วมีมูลค่ากว่า ๑.๕ ล้านล้านบาท โดยมีแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกดังกล่าว ในลักษณะมหานครที่มีสนามบินพาณิชย์นานาชาติที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการพัฒนา (Airport Metropolis) โดยตามแผนการดำเนินการนั้น จะมีการใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และพัฒนาการอุตสาหกรรมด้านการบินรองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดดังกล่าว ซึ่งจากผลการศึกษาเบื้องต้นพบว่าสนามบินอุตะเถามีความเหมาะสมทางกายภาพที่จะใช้เป็นพื้นที่ในการดำเนินการตามแผนงานดังกล่าว แต่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาจำนวนมาก ซึ่งสืบเนื่องจากนโยบายดังกล่าว กองทัพอากาศจึงมีนโยบายในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาในลักษณะการใช้ประโยชน์ร่วมทั้งสองภารกิจ (One Airport Two Missions) โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินอุตะเถา**ให้มีความสมดุลทั้งในมิติความมั่นคง และมิติการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์** เพื่อให้การดำเนินการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาทางเศรษฐกิจของรัฐบาล และยังคงสามารถตอบสนองภารกิจของกองทัพอากาศด้านความมั่นคงได้ด้วย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาวิจัยว่าแนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์ตามนโยบายระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาลนั้น มีรูปแบบกิจกรรมที่เหมาะสมในการดำเนินการภายในสนามบินอุตะเถาอย่างไร และควรมีรูปแบบการใช้พื้นที่อย่างไร ก็จะสามารถบริหารจัดการการใช้พื้นที่ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องได้อย่างไร เพื่อให้การปฏิบัติการกิจของกองทัพอากาศภายในสนามบินอุตะเถาทั้งสองด้าน มีความสมดุลและไม่ละเมิดต่อกัน ก็สามารถตอบสนองภารกิจทั้งสองได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้กรอบแนวคิด **“One Airport Two Missions”** และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษา จำแนก และวิเคราะห์ขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน
๒. เพื่อศึกษา และประเมินองค์ประกอบของโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้น จากแนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์แห่งที่ ๓ ตามกรอบนโยบายของรัฐบาล
๓. เพื่อศึกษา รูปแบบ และแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาของกองทัพอากาศที่เหมาะสม โดยให้สามารถตอบสนองต่อภารกิจทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์อย่างสมดุลภายใต้กรอบแนวคิด **“One Airport Two Missions”**

ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านความมั่นคงของ กองทัพเรือ และในกิจกรรมด้านการพาณิชย์ เฉพาะที่มีการกำหนดเป็นนโยบายของรัฐบาล ในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์แห่งที่ ๓ ใน ๑๐ ปีข้างหน้า

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบกับการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ด้วยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ค้นคว้า จากตำรา ข้อมูลทางสถิติ เอกสารทางราชการ และสิ่งพิมพ์ทางวิชาการ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ข้อมูลเอกสารจากสารสนเทศและทฤษฎี และนโยบายต่าง ๆ โดยศึกษารูปแบบการบริหารงาน และ การใช้พื้นที่ทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถาของกองทัพเรือในปัจจุบัน ตลอดจนกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นจากนโยบายของรัฐบาล และกองทัพเรือในอนาคต รวมทั้ง ศึกษาทฤษฎี หลักการ ข้อกำหนดในการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ (Civil and Military Join Use) ภายในสนามบินทั้งของภายในประเทศ และต่างประเทศ แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า มาวิเคราะห์ประกอบกับหลักการอย่างสมเหตุสมผล เพื่อให้ได้ผลการวิจัยที่ถูกต้องและได้ข้อสรุปที่มีเหตุผล รวมทั้งข้อคิดและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือ และประเทศชาติต่อไป

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบข้อจำกัดในการบริหาร และการดำเนินงานที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมในภารกิจด้านความมั่นคง และ ด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา
๒. ทำให้ได้แนวทางการแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินที่มีการให้บริการด้านการบินทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือนภายใต้กรอบแนวคิด “One Airport Two Missions”
๓. ผลการวิจัยจะเป็นข้อมูลสำหรับการพัฒนาพื้นที่สนามบินอุตะเถา ซึ่งเป็นสนามบินทางทหารที่มีศักยภาพด้านการพาณิชย์ และในขณะเดียวกันก็สามารถใช้เป็นแนวทางในการใช้พื้นที่ของรัฐที่มีการดำเนินการด้านการพาณิชย์อยู่แล้ว ให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมด้านความมั่นคงด้วย โดยมีความสมดุลในการดำเนินการร่วมกันภายใต้กรอบแนวคิด “One Airport Two Missions” เพื่อส่งเสริมให้เกิดความเจริญต่อเศรษฐกิจในชุมชน ท้องถิ่น และประเทศชาติต่อไป

คำจำกัดความ

บรรณสารการบิน (Aeronautical Information Publication ; AIP)

หมายถึง เอกสารที่จัดพิมพ์ขึ้นโดยหน่วยงานที่ได้รับมอบอำนาจของแต่ละประเทศ ประกอบด้วย ข่าวสารการบิน ซึ่งมีสาระสำคัญและมีผลต่อการเดินอากาศ

การจราจรทางอากาศ (Air Traffic)

หมายถึง การบินไป-มาของอากาศยานภายในห้วงอากาศ และในระหว่าง
ชั้นเคลื่อนอยู่บนพื้นที่ชั้นเคลื่อนของสนามบิน

การบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Service)

หมายถึง การบริการควบคุม การจราจรทางอากาศ เพื่อความมุ่งหมาย ดังนี้

๑. ป้องกันการชนกันระหว่างอากาศยานกับอากาศยาน และระหว่าง
อากาศยานบนพื้นที่ชั้นเคลื่อนกับสิ่งกีดขวางต่างๆ
๒. ให้การจราจรทางอากาศดำเนินไปได้ด้วยความรวดเร็วและมีระเบียบ

การบริการการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service ; ATS)

หมายถึง หน่วยบริการข่าวสารการบิน (Flight Information Service) หน่วย
เตรียมพร้อมเพื่อการกักภัย (Alerting Service) หน่วยให้คำแนะนำ
การจราจรทางอากาศ (Air Traffic Advisory Service) การบริการ
ควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Service)
การบริการควบคุมพื้นที่ (Area Control Service) การบริการ
การควบคุมอากาศยานเข้า-ออก (Approach Control Service)
และการบริการการควบคุม ณ สนามบิน (Aerodrome Control Service)

บริเวณห้ามผ่าน (Prohibited Area)

หมายถึง ห้วงอากาศที่กำหนดมิตินั่นบนเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำของแต่ละ
ประเทศ ซึ่งภายในบริเวณพื้นที่นี้ ห้ามอากาศยานบินผ่าน

บริเวณหวงห้าม (Restricted Area)

หมายถึง ห้วงอากาศที่กำหนดมิตินั่นบนเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำของแต่ละประเทศ
ซึ่งภายในบริเวณนี้ ห้ามอากาศยานบินผ่าน โดยจะมีการกำหนด
เงื่อนไขไว้เฉพาะแน่นอน

สนามบิน (Airport) ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗

หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดิน หรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมด
หรือแต่บางส่วน เพื่อการขึ้นลง หรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอด
ถึงอาคาร สิ่งติดตั้ง และอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น

ท่าอากาศยาน (Airport) ตามพระราชบัญญัติศุลกากร

หมายถึง สถานที่บนพื้นดินหรือบนพื้นน้ำ ที่ใช้เป็นที่ขึ้นลงของอากาศยาน เพื่อ
รับส่งผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งในท่าอากาศยาน
จะมีอาคารและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จะให้บริการแก่
เครื่องบินผู้โดยสาร การขนส่งสัมภาระและไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่ง
โดยทั่วไปคำว่า “ท่าอากาศยาน” และ “สนามบิน” จะมีความหมาย
ไม่แตกต่างกัน

บทที่ ๒

ปัญหาของการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สนามบินอุตะเถา ในภารกิจด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ และในกิจกรรมด้านการพาณิชย์

กล่าวนำ

เป็นที่ทราบกันดีว่าสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินหลักทางทหารของกองทัพเรือที่มีขนาดใหญ่สามารถรองรับอากาศยานได้ทุกประเภท และเป็นสนามบินที่มีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมทางยุทธศาสตร์ในภูมิภาคและมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีมาก ซึ่งที่ผ่านมากองทัพเรือได้ใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านความมั่นคงเป็นหลัก สำหรับการเตรียมกำลังและการใช้กำลังทางอากาศในการรักษาอธิปไตยและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมทั้งปฏิบัติการกิจต่าง ๆ ตามนโยบายของรัฐบาลด้านความมั่นคง อาทิ การสนับสนุนภารกิจการบินทางทหารของมิตรประเทศ การใช้เป็นสนามบินในการแก้ปัญหาและการบรรเทาพิบัติภัยของประเทศและภูมิภาค หรือการเป็นสนามบินสำรองของด้านการบินพาณิชย์ ในกรณีที่สนามบินหลักของประเทศไม่สามารถใช้งานได้ นอกจากนี้ยังมีการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในกิจกรรมด้านการพาณิชย์มาด้วยอย่างต่อเนื่อง โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๒ อนุมัติให้กองทัพเรือและกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมกันบริหารและพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถาให้เป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ และเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙ กองทัพเรือได้อนุมัติจัดตั้ง **การทำอากาศยานอุตะเถา (กทภ.)** ขึ้น เพื่อเป็นหน่วยรับผิดชอบดำเนินงานในกิจกรรมด้านการพาณิชย์ดังกล่าว

จากการพัฒนาของภูมิภาคและของประเทศไทยที่มีอย่างก้าวกระโดด ทำให้การคมนาคมขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศไทยมีการขยายตัวเจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว มีมูลค่าและการแข่งขันสูง โดยที่ความพร้อมของสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินหลักในการรองรับกิจกรรมดังกล่าวของประเทศ ในปัจจุบันมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก และคาดการณ์ว่าในอนาคตอันใกล้ นี้ จะมีผู้มาใช้บริการเกินขีดความสามารถที่จะรองรับได้ ซึ่งสนามบินทั้ง ๒ แห่งดังกล่าว ยังมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่ที่จะพัฒนาและขยายขีดความสามารถเพิ่มเติม นอกจากนี้รัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาพื้นที่จังหวัดในภาคตะวันออกที่มีศักยภาพ ๓ จังหวัดได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ให้เป็น **กลุ่มจังหวัด (Cluster)** ที่มีศักยภาพด้านการอุตสาหกรรม และเน้นการส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีอนาคตและองค์ความรู้ขั้นสูง ในการเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ โดยการสร้างนวัตกรรมที่ตลาดต้องการ และส่งเสริมจูงใจให้เกิดการลงทุน รวมทั้งพัฒนาระบบการขนส่งในทุกมิติให้มีความสะดวกรวดเร็ว และทันสมัย ภายใต้ **โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC)** เพื่อให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยตามแผนงานของโครงการดังกล่าว นั้น จะมีสนามบินอุตะเถาเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาและขับเคลื่อน ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมด้านการพาณิชย์ การอุตสาหกรรม การพัฒนาวิจัย และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก

ภายในสนามบินอุตะเถา ดังนั้น รัฐบาลและกองทัพเรือจึงมีความเห็นสอดคล้องกันที่จะร่วมกันพัฒนา และใช้ประโยชน์ศักยภาพพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาให้เกิดประโยชน์คุ้มค่าสูงสุด ในการสนับสนุน และส่งเสริมแผนงานของโครงการดังกล่าวให้ประสบผลสำเร็จ เพื่อการพัฒนาที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป

ที่ผ่านมา สนามบินอุตะเถาได้มีการใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงและด้านการด้านการพาณิชย์ ร่วมด้วยมากกว่า ๓๐ ปี รวมทั้งได้มีการกำหนดจัดแบ่งขอบเขตการใช้พื้นที่ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้สามารถตอบสนองในภารกิจทั้งสองด้านอย่างชัดเจนแล้วก็ตาม แต่เนื่องจากการจัดตั้ง การทำอากาศยานอุตะเถา (กทภ.) เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ในตอนเริ่มต้นนั้น เป็นการจัดตั้งขึ้น ในขณะที่ความต้องการใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ยังมีไม่มาก กองทัพเรือจึงกำหนดพื้นที่สำหรับการจัดตั้ง การทำอากาศยานอุตะเถา (กทภ.) ตามสภาพการใช้งานในขณะนั้น **โดยมีหลายส่วนของกิจกรรมและการบริการด้านการพาณิชย์ทับซ้อนปะปนกับการปฏิบัติทางทหาร ทำให้เกิดปัญหากับผู้ปฏิบัติและผู้รับบริการ** เนื่องจากรูปแบบการปฏิบัติระหว่างภารกิจทางทหารในด้านความมั่นคง ซึ่งเป็นระบบปิด ต้องการความรวดเร็วและมีการปฏิบัติที่ไม่แน่นอน กับมีความเกี่ยวข้องกับยุทธโธปกรณ์ทางทหาร และมีการปฏิบัติที่เป็นความลับ ในขณะที่การปฏิบัติด้านการทำอากาศยานพลเรือนหรือในกิจกรรมด้านการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะที่เป็นระบบเปิด ต้องการความสะดวก ความรวดเร็ว และความแน่นอนในการบริการ กับมีกฎ ระเบียบ ที่อ้างอิงในการปฏิบัติที่เป็นสากลซึ่งแตกต่างกัน ในขณะที่การดำเนินการของสองส่วนมีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์พื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน เช่น ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ลานจอดอากาศยาน (Apron) การใช้ห้วงอากาศ (Airspace) และการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) เป็นต้น **ซึ่งที่ผ่านมาจำนวนอากาศยานพาณิชย์ผู้โดยสาร และกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่ใช้พื้นที่สนามบินอุตะเถายังมีจำนวนไม่มาก** อีกทั้งการกำกับควบคุม และตรวจสอบมาตรฐานการปฏิบัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่เคร่งครัดชัดเจน จึงทำให้ทั้งสองส่วนยังสามารถดำเนินการได้ภายใต้ข้อจำกัดดังกล่าว แต่ด้วยสถานการณ์ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศทุกภูมิภาคในปัจจุบันที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ประกอบกับปัญหาด้านการก่อการร้ายสากล มีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการกำหนดมาตรการและแนวทางการปฏิบัติเพื่อแก้ปัญหา กับมีความพยายามในการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรด้านการบิน และกำหนดรูปแบบมาตรฐานการปฏิบัติด้านการบิน ซึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลด้านมาตรฐานการบิน โดยเฉพาะ **องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)** มีการกำกับการประเมินมาตรฐานด้านการบิน และการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของทุกประเทศรวมทั้งประเทศไทย ในทุกมิติอย่างเข้มงวดจริงจัง ซึ่งรวมถึงสนามบินอุตะเถา และการทำอากาศยานอุตะเถาด้วย ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการของกองทัพเรือภายในสนามบินอุตะเถาสามารถสนองต่อภารกิจด้านความมั่นคงและในกิจกรรมด้านการพาณิชย์ ตามมาตรฐานด้านการบินพลเรือนกำหนด และสามารถรองรับการพัฒนากิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และการพัฒนาตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ของประเทศ ที่จะมีกิจกรรมเพิ่มมากยิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ในขณะที่การปฏิบัติภารกิจด้านการบินทางทหารก็ยังสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ **จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาขององค์ประกอบในทุกด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งการใช้ประโยชน์พื้นที่ โครงสร้างทางกายภาพ และรูปแบบการดำเนินงานในปัจจุบัน ตลอดจนกิจกรรมในอนาคตที่จะต้องมีการพัฒนาเพิ่มขึ้น เพื่อให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถามีความสมดุล ภายใต้กรอบแนวคิด “One Airport Two Missions”** ซึ่งจะบริหารจัดการโดยกองทัพเรืออย่างมีเอกภาพ ตามนโยบายของรัฐบาล

ระบบท่าอากาศยานในประเทศไทย

ความเป็นมาด้านกิจการการบินของประเทศไทยนั้น ได้เริ่มต้นเป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ.๒๔๕๖ เมื่อนักบินชาวสยามได้ขึ้นทำการบินที่สนามบินสระประทุม ซึ่งหลังจากนั้นเป็นต้นมา กิจการการบินของประเทศไทยได้มีการพัฒนาก้าวหน้าต่อเนื่อง มีความต้องการสนามบิน ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อสนับสนุนกิจการการบินเพิ่มมากขึ้น โดยในช่วงแรกของการก่อสร้างสนามบินภายในประเทศนั้น ส่วนใหญ่เป็นการสร้างสนามบินเพื่อสนับสนุนภารกิจการบินด้านการทหารเป็นอันดับแรกก่อน จากนั้นเมื่อกิจการด้านการบินของพลเรือนมีการพัฒนาเติบโต และมีการใช้ประโยชน์จากการบริการด้านการบินอย่างกว้างขวาง โดยทั่วไปแล้ว จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศขึ้น เมื่อวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ.๒๔๙๗ เพื่อใช้เป็นกฎหมายสำหรับควบคุม และกำกับกิจการด้านการบินของพลเรือน ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีความปลอดภัย โดยมีการกำหนดการใช้สนามบินไว้ว่า **“ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งใดเป็นที่ขึ้นลง นอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีกำหนด”** และได้มีการประกาศให้สนามบินหลายแห่งที่ใช้ในทางทหารอยู่ในขณะนั้น เป็นสนามบินอนุญาตให้พลเรือนร่วมใช้ในกิจการการบินพลเรือนด้วย โดยกระจายครอบคลุมพื้นที่ทั่วทุกภาคของประเทศ ซึ่งสนามบินเหล่านั้นบางแห่ง ในปัจจุบันยังคงใช้งานร่วมกันระหว่างการบินทางทหารกับพลเรือน เช่น **สนามบินดอนเมือง เป็นต้น** โดยเจ้าของหรือผู้รับผิดชอบดูแลตัวสนามบินคือทหาร ต่อมากรมการบินพาณิชย์ (ชื่อในขณะนั้น) ได้มีการสร้างสนามบินขึ้นใหม่อีกหลายแห่ง รวมทั้งได้มีการอนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานกระจายไปตามท้องถิ่นต่าง ๆ ทั่วประเทศ เป็นเครือข่ายสนามบิน โดยใน ส่วนการปฏิบัติด้านการบินพลเรือนได้มีการใช้ **ระบบการจัดการสนามบิน (Airport System)** ซึ่งเป็นระบบที่มีข้อกำหนด และแนวทางการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก มาใช้กำกับการปฏิบัติในด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศให้มีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว ทั้งในการให้และรับบริการ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของอุตสาหกรรมการบิน และการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศต่อมา

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๔๙๗ ได้กำหนดให้สนามบิน หมายถึง **“พื้นที่ที่กำหนดไว้ในพื้นดินหรือน้ำ สำหรับใช้ทั้งหมดหรือแค่เพียงบางส่วน เพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้ง และบริเวณที่อยู่ภายในสนามบินนั้น”** หรือความหมายตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หมายถึง **“พื้นที่ที่อยู่บนผิวดินและผิวน้ำ รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ สำหรับใช้ส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมด เพื่อการขึ้นลงของเครื่องบิน”** สำหรับระบบการจัดการสนามบิน^๑ (Airport System) หรือระบบท่าอากาศยาน ในอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industry) นั้น เป็นระบบที่มีองค์ประกอบกว้างใหญ่ เป็นส่วนที่มีความสำคัญมากต่อกิจการด้านการบินพลเรือน เพราะเป็นกลไกหลักในการให้บริการ และสนับสนุนระบบย่อยอื่นในอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะการที่จะทำให้การบินขนส่งทางอากาศ (Air Transport System) มีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจสำคัญ อีกทั้งสนามบินยังเป็นเครื่องมือที่สำคัญในยุทธศาสตร์ในการกระจายความเจริญ ทั้งของเขตเมืองใหญ่ เมืองเล็ก และชุมชนท้องถิ่นในส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้น ในทุกประเทศจึงมีการสร้างและพัฒนาสนามบินเป็นโครงข่ายเพื่อ

^๑ ดร. จรุง ภูมิสมบูรณ์ . “แนวคิดการจัดระบบท่าอากาศยาน ๔๐ ปี”. ๒๕๔๖.

รองรับ และกระจายการขนส่งทางอากาศในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศตอบสนองความจำเป็น และความต้องการของชุมชนทั้งในเมืองใหญ่ และพื้นที่ห่างไกล พร้อมกับได้มีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานควบคู่ด้วย ดังนั้นรูปแบบการพัฒนา และการกำหนดบทบาทของระบบท่าอากาศยาน จึงต้องเป็นการวางแผนตั้งแต่ระดับชาติ (National Plan) และระดับภูมิภาค ตลอดจนในระดับท้องถิ่นให้ประสาน สอดคล้องกัน เพื่อให้สนามบิน ได้ทำหน้าที่ในการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อท้องถิ่น และประเทศชาติอย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้ **สนามบินอุตะเถา** เป็นสนามบินทางทหารของกองทัพเรือที่มีการดำเนินการบริหารจัดการระบบท่าอากาศยาน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางอากาศด้านการบินพลเรือน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบท่าอากาศยานในระดับภูมิภาคที่รัฐมีนโยบายใช้เป็นกลไกหนึ่งในการพัฒนาประเทศด้วย **จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการให้มีความพร้อมตามบทบาทหน้าที่เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของระบบท่าอากาศยาน**

แผนภาพที่ ๒ - ๑ Location of Airport Around The World



ที่มา : World Airport codes, online, ๒๐๑๖

ประเภทของสนามบิน

สนามบินมีการจัดแบ่งประเภท ตามบทบาทหน้าที่ และการให้บริการ ดังนี้

๑. การแบ่งประเภทสนามบินตามลักษณะองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานแบ่งออกได้ดังนี้

๑.๑ Airport (ท่าอากาศยาน) เป็นที่ขึ้น-ลงของอากาศยานบนพื้นดิน หรือพื้นน้ำ รวมทั้งอาคาร และส่วนประกอบเครื่องอำนวยความสะดวกในการบิน และการส่งข้อมูล เช่น การบริการน้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องช่วยการเดินอากาศ ด้านศุลกากร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านกักโรค พาหนะขนส่งระหว่างท่าอากาศยานกับเมือง และโรงแรมที่พัก เป็นต้น

แผนภาพที่ ๒ - ๒ Manchester Airport (EGCC), Manchester, United Kingdom



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๕๙

๑.๒ Airfield เป็นพื้นที่ใช้สำหรับสำหรับอากาศยานขึ้น-ลง ซึ่งมีบริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเท่าที่จำเป็น ซึ่งประกอบด้วย ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเท่านั้น
แผนภาพที่ ๒ – ๓ Cook Airfield (K&o), Kansas, USA



ที่มา : Jetvisor, online, ๒๐๑๖

๑.๓ Airstrip เป็นพื้นที่ขนาดเล็กในพื้นที่ภูมิประเทศที่ใช้เพื่อให้อากาศยานขึ้น-ลง โดยไม่มีเครื่องช่วยเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวก

๒. การแบ่งประเภทสนามบินตามลักษณะการใช้งานแบ่งออกเป็น^๒

๒.๑ สนามบินทหาร หมายถึง สนามบินที่ใช้ประโยชน์ในภารกิจทางการทหาร

๒.๒ สนามบินพลเรือน หมายถึง สนามบินที่มีระบบจัดการทำอากาศยานสำหรับการให้บริการด้านการบินพลเรือน สามารถแบ่งย่อยได้ดังนี้

๒.๒.๑ ท่าอากาศยานพลเรือนระหว่างประเทศ หมายถึง ท่าอากาศยานที่อนุญาตให้เป็นจุดเข้า-ออกของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือเป็นท่าอากาศยานสำหรับเครื่องบินโดยสาร และสินค้าที่เดินทางเข้าหรือออกระหว่างประเทศ สิ่งสำคัญที่ท่าอากาศยานระหว่างประเทศจะต้องมีคือ พิธีการด้านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง ด่านกักกันโรค ด่านกักกันพืช และด่านกักกันสัตว์ ปัจจุบันมีท่าอากาศยานพลเรือนระหว่างประเทศที่อยู่ในความควบคุมดูแลทั้งของ กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ภาคเอกชน และกองทัพเรือ

๒.๒.๒ ท่าอากาศยานพลเรือนภายในประเทศ หมายถึงท่าอากาศยานที่อนุญาตให้ เป็นจุดขึ้น-ลงของอากาศยานที่ทำการบินในประเทศ หรือเป็นท่าอากาศยานสำหรับเครื่องบิน ผู้โดยสาร สินค้าภายในประเทศเท่านั้น สำหรับท่าอากาศยานพลเรือนภายในประเทศอยู่ในความควบคุมดูแลของกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม และเอกชน

องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยาน (Airport) หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น โดยมีการแบ่งพื้นที่ภายในเขตท่าอากาศยานเพื่อการใช้ประโยชน์ และระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานประกอบด้วยหน้าที่ (Function) ที่เกิดขึ้นภายในขอบเขตของท่าอากาศยาน รวมทั้งเกี่ยวข้องกับกิจกรรม (Activities) ในห้วงอากาศ และหน่วยงานควบคุม (Regulators) หลาย ๆ หน่วยงานด้วยกัน โดยแบ่งขอบเขตการบริหารจัดการภายในเขตท่าอากาศยาน ดังนี้

^๒ รองศาสตราจารย์ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. อุตสาหกรรมการบินและการจำหน่ายตัวเครื่องบิน. พิมพ์ครั้งที่ ๒, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท เพรส แอนด์ ดีไซน์ จำกัด , ๒๕๔๘). หน้า ๘๐.

๑. เขตการบิน (Airside) หมายถึง พื้นที่ภายในสนามบินใช้สำหรับการขึ้น-ลง และขับเคลื่อนของอากาศยาน รวมถึงพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ตลอดถึงอาคารหรือส่วนของอาคารที่ออกไปสู่พื้นที่นั้น โดยมีการควบคุมการเข้าออกประกอบด้วย ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และลานจอดอากาศยาน (Apron) โดยในพื้นที่ลานจอดอากาศยานจะมีการบริการ Ramp Services ที่ต้องปฏิบัติเกี่ยวกับอากาศยาน หรือธุรกิจการเดินอากาศที่สำคัญได้แก่ Loading/Unloading Passenger, Loading/Unloading Luggage, Loading/Unloading Cargo and Mail, Unloading Catering Supply on/from Aircraft, Technical Services Gate (จุดเชื่อมต่อระหว่างตัวอาคารผู้โดยสารกับเครื่องบิน) และสถานีดับเพลิงและกู้ภัย

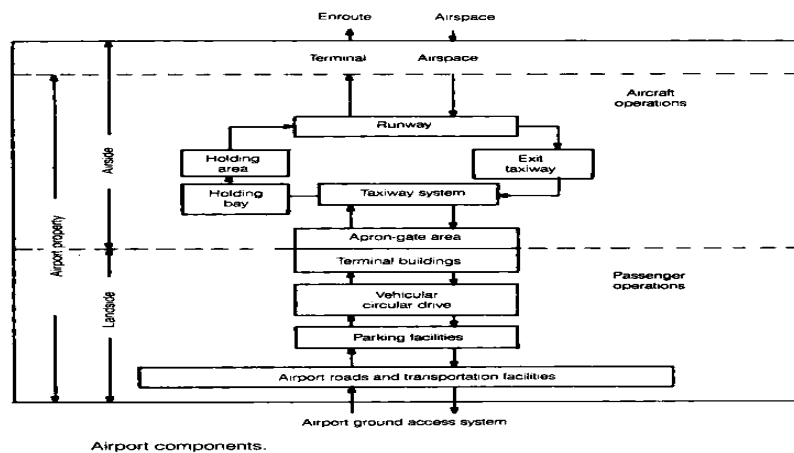
๒. เขตนอกการบิน (Landside) หมายถึง พื้นที่ และอาคารภายในท่าอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในเขตการบิน ซึ่งประกอบด้วย Passenger Terminal (อาคารหลักที่ทำอากาศยานจัดไว้สำหรับผู้โดยสารขาเข้าและขาออก) Cargo Terminal Control Tower ถนนภายในท่าอากาศยาน ที่จอดรถ และทางเข้า-ออกระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมือง (Accessibility)

แผนภาพที่ ๒ - ๔ องค์ประกอบของท่าอากาศยาน



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๕๙

แผนภาพที่ ๒ - ๕ ระบบการจัดการสนามบิน (Airport System) หรือระบบท่าอากาศยาน



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๕๙

ข้อจำกัดในการบริหาร และการดำเนินงานที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานได้แบ่งประเภทตามลักษณะการใช้งาน โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น ท่าอากาศยานทหาร และท่าอากาศยานพลเรือน ซึ่งท่าอากาศยานพลเรือนที่มีดำเนินการในปัจจุบันหลายแห่ง มีจุดเริ่มต้นมาจากการขอเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมภายในสนามบินทหาร ในขณะที่ข้อกำหนดการปฏิบัติ และรูปแบบการบริหารจัดการของท่าอากาศยานด้านการทหาร และของพลเรือนมีความแตกต่างกัน เนื่องจากท่าอากาศยานด้านพลเรือนมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานเพื่อ

๑. ดำเนินงาน และควบคุมกิจการท่าอากาศยานให้สอดคล้องและทันต่อวิวัฒนาการด้านการบิน ตลอดจนข้อกำหนดของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
๒. ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยาน ตลอดจนการบริการต่าง ๆ ให้เพียงพอกับจำนวนของผู้โดยสาร สินค้าทางอากาศ และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ
๓. วางมาตรการ และดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด ตามมาตรฐานของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
๔. การหารายได้จากกิจการดำเนินงาน เพื่อพัฒนาการบริการ และสร้างรายได้ให้รัฐ
๕. ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว และการพัฒนาท้องถิ่นให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล

ในการนี้สิ่งที่มีความแตกต่างระหว่างการดำเนินการของท่าอากาศยานในภารกิจทางการทหารและท่าอากาศยานพลเรือน คือ **การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๕๗** ซึ่งเป็นกฎหมายสำคัญที่กำหนดระเบียบวิธีปฏิบัติ สำหรับใช้ในการปฏิบัติและกำกับกิจการดำเนินการท่าอากาศยานพลเรือนของประเทศไทย แต่**พระราชบัญญัติดังกล่าวได้ยกเว้นไม่นำมาบังคับใช้กับการบินทางทหาร** นอกจากนั้นการปฏิบัติต่าง ๆ ของท่าอากาศยานพลเรือนต้องอ้างอิงตามหลักการ หรือวิธีปฏิบัติที่เป็นสากลหรือนานาชาติที่เป็นภาคีสมาชิกของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ใช้ หรือปฏิบัติตามโดยตลอด ทั้งยังต้องใช้วิธีปฏิบัติตามที่ **สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Administration หรือ FAA)** ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระของสหรัฐอเมริกา ที่มีหน้าที่กำกับดูแลการพัฒนาความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบิน รวมถึง **สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ IATA)** ซึ่งจัดตั้งขึ้นด้วยกฎหมายพิเศษของประเทศแคนาดา และยังรวมถึงการปฏิบัติที่เป็นไปตามหรือเกิดจากการประสานงานเฉพาะหน่วย ซึ่งไม่ได้เป็นมาตรฐาน แต่ทุกหน่วยจะต้องนำไปปฏิบัติด้วย โดยจะเห็นได้ว่าในการดำเนินงานของท่าอากาศยานพลเรือน **มีข้อกำหนดการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานชัดเจน** และเกี่ยวข้องกับหน่วยงานกำกับดูแลที่เป็นสากลหลายหน่วยงาน โดยมุ่งเน้นให้เกิดมาตรฐานความปลอดภัย และการให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ ที่มีการปฏิบัติที่เหมือนกันทุกประเทศทั่วโลก ในขณะที่การปฏิบัติของท่าอากาศยานทหารนั้น เป็นการสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงในการป้องกันราชอาณาจักร การรักษาอธิปไตย และผลประโยชน์แห่งชาติ ดังนั้น การปฏิบัติต่าง ๆ และการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในเขตรับผิดชอบของท่าอากาศยานทหารนั้นจะเป็นการปฏิบัติตามภารกิจและกฎระเบียบ ตลอดจนข้อบังคับที่ทางราชการทหารกำหนดขึ้น อาทิเช่น ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางการทหารภายในสนามบินอยู่ตะนั้น มีมาตรการในการ

ที่อ้างอิงตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๒ และระเบียบกองทัพอากาศว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย พ.ศ.๒๕๓๑ เป็นต้น อย่างไรก็ตามในการปฏิบัติการบินนั้น อากาศยานทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นอากาศยานทหารหรือพลเรือนที่จะทำการขึ้นบินในยามปกติ ต้องปฏิบัติตามกฎการบินที่เป็นสากล โดยไม่ได้รับสิทธิพิเศษใด ๆ เว้นแต่ในภาวะไม่ปกติ หรือมีเหตุการณ์ที่ต้องปฏิบัติการพิเศษหรือในภาวะสงครามเท่านั้น ที่อากาศยานทางทหารจะสามารถขึ้นบินได้ โดยไม่ขึ้นกับข้อกำหนดด้านการบินพลเรือน ดังนั้น จะเห็นได้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากรูปแบบขององค์ประกอบทำอากาศยานที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด ตลอดจนมาตรฐานด้านความปลอดภัย และมาตรฐานการให้บริการของทำอากาศยานทั้งสองส่วนดังกล่าวที่แตกต่างกัน แต่ต้องใช้พื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน อาจทำให้เกิดการละเมิด และความสับสนไม่ชัดเจนในการปฏิบัติจนอาจทำให้เกิดความผิดพลาดเสียหายต่อภารกิจ ตลอดจนชีวิต และทรัพย์สิน ทั้งในส่วนของผู้ปฏิบัติงานและผู้รับบริการ ซึ่งจะเป็นสาเหตุทำให้การดำเนินงานของทำอากาศยานพลเรือนในพื้นที่ที่มีการใช้ร่วมกับทางทหารนั้น ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินมาตรฐานการดำเนินงานทำอากาศยานที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนด ซึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารภารกิจด้านความมั่นคงทางทหารและงานทำอากาศยานพลเรือน ที่ใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินร่วมกัน จะต้องมีความรู้ความเข้าใจถึงความแตกต่างดังกล่าว เพื่อกำหนดรูปแบบการปฏิบัติ และขอบเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกันให้เหมาะสมเพียงพอ สอดคล้องต่อการปฏิบัติทั้งด้านการทหาร และด้านการบินพลเรือน ทั้งนี้สนามบินอยู่ตะเภาแม้จะเป็นสนามบินที่กองทัพอากาศมีการใช้ประโยชน์ทั้งด้านการทหารและทำอากาศยานพลเรือน โดยมีการกำหนดขอบเขตในการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์มาตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๓๒ แล้วก็ตาม แต่การปฏิบัติการกิจของทั้งสองด้านร่วมกันยังมีข้อจำกัดและขาดความชัดเจนในการปฏิบัติที่จะตอบสนองภารกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามความรับผิดชอบของหน่วย โดยเฉพาะด้านการทำอากาศยานพลเรือนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังไม่มีคุณสมบัติที่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่รัฐบาลและกองทัพอากาศมีนโยบายในการพัฒนาเพิ่มศักยภาพในการใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาด้านการพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ EEC รวมทั้งให้สามารถรองรับการขยายตัวด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมและจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงและกำหนดขอบเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภาให้เหมาะสม สามารถตอบสนองต่อการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานในการดำเนินการด้านการทหาร และด้านการพาณิชย์ต่อไป

ลักษณะทางกายภาพ และขีดความสามารถของสนามบินอยู่ตะเภา^๓

๑. ลักษณะทางกายภาพ

สนามบินอยู่ตะเภาก่อสร้างบนที่ราชพัสดุ มีเนื้อที่ ๑๖,๗๐๐ ไร่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของที่ดินเวนคืนตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และ อำเภอเมือง

^๓ กองการทำอากาศยานอยู่ตะเภา. “คู่มือสนามบิน (Aerodrome Manual)”. ๒๕๔๘. ส่วนที่ ๑ - ๓.

จังหวัดระยอง พ.ศ.๒๕๑๔ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอันจำเป็นในการป้องกันประเทศโดยตรง ซึ่งมีฐานทัพเรือสัตหีบเป็นหน่วยปกครองที่ดิน และ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ เป็นหน่วยใช้ประโยชน์ที่ดิน ตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลตอนบนของอ่าวไทย ตรงกลางรอยต่อของพื้นที่ ๒ จังหวัด โดย ๓ ใน ๔ ของพื้นที่สนามบินอู่ตะเภา ด้านทิศตะวันออก ตั้งอยู่ในเขตอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และพื้นที่ส่วนที่เหลือด้านทิศตะวันตก ตั้งอยู่ในเขตอำเภอพลูตาหลวง จังหวัดชลบุรี ทั้งนี้สนามบินอู่ตะเภาห่างจากกรุงเทพฯ ๑๗๕ กิโลเมตรทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ห่างจากเมืองพัทยา ๔๐ กิโลเมตรทางทิศตะวันออก และห่างจากจังหวัดระยอง ๓๔ กิโลเมตรทางทิศตะวันตก ทั้งนี้พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาจะมีลักษณะเป็นที่ราบ มีลักษณะรูปร่างสี่เหลี่ยมผืนผ้าโดยมีความกว้าง ยาว ด้านละประมาณ ๕ กิโลเมตร โดยทิศเหนือของสนามบินติดกับถนนสุขุมวิท ทิศตะวันออกติดกับชุมชนบ้านปลา อำเภอบ้านฉาง ทิศตะวันตกติดกับถนนหมายเลข ๓๑๒๖ (ชุมชนบ้าน ก.ม. ๑๐ - ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ) และทิศใต้เป็นแนวชายฝั่งติดต่อกับทะเล สำหรับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาจะมีลักษณะเหมือนถูกแบ่งออกเป็น ๒ ส่วนเท่า ๆ กัน โดยมีทางวิ่ง (Runway) วางพาดแนวเหนือ-ใต้อยู่ตอนกลางของพื้นที่ มีเนื้อที่ด้านละประมาณ ๘,๐๐๐ ไร่ **พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง** มีสถานที่สำคัญตั้งอยู่ภายในพื้นที่ได้แก่ อาคารวิจัยพลังงานทดแทน กรมพลังงานทหาร สำนักปลัดกลาโหม มีเนื้อที่จำนวน ๔๒ ไร่ และศูนย์ซ่อมอากาศยานของบริษัทการบินไทย จำกัด มหาชน มีเนื้อที่จำนวน ๑๐๗ ไร่ ส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่ราบว่างเปล่า **โดยพื้นที่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่ง** มีสถานที่สำคัญ และสถานที่ทางราชการตั้งอยู่ภายในพื้นที่ได้แก่ ตำนกพิमानมาศ อาคารของส่วนราชการกองการบินทหารเรือ กลุ่มอาคารที่พักอาศัยของข้าราชการของกองการบินทหารเรือ สำนักงานการทำอากาศยานอู่ตะเภา และอาคารพักผู้โดยสารทำอากาศยานอู่ตะเภา เป็นต้น

แผนภาพที่ ๒ - ๖ ลักษณะทางกายภาพ และสถานที่สำคัญภายในสนามบินอู่ตะเภา



ที่มา : รายงานผลการศึกษากการใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภา พ.ศ.๒๕๕๗

๒. ซีดความสามารถของสนามบินอู่ตะเภา

สนามบินอู่ตะเภานอกจากจะเกื้อกูลต่อการเป็นสนามบินยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของประเทศแล้ว ยังเป็นสนามบินที่ตั้งอยู่ตรงจุดศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งทางอากาศของภูมิภาคที่เชื่อมโยงระหว่างเอเชียกับภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย ดังนั้นสนามบินอู่ตะเภาจึงสร้างขึ้นเพื่อให้เป็นสนามบินที่มีศักยภาพทั้งด้านความมั่นคง และด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ โดยเป็น

สนามบินที่มีขนาดความยาวทางวิ่งเป็นอันดับ ๓ ของประเทศ รองจากสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง โดยมีศักยภาพและขีดความสามารถในการให้บริการรองรับการขนส่งทางอากาศ ดังนี้

๒.๑ ประเภททางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และทางขับเคลื่อนขนาน (Parallel Taxiway) โดยทางวิ่งของสนามบินอุตะเถามีพื้นผิวเป็นแบบแอสฟัลท์ติกคอนกรีต เป็นทางวิ่งแนวเหนือ-ใต้ (๑๘ - ๓๖) class ๔ F ขนาดความยาว ๑๑,๕๐๐ ฟุต และความกว้าง ๒๐๐ ฟุต (ยาว ๓,๕๐๕ เมตร และกว้าง ๖๐ เมตร) โดยมีพื้นที่ขึ้น-ลงของเฮลิคอปเตอร์ จำนวน ๒ จุดอยู่บนทางขับเคลื่อนขนาน ซึ่งจากรายงานข้อมูลการตรวจสอบสภาพทางวิ่ง ทางขับและทางขับเคลื่อนขนานของสนามบินอุตะเถาพบว่า สภาพยังสมบูรณ์ สามารถรองรับอากาศยานที่ไม่จำกัดน้ำหนักบรรทุกทั้งอากาศยานทหาร และพลเรือนได้ทุกประเภท

แผนภาพที่ ๒ - ๗ ทางวิ่ง และทางขับของสนามบินอุตะเถา



ที่มา : Google maps, online, ๒๐๑๖

๒.๒ ลานจอดอากาศยาน (Apron) ลานจอดอากาศยานสนามบินอุตะเถา สามารถรองรับอากาศยานได้จำนวน ๕๒ หลุมจอด โดยแบ่งออกเป็น

- **ลานจอด A** สามารถจอดอากาศยานได้ ๒๖ หลุมจอด **ลานจอด B** สามารถจอดอากาศยานได้ ๙ หลุมจอด **ลานจอด C** สามารถจอดอากาศยานได้ ๑๔ หลุม และ**ลานจอด D** สามารถจอดอากาศยานได้ ๓ หลุมจอด ซึ่งลานจอด D เป็นลานจอดด้านหน้าอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ของการท่าอากาศยานอุตะเถา (กทก.) ซึ่งเพิ่งสร้างเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๙

แผนภาพที่ ๒ - ๘ ลานจอดอากาศยาน



ที่มา : รายงานผลการศึกษการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถา พ.ศ.๒๕๕๗

๒.๓ เครื่องช่วยเดินอากาศ

๒.๓.๑ เครื่องช่วยเดินอากาศประเภททัศนวิสัย

๒.๓.๒ เครื่องช่วยเดินอากาศประเภทคลื่นความถี่ ได้แก่ สถานี DVOR/DME ILS และ NDB

๒.๔ พื้นที่ห้วงอากาศ (U-tapao Airspace)

๒.๔.๑ **พื้นที่ควบคุม** ในส่วนพื้นที่การควบคุมจราจรทางอากาศสนามบินอุตะเถา รับผิดชอบ ตามบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย (AIP Thailand) ประกอบด้วย Control Zone และ Terminal Control Area ดังนี้

๒.๔.๑.๑ **U-tapao Control Zone** เป็นพื้นที่ภายในรัศมี ๕ ไมล์ทะเล จากจุดศูนย์กลางของสนามบินอุตะเถา ความสูงจากพื้นดินขึ้นไปจนไม่จำกัด (Unlimited) แต่ไม่รวม ความสูง ๒,๐๐๐ ฟุต

๒.๔.๑.๒ **U-tapao Terminal Control Area** เป็นพื้นที่ภายใน รัศมี ๑๕ ไมล์ทะเล จากจุดศูนย์กลางของสนามบินอุตะเถา ความสูงตั้งแต่ ๗๐๐ ฟุต ขึ้นไปจนไม่จำกัด (Unlimited) แต่ไม่รวมพื้นที่ U tapao Control Zone และพื้นที่ต่อจาก ๑๕ ไมล์ทะเล จาก จุดศูนย์กลางของสนามบินอุตะเถาไปจนถึงรัศมี ๕๐ ไมล์ทะเล ความสูงตั้งแต่ ๒,๐๐๐ ฟุต ขึ้นไป จนไม่จำกัด (Unlimited) และไม่รวมพื้นที่ทับซ้อนกับ Bangkok Terminal Control Area, Bangkok Alfa Control Area และ Hua Hin Terminal Control Area

๒.๔.๒ **พื้นที่ห้ามอากาศยานบินผ่าน** ตามบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย (AIP Thailand) ประกอบด้วยพื้นที่ดังนี้

๒.๔.๒.๑ **พื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด (Prohibited Area)** VT P-๗ เป็น ที่ตั้งของฐานทัพอากาศหีบ รัศมีโดยรอบ ๔ ไมล์ทะเล ตั้งแต่พื้นดินถึงความสูงไม่จำกัด ห้ามอากาศยาน บินผ่านตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๒.๔.๒.๒ **พื้นที่หวงห้ามเฉพาะ (Restricted Area)** ซึ่งเป็นพื้นที่ห้าม อากาศยานบินผ่านตามแต่กรณี ได้แก่ พื้นที่บริเวณหินฉลาม (VT R-๑๑) รัศมี ๒ ไมล์ พื้นที่บริเวณเกาะ เสริม (VT R-๑๓) รัศมี ๗.๑ ไมล์ โดยทั้งสองพื้นที่ห้ามบินผ่านตลอด ๒๔ ชั่วโมง และพื้นที่ดำหนักพิมาน มาศ (VT R-๗๙) รัศมี ๐.๕ ไมล์ ห้ามบินผ่านตามห้วงเวลาที่มีการประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)

๒.๔.๒.๓ **พื้นที่อันตราย (Danger Area)** ห้ามอากาศยานบินผ่านตาม ห้วงเวลาที่มีการประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) ได้แก่พื้นที่ที่มีการใช้ในการฝึกทางทหารในทะเล ด่านใต้ของสนามบินอุตะเถา ประกอบด้วยพื้นที่ VT-D๒๑, VT- D๒๖, VT- D๒๓, VT- D๒๘ และ VT- D๓๑

แผนภาพที่ ๒ - ๙ พื้นที่ควบคุม และหวงห้ามทางการบินสนามบินอุตะเถา

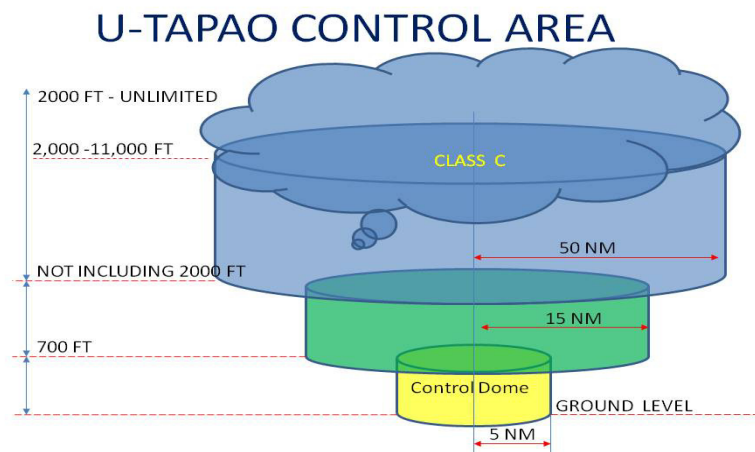


ที่มา : บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด, ออนไลน์, ๒๕๕๙

๒.๕ การบริการการจราจรทางอากาศของสนามบินอุตะเถา

ปัจจุบันการบริหารหวังอากาศสำหรับอากาศยานที่เดินทางผ่านเข้า-ออกประเทศไทยนั้น อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ส่วนในด้านความมั่นคงนั้น กองทัพอากาศเป็นผู้รับผิดชอบ สำหรับการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในเขตรับผิดชอบของสนามบินอุตะเถานั้น เป็นความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ โดยดำเนินการตามมาตรฐานและกฎเกณฑ์ ตามหลักสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งสนามบินอุตะเถาได้กำหนดวงจรกิจกรรมให้อากาศยานทั้งทางทหาร และพลเรือน ใช้วงจรกิจกรรมทางทิศตะวันออกแบบ Rectangular Pattern For Fix wing Aircraft^๔ โดยที่ผ่านมาในการให้บริการอากาศยานที่ทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Rule) ลงสู่สนามบิน จะใช้ลักษณะ Holding Pattern ซึ่งต้องใช้การติดต่อสื่อสารทางเสียงระหว่างนักบินกับเจ้าหน้าที่แนะนำการจราจรทางอากาศ ประกอบกับทางขับ (Taxiway) เป็นลักษณะทำมุมตั้งฉากกับทางวิ่ง (Runway) ทำให้อากาศยานใช้เวลาในการลงสนามประมาณ ๘ นาที/เครื่อง หรือชั่วโมงละ ๘ เครื่อง (ความเร็วของอากาศยานในการลงสนามที่ ๑๔๐ ไมล์ทะเล/ชั่วโมง) และอากาศยานสามารถวิ่งขึ้นได้ เมื่อเกิดระยะต่อ และระยะเคียง (Separation) ที่เหมาะสมและเป็นไปตามกฎการบินสากล

แผนภาพที่ ๒ - ๑๐ ภาพแสดงเขตควบคุมการจราจรทางอากาศสนามบินอุตะเถา



ที่มา : คู่มือสนามบิน (Aerodrom Manual) การทำอากาศยานอุตะเถา

^๔ นาวาโท สุเทพ เทียนมาศ, หัวหน้าแผนกปฏิบัติการฐานบิน กองสนับสนุนกองบิน ๒ กองการบินทหารเรือ .สัมภาษณ์ . ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๙.

การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน

จากที่ได้กล่าวมาในตอนต้นแล้วว่า สนามบินอุตะเถาได้ก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงทางการทหารเป็นหลัก โดยปัจจุบันเป็นที่ตั้งของ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ อย่างไรก็ตามสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่มีศักยภาพสูง อยู่ในจุดยุทธศาสตร์และมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ดังนั้นเมื่อ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๒ รัฐบาลจึงมีมติให้มีการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาเพื่อการคมนาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศด้านการพาณิชย์ร่วมด้วย โดยให้กองทัพเรือและกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมกันบริหารและพัฒนาพื้นที่บางส่วนภายในสนามบิน เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ โดยกองทัพเรือได้จัดตั้ง การท่าอากาศยานอุตะเถา (กทก.) ขึ้นเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙ ให้เป็นหน่วยงานดำเนินการด้านท่าอากาศยานพลเรือนตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา^๕ ทั้งนี้สามารถจำแนกการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาออกเป็น ๒ ภารกิจ ดังนี้

๑. การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคง

กองทัพเรือได้ใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในด้านความมั่นคง เพื่อรักษาอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยเป็นที่ตั้งของ **กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ** ซึ่งมีหน้าที่จัดและเตรียมกำลังทางอากาศของกองทัพเรือ อำนาจการฝึกและอบรมหน่วยในบังคับบัญชาให้อยู่ในฐานพร้อมด้านการบินรบ ปฏิบัติการทางอากาศสนับสนุนกำลังทางเรือ กำลังนาวิกโยธิน กับการบริหารงานในด้านการบิน และการซ่อมบำรุงในส่วนรับผิดชอบ นอกจากนี้สนามบินอุตะเถายังเป็นสนามบินที่กองทัพเรือใช้ปฏิบัติการกิจตามนโยบายของรัฐบาลด้วย เช่น การใช้สนับสนุนปฏิบัติการทางทหารของมิตรประเทศ การใช้เป็นศูนย์ช่วยเหลือผู้ประสบพิบัติภัยของภูมิภาค และการใช้เป็นสนามบินแก้ปัญหาในกรณีฉุกเฉินต่าง ๆ เช่น การแก้ปัญหาการจี้อากาศยานพลเรือน เป็นต้น

การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาของกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ เพื่อปฏิบัติการกิจในการเตรียมและใช้กำลังอากาศนาวิกโยธิน ประกอบด้วยหน่วยขึ้นตรง จำนวน ๗ หน่วย ได้แก่ กองบิน ๑ กองบิน ๒ หน่วยบินเรือหลวงจักรีนฤเบศร สถานีการบิน ศูนย์ซ่อมอากาศยาน กองควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศ และกองรักษาความปลอดภัย โดยในพื้นที่สนามบินอุตะเถาทางด้านทิศตะวันตกของทางวิ่ง มีการก่อสร้างอาคารกองบัญชาการ กองบังคับการ และสำนักงานเพื่อใช้ในการปฏิบัติราชการ ตลอดจนอาคารที่พักอาศัยของกำลังพลกว่า ๒,๐๐๐ นาย สำหรับการปฏิบัติการบินเพื่อเตรียมพร้อมของกองการบินทหารเรือ ประกอบด้วย การฝึกบินเพื่อรักษาวิวัฒนาการ การบินตามแผนปฏิบัติงานและสนับสนุนหน่วยเฉพาะกิจ การบินตามแผนการฝึกและสนับสนุนการฝึก และการบินภารกิจพิเศษ โดยมีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ๓,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี สำหรับการใช้น้ำมันอุตะเถาเพื่อสนับสนุนการบินทางทหารของมิตรประเทศ ทั้งการฝึกร่วมผสม และการส่งกำลังบำรุงด้านการบิน ตลอดจนการใช้เป็นฐานฝึกบินรักษาวิวัฒนาการพร้อมรบของกองทัพอากาศไทยนั้น มีเที่ยวบินเฉลี่ย ๒,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี นอกจากนี้ ยังใช้ในการสนับสนุนการบินของหน่วยงานราชการอื่น ๆ เช่น หน่วยบินฝนหลวง กระทรวง

^๕ กรมยุทธการทหารเรือ. “บันทึกข้อความ ที่ กท ๐๕๐๕/๑๒๘๒ เรื่อง ขออนุมัติจัดตั้งกองการท่าอากาศยานอุตะเถาและแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสนามบินอุตะเถา”. ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙.

เกษตรและสหกรณ์ และการฝึกบินของสถาบันการบินพลเรือน เป็นต้น ซึ่งจากสถิติโดยรวมแล้ว

สนามบินอุตะเถาจะมีเที่ยวบินในส่วนด้านความมั่นคงและสนับสนุนภารกิจอื่น ๆ ประมาณ ๕,๗๐๐ เที่ยวบินต่อปี ซึ่งการปฏิบัติการกิจดังกล่าวทั้งหมดจะใช้พื้นที่บริเวณด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งและทางขับ โดยมีกองรักษาความปลอดภัย กองการบินทหารเรือ เป็นหน่วยรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย

๒. การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านการพาณิชย์

คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้กองทัพเรือเป็นผู้บริหารสนามบินอุตะเถาร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ตามลักษณะงานบางส่วน ให้สามารถดำเนินการเป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ ๒๑ ก.พ.๒๕๓๒ โดยกองทัพเรือ กำกับดูแลในเรื่องการเงิน การบัญชี การจราจรทางอากาศเครื่องช่วยเดินอากาศ การพัสดุ และการรักษาความปลอดภัย ส่วนกรมการบินพาณิชย์ฯ กำกับดูแลในเรื่อง พิธีการบิน และการพัฒนาสนามบิน ตลอดจนให้คำปรึกษาและคำแนะนำในด้านการบิน ดังนั้น กองทัพเรือจึงได้จัดตั้ง **การทำอากาศยานอุตะเถา (กทภ.)** ขึ้นเพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ ตามความรับผิดชอบส่วนการใช้พื้นที่ในสนามบินอุตะเถา สำหรับการดำเนินการด้านการพาณิชย์นั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.๒๕๑๘ กองทัพเรือ จึงได้เสนอขอเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่ราชพัสดุที่ใช้ในราชการทหารของกองทัพเรือ บริเวณสนามบินอุตะเถาบางส่วน เป็นการให้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งปัจจุบันมีพื้นที่ที่ได้ขอเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์ทางทหาร เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินการทำอากาศยานพลเรือนในเชิงพาณิชย์แล้วจำนวน ๖๕ ไร่ หรือ ๙๖,๒๐๘.๗๓ ตารางเมตร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่ง โดยตั้งอยู่ระหว่างศูนย์ซ่อมอากาศยาน และฝูงบิน ๑๐๑ กองบิน ๑ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ โดยการผ่านเข้าออกของผู้ใช้บริการนั้น มีถนนด้านทิศตะวันตกระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร เป็นเส้นทางผ่านเข้าออกระหว่างทำอากาศยานกับภายนอก และยังเป็นเส้นทางที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันกับ

ข้าราชการของ
ทหารเรือด้วย
แผนภาพที่ ๒ –
บริเวณที่ตั้งการ
ตะเถา



กอง การ บิน

๑๑ พื้นที่
ทำอากาศยานอุ

ที่มา : Google maps, online, ๒๐๑๖

สำหรับรูปแบบการดำเนินการด้านการพาณิชย์ของการท่าอากาศยานอุตะเถาในปัจจุบันนั้น แบ่งการให้บริการที่สำคัญออกเป็น ๒ ส่วน ประกอบด้วย การให้บริการผู้โดยสารในบริเวณพื้นที่เขตนอกการบิน (Landside) การให้บริการอากาศยานในพื้นที่เขตการบิน (Airside) โดยมีรายละเอียดการให้บริการด้านต่างๆ ดังนี้

๑. การให้บริการอากาศยานในเขตการบิน (Airside)

การให้บริการอากาศยานในเขตการบิน (Airside) นั้น เป็นการดำเนินงานร่วมกันของหลายส่วนเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร และอากาศยานที่มาใช้บริการโดยกิจกรรมส่วนใหญ่จะดำเนินการในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน ซึ่งลานจอดอากาศยานของสนามบินอุตะเถานั้นเดิมแบ่งลานจอดออกเป็นพื้นที่ A B และ C ซึ่งสามารถจอดอากาศยานได้ทั้งสิ้น จำนวน ๔๙ หลุมจอด โดยลานจอดบริเวณด้านทิศเหนือ (ลานจอด A) จำนวน ๒๖ หลุมจอด ใช้สำหรับจอดอากาศยานทางทหาร และลานจอดตอนกลาง (ลานจอด B) จำนวน ๙ หลุมจอด ใช้สำหรับจอดอากาศยานขนาดใหญ่และอากาศยานบุคคลสำคัญ ส่วนลานจอดด้านทิศใต้ (ลานจอด C) จำนวน ๑๔ หลุมจอด สำหรับจอดอากาศยานทหารและอากาศยานพลเรือน เนื่องจากบริเวณลานจอด C อยู่ใกล้กับอาคารท่าอากาศยาน กองทัพเรือจึงได้ดำเนินการก่อสร้างลานจอดอากาศยาน (ลานจอด D) บริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร หลังใหม่เพิ่มเติม ซึ่งแล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยเป็นลานจอดอากาศยานจำนวน ๓ หลุมจอด ซึ่งสามารถแยกการปฏิบัติในลานจอดระหว่างอากาศยานทางทหาร และพลเรือนได้ชัดเจน สำหรับการให้บริการอากาศยานพลเรือนภาคพื้นในลานจอดนั้น การท่าอากาศยานอุตะเถาอนุญาตให้เอกชนเป็นผู้ให้บริการได้แก่ การให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน การบริการภาคพื้นสำหรับอากาศยาน และการขนส่งผู้โดยสารในลานจอด เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันบริเวณลานจอด C มีขีดความสามารถในการให้บริการภาคพื้นแก่อากาศยานพลเรือน ในการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานทางท่อแรงดันสูงได้จำนวน ๖ หลุมจอด โดยสามารถให้บริการพร้อมทำการบินได้ภายใน ๓ ชั่วโมง ดังนั้น ทำให้สามารถให้บริการอากาศยานได้คราวละ ๖ ลำ ต่อช่วงเวลา (๓ ชั่วโมง) หรือจำนวน ๔๘ ลำต่อวัน หรือ ๑๗,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี สำหรับลานจอด D ด้านหน้าอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ จำนวน ๓ หลุมจอดนั้น เป็นลานจอดอากาศยานที่มีความสะดวกมาก โดยบริเวณหลุมจอดจะมีสะพานเทียบเครื่องบินสำหรับผู้โดยสาร และการเติมน้ำมันทางท่อแรงดันสูง ซึ่งจะทำให้การดำเนินการต่างๆ เป็นไปด้วยความรวดเร็ว โดยจะสามารถให้บริการอากาศยานพลเรือนได้ ๘,๗๐๐ เที่ยวบินต่อปี **ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานอุตะเถามีขีดความสามารถในการให้บริการอากาศยานพลเรือน โดยใช้เฉพาะลานจอด C และ D ที่มีระบบเติมน้ำมันทางท่อแรงดันสูงรวมกันได้อย่างน้อยที่สุดจำนวน ๒๖,๒๐๐ เที่ยวบินต่อปี**

๒. การให้บริการผู้โดยสารในบริเวณเขตนอกการบิน (Landside)

ที่ผ่านมาอาคารพักผู้โดยสารท่าอากาศยานอุตะเถา มีเพียง ๑ หลัง ต่อมากองทัพเรือได้อนุมัติให้ก่อสร้างเพิ่มเติมอีก ๑ หลัง โดยมีพื้นที่ใช้สอยสำหรับดำเนินการด้านการพาณิชย์รวม จำนวนกว่า ๒๐,๐๐๐ ตารางเมตร โดยมีการจัดแบ่งพื้นที่สำหรับเป็นที่ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และพื้นที่สำหรับให้บริการผู้โดยสาร ซึ่งอาคารพักผู้โดยสารทั้งสองหลังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ

๓,๐๐๐,๐๐๐ คนต่อปี และหากมีการพัฒนาศักยภาพของอาคารพักผู้โดยสารหลังเก่าเพิ่มเติมแล้ว จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๕,๐๐๐,๐๐๐ คนต่อปี สำหรับภายในอาคารพักผู้โดยสาร ใช้เป็นพื้นที่สำหรับปฏิบัติงานของหน่วยราชการภายนอกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่สาธารณสุข และเจ้าหน้าที่สรรพากร รวมทั้งเป็นพื้นที่สำหรับเอกชนที่ให้บริการผู้โดยสารและอากาศยานต่างๆ ตามมาตรฐานระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานพลเรือน สำหรับการรักษาความปลอดภัย จะดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ของการท่าอากาศยานอุตะเถา (กทภ.) ร่วมกับบริษัทรักษาความปลอดภัยที่ว่าจ้างจากภายนอก ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด สำหรับพื้นที่ให้บริการด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารเป็นบริเวณลานจอดรถยนต์ และขนส่งผู้โดยสาร มีความสามารถในการให้บริการจอดรถยนต์ได้ จำนวน ๓๐๐ คัน

คาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ และในกิจกรรมด้านการพาณิชย์ใน ๑๐ ปีข้างหน้า

๑. การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคง^๖

สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่กองทัพเรือใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคง เพื่อรักษาอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเป็นหลัก โดยเป็นที่ตั้งของ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ซึ่งการคาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคงใน ๑๐ ปีข้างหน้า เมื่อตรวจสอบจากสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคง และกำลังรบที่ต้องการ จากร่างประเมินยุทธศาสตร์กองทัพเรือในห้วง ๑๐ ปี (พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๖๗) พบว่าจำนวน และประเภทอากาศยานของกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการที่จะมีการจัดหาเพื่อทดแทน และจัดหาเพิ่มเติม นั้น จะใกล้เคียงกับที่มีใช้ราชการในปัจจุบัน อีกทั้งแผนการผลิตนักบินก็ไม่มีนโยบายเพิ่มจำนวนการผลิต ซึ่งทำให้ประเมินได้ว่า การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในด้าน การฝึกบิน การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัยของข้าราชการ ซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา จะไม่มีความแตกต่างจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งการใช้ห้วงอากาศและการควบคุมการจราจรทางอากาศในภารกิจการบินทางทหารจะมีลักษณะ และจำนวนเที่ยวบินใกล้เคียงกับปัจจุบัน ดังนั้น ในภาพรวมการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในการปฏิบัติภารกิจด้านความมั่นคงใน ๑๐ ปีข้างหน้า คาดการณ์ได้ว่าทั้งด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ และการใช้ห้วงอากาศในการควบคุมการจราจรทางอากาศ ตลอดจนถึงเที่ยวบินด้านความมั่นคงภายในสนามบินอุตะเถาจะไม่มี ความเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันอย่างมีนัยยะสำคัญ

๒. การใช้ประโยชน์สนามบินด้านการพาณิชย์

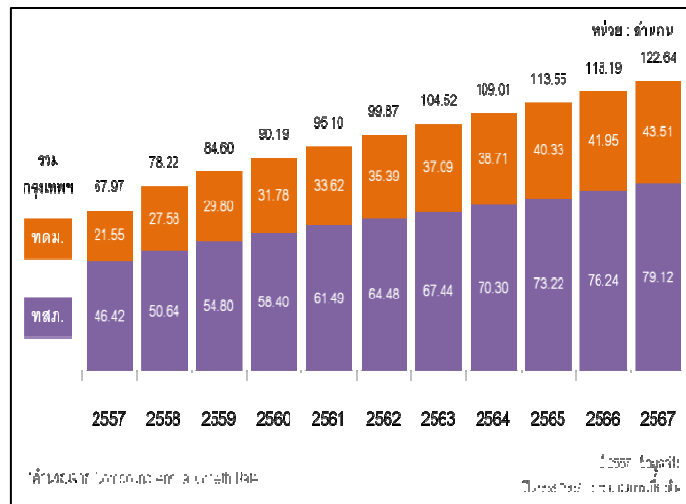
๒.๑ การพัฒนาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายในการใช้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวซึ่งเป็นจุดแข็งของประเทศไทยเป็นปัจจัยหลักสร้างรายได้ให้กับประเทศ เป็นผลให้ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย จนทำให้โครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการขยายตัวภาคการท่องเที่ยว

^๖ กรมยุทธการทหารเรือ กองทัพเรือ. “ร่างประเมินยุทธศาสตร์ของกองทัพเรือใน ๑๐ ปีข้างหน้า พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๗”. ๒๕๕๘.

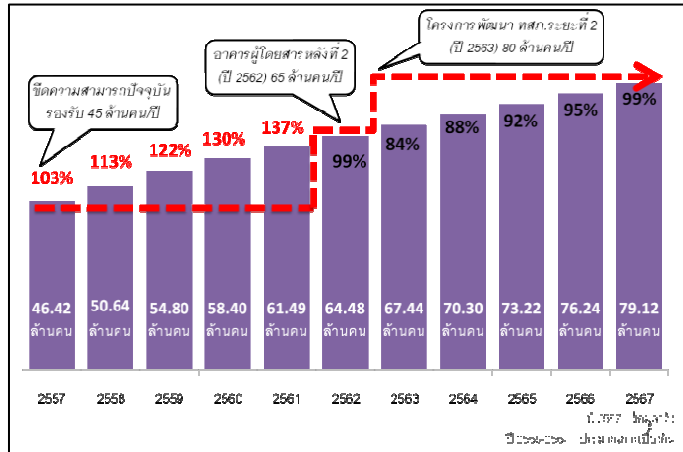
โดยเฉพาะสนามบินหลักของประเทศ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง มีแนวโน้มที่จะไม่สามารถรองรับได้ ซึ่งจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง **ทำให้คาดการณ์ว่าภายในปี พ.ศ.๒๕๖๗ สนามบินทั้งสองแห่งจะมีผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถในการรองรับ** และจะทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และการแข่งขันด้านการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มีนโยบายในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์แห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการในการใช้สนามบินหลักในภาคกลางของประเทศ ทั้ง ๓ สนามบินร่วมกัน โดยให้กองทัพเรือและกระทรวงคมนาคมดำเนินการเป็นวาระเร่งด่วน ดังนั้น เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ กระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือจึงได้มีการลงนามใน **บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓** โดยมีกรอบการดำเนินการ ๓ ระยะ คือ **ระยะที่ ๑** ตั้งแต่ ปี พ.ศ.๒๕๕๘ – ๒๕๖๐ พัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานอุตะเถาให้สามารถรองรับผู้โดยสาร ๓ ล้านคนต่อปี โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิมร่วมกับอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ **ระยะที่ ๒** ตั้งแต่ ปี พ.ศ.๒๕๖๑ – ๒๕๖๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ความเห็นชอบของกองทัพเรือ เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๕ ล้านคน และ **ระยะที่ ๓** ตั้งแต่ ปี พ.ศ.๒๕๖๑ เป็นต้นไป ศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวก ให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของกิจการบินในอนาคต และยังได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมกับกองทัพเรือ เพื่อผลักดันติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว ซึ่งจะเป็นผลทำให้การทำอากาศยานอุตะเถามีจำนวนผู้โดยสารและอากาศยานมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก (รายละเอียดตามผนวก ก)

แผนภาพที่
ประมาณ
ผู้โดยสาร
และ



๒ - ๑๒ ภาพแสดง
การเบื้องต้นจำนวน
สนามบินสุวรรณภูมิ
สนามบินดอนเมือง

แผนภาพที่ ๒
เปรียบเทียบ
จำนวน
ความสามารถ
ในการรองรับ
ภูมิ



- ๑๓ ภาพ
ประมาณการของ
ผู้โดยสารกับ
สนามบินสุวรรณ

ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

๒.๒ การดำเนินการภายใต้แผนงานโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ **โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)** ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ ทำให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ๓ จังหวัด ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดเป้าหมาย ได้แก่ **จังหวัดระยอง จังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา** จะถูกพัฒนาให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษที่เรียกว่า **“ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)”** เนื่องจากปัจจุบันเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และมีศักยภาพสูงในการส่งเสริมให้เป็นฐานการผลิต ๑๐ อุตสาหกรรม โดยมีเป้าหมายกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ทั้งที่เป็นการต่อยอด ๕ อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) และการพัฒนา ๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) โดยกำหนด ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศขึ้น ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีศักยภาพในการแข่งขัน และสามารถพัฒนาหรือต่อยอดการใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้น เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มได้ ประกอบด้วย **๕ อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-Curve)** คือ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ ท่องเที่ยวไฮเอนด์และเชิงสุขภาพ เกษตรเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร กับ **๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve)** คือ หุ่นยนต์เพื่อการผลิต การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพ-เคมีชีวภาพ ดิจิตอล และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร โดยให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนระดับสูงเป็นพิเศษ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบการ และผลักดันให้เกิดการลงทุนเป็นพื้นที่ เพื่อสร้าง Cluster และ Super Cluster แต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม ให้เกิดความเข้มแข็ง กระจายไปในพื้นที่ที่เป็นฐานการผลิตเดิมของแต่ละอุตสาหกรรม สาเหตุสำคัญที่ทำให้กลุ่มจังหวัด EEC เหมาะสมที่จะเป็นพื้นที่

นำร่องของเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษ มาจากเหตุผลหลัก คือ การเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลกในฐานะพื้นที่ชั้นนำในการพัฒนาอุตสาหกรรมของอาเซียน และการมีนักลงทุนทั่วโลกอยู่ในพื้นที่ทำให้เกิดความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งอยู่ในระดับดี ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ตลอดจนการมีฐานอุตสาหกรรมสำคัญพร้อมต่อยอดหลายอุตสาหกรรมใน ๑๐ คลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีการเกษตรและอาหาร ท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ ธุรกิจการบิน หุ่นยนต์ ไบโอเทคโนโลยี และอุปกรณ์การแพทย์ โดยเมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ นายกรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการ แผนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และแผนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และได้จัดตั้งคณะกรรมการระดับนโยบายและคณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการ เสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อออกพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งจะถูกนำไปบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ด้วย

แผนภาพที่ ๒ - ๑๔ ภาพการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน และกิจกรรมในโครงการ EEC



ที่มา : แผนพัฒนา EEC สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ภายใต้กรอบแผนงานโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) นั้น **รัฐบาล** มีนโยบายที่จะพัฒนาพื้นที่ และกิจกรรมตามแผนงานโครงการที่จะเกิดขึ้นภายในสนามบินอู่ตะเภาเป็นอันดับแรก เพื่อเป็นโครงการนำร่องที่จะสร้างความเชื่อมั่นในการลงทุน เนื่องจากกิจกรรมหลายอย่างที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะด้านอุตสาหกรรมการซ่อมอากาศยาน และการขนส่งโลจิสติกส์ ที่มีการดำเนินการอยู่ภายในสนามบินอู่ตะเภาแล้วในปัจจุบัน จะทำให้สามารถพัฒนาต่อยอดไปได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งอุตสาหกรรมการซ่อมอากาศยานที่อยู่ในแผนงานการดำเนินการในทันที ได้แก่ การขยายขีดความสามารถในการซ่อมและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเดิมให้มีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ประเทศไทย

สามารถสร้างรายได้และพัฒนาเทคโนโลยีด้านการอุตสาหกรรมอากาศยานให้สามารถแข่งขันได้ ทั้งนี้เนื่องจาก ผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นที่กระทรวงคมนาคมได้ทำการศึกษาหาพื้นที่ เพื่อจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศไทยนั้น ผลการศึกษาพบว่า **สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่มีความเหมาะสมทางกายภาพมากที่สุด ในการใช้เป็นที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศ** โดยได้มีการกำหนดแผนการพัฒนาออกเป็น ๓ ระยะ โดยระยะแรกระหว่างปี พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๑ จะก่อสร้างโรงซ่อมอากาศยานจำนวน ๒ โรง และเปิดให้บริการนำร่องในการซ่อมอากาศยานลำตัวกว้าง โดยมีเป้าหมายครองส่วนแบ่งการตลาด ร้อยละ ๔๐ ของตลาดอาเซียน รวมวงเงินลงทุนทั้ง ๓ ระยะ ประมาณ ๑๕,๐๐๐ ล้านบาท และตั้งเป้าหมายรายได้ ๒๔๐,๐๐๐ ล้านบาท ในระยะเวลา ๓๐ ปี โดยจะใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาทางทิศตะวันออกของทางวิ่ง ซึ่งการดำเนินการนั้น จะมีอากาศยานและผู้ปฏิบัติงานภายในสนามบินเพิ่มขึ้นจำนวนมาก (จากการประเมินของกระทรวงคมนาคมจะมีผู้ปฏิบัติงาน กว่า ๔,๐๐๐ คน) นอกจากการพัฒนาตามแผนงานโครงการ EEC ดังกล่าวข้างต้นแล้ว นั้น ยังมีแผนงานที่จำเป็นจะต้องใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเพื่อดำเนินงานตามโครงการ EEC ในประเด็นอื่น ๆ ที่สำคัญอีกได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ขนส่งและกระจายสินค้า สถาบันฝึกบุคลากรด้านอุตสาหกรรมการบิน พื้นที่เขตปลอดอากร (Free Trade Zone) ศูนย์กลางการให้บริการทางธุรกิจ สถาบันวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ และศูนย์กลางการเดินทางคมนาคมของประเทศ โดยจะเห็นได้ว่าแผนงานพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกนั้น มีความเกี่ยวข้อง และต้องใช้ศักยภาพ ตลอดจนการพัฒนาในหลายด้าน ซึ่งจำเป็นต้องใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเป็นจำนวนมาก โดยความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเพื่อรองรับกิจกรรมดังกล่าว จะมีผลต่อความสำเร็จและความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่อโครงการ EEC ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักของรัฐบาล ในการผลักดันให้ประเทศไทยก้าวพ้นกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง **แต่เนื่องจากปัจจุบันการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจนสอดคล้องรองรับอย่างเหมาะสมกับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นตามแผนงานโครงการ EEC ดังกล่าว** ซึ่งหากไม่มีการจัดวางการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเหมาะสมแล้ว จะมีผลกระทบต่อความสำเร็จของแผนงานโครงการ EEC ในภาพรวมอย่างแน่นอน รวมทั้งจะกระทบต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ในการใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบันด้วย

แผนภาพที่ ๒ - ๑๕ แผนผังการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยานภายในสนามบินอุตะเถา



ที่มา : รายงานผลการศึกษาของ สนข. กระทรวงคมนาคม

๒.๓ การใช้ห้วงอากาศ และการบริการจราจรทางอากาศในสนามบินอู่ตะเภา

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ประกอบกับมีการคาดการณ์มีการขยายตัวของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งรัฐบาลมีนโยบายพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์แห่งที่ ๓ กับผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลโดยตรง ทำให้ปริมาณอากาศยานที่จะมาใช้บริการสนามบินอู่ตะเภาเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยได้คาดการณ์ว่า ในห้วง ๑๐ ปีข้างหน้า ปริมาณการจราจรทางอากาศ (Air Traffic) ในประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันเป็นจำนวนมาก สำหรับสนามบินอู่ตะเภาคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นจาก ๑๘,๔๐๐ เที่ยวบิน ในปี.ศ.๒๕๕๙ และเป็น ๔๐,๓๐๐ เที่ยวบิน ในปี.ศ. ๒๕๖๘ หรืออีก ๑๐ ปีข้างหน้า แม้ว่าปัจจุบันสนามบินอู่ตะเภาจะมีขีดความสามารถรองรับการจราจรทางอากาศมากกว่า ๗๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปีก็ตาม แต่ในสภาพการณ์ดังกล่าวจะเกิดความแออัด ในการใช้ห้วงอากาศและการจราจรทางอากาศ รวมถึงการใช้ห้วงอากาศด้านความมั่นคงร่วมกับด้านการพาณิชย์ จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการการควบคุมการจราจรทางอากาศของสนามบินอู่ตะเภา ให้มีประสิทธิภาพในการรองรับอากาศยานจำนวนมาก และมีความหลากหลายให้มีความปลอดภัยต่อไป

ปัญหาของการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สนามบินอู่ตะเภาในภารกิจด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ และในกิจกรรมด้านการพาณิชย์

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า จุดเริ่มต้นการทำอากาศยานพลเรือนหลายแห่งในประเทศไทย เกิดจากการเข้าใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินทหาร ในขณะที่วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน และรูปแบบการบริหารจัดการทำอากาศยาน ตลอดจนมาตรการในการรักษาความปลอดภัย ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินงานของทำอากาศยาน ทั้ง ๒ รูปแบบ มีความแตกต่างกัน ดังนั้น การที่สนามบินอู่ตะเภาซึ่งมีการดำเนินการด้านการทหารและด้านการพาณิชย์ร่วมในพื้นที่เดียวกัน และมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนผู้โดยสารและอากาศยาน ตลอดจนกิจกรรมด้านการบินมาใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างรวดเร็ว นั้น เนื่องจากนโยบายของรัฐบาล และข้อกำหนดของสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง ดังที่ได้กล่าวแล้ว ตลอดจนนโยบายตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่จะเกิดขึ้นในสนามบินอู่ตะเภาในอนาคตอันใกล้ จึงจะทำให้เกิดปัญหาในการใช้ประโยชน์ร่วมกันภายในสนามบินอู่ตะเภาในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. ความเหมาะสมของสถานที่ที่ใช้พื้นที่ในการดำเนินงานด้านด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภา

เป็นที่ทราบกันดีว่าสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ทางทหาร และภายหลังจึงใช้ประโยชน์เป็นท่าอากาศยานพลเรือนด้านการพาณิชย์ร่วมด้วยนั้น ในช่วงต้นของการดำเนินการทำอากาศยานพลเรือนนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออกเท่านั้น ทำให้จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีจำนวนไม่มาก จึงกำหนดให้พื้นที่ทำอากาศยานที่ใช้สำหรับให้บริการมีเพียงจำนวน ๖๕ ไร่ และตั้งอยู่ระหว่างกลางของพื้นที่ปฏิบัติการทางทหารของ

กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ซึ่งที่ผ่านมาสามารถดำเนินการตามรูปแบบการบริหารจัดการ ทำอากาศยาน และให้บริการตามข้อกำหนดต่างๆ ทั้งในเขตการบิน (Airside) และนอกเขตการบิน (Landside) แต่จากสภาวะการณ์ปัจจุบันที่การเดินทางขนส่งทางอากาศมีปริมาณมากขึ้น โดยเฉพาะนโยบายรัฐบาล ในการพัฒนาให้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์แห่งที่ ๓ ภายในปี พ.ศ.๒๕๕๙ เป็นต้นไป ตลอดจนการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และนโยบายที่จะพัฒนาตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เช่น การซ่อมและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ เป็นต้น ซึ่งการดำเนินการต่าง ๆ นั้นจะทำให้มีอากาศยาน ผู้โดยสาร และผู้ปฏิบัติงานภายในสนามบินอุตะเถาเพิ่มขึ้นจำนวนมาก **โดยเมื่อพิจารณาถึงขนาดและสถานที่ตั้งของพื้นที่การทำอากาศยานอุตะเถาที่ใช้สำหรับดำเนินการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบันแล้ว ไม่เอื้อต่อการดำเนินการ** จนทำให้เกิดความแออัด ไม่สามารถบริหารจัดการให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานการบริการของทำอากาศยาน และการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด ในขณะที่การขยายเพิ่มพื้นที่การให้บริการมากขึ้นในพื้นที่ปัจจุบันก็ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากจะมีผลกระทบกับพื้นที่ และการปฏิบัติทางการทหารที่อยู่โดยรอบพื้นที่การทำอากาศยาน ดังนั้น **จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่สำหรับการดำเนินการของทำอากาศยานอุตะเถาให้มีความเหมาะสม ไม่มีผลกระทบในภาพรวมต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ทั้งการบริหารจัดการของทำอากาศยานอุตะเถา และการใช้ประโยชน์ด้านการทหาร**

๒. รูปแบบความร่วมมือ และควมมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ทั้งด้านทหาร และด้านการพาณิชย์ ภายในสนามบินอุตะเถา

ที่ผ่านมา การทำอากาศยานอุตะเถา (กทภ.) มีภารกิจในการให้บริการแก่อากาศยานและผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ซึ่งเป็นบริการสาธารณะ โดยมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ และโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินอุตะเถาหลายส่วนร่วมกับ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ซึ่งเป็นการปฏิบัติการทางทหารด้านความมั่นคงเช่น ลานจอดอากาศยาน ตลอดจนการใช้ห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศ ดังนั้น จึงมีการปฏิบัติในหลายส่วนทั้งในลักษณะรูปแบบการดำเนินการ การบริหารจัดการ และการปฏิบัติในกรณีเร่งด่วน โดยเฉพาะมาตรการในการรักษาความปลอดภัย และการช่วยเหลืออากาศยานและผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉินที่มีรายละเอียด และระดับขั้นตอนการปฏิบัติที่ความแตกต่างกัน ซึ่งหากผู้ปฏิบัติไม่มีความเข้าใจหรือไม่แม่นยำในบทบาทภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้งขาดความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดผลเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งของทางราชการและผู้ใช้บริการ ดังนั้น **จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการในการดำเนินการที่ชัดเจนร่วมกันต่อไป**

๓. ข้อจำกัดของห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น

ห้วงอากาศและการบริการการจราจรทางอากาศของสนามบินอุตะเถาในปัจจุบันดำเนินการโดยกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ซึ่งในการปฏิบัติการบินของอากาศยานทหาร และอากาศยานพลเรือนต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด และตามมาตรฐานการบินที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด โดยปัจจุบันปริมาณอากาศยานที่ใช้ห้วงอากาศในการเดินทางคมนาคมขนส่งทางอากาศ

มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นจากการขยายตัวเติบโตด้านการบินของทุกภูมิภาค และมีแนวโน้มที่จะเป็นข้อจำกัดด้านการเดินอากาศ ดังนั้น จึงทำให้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ต้องกำหนดให้ทุกประเทศ พัฒนาการใช้ห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดสภาพติดขัด มีความคล่องตัวสอดคล้องกับความต้องการใช้ห้วงอากาศโดยรวม อีกทั้งปัญหาในการควบคุมการจราจรทางอากาศซึ่งเป็นส่วนเชื่อมต่อการใช้ห้วงอากาศนั้น ก็ต้องมีการพัฒนาปรับปรุงให้มีขีดความสามารถเพิ่มมากขึ้น สอดคล้องกับการบริหารและการใช้ห้วงอากาศที่เพิ่มมากขึ้นด้วย ซึ่งการกำกับและการบริหารห้วงอากาศโดยรวมของประเทศปัจจุบัน ดำเนินการโดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตาม จำเป็นต้องมีการประสานความร่วมมือกับส่วนควบคุมการบินของสนามบินอุตะเถา ซึ่งมีหน้าที่ดูแลห้วงอากาศที่เป็นพื้นที่ห้ามทางทหารที่อยู่โดยรอบสนามบินอุตะเถา ให้เกิดการใช้ประโยชน์ร่วมที่เหมาะสมในขณะเดียวกันในการให้บริการการควบคุมการจราจรทางอากาศเพื่อนำอากาศยานลงจอดที่สนามบินอุตะเถานั้น เป็นการปฏิบัติในลักษณะ Holding Pattern คือการบินวน ประกอบกับทางขับ (Taxiway) ที่อากาศยานใช้ในการขับเคลื่อนออกจากทางวิ่ง (Runway) ของสนามบินอุตะเถามีลักษณะตั้งฉากกัน จึงทำให้ความสามารถในการนำอากาศยานที่ลงจอดแต่ละลำ และออกจากทางวิ่งต้องใช้เวลามาก โดยเฉพาะหากทางวิ่งอยู่ในสภาพเปียก จึงทำให้อากาศยานที่มาใช้บริการที่สนามบินอุตะเถาต้องเสียเวลาในการรอรอก่อนการลง ทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และสามารถให้บริการได้ในจำนวนจำกัด ซึ่งจะเป็นปัญหาในอนาคตที่คาดการณ์ว่าจะมีอากาศยานมาใช้บริการการจราจรทางอากาศที่สนามบินอุตะเถาเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงพัฒนารูปแบบในการให้บริการการจราจรทางอากาศในสนามบินอุตะเถาต่อไป

สรุป

วัตถุประสงค์หลักในการก่อสร้างสนามบินอุตะเถาในครั้งแรกก็เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการทหารเป็นหลัก ในขณะที่การดำเนินการด้านการทำอากาศยานอุตะเถาซึ่งเป็นการดำเนินการด้านการพาณิชย์ได้เกิดขึ้นในภายหลัง โดยในช่วงแรกของการดำเนินการด้านการพาณิชย์นั้น ยังมีผู้โดยสารและอากาศยานมาใช้บริการไม่มาก แม้พื้นที่ให้บริการของท่าอากาศยานจะมีขนาดพื้นที่จำกัด และตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่ที่มีการปฏิบัติทางทหารก็ตาม แต่ก็สามารถให้บริการและดำเนินการทั้ง ๒ ส่วนเป็นไปด้วยความเรียบร้อย แต่ในปัจจุบันที่การคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศมีการขยายตัว ทำให้สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมืองไม่สามารถรองรับให้บริการได้ รัฐบาลจึงมีนโยบายที่จะพัฒนาศักยภาพสนามบินอุตะเถา ให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์แห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง จากสภาวะการณ์ดังกล่าวจะทำให้ท่าอากาศยานอุตะเถา (กทภ.) มีจำนวนผู้โดยสารและอากาศยานมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น **ด้วยโครงสร้างพื้นฐาน และขีดความสามารถในการให้บริการของท่าอากาศยานอุตะเถาที่มีอยู่เดิม จะทำให้มีปัญหาในการให้บริการและดำเนินการดังกล่าว** นอกจากนี้รัฐบาลยังมีนโยบายที่ชัดเจนที่จะผลักดันให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางเป็นประเทศที่มีรายได้สูงโดยการพัฒนาตามแผนงานโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC **ซึ่งจะมีการใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาจำนวนมาก** โดยที่ขนาดและที่ตั้งของพื้นที่ให้บริการด้านการพาณิชย์ของท่าอากาศยานอุตะเถาในปัจจุบัน มีขนาดเล็กไม่เหมาะสมเพียงพอในการรองรับกิจกรรมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ดังกล่าว **จึงจำเป็นต้องพิจารณาขนาดและพื้นที่ที่**

เหมาะสมภายในสนามบินอุตะเถาเพื่อดำเนินการต่อไป นอกจากนี้ยังมีประเด็นความเอกภาพในการปฏิบัติของหน่วยในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมในการดำเนินการด้านการทหารและพลเรือนด้านการพาณิชย์ ซึ่งมีกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดในการปฏิบัติที่แตกต่างกัน และรวมถึงมีข้อจำกัดของการใช้ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินอุตะเถาเพื่อรองรับการใช้บริการด้านการบิน ซึ่งหากไม่มีการกำหนดจัดเตรียมขอบเขตการใช้พื้นที่ และรูปแบบการบริหารจัดการที่ดีสอดคล้องเหมาะสมแล้ว จะทำให้การปฏิบัติภารกิจด้านการทหารและด้านการพาณิชย์ของกองทัพเรือภายในสนามบินอุตะเถา อาจจะได้รับผลกระทบเกิดความเสียหายทั้งชีวิตทรัพย์สิน และชื่อเสียงของกองทัพเรือและประเทศไทย ทั้งนี้ ที่ผ่านมามีการแก้ไขปัญหาการให้บริการ และการใช้พื้นที่ในบางส่วนแล้วก็ตาม แต่เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าและมีสภาพแวดล้อมแตกต่างไปจากปัจจุบันอย่างสิ้นเชิง ซึ่งนโยบายในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเพื่อการพัฒนาประเทศที่กำลังจะเกิดขึ้นนั้น จะมีผลต่อรูปแบบในการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาร่วมทางทหาร และด้านการพาณิชย์เป็นอย่างมาก จึงสมควรที่จะได้มีการศึกษาเพื่อแก้ไขเตรียมการอย่างจริงจังตั้งแต่ขณะนี้ ดังนั้น **จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการพิจารณาแนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว ให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพความเปลี่ยนแปลงอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมต่อไป**

บทที่ ๓

หลักการบริหารสนามบินทหารที่ต้องใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วม ด้านการบินทางทหารกับพลเรือน และแนวคิดในการ พัฒนาการใช้พื้นที่ร่วมทั้งสองด้านอย่างสมดุล

กล่าวนำ

ตามที่ได้กล่าวมาในบทที่ ๒ ที่กล่าวถึงการศึกษาปัญหาในการใช้สนามบินทหาร ที่มีการใช้ประโยชน์ด้านการบินพลเรือนร่วมด้วยนั้น คือการที่ต้องใช้พื้นที่ร่วมกันเพื่อตอบสนองภารกิจที่แตกต่างกัน จึงจำเป็นต้องมีรูปแบบในการดำเนินงานร่วมกันที่มีความเหมาะสม สอดคล้อง มีเอกภาพ และสามารถตอบสนองต่อภารกิจทั้งสองด้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจุบันสนามบินอยู่ตะเภาคือสนามบินที่มีการดำเนินการในลักษณะดังกล่าว โดยกองทัพเรือต้องใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินอยู่ตะเภาทั้งในภารกิจทางการทหารด้านความมั่นคงในการรักษาอธิปไตย และผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ในขณะที่เดียวกันก็ใช้ในการดำเนินการด้านการพาณิชย์ ซึ่งเป็นบริการสาธารณะที่ต้องอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงของผู้ใช้บริการทั่วไปอย่างเท่าเทียมกัน โดยมีมาตรฐานและกำหนดรูปแบบการดำเนินการที่เป็นสากล ซึ่งจะเห็นได้ว่าภารกิจทั้งสองด้านมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน ดังนั้นแนวทางในการปฏิบัติ ตลอดจนกฎระเบียบที่เป็นข้อกำหนด สำหรับกำกับ และควบคุมการปฏิบัติ จึงมีความแตกต่างกัน ซึ่งผู้ปฏิบัติทั้งสองส่วนจำเป็นต้องมีความเกี่ยวข้องกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ **จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดแนวทางการปฏิบัติ ตลอดจนต้องมีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินงานทั้งของตนเองและส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังกล่าวอย่างชัดเจน โดยไม่มีความสับสนลังเลในขั้นตอนการปฏิบัติทั้งในสถานการณ์ปกติ และกรณีเหตุฉุกเฉิน** ดังที่กล่าวมาแล้วว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานพลเรือนของประเทศไทยในหลายแห่ง เป็นการขอเข้าใช้ประโยชน์จากสนามบินทหารในภายหลัง ซึ่งในปัจจุบันสนามบินของกองทัพอากาศหลายแห่งยังคงมีการดำเนินการในลักษณะใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกันดังกล่าวอยู่ และได้มีการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง จนเป็นที่ยอมรับว่าเป็นแนวทางที่สามารถตอบสนองภารกิจร่วมทั้งสองด้านได้เป็นอย่างดีตามมาตรฐาน โดยมีกลไกการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์ของทั้งสองภารกิจสอดคล้องตามกฎระเบียบ ข้อกำหนดที่เป็นสากลและมีข้อตกลงร่วมที่เป็นการปฏิบัติเฉพาะของสนามบินนั้น ๆ ซึ่งต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน ในฐานะที่มีส่วนได้ส่วนเสียการใช้ประโยชน์สนามบินร่วมกัน ซึ่งในการดำเนินงานภายในสนามบินอยู่ตะเภาที่มีปัญหาจากการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินร่วมกันในปัจจุบัน ตลอดจนการพัฒนาตามนโยบายของรัฐบาลตามแผนงานโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ EEC ซึ่งจะมีการพัฒนาและการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภาเพิ่มมากขึ้นอีกเป็นจำนวนมากในอนาคตอันใกล้นี้ โดยเป็นกิจกรรมขนาดใหญ่มีผลระยะยาวในวงกว้างในหลายมิติ และจะมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมอย่างแน่นอนหากไม่มีการศึกษาวางแผนร่วมกัน ดังนั้น

จึงจำเป็นต้องมีการศึกษารูปแบบและมาตรฐานการดำเนินการของกิจกรรมหลักทั้งสองส่วนภายในสนามบิน ตลอดจนแนวทางรูปแบบการใช้ประโยชน์ร่วมของสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการดำเนินการอยู่ในปัจจุบันดังกล่าว มาเป็นแนวทางในการศึกษาเปรียบ โดยต้องมีการศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบ และเป็นความเสี่ยงต่อความสำเร็จของภารกิจ แนวทางและหลักการในการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วม รูปแบบการปฏิบัติ และการป้องกันแก้ไขปัญหาร่วมกันของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ในลักษณะข้อตกลงร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในสนามบิน เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติภารกิจร่วมกัน กับลดโอกาสที่จะเกิดการปฏิบัติที่จะมีผลให้เกิดความผิดพลาดเสียหาย และช่วยส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีอยู่และจะเกิดขึ้นในอนาคต ให้สามารถปฏิบัติภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุวัตถุประสงค์ ในการพัฒนาประเทศให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป

การศึกษาในบทนี้จะได้กล่าวถึงข้อกำหนด รูปแบบการดำเนินงาน และบทบาทความร่วมมือในการใช้ประโยชน์สนามบินเพื่อสนับสนุนภารกิจทางทหาร และกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินร่วมกัน เพื่อให้ทราบถึงหลักการ รูปแบบในการดำเนินการ และความสัมพันธ์ ในมิติต่าง ๆ ของทั้งสองภารกิจ โดยจะได้วิเคราะห์แนวคิด ทฤษฎี หลักการ และรูปแบบการบริหารจัดการที่มีการดำเนินการพัฒนาสร้างความร่วมมือ เพื่อให้สามารถใช้เป็นแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาในการตอบสนองภารกิจทั้งสองด้านในปัจจุบัน และในอนาคตได้อย่าง สอดคล้องสมดุลง ตามกรอบแนวคิด “One Airport Two Missions” ต่อไป

บทบาทของสนามบินและท่าอากาศยาน ต่อการขนส่งทางอากาศของชาติและการบริหารระบบท่าอากาศยาน

ตามที่ได้กล่าวแล้วถึงความสำคัญของสนามบินและองค์ประกอบของระบบท่าอากาศยาน (Airport System) ในการรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศของชาติ ตลอดจนเพื่อเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการพัฒนาสร้างความสำเร็จของประเทศในบทที่ ๒ นั้น ระบบท่าอากาศยานมีคุณสมบัติและลักษณะที่สำคัญคือ เป็นระบบเชื่อมโยงที่มีความกว้างใหญ่ในการให้บริการประชาชนจำนวนมากที่สามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้อย่างรวดเร็ว มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพที่เป็นมาตรฐาน มีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม ตลอดจนต้องดูแลรักษาให้คงอยู่ในมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง เป็นสิ่งที่ถาวรในการให้บริการผู้ใช้ด้านการบินในระยะยาว และควรมีความสอดคล้องสนับสนุนกับความต้องการของชุมชนในพื้นที่ให้บริการ โดยบทบาทหน้าที่สำคัญของท่าอากาศยานในระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศนั้น คือการเป็นกลไกเชื่อมโยงการเดินทางขนส่งของผู้ใช้บริการและการไปรษณีย์จากภายนอกสนามบิน โดยการคมนาคมระดับภาคพื้นไปยังจุดหมายปลายทางโดยอากาศยาน และการรับ-ส่งผู้โดยสารและสินค้าที่เดินทางขนส่งมาที่ท่าอากาศยานไปสู่การคมนาคมระดับภาคพื้นให้เป็นที่ไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว และสะดวกสบาย ซึ่งผู้บริหารท่าอากาศยานต้องประสานงานและดำเนินงานร่วมกับตัวแทนสายการบินที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยาน นอกจากนี้ ยังต้องสร้างความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการภาคพื้นต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการบริการของท่าอากาศยานที่ประจำ ณ ท่าอากาศยานนั้น โดยมีหน้าที่รับผิดชอบใน ๒ ลักษณะงานคือ **ภารกิจด้านการบิน (Airside Task)** ได้แก่ การกำกับ ดูแล การบริการ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของงานที่เกี่ยวข้องกับด้านการบิน

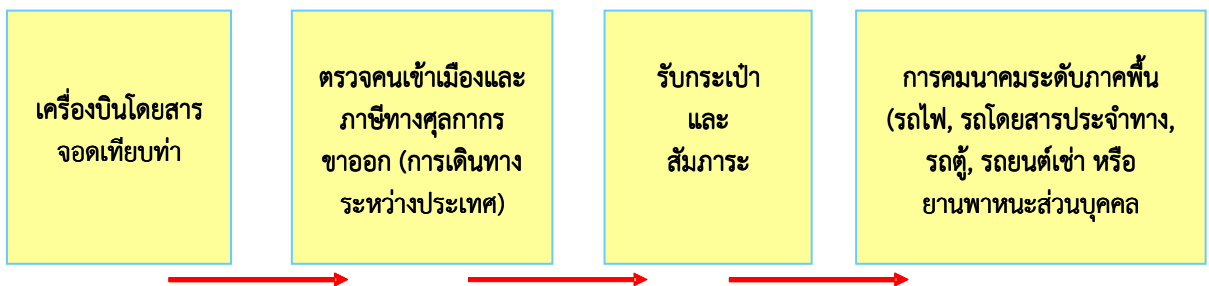
ให้มีความปลอดภัย และภารกิจด้านภาคพื้น (Landside Task) ได้แก่การบริการผู้โดยสาร สินค้าภาคพื้น บริเวณพื้นที่ให้บริการด้านหน้า และภายในอาคารพักผู้โดยสาร โดยการให้บริการทั้งสองส่วน จะต้องมีการบริหารจัดการให้มีความต่อเนื่องสัมพันธ์กันอย่างกลมกลืน เพื่อให้ภารกิจการขนส่งทางอากาศของผู้ให้และผู้ใช้บริการได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และการดำเนินการมีประสิทธิภาพ (แผนภาพที่ ๓ - ๑ และ ๓ - ๒ แสดงหลักการทำงานของการเดินทางผู้โดยสารขาออก และขาเข้า)

แผนภาพที่ ๓ - ๑ ภาพแสดงหลักการทำงานของการเดินทางของผู้โดยสารขาออก
(Departure Functions)



ที่มา : Dempsey, ๒๐๐๐.

แผนภาพที่ ๓ - ๒ ภาพแสดงหลักการทำงานของการเดินทางผู้โดยสารขาเข้า
(Arrival Functions)



ที่มา : Dempsey, ๒๐๐๐.

องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศเป็นบริการสาธารณะที่มีการบริหารจัดการ รูปแบบการบริการที่เป็นมาตรฐาน และมีการปฏิบัติที่เป็นสากล เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีโครงข่ายเชื่อมโยงกว้างใหญ่มีหลายส่วนดำเนินการต่อเนื่องเกี่ยวพันร่วมกัน เพื่อให้การบริการขนส่งทางอากาศมีประสิทธิภาพ โดยมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องคือ

๑. **ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ** ที่ให้บริการขนส่งทั้งผู้โดยสาร และสินค้า ทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยแบ่งเป็น การบินให้บริการประจำตามกำหนดเวลา และการให้บริการการบินที่ไม่ประจำ

๒. **ยานพาหนะ** และเส้นทางบิน ซึ่งหมายถึง เครื่องบิน

๓. **ท่าอากาศยาน** หมายถึง สถานีขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานทหาร และท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์)

๔. **หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ** เช่น สำนักงานการบินพลเรือน กรรมการท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ข่าวอากาศ และเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น

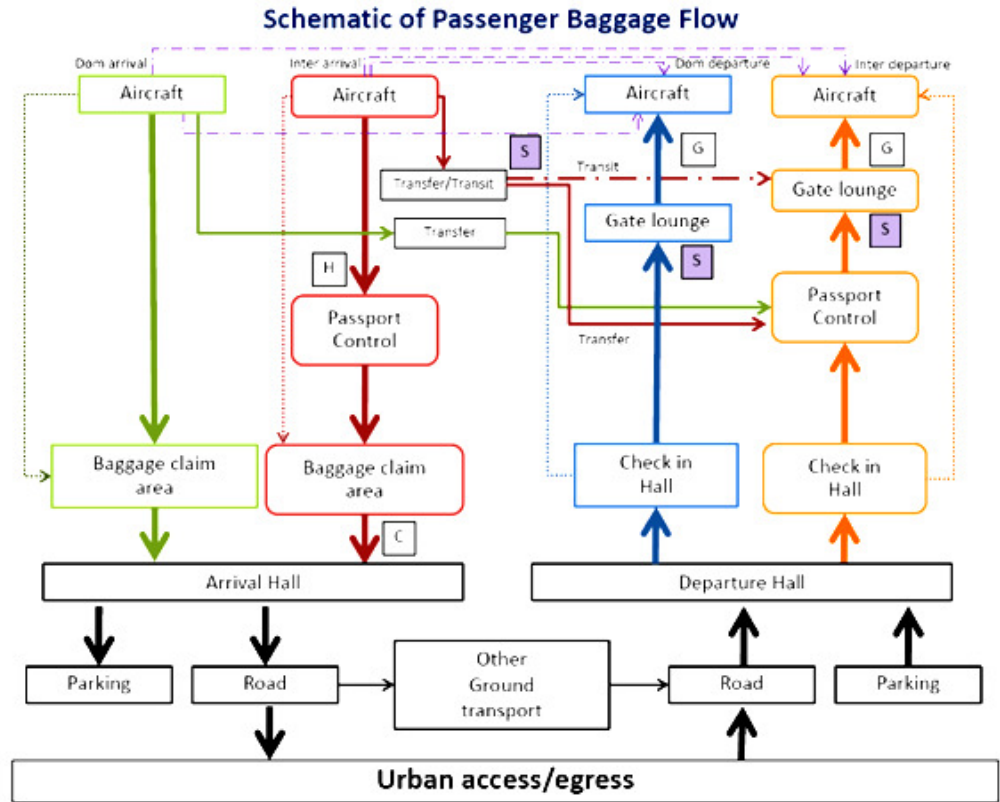
อุตสาหกรรมการบินซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของการคมนาคมขนส่งทางอากาศ จะมีระบบท่าอากาศยานเป็นส่วนสำคัญหลักที่จะสนับสนุนทำให้องค์ประกอบอื่น ๆ ของอุตสาหกรรมการบินในกลไกของการขนส่งทางอากาศ สามารถขับเคลื่อนดำเนินการได้อย่างเรียบร้อยมีประสิทธิภาพ ในการตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า**ความพร้อมสมบูรณ์ของระบบท่าอากาศยาน คือหัวใจสำคัญของความสำเร็จในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ** และด้วยการที่ระบบท่าอากาศยานเป็นการให้บริการที่เป็นสาธารณะ มีการเข้าถึงการใช้บริการอย่างเท่าเทียมกัน ดังนั้น ในการจัดการให้บริการจึงต้องมีการดำเนินการที่เป็นรูปแบบมาตรฐานมีความเป็นสากลชัดเจน สามารถสื่อสารเข้าใจได้ง่ายไม่ซับซ้อน และเหมือนกันทุกแห่ง โดยที่ท่าอากาศยานจะมีการบริหารสำหรับการขนส่งผู้โดยสารได้ดีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับประเด็นสำคัญ ๓ ประการคือ

๑. ความสามารถในการระบายผู้โดยสารออกจากท่าอากาศยาน โดยเสียเวลาน้อยที่สุด ด้วยการจัดให้มีสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอ ทั้งงานภาคอากาศ และงานภาคพื้น

๒. การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในตัวอาคารสถานี ที่จำเป็นและเหมาะสมสำหรับระบายความแออัดในการผ่านพิธีการควบคุมต่าง ๆ ซึ่งต้องมีอย่างเพียงพอและรวดเร็ว

๓. การจัดระบบขนส่งผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมือง ให้เหมาะสมและคล่องตัว

แผนภาพที่ ๓ – ๓ ภาพแสดงความเชื่อมโยงขององค์ประกอบการขนส่งภายในท่าอากาศยาน



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๕๙

ระบบท่าอากาศยานภายในสนามบินจะมีองค์ประกอบของการดำเนินงานที่มีความเชื่อมโยงของกระบวนการขนส่งผู้โดยสาร การให้บริการระหว่างเขตด้านการบิน (Airside Task) และด้านภาคพื้น (Airside Task) โดยการดำเนินงานของทุกระบบล้วนมีความสำคัญต่อกัน ทั้งระบบตรวจสอบผู้โดยสาร ระบบความปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการอากาศยาน ด้านการบิน ซึ่งการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพดังกล่าว เป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อผลสำเร็จในการดำเนินงานของระบบท่าอากาศยาน

การแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบิน ที่มีการให้บริการด้านการบินทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือน

ตามที่ได้กล่าวในข้างต้นถึงปัญหาภายในสนามบิน ที่มีการดำเนินการด้านท่าอากาศยาน เพื่อให้บริการสำหรับการบินทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือนแล้วในบทที่ ๒ โดยประเด็นปัญหาที่สำคัญคือ การที่ทั้งสองส่วนมีวัตถุประสงค์และข้อกำหนดในการปฏิบัติการกิจในความรับผิดชอบ ซึ่งมีความแตกต่างกัน แต่มีการดำเนินการอยู่ภายในพื้นที่เดียวกันหรือใกล้เคียงกัน อีกทั้งต้องมีการใช้โครงสร้างพื้นฐานในการให้บริการด้านการบินร่วมกัน ซึ่งมีโอกาสทำให้เกิดการละเมิดในการปฏิบัติซึ่งกัน

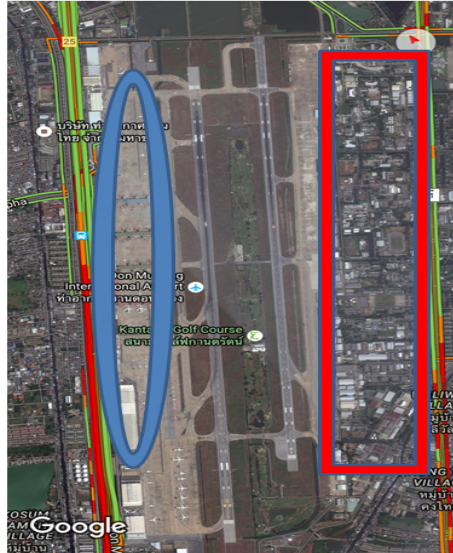
และกันใต้ทั้งบริเวณภายในพื้นที่ ทั้งด้านภาคพื้น (Landside Task) และด้านการบิน (Airside Task) โดยเฉพาะในสนามบินที่มีการให้บริการอากาศยาน ผู้โดยสาร และกิจกรรมอื่น ๆ ที่จะมีการใช้บริการ และพื้นที่จำนวนมาก จะทำให้การบริหารการใช้พื้นที่ การควบคุมกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนการใช้ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการขับเคลื่อนของอากาศยานบนพื้นที่ ทั้งอากาศยานทางทหารและอากาศยานพลเรือนที่จะมีจำนวนมากและมีความหลากหลาย จะเกิดข้อจำกัดในการให้บริการ ซึ่งหากไม่มีการบริหารจัดการที่เหมาะสมแล้วจะทำให้เกิดปัญหากับผู้ให้บริการ นอกจากนี้ หากต้องมีการปฏิบัติร่วมกัน ในสถานการณ์ไม่ปกติ หรือในกรณีฉุกเฉินแล้ว จะทำให้การปฏิบัติมีความยุ่งยากซับซ้อนมากยิ่งขึ้น และจะเป็นผลทำให้เกิดความล้มเหลวในการปฏิบัติการ และเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินตามมา ปัจจุบันสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่กองทัพเรือมีการใช้ประโยชน์ทั้งในด้านการทหาร และการทำอากาศยานพลเรือนร่วมด้วยนั้น มีแนวโน้มที่จะมีผู้มาใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ และการพัฒนาพื้นที่เพื่อส่งเสริมการลงทุนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่กำลังจะเกิดขึ้น ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาอย่างมีนัยยะสำคัญ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องปรับปรุงวางแนวทางการดำเนินการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ให้สอดคล้องกับความต้องการที่จะเกิดขึ้น ซึ่งในสนามบินหลาย ๆ แห่งของกองทัพอากาศได้มีการดำเนินการในลักษณะการใช้ประโยชน์สนามบินร่วมทั้งสองภารกิจดังกล่าว และมีรูปแบบการบริหารจัดการ ที่สามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับการดำเนินการใช้ประโยชน์ร่วมภายในพื้นที่สนามบินอุตะเถาได้เป็นอย่างดีและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐาน โดยมีการดำเนินการดังนี้

๑. การกำหนดผังการใช้พื้นที่ร่วมในการดำเนินการระหว่างทำอากาศยานทหาร และทำอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ภายในสนามบิน

ระบบทำอากาศยานเป็นระบบที่กว้างใหญ่เชื่อมโยงกับทำอากาศยานอื่น ๆ เป็นระบบที่ผู้ให้บริการต้องสามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างรวดเร็ว มีความปลอดภัยเท่าเทียมกัน และเป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างการคมนาคมระดับภาคพื้นกับการขนส่งทางอากาศ อีกทั้งเป็นรูปแบบการบริการที่มีการกำหนดการปฏิบัติของกิจกรรมในระบบการบริการที่ชัดเจน มีมาตรฐาน ในขณะที่การดำเนินการด้านทำอากาศยานพลเรือนหลาย ๆ แห่งของประเทศไทย ทั้งในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม และบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปัจจุบันนั้น เป็นการขอเข้าร่วมใช้ประโยชน์สนามบินของกองทัพอากาศภายหลัง ในขณะที่กองทัพอากาศยังคงมีการใช้พื้นที่เพื่อปฏิบัติการกิจการบินทางทหาร ดังนั้น ความรับผิดชอบของการดำเนินการ คือการที่ต้องจัดให้มีพื้นที่เพื่อให้บริการอย่างเหมาะสมเพียงพอ และกำกับควบคุมดูแล ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้รับบริการสามารถใช้ประโยชน์จากการบริการต่าง ๆ ได้โดยสะดวกตามมาตรฐาน และข้อกำหนดของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ดังนั้น รูปแบบในการกำหนดพื้นที่สำหรับการปฏิบัติต่าง ๆ หากไม่ต่อเนื่องสัมพันธ์กันแล้ว ย่อมมีผลกระทบต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ ผู้ประกอบการให้บริการ และผู้รับบริการ โดยมีพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของทำอากาศยานที่สำคัญได้แก่ บริเวณพื้นที่เขตภาคพื้น (Landside) ประกอบด้วย เส้นทางผ่านเข้า-ออกระหว่างภายนอกกับทำอากาศยาน พื้นที่สำหรับ

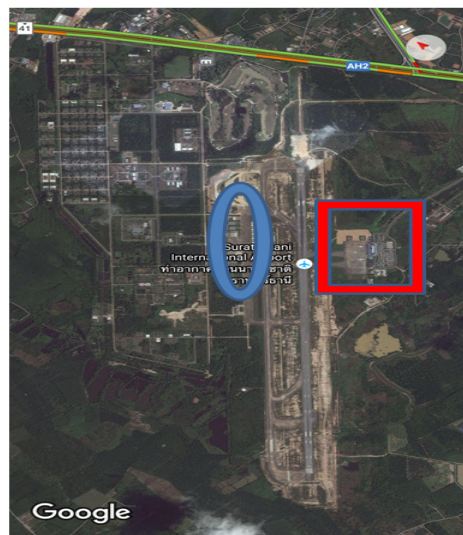
ขนถ่ายผู้โดยสาร สัมภาระด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร และพื้นที่ตรวจเอกสาร และการให้บริการ ภายในอาคารผู้โดยสาร และพื้นที่เขตการบิน (Airside) ได้แก่ พื้นที่จากจุดสิ้นสุดของอาคารผู้โดยสาร ต่อเนื่องกับพื้นที่ในการดำเนินกิจกรรมภายในลานจอดอากาศยาน ซึ่งพื้นที่ต่าง ๆ ดังกล่าวจำเป็นต้อง มีขนาดของพื้นที่ที่เพียงพอ อีกทั้งตำแหน่งผังการจัดวางกิจกรรมในพื้นที่ ต้องมีความเหมาะสม สามารถเชื่อมโยงกิจกรรม และไม่เกิดความสับสน ทั้งผู้ให้และผู้รับบริการ ตอบสนองการปฏิบัติ ในระบบท่าอากาศยานได้เป็นอย่างดี และประการสำคัญการดำเนินการจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการ ปฏิบัติการบินทางทหารในภารกิจปกติ และในสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีการปฏิบัติร่วมในพื้นที่ด้วย ซึ่งการกำหนดจัดวางขอบเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่ของภายในสนามบินของภารกิจทั้งสองส่วนนั้น เป็นสิ่งสำคัญยิ่งต่อการดำเนินการทั้งสองส่วนที่จะไม่ละเมิดการปฏิบัติต่อกัน **โดยในสนามบินของ กองทัพอากาศที่มีการดำเนินการนั้น จะเป็นการบริหารจัดการในลักษณะการใช้พื้นที่ในการ ดำเนินงานภารกิจการบินทางทหาร แยกออกจากภารกิจของท่าอากาศยานพลเรือน** โดยทั้งสองส่วน จะแยกจากกันอยู่คนละด้านของทางวิ่ง ซึ่งในลักษณะนี้เหมาะสมสำหรับสนามบินที่มีผู้ใช้บริการและ มีกิจกรรมภายในสนามบินจำนวนมาก จะทำให้สามารถบริหารจัดการภารกิจในความรับผิดชอบของ แต่ละส่วนเป็นไปอย่างมีเอกภาพ มีความคล่องตัว สามารถป้องกันปัญหาการปฏิบัติที่อาจมีการละเมิด การปฏิบัติต่อกันได้เป็นอย่างดี หรือในกรณีที่สนามบินที่มีพื้นที่จำกัด และมีผู้มาใช้บริการจำนวนไม่มาก ก็สามารถดำเนินการได้ โดยให้การปฏิบัติทั้งสองส่วนอยู่ด้านเดียวกันของทางวิ่ง แต่ต้องมีการกำหนด ขอบเขตพื้นที่ความรับผิดชอบการให้บริการ การรักษาความปลอดภัย และเส้นทางผ่านเข้า ออกของ แต่ละส่วนอย่างชัดเจน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยตามมาตรฐานกำหนด ซึ่งปัจจุบัน สนามบินที่มีการแยกพื้นที่การปฏิบัติทางทหาร และท่าอากาศยานของพลเรือนให้อยู่คนละด้านของทางวิ่ง ซึ่งเป็นสนามบินในสังกัดของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เช่น สนามบินดอนเมือง (แผนภาพที่ ๓ - ๔) และท่าอากาศยานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น สนามบินสุราษฎร์ธานี (แผนภาพที่ ๓ - ๕) และสนามบินอุบลราชธานี (แผนภาพที่ ๓ - ๖) สำหรับสนามบินที่มีการปฏิบัติ ทางทหาร และท่าอากาศยานพลเรือนทั้งสองส่วนอยู่ด้านเดียวกันของทางวิ่ง เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (แผนภาพที่ ๓ - ๗) เป็นต้น

แผนภาพที่ ๓ - ๔ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินดอนเมือง



ที่มา : Google maps, online, ๒๐๑๖

แผนภาพที่ ๓ - ๕ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินสุราษฎร์ธานี



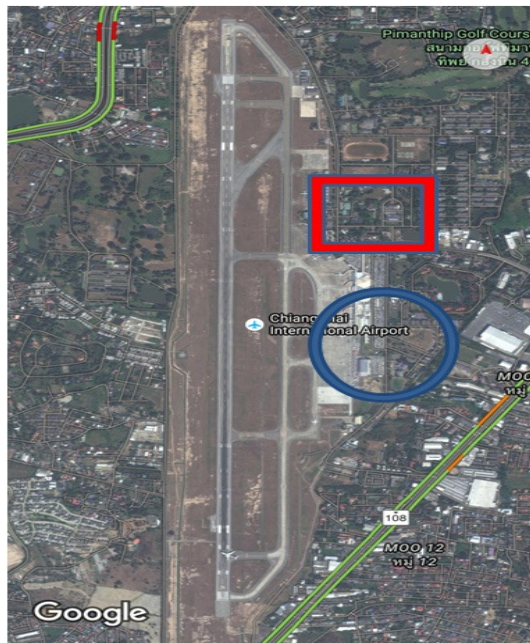
ที่มา : Google maps, online, ๒๐๑๖

แผนภาพที่ ๓ - ๖ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินอุบลราชธานี



ที่มา : Google maps, online, ๒๐๑๖

แผนภาพที่ ๓ - ๗ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินเชียงใหม่



ที่มา : Google maps, online, ๒๐๑๖

ความหมายสัญลักษณ์



ทำอากาศยานทหาร



ทำอากาศยานพลเรือน

๒. การกำหนดให้มีการดำเนินการร่วมกันในการปฏิบัติการทั้งสองด้านตามแนวทางบริหารจัดการความเสี่ยง และการจัดการกับภาวะวิกฤตภายในสนามบิน

ปัญหาที่สำคัญในการบริหารจัดการ การดำเนินงานภายในสนามบินที่มีการปฏิบัติการที่มีความแตกต่างกัน และมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานร่วมกัน คือ ความตระหนักรู้ที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบและส่วนที่เกี่ยวข้อง และประการสำคัญคือความมีเอกภาพในการดำเนินการ การจัดการ ความไม่ชัดเจนของขั้นตอนในการปฏิบัติงาน รวมถึงการรับมือกับภาวะวิกฤตจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตลอดจนจากภัยคุกคามในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งที่ตั้งใจ หรือไม่ตั้งใจ กระทบก็ตามที่่จะเกิดขึ้นกับองค์กร ผู้บริหารจัดการภายในสนามบินและทำอากาศยานจะต้องตระหนักถึงผลกระทบของความเสียหายที่เกิดขึ้น ที่มีความรุนแรงและกว้างขวาง ซึ่งมีผลต่อผู้ใช้บริการและระบบทำอากาศยานที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันโดยรวม **ดังนั้น การเตรียมความพร้อมและมีแนวทางรับมือกับเหตุการณ์ต่าง ๆ จะเป็นหนทางหนึ่งที่จะสามารถป้องกัน และลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้** นอกจากนี้ยังทำให้ผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจและเกิดความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงานตามภาระหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบ **การบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management)** เป็นการจัดการในระดับขององค์กรที่มีการพัฒนาในการจัดการวิกฤตทางธุรกิจ (Business Crisis Management) มีวิวัฒนาการมาจากการกอบกู้ระบบเทคโนโลยี และเหตุการณ์อุบัติเหตุ ซึ่งการบริหารจัดการภาวะวิกฤตจะเกี่ยวกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสาร และการกระจายข่าวสารไปยังผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งการบริหารจัดการความเสี่ยงไม่เพียงเป็นการตอบสนองเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานที่ อุปกรณ์ หรือระบบโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ แต่ยังมีมุ่งเน้นตอบสนองต่อเหตุการณ์อื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อทางการเงินและการเสื่อมเสียชื่อเสียงจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งแนวทางการดำเนินการบริหารความเสี่ยง และการจัดการกับภาวะวิกฤตโดยสรุปประกอบด้วย^{๑)}

๑. การตรวจสอบความเสี่ยงซึ่งวิธีที่ดีที่สุดคือ การดำเนินการผ่านหน่วยปฏิบัติการ ๆ หรือคณะทำงาน

๒. การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง

๓. การเตรียมแผนสำรอง เพื่อป้องกันภาวะวิกฤต แผนสำรองจะมีผลบังคับเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น ซึ่งสามารถลดผลกระทบเชิงลบของภาวะวิกฤต และทำให้กลับสู่ภาวะปกติได้เร็วขึ้น ทั้งนี้ การรับรู้ถึงภาวะวิกฤตก่อนที่จะเกิดขึ้น จำเป็นต้องมีกลไกภายในองค์กร ดังนี้

๑. การบ่งชี้สัญญาณเตือนภาวะวิกฤต

๒. การให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยของคนเป็นอันดับแรก

^{๑)} ดร.ฐนันต์ศักดิ์ บวรนนท์กุล, “การบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management)”. คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, ๑๐ เมษายน ๒๕๕๘.

๓. การให้ผู้บริหารระดับสูงไปอยู่ในพื้นที่วิกฤตให้เร็วที่สุด เป็นการให้ความสำคัญกับภาวะวิกฤต

๔. การสื่อสารอย่างทั่วถึง ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญสำหรับทุกคนที่ต้องรับมือกับภาวะวิกฤต

การควบคุมขอบเขตของภาวะวิกฤต ได้แก่

๑. การดำเนินการอย่างรวดเร็วและเด็ดขาด
๒. การให้สัญญาณเตือนภัยแก่ผู้มีอำนาจดำเนินการ
๓. การเรียนรู้จากประสบการณ์
๔. ผู้บริหารจะต้องรับรู้ถึงการเปลี่ยนแปลงจากภาวะวิกฤตให้เป็นภาวะปกติ โดยควรทำการยุติภาวะวิกฤตโดยเร็ว และแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบโดยเร็ว

จากการศึกษาการจัดการภาวะวิกฤตพบว่า ภาวะวิกฤตที่เกิดขึ้นกับการบริหารจัดการสนามบินและระบบท่าอากาศยานในประเทศไทยมีหลายรูปแบบ โดยมักเกิดจากหลายสาเหตุ ดังนี้

๑. เกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น สภาพอากาศแปรปรวน เกิดพายุ น้ำท่วม และแผ่นดินไหว เป็นต้น

๒. เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การก่อความไม่สงบเรียบร้อย และการนัดหยุดงานของพนักงาน เป็นต้น

๓. เกิดจากอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัย เช่น การเชื่อมชนของอากาศยาน การไถลออกนอกทางวิ่ง อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ การเกิดเพลิงไหม้ และกระแสไฟฟ้าดับ เป็นต้น

นอกจากนั้นในการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่มีการให้บริการด้านการบินทางทหาร ร่วมกับการบินพลเรือนภายในสนามบินเดียวกันนั้น ยังสามารถเกิดภาวะวิกฤตได้จากหลายสาเหตุ ดังนี้

๑. การควบคุมการปฏิบัติการบินของอากาศยานทหารในสถานการณ์ไม่ปกติ หรือภารกิจพิเศษ
๒. การปฏิบัติเมื่ออากาศยานทหารประสบเหตุฉุกเฉินในเขตสนามบิน
๓. การรักษาความปลอดภัยภายในสนามบิน และในเขตท่าอากาศยาน
๔. ความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติการของหน่วยงานทั้งสองส่วน

หลักการพื้นฐานในการจัดการเมื่อเกิดภาวะวิกฤตนั้น คือการจัดการภาวะวิกฤตให้ผ่านพ้นไปโดยเร็วตามสาเหตุของปัญหา และหนทางเลือกสำหรับการแก้ปัญหา เพื่อจัดการให้ปัญหาคลีคลายลง และเกิดผลกระทบน้อยที่สุด ในการบริหารจัดการสนามบินที่ใช้ประโยชน์ร่วมด้านการปฏิบัติทางทหาร และกิจการทางพาณิชย์ของพลเรือนภายในสนามบินเดียวกันนั้น นอกเหนือจากการบริหารจัดการตามหลักการบริหารงานท่าอากาศยานตามข้อกำหนดโดยทั่วไปแล้ว **จำเป็นต้องมีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุการณ์ภาวะวิกฤตจากสาเหตุต่าง ๆ ที่มาจากข้อจำกัดและความจำเป็นของการปฏิบัติการในด้านความมั่นคงทางทหารด้วย** ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานในความรับผิดชอบของภารกิจทั้งสองด้านเป็นไปด้วยความเรียบร้อยตามมาตรฐาน และสามารถตอบสนองภารกิจได้อย่างสมบูรณ์มีประสิทธิภาพ **ซึ่งการจัดให้มีการกำหนดข้อตกลงความร่วมมือในการปฏิบัติระหว่าง**

^๔ พันตำรวจโทหญิง เจือทิพย์ ปลาทอง. “การบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management)”. (เอกสารประจำภาคนักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ ๔๗ ๒๕๕๘).

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจในแนวทางการปฏิบัติ และความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติ จะสามารถป้องกันความสับสน หลีกเลียงปัจจัยเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นอีกทั้งยังเป็นการลดทอนความเสียหายที่จะเกิดขึ้น นอกจากนั้น ยังเป็นการใช้ประโยชน์ด้านการบิน โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นต่อการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่มีการปฏิบัติภารกิจทางการทหาร และมีการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ด้านการบินพลเรือนภายในสนามบิน

รูปแบบการแก้ปัญหาการใช้สนามบินที่มีการปฏิบัติภารกิจการบินทางทหารร่วมกับการบินพลเรือน โดยการกำหนดข้อตกลงความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกัน ที่ผ่านมามีการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศมีการพัฒนาขยายตัวเติบโตขึ้น และมีผลต่อความเจริญมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม แต่ด้วยความพร้อมและการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ไม่สามารถดำเนินการให้สอดคล้องรองรับได้ ดังนั้น จึงได้มีการขอเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินของกองทัพอากาศ เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ร่วมด้วย ซึ่งสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการขอใช้ประโยชน์ร่วมดังกล่าวบางแห่งเป็นการดำเนินการด้านการท่าอากาศยานพลเรือน โดยกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม บางแห่งดำเนินการโดย บริษัท การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับในการบริหาร ห้างอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในสนามบินนั้น ๆ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการทั้งสิ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าการดำเนินการเพื่อให้การบริการภายในสนามบินที่มีการปฏิบัติภารกิจร่วมนั้น จะมีหน่วยงานจากหลายส่วนร่วมดำเนินการรับผิดชอบ ดังนั้น ในการปฏิบัติภารกิจในความรับผิดชอบของหน่วยต่าง ๆ จึงต้องมีแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจน ความเป็นเอกภาพ และมีแผนเผชิญเหตุในด้านต่าง ๆ เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน โดยที่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดเตรียมแผนการปฏิบัติภายในสนามบินร่วมกัน ซึ่งเป็นข้อตกลงเฉพาะที่กำหนดขึ้นเพิ่มเติมจากการปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เป็นมาตรฐานสากล ซึ่งตัวอย่างต่อไปนี้เป็นรูปแบบความร่วมมือในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีการดำเนินการภายในสนามบินของกองทัพอากาศ ในลักษณะการจัดทำข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติร่วมกันระหว่างกองทัพอากาศ การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย และ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่มีการดำเนินการภายในสนามบิน โดยประกอบด้วยข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือ และข้อตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศของสนามบินต่าง ๆ ที่ใช้ร่วมกัน นอกจากนั้น ในแต่ละสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการปฏิบัติร่วมดังกล่าว จะมีการจัดทำรายละเอียดข้อตกลงปลีกล้อยของหน่วยที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินนั้น ๆ รองรับ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติร่วมกัน โดยมีสาระในแต่ละส่วนของข้อตกลงดังนี้

ข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรือประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบินต่าง ๆ ที่ใช้ร่วมกันระหว่างบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (รายละเอียดตามผนวก ข)

ข้อตกลงดังกล่าวนี้เป็นข้อตกลงที่จัดทำขึ้นระหว่าง ๓ หน่วยงาน ได้แก่ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นการกำหนดความรับผิดชอบในการปฏิบัติเพื่อให้ความช่วยเหลือเมื่อมีอากาศยานประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบินต่าง ๆ ของกองทัพอากาศที่มีการใช้งานอยู่ด้วยกันของหน่วยงานทั้ง ๓ หน่วย โดยข้อตกลงจะกล่าวถึง

๑. การระบุกำหนดหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามข้อตกลงนี้
๒. หน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานเมื่อมีอากาศยานประสบอุบัติเหตุ อาทิ เช่นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแจ้งเหตุ การดับเพลิง และกู้ภัย การปฐมพยาบาล และช่วยเหลือผู้ประสบภัย ตลอดจนหน่วยงานที่รับผิดชอบงานบริหารทั่วไป ซึ่งได้แก่ การประสานงานกับเจ้าหน้าที่บ้านเมือง การจัดทำแผนที่บริเวณเกิดเหตุ และเคลื่อนย้ายอากาศยาน เป็นต้น
๓. การกำหนดความร่วมมือของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนที่พิกัดแสดงตำบลบริเวณสนามบินใช้ประโยชน์ร่วมกัน เพื่อให้ทุกฝ่ายทำความเข้าใจในการทำงาน รวมถึงการประสานงานการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ และการฝึกซ้อมระหว่างหน่วยงาน
๔. การกำหนดอุปกรณ์ที่จะใช้ในการติดต่อสื่อสาร และการแจ้งข่าวฉุกเฉินในภาวะวิกฤต
๕. กำหนดให้มีการการแก้ไขทบทวนข้อตกลงอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้งโดยให้แต่ละฝ่ายแต่งตั้งคณะเจ้าหน้าที่พิจารณาจัดทำข้อตกลง
๖. การจัดทำความตกลงปลีกลอยของสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ร่วม โดยให้ผู้มีอำนาจของแต่ละฝ่ายที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ณ สนามบินนั้น ๆ ตกลงในรายละเอียดปลีกลอยการปฏิบัติที่ไม่ขัดกับระเบียบนี้

ข้อตกลงว่าด้วยการบริการการเดินทางอากาศระหว่างบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (รายละเอียดตามผนวก ค)

ข้อตกลงดังกล่าวนี้เป็นการจัดทำขึ้นระหว่าง ๓ หน่วยงาน ได้แก่ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย เพื่อให้การดำเนินงานความคุ้มครองจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถอำนวยความสะดวกได้รวดเร็ว และปลอดภัยแก่กิจการบินของกองทัพอากาศและกิจการบินพลเรือน รวมทั้ง เพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความร่วมมืออันดี ในการใช้ประโยชน์บริเวณสนามบินร่วมกัน ให้ได้รับประโยชน์สูงสุด โดยสาระสำคัญของข้อตกลง ประกอบด้วย

๑. ข้อตกลงการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด แก่อากาศยานของกองทัพอากาศ

๒. การปฏิบัติการบินของกองทัพอากาศในสภาวะการณ์ต่าง ๆ

๒.๑ การบินขึ้นของอากาศยานในภารกิจเร่งด่วนของกองทัพอากาศ

๒.๒ การบินลงของอากาศยานด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในสภาวะที่สภาพอากาศ

ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

๒.๓ การบินลงเมื่อวิทยุสื่อสารขัดข้อง

๓. การกำหนดวงจรถับการบินในการบินลงสู่สนามบิน

๓.๑ วงจรถับการบินลงสู่สนามบินของอากาศยานรบของกองทัพอากาศ

๓.๒ วงจรถับการบินลงสู่สนามบินของอากาศยานประเภทอื่น ๆ ของกองทัพอากาศ

๔. การฝึกบิน

๔.๑ กำหนดการแจ้งแผนบินของกองทัพอากาศให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบ

๔.๒ การฝึกวงจรถับอากาศยานต่อเป้าหมายภาคพื้นบริเวณเหนือสนามบิน

๔.๓ การบินเข้าหาพื้นที่ฝึกบินเมื่อสภาพอากาศเปิดและปิด

- ๔.๔ การบินออกจากพื้นที่การฝึกและมาลงสนามบิน
๕. การติดต่อสื่อสารในกรณีฉุกเฉิน และการใช้อุปกรณ์ควบคุมจราจรทางอากาศ
๖. การแจ้งข่าวสารการบิน และโครงข่ายโทรคมนาคมการบิน
๗. การฝึกควบคุมการจราจรทางอากาศ
๘. การปฏิบัติทางภาคพื้น
- ๘.๑ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ หรือลงฉุกเฉิน
- ๘.๒ การกำจัด FOD การวางไฟ ความรับผิดชอบไฟทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด
- ๘.๓ การตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะที่จะผ่านเข้าทางวิ่งในบริเวณพื้นที่ของแต่ละฝ่าย
- ๘.๔ การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศในบริเวณสนามบินเมื่อร้องขอ

๙. การจัดทำความตกลงปลีกย่อย โดยให้ผู้แทนของแต่ละฝ่ายภายในสนามบินที่มีการใช้ร่วมกันมีอำนาจทำความตกลงในรายละเอียดปลีกย่อยเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับข้อตกลงฉบับนี้

๑๐. การแก้ไขข้อตกลงโดยการให้แต่ละฝ่ายแต่ตั้งคณะผู้แทนพิจารณาทบทวนข้อตกลงนี้เพื่อปรับปรุงแก้ไขอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๑๑. การกำหนดขอบเขต และวันใช้บังคับ

อย่างไรก็ตามในข้อตกลงทั้งสองฉบับนี้ ได้มีข้อกำหนดให้ผู้แทนทั้งสามฝ่ายในแต่ละสนามบินมีอำนาจในการทำความตกลงในรายละเอียดปลีกย่อย ซึ่งต่อไปนี้เป็นตัวอย่างของข้อตกลงปลีกย่อยว่าด้วยการบริการเดินอากาศในพื้นที่สนามบินที่มีการปฏิบัติงานร่วมกัน

ข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างกองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ สนามบินเชียงใหม่ (รายละเอียดตามผนวก ง)

เนื่องจากสนามบินเชียงใหม่อยู่ในความรับผิดชอบดำเนินงานร่วมกันของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย โดยกองบิน ๔๑ กองทัพอากาศ ได้ใช้งานร่วมอยู่ด้วย ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงที่กล่าวไว้ข้างต้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าว จึงได้มีการจัดทำข้อตกลงปลีกย่อยโดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑. ขอบเขตการบังคับใช้ข้อตกลงนี้ ซึ่งใช้เฉพาะศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองบิน ๔๑ กองทัพอากาศ และทำอากาศยานเชียงใหม่ในขอบเขตรับผิดชอบของสนามบินเชียงใหม่

๒. การปฏิบัติการบินในสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น อุปกรณ์ควบคุมการบินขัดข้อง อากาศยานหลงทาง และอากาศยานที่ไม่สามารถรักษาการบินระดับได้

๓. รูปแบบวงจรการบินในการบินลงสู่สนามบินเชียงใหม่ของอากาศยานของกองทัพอากาศ

๔. การบินเข้าหาพื้นที่การฝึกบินของสนามบินเชียงใหม่เมื่อสภาพอากาศ ปิด-เปิด

๕. การบินออกจากพื้นที่การฝึกบิน และการบินกลับมาลงสนามบินเชียงใหม่ในสภาพอากาศแบบ VMC และ IMC รวมถึงการฝึกบินในบริเวณฝึกบิน หรือสนามบินของอากาศยานหลายเครื่อง/บินหมู่

๖. การปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ หรือขอลงฉุกเฉิน

๗. การกำจัดวัสดุแปลกปลอม (FOD) การวางไฟ และความรับผิดชอบไปทางวิ่ง

๘. การออกประกาศนักบินของสนามบินเชียงใหม่

๙. ข้อกำหนดเกี่ยวกับพิธีการของสนามบินเชียงใหม่ในการแจ้งปล่อยหน่วยงานนี้เยวอากาศยาน

๑๐. ความรับผิดชอบในการตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะของสนามบินเชียงใหม่

นอกจากนั้นในสนามบินอื่น ๆ ของกองทัพอากาศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันของทั้ง ๓ หน่วยงานดังกล่าวข้างต้น ก็มีการจัดทำข้อตกลงในลักษณะเดียวกันกับสนามบินเชียงใหม่ ซึ่งเป็น การบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤต เพื่อการจัดการหลีกเลี่ยงและลดผลกระทบเชิงลบของภาวะวิกฤต ซึ่งสนามบินของทหารอื่น ๆ ที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ทั้งด้านการบินทางทหารและ ด้านการทำอากาศยานพลเรือนร่วมกัน สามารถใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนงาน เพื่อบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ร่วมกันดังกล่าวต่อไป

๓. การบริหารห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการจัดการขับเคลื่อนอากาศยานบนพื้น เพื่อรองรับความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศภายในสนามบิน

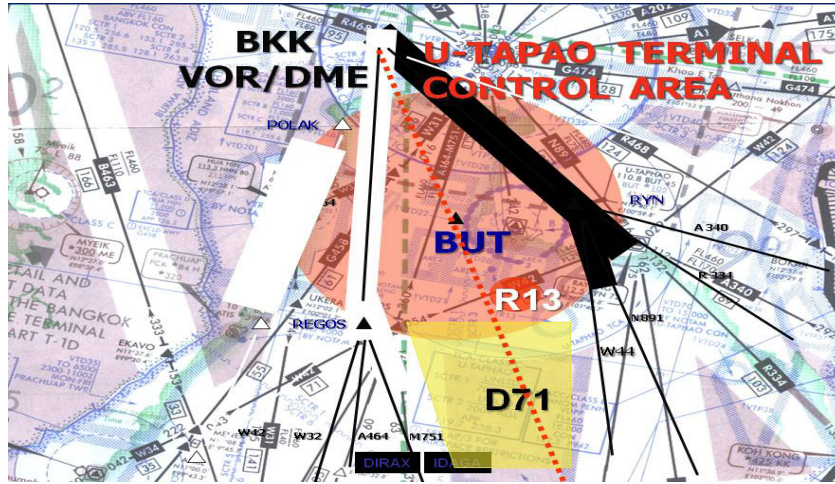
๓.๑ การบริหารห้วงอากาศ (Airspace) หรือน่านฟ้า ประเทศไทยมีการเดินอากาศมากว่า ๑๐๐ ปี มีการใช้ห้วงอากาศเพื่อบินทั้งในส่วนของการบินพลเรือนและการบินทางทหาร โดยประเทศไทยมีพื้นที่ในเขตห้วงอากาศที่รับผิดชอบ หรือเรียกว่า **เขตแถลงข่าวการบิน** (Bangkok Flight Information Region) ซึ่งในการบริหารห้วงอากาศสามารถแบ่งตามภารกิจออกเป็น ๒ ลักษณะ คือการบริหารห้วงอากาศเพื่อความมั่นคง และการบริหารห้วงอากาศเชิงพาณิชย์ โดยการ **บริหารห้วงอากาศด้านความมั่นคงของประเทศนั้น** เป็นความรับผิดชอบกองทัพอากาศโดยตรงตามภารกิจของกองทัพอากาศ สำหรับการ **บริหารห้วงอากาศเชิงพาณิชย์นั้น** บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่ให้บริการ ซึ่งได้แก่ การบริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศ ในการบริหารห้วงอากาศด้านความมั่นคงนั้น ได้มีการกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่หวงห้ามทางอากาศของกองทัพแบ่งออกเป็น

๑. พื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด (Prohibited Area) หรือที่ทางการบินเรียกว่า VT P ซึ่งได้แก่ พื้นที่ทางทหาร ที่ตั้งของหน่วยทหาร กองบินรบ และสนามบินเฉพาะของทหาร

๒. พื้นที่หวงห้ามเฉพาะ (Restricted Area) หรือที่ทางการบินเรียกว่า VT R ซึ่งได้แก่ พื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของพระราชวัง พระตำหนัก และเรือที่ประทับ

๓. พื้นที่อันตราย (Danger Area) หรือที่ทางการบินเรียกว่า VT D ซึ่งได้แก่ พื้นที่ที่ใช้เป็นการฝึกซ้อมของหน่วยความมั่นคง เช่น การฝึกบินยุทธวิธี การฝึกใช้อาวุธทางอากาศ หรือพื้นดินสู่อากาศ และพื้นน้ำสู่อากาศ (แผนภาพที่ ๓ - ๘ ภาพแสดงเขตควบคุมการบินและพื้นที่หวงห้ามของสนามบินอู่ตะเภา)

แผนภาพ
ภาพแสดง
ควบคุม
และพื้นที่
ของ
อุ้ตะเภา



ที่ ๓ - ๘
เขต
การบิน
หวงห้าม
สนามบิน

ที่มา : Jeppesen.referrals, online, ๒๐๑๗

สำหรับพื้นที่ทั้ง ๓ ลักษณะดังกล่าวนี้ รวมกันแล้วเป็นพื้นที่ประมาณ ๓๔๔,๘๖๘ ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น ๔๔.๓๔ % ของพื้นที่น่านฟ้าทั้งหมดของประเทศไทย ซึ่งในปัจจุบันหลายพื้นที่ที่ประกาศ เป็นพื้นที่หวงห้ามทางอากาศของกองทัพนั้น เป็นข้อขัดข้อง และข้อจำกัดของการบริหาร ห้วงอากาศที่ใช้เพื่อการบินเดินทางขนส่งทางอากาศที่มีความหนาแน่นคับคั่ง ทำให้มีความจำเป็นต้อง แก้ไขปัญหา เพื่อให้สามารถบริหารห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับความต้องการใช้ห้วงอากาศที่ เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วต่อเนื่อง และเพื่อความปลอดภัยของการจราจรทางอากาศโดยรวม ซึ่งสนามบินอุ้ ตะเภา และพื้นที่ทางทหารที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ได้มีการกำหนดให้เป็นพื้นที่หวงห้ามทาง อากาศหลายพื้นที่นั้น จำเป็นต้องมีการบริหารห้วงอากาศในรูปแบบใหม่เช่นกัน คือ การบริหาร ห้วงอากาศแบบไร้รอยต่อเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสามารถตอบสนองความ ต้องการ และเกิดประโยชน์กับประเทศชาติสูงสุดต่อไป โดยการบริหารห้วงอากาศแบบไร้รอยต่อมี ปัจจัยและองค์ประกอบ ดังนี้

ปัจจัยที่นำไปสู่การบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อ

จากการที่ประเทศไทยมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการเป็นศูนย์กลางการบินของ ภูมิภาค โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนามบิน ให้มีความทันสมัยสามารถรองรับ ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วได้อย่างเพียงพอ และมีการพัฒนาธุรกิจ อุตสาหกรรมการบินอย่างกว้างขวาง เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของภูมิภาค โดยรัฐบาลมีแผนงานที่จะพัฒนาสนามบินอุ้ตะเภาให้มี ขีดความสามารถรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินดังกล่าว โดยเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ กองทัพเรือ และกระทรวงคมนาคม ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ในการพัฒนา สนามบินอุ้ตะเภาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบิน สุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง ซึ่งจากแผนงานดังกล่าวจะทำให้ในอนาคตอันใกล้นี้สนามบิน อุ้ตะเภาจะต้องรองรับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องบริหารการใช้ห้วงอากาศให้มี ประสิทธิภาพ ซึ่งประเด็นปัญหาข้อจำกัดของการบริหารห้วงอากาศและการจราจรทางอากาศ ที่เป็นปัจจัย

ของการนำไปสู่การบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อคือ ความต้องการใช้ห้วงอากาศและการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ICAO ได้ระบุ**ปัจจัยข้อจำกัดการให้บริการจราจรทางอากาศ** ณ ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ (ค.ศ. ๒๐๐๐) ในเอกสาร ICAO ๙๘๕๔ ดังนี้^๕

๑. การบริการและขั้นตอนที่แตกต่างกัน อันเป็นผลมาจากระบบที่แตกต่างและระบบอุปกรณ์เครื่องมือสนับสนุนการตัดสินใจในที่จำกัด

๒. การสื่อสารระหว่างภาคพื้นกับอากาศยานที่ขึ้นอยู่กับวิธีการสื่อสารแบบเสียง ซึ่งมีความคับคั่งในการใช้งานเพิ่มขึ้นอย่างมาก

๓. โครงสร้างพื้นที่ห้วงอากาศและเส้นทางบินที่ตายตัว ซึ่งไม่เปิดโอกาสให้สามารถใช้งานทรัพยากรด้านการบริหารจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างเต็มที่

๔. การวางแผนทำงานร่วมกันระหว่างระบบบริหารจราจรทางอากาศ หอบังคับการบิน และอากาศยาน ยังมีความจำกัด

๕. การใช้งานทรัพยากรความจุ / ชีตความสามารถของห้วงอากาศ และพื้นที่สนามบินอย่างมีประสิทธิภาพยังมีน้อย

๖. สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องแบบ Realtime มีจำกัด อันเป็นผลมาจากการตอบสนองที่มีน้อยต่อสถานการณ์ และการเปลี่ยนแปลงความต้องการของผู้ใช้งาน

๗. ข้อจำกัดในขีดความสามารถในการขยายเพิ่มประโยชน์ต่ออากาศยานและระบบอุปกรณ์ Avionics ทันสมัย

๘. การต้องใช้ระยะเวลานานในการพัฒนาและนำระบบที่ปรับปรุงใหม่มาใช้กับอากาศยานและโครงสร้างภาคพื้น

๙. ความจำเป็นในการต้องทำการบินเป็นวงจร สำหรับขั้นตอนบินเข้าและออกจากสนามบิน

๑๐. การแบ่งแยกการเดินทางอากาศของพลเรือนจากพื้นที่ห้วงอากาศที่หวงห้ามไว้เพื่อการทหาร

๑๑. เส้นทางบินที่ตายตัวและอ้อม

๑๒. ความล่าช้าจากระบบอุปกรณ์ภาคพื้นและบนเส้นทางบินที่มีมากเกินไปจนไม่เหมาะสม

๑๓. การทำการบินบนระดับความสูง ความเร็ว และภายใต้สภาพทัศนศาสตร์ที่ไม่มีประสิทธิภาพ

ประเด็นข้อจำกัดดังกล่าว เป็นจุดเริ่มต้นของความจำเป็นในการที่ต้องมีการเดินอากาศระบบใหม่ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดแผนงานให้แต่ละภูมิภาค และแต่ละประเทศจะต้องวางแผนและดำเนินการไปสู่เป้าหมายร่วมกัน จากสภาพการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันและในอนาคต ทุกประเทศในโลกจะต้องมีศักยภาพที่เพียงพอสำหรับรองรับการเติบโตของการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งส่วนที่เกิดจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นภายในประเทศ และมวลรวมการเติบโตของการขนส่งของโลกที่เพิ่มขึ้น ศักยภาพในการรองรับการเติบโต หมายถึงขีดความสามารถของระบบเส้นทางบินและสนามบิน และระบบอื่นๆที่เกี่ยวข้องของประเทศ ทั้งส่วนของ

^๕ International Civil Aviation Organization. Air traffic Management Document ๙๘๕๔, Global Air Traffic Management Operation Concept ๑st edition, ๒๐๐๕.

ผู้ให้บริการการเดินอากาศและความสามารถในการเดินอากาศของผู้ใช้ (Air Navigation Services System and Airbone Capability) และระบบสนามบิน (Airport System) โดยทุกประเทศมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความสามารถในการบูรณาการแต่ละองค์ประกอบเข้าด้วยกัน เพื่อให้มีโครงสร้างและการบริหารจัดการระบบเส้นทางบิน และสนามบินให้มีความสามารถในการรองรับ (Capacity) ที่เพียงพอต่อความต้องการสำหรับปัจจุบันและอนาคต ซึ่งสนามบินอุ้งเตาเป็นสนามบินที่มีการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศโดยเจ้าหน้าที่ของกองทัพเรือ และมีพื้นที่ห้วงอากาศที่ถูกประกาศเป็นเขตความปลอดภัยทางการบินของกองทัพเรือ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งบนบกและในทะเล จึงจำเป็นต้องมีการบริหารการใช้ประโยชน์ให้มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือ และไม่ทำให้เกิดเป็นข้อจำกัดในการบริหารห้วงอากาศในภาพรวมของประเทศ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้วางแผนพัฒนา และกำหนดแผนงานให้ประชาคมเข้าสู่การเดินอากาศระบบใหม่ (Communication Navigation Surveillance / Air Traffic Management System : CNS/ATM)^{๑๐} คือการบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อ ซึ่งจะทำให้เกิดการเดินอากาศที่มีความคล่องตัว ยืดหยุ่น ต่อเนื่องและมีความเป็นเอกภาพของห้วงอากาศของพื้นที่ โดยเอกภาพดังกล่าวหมายถึง โครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศ รวมถึงระบบเทคโนโลยี และระบบการบริหารการจราจรทางอากาศที่ต่อเนื่องเข้ากัน โดยมีจุดหมายให้เกิดศักยภาพที่เพิ่มขึ้นสำหรับรองรับการเติบโตทางการบินของทั้งภูมิภาค ช่วยสร้างประสิทธิภาพและความคุ้มค่า เชื่อมโยงสนามบินได้ โดยไม่เกิดสภาพคอขวดที่สร้างปัญหาการติดขัดให้กับการจราจรทางอากาศ ดังนั้น การสร้างเอกภาพในการบริหารห้วงอากาศในทุกส่วนของทุกประเทศจึงถือว่ามีค่ามาก ประเทศไทยในฐานะที่มีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะเป็นศูนย์กลางการบิน ก็จะต้องเริ่มจากการเป็นเอกภาพภายในประเทศ เพื่อจะส่งผลกระทบต่อบทบาทสำคัญของประเทศไทยที่มีต่อประเทศในภูมิภาคและเวทีโลกอีกด้วย ซึ่งการบริหารห้วงอากาศในเขตความรับผิดชอบของสนามบินอุ้งเตาโดยกองทัพเรือ ก็ต้องมีการพัฒนาปรับปรุงระบบเทคโนโลยี และการบริหารห้วงอากาศให้สอดคล้องกับแนวทางการเดินอากาศระบบใหม่แบบไร้รอยต่อ เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของสนามบินอุ้งเตาที่เพิ่มมากขึ้นและในภาพรวมของประเทศด้วยเช่นกัน

องค์ประกอบของการบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้พัฒนาแนวคิด (Future Air Navigation Systems) และผลักดันให้การเดินอากาศทั่วโลกก้าวสู่การเดินอากาศระบบใหม่ (Global Air Navigation Plan) เสมือนเป็นห้วงอากาศผืนแผ่นเดียวกัน โดยไม่เกิดข้อแตกต่างอันเนื่องมาจากข้อจำกัดเหนือน่านฟ้าของแต่ละประเทศมากนัก (Seamless Airspace) จากการตรวจสอบโครงสร้างระบบอุปกรณ์ให้บริการจราจรทางอากาศของประเทศนั้น ปรากฏความแตกต่างกันในปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งเทคโนโลยีสนับสนุนการปฏิบัติงานที่ออกแบบมา จะช่วยแก้ปัญหาภาระการทำงานและเพิ่มประสิทธิภาพ/ความปลอดภัย และผลกระทบจากความแตกต่างของระบบ/การทำงานโดยเทคโนโลยีดังกล่าวจะทำให้เกิดผลดังนี้

^{๑๐} International Civil Aviation Organization. Working Document For The Aviation System Block Upgrades, The Framework For Global Harmonization Issued, ๒๘ March ๒๐๑๓.

๑. การลดระยะห่างแนวระดับของเส้นทางบิน (Reduced Vertical Separation Minimum)
๒. การสื่อสารการบินด้วยข้อมูลแทนเสียง (Controller-Pilot Data Link Communication)
๓. การประสานข้อมูลข้ามหน่วยงาน (ATS Interfacility Datalink Coordination :)
๔. แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน (National Contingency Plan)

จะเห็นได้ว่าองค์ประกอบของการบริหารห้วงอากาศไว้รอยต่อ^{๑๑} จะต้องทำให้เกิดความคล่องตัว ความยืดหยุ่น ความต่อเนื่องของการเดินอากาศ ความเป็นเอกภาพของห้วงอากาศ ซึ่งการทำอากาศยานจะทำให้ห้วงอากาศมีผลเช่นนั้นได้ จะต้องมีการสร้าง และระบบการจัดการบริหารการจราจรทางอากาศที่ดี นั่นคือ ต้องใช้ระบบเทคโนโลยี CNS/ATM Systems ซึ่งเป็นระบบการเดินอากาศระบบใหม่ จะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงในการเดินอากาศ และสามารถแก้ปัญหาความแออัดของปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคตต่อไป

๓.๒ การขับเคลื่อนอากาศยานบนทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) สนามบินจะมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณอากาศยานที่มาใช้บริการได้มากหรือน้อยเพียงใดนั้น ปัจจัยสำคัญนอกจาก การควบคุม กำกับ อำนาจความสะดวกให้การบินในเขตควบคุมการบิน และในวงจรรการบินของสนามบินนั้น ๆ ให้สามารถลงจอดได้อย่างสะดวกปลอดภัยแล้ว **การขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่งไปสู่พื้นที่ลานจอดอากาศยานได้อย่างปลอดภัย และรวดเร็วก็เป็นปัจจัยสำคัญด้วยเช่นกัน** โดยที่ทางวิ่ง (Runway) ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับรองรับการบินลงจอดของอากาศยานให้เป็นที่ไปด้วยความปลอดภัย และทางขับ (Taxiway) ซึ่งเป็นทางขับเคลื่อนของอากาศยานต่อจากทางวิ่งที่จะอำนวยความสะดวกให้อากาศยานสามารถขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้อากาศยานที่อยู่ในวงจรรการบินสามารถเข้ามาลงสนามบินได้อย่างต่อเนื่อง โดยที่รูปแบบลักษณะของทางวิ่ง และทางขับของสนามบิน จะเป็นส่วนประกอบที่มีความสำคัญต่อการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยานจำนวนมากได้อย่างปลอดภัย ปัจจุบันภายในสนามบินต่างๆ มีการก่อสร้างทางวิ่งและทางขับรูปแบบต่าง ๆ เพื่อใช้งานโดยพิจารณาให้สอดคล้องกับปัจจัย สภาพพื้นที่ สภาพภูมิอากาศ และความต้องการในการใช้งานการบริการขนส่งทางอากาศ ณ สนามบินนั้น ๆ **โดยการก่อสร้างทางวิ่งนั้น สามารถก่อสร้างได้มากกว่าหนึ่งเส้นภายในสนามบินเดียวกัน** โดยที่ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจำนวนอากาศยานของทางวิ่งขึ้นอยู่กับรูปแบบในการก่อสร้าง กล่าวคือสนามบินที่มีหนึ่งทางวิ่ง ขนาดใหญ่มาตรฐานเพียงเส้นเดียวที่มีเครื่องช่วยเดินอากาศที่สมบูรณ์สนับสนุน จะมีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานลงจอดได้ประมาณ ๕๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือ ประมาณ ๒๔๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี และสนามบินที่มีทางวิ่งขนาดใหญ่มากกว่าหนึ่งเส้นก็จะสามารถรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวน และระยะห่างระหว่างทางวิ่งในสนามบินนั้นๆ อาทิเช่นทางวิ่งที่มีระยะห่างกัน ๗๐๐ ฟุต และ ๓,๔๐๐ ฟุต ซึ่งยังเป็นทางวิ่งที่อากาศยานไม่มีอิสระในการขึ้น-ลงนั้นสามารถรองรับอากาศยานได้ประมาณ ๖๐ และ ๗๕ เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือ ประมาณ ๓๔๐,๐๐๐ และ ๓๖๕,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี ในขณะที่ทางวิ่งสองเส้นที่มีระยะห่างกัน ๔,๓๐๐ ฟุต ขึ้นไปซึ่งอากาศยานมีอิสระในการขึ้น-ลง จะสามารถ

^{๑๑} International Civil Aviation Organization. Asia/Pacific Regional Air Navigation Plan Document ๙๖๗๓, Asia/Pacific Seamless ATM Plan. ๒๐๑๓.

รองรับการอากาศยานได้ประมาณ ๙๙ เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือ ประมาณ ๓๓๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี (ทั้งนี้ขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานของทางวิ่งจะเปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับประเภทอากาศยานที่ใช้บริการมีความแตกต่างกันเล็กน้อยเพียงใดด้วย)

ทั้งนี้ การที่สนามบินจะสามารถรองรับการขึ้น-ลง ของอากาศยานได้รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัยเพียงใดนั้น นอกจากขนาดและจำนวนของทางวิ่งดังกล่าวแล้ว รูปร่างลักษณะทางขับ ซึ่งเป็นส่วนที่เชื่อมต่อจากทางวิ่ง ก็เป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้อากาศยานสามารถขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้โดยรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งในการก่อสร้างทางขับเพื่อใช้งานนั้น ในสนามบินที่มีอากาศยานใช้บริการไม่หนาแน่นสามารถก่อสร้างทางขับเป็นลักษณะท่ามูมตั้งฉากกับทางวิ่งได้ ก็เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ทางขับในลักษณะการขับเคลื่อนอากาศยานทั้งออก และเข้าสู่ทางวิ่งได้ทั้งสองด้าน แต่มีข้อจำกัดที่อากาศยานไม่สามารถการใช้ความเร็วในขณะที่ขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่งได้ โดยเฉพาะในขณะมีสภาพอากาศ หรือทางวิ่งเปียก

แผนภาพที่ ๓ – ๙ ภาพทางวิ่ง ทางขับ ของสนามบินอุตะเภามีลักษณะตั้งฉากกัน



ที่มา : Google maps, online, ๒๐๑๖

ในขณะที่สนามบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศหนาแน่นต้องการความรวดเร็ว ในการขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่งนั้นจำเป็นต้องมีการก่อสร้าง**ทางขับเร่งด่วน High-Speed Taxiway** ซึ่งเป็นทางขับที่ส่วนเชื่อมต่อกับทางวิ่งมีลักษณะท่ามูมป้านเฉียงออกจากทางวิ่งทำให้อากาศยานสามารถใช้ความเร็วขณะขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้

แผนภาพที่ ๓ – ๑๐ ภาพแสดงทางขับเร่งด่วน (ในภาพหมายเลข ๑๓)



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๕๙

การที่สนามบินจะพิจารณาการก่อสร้างทางวิ่ง และทางขับในรูปแบบลักษณะใดนั้น ขึ้นอยู่กับสภาพความจำเป็นของแต่ละสนามบิน ซึ่งมีภารกิจความรับผิดชอบในการให้บริการการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีความแตกต่างกันไป

สรุป

สนามบินและระบบท่าอากาศยาน เป็นองค์ประกอบสำคัญในอุตสาหกรรมการบิน โดยเป็นกลไกของการคมนาคมขนส่งทางอากาศของชาติ และการพัฒนาประเทศ เนื่องจากสนามบินและท่าอากาศยาน จะถูกใช้เป็นเครื่องมือในระบบเศรษฐกิจ โดยเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง สามารถทำให้เกิดการเคลื่อนตัวเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจได้อย่างรวดเร็ว และเป็นอุตสาหกรรมที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านวิทยาการสูง ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาสร้างความเจริญเติบโตให้แก่ประเทศ โดยระบบท่าอากาศยานซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักและเป็นองค์ประกอบที่มีความกว้างขวางเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันดังกล่าวนี้ จะต้องสามารถให้บริการแก่ผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็วกว้างขวาง ต้องมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตามหลักมาตรฐานสากล รวมทั้งสามารถสนับสนุนวัตถุประสงค์ของชาติในการแข่งขันกับคู่แข่งทางเศรษฐกิจ รวมทั้งมีความพร้อมต่อการใช้เป็นเครื่องมือของรัฐในการแก้ไขเหตุการณ์ฉุกเฉิน และการบรรเทาสาธารณภัย **ผู้บริหารจัดการสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ในด้านความมั่นคงทางทหารและด้านพาณิชย์ จะต้องบริหารจัดการให้สามารถตอบสนองภารกิจได้อย่างสมดุลทั้งสองด้านทั้งในยามภาวะปกติและในสถานการณ์วิกฤติ** ซึ่งการจัดแบ่งพื้นที่การใช้ประโยชน์ภายในสนามบินให้มีความชัดเจนสามารถตอบสนองต่อการปฏิบัติที่มีความแตกต่างกัน สามารถทำให้การดำเนินงานภายในสนามบินมีความเป็นเอกภาพ หลีกเลี่ยงความสับสนในการปฏิบัติที่จะเกิดขึ้นภายในสนามบินได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ในหลักการว่าด้วยการตัดสินใจ และกระบวนการบริหารความเสี่ยงจากการปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับความรับผิดชอบ ซึ่งจะต้องร่วมมือกันโดยคำนึงถึงความสำเร็จของภารกิจ ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ เป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้บริหารสนามบินจะต้องให้ความสำคัญ นอกจากนี้ในการดำเนินงานในลักษณะดังกล่าวนี้ ผู้เกี่ยวข้องจำเป็นต้องแสวงหาความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในระดับต่างๆและแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากบทเรียนของสนามบิน หรือท่าอากาศยานอื่นที่ประสบความสำเร็จ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารและการพัฒนาความก้าวหน้าของการดำเนินงานต่อไป ซึ่งรูปแบบการทำข้อตกลงความร่วมมือ **ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินร่วมกัน เป็นรูปแบบหนึ่งของการสร้างความสัมพันธ์ เพื่อความร่วมมือระหว่างองค์กรที่เกี่ยวข้อง** ซึ่งการทำข้อตกลงความร่วมมือดังกล่าวนี้ จะทำให้การปฏิบัติงานมีเอกภาพป้องกันความสับสน และมีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ร่วมกันทุกฝ่าย โดยจะได้มีการวิเคราะห์การดำเนินการและการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินอยู่��ะภายในบทต่อไป

บทที่ ๔

แนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาร่วม ด้านความมั่นคงทางการทหาร และด้านการพาณิชย์

กล่าวนำ

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงทางการทหารของกองทัพเรือตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๐๙ และด้วยความที่เป็นสนามบินขนาดใหญ่ มีโครงสร้างพื้นฐานที่แข็งแรงสมบูรณ์ รัฐบาลในขณะนั้น จึงมีนโยบายที่จะใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในด้านการพาณิชย์โดยเป็นท่าอากาศยานพลเรือนร่วมด้วย โดยให้กองทัพเรือร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมกันพัฒนา และใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาบางส่วน เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์สนับสนุนด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออก โดยกองทัพเรือได้จัดตั้งการทำอากาศยานอุตะเถาขึ้น เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๓๙ เพื่อเป็นหน่วยงานสำหรับดำเนินงานด้านการพาณิชย์ (ท่าอากาศยานพลเรือน) ภายในสนามบินอุตะเถา

การเริ่มต้นดำเนินงานด้านการพาณิชย์ของกองทัพเรือภายในสนามบินอุตะเถา โดยการท่าอากาศยานอุตะเถานั้น มีลักษณะเช่นเดียวกับท่าอากาศยานพลเรือนในหลายแห่งของประเทศไทย ที่เป็นการขอเข้าใช้พื้นที่ภายในสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการใช้ปฏิบัติการบินทางการทหาร อยู่ก่อนแล้ว อย่างไรก็ตามแม้จะเป็นการขอเข้าใช้พื้นที่สนามบินของกองทัพอากาศเพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ร่วมด้วยในภายหลังดังกล่าวก็นั้น แต่ในการดำเนินการนั้น ได้มีการเตรียมการวางแผนงานการปฏิบัติในการใช้พื้นที่ร่วมกันของหน่วยเกี่ยวข้องเป็นอย่างดี ได้มีการพัฒนาบทเรียน ปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่อง จนทำให้การดำเนินการร่วมด้านความมั่นคงทางการทหาร และการปฏิบัติด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินของกองทัพอากาศประสบผลสำเร็จ มีการปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือน สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎ ระเบียบและมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด และไม่เป็นข้อจำกัดต่อการบินด้านความมั่นคง ซึ่งแนวทางในการแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่จะมีการดำเนินการร่วมดังกล่าวนั้น สามารถศึกษารูปแบบการบริหารจัดการดำเนินงาน ตลอดจนแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินร่วมกันระหว่างกองทัพอากาศกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางรูปแบบการปฏิบัติได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตามเพื่อให้ได้แนวทางการดำเนินงานมีความเหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของการปฏิบัติการกิจของกองทัพเรือภายในสนามบินอุตะเถาจำเป็นต้องใช้ หลักการบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤตมาเป็นหลักการในการพิจารณาาร่วมด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้ได้แนวทางปฏิบัติที่มีความปลอดภัยเหมาะสมสามารถนำมาใช้ดำเนินการในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา เพื่อสนับสนุนภารกิจด้านการทหาร และด้านการพาณิชย์ทั้งสองด้านได้อย่างสอดคล้องสมดุและ มีประสิทธิภาพ

แต่เนื่องจากรูปแบบกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่จะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ภายในสนามบินอู่ตะเภา นั้น จะมีความหลากหลายและเป็นโครงการขนาดใหญ่ มีระยะเวลาในการดำเนินโครงการต่อเนื่องยาวนาน ดังนั้น ประเด็นสำคัญที่สุดที่จะทำให้การดำเนินงานของกองทัพเรือในการปฏิบัติการกิจด้านการทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภาตามนโยบายของรัฐบาลประสบผลสำเร็จคือ การที่กองทัพเรือต้องตัดสินใจอย่างชัดเจนที่จะดำเนินการภารกิจทั้งสองด้านทั้งภารกิจหลักด้านความมั่นคง และภารกิจรองที่กองทัพเรือได้รับความไว้วางใจให้รับผิดชอบด้านการพาณิชย์ที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ อย่างทุ่มเท เสียสละ จริงจัง และยอมรับการเปลี่ยนแปลง ตามกรอบแนวคิด “One Airport Two Missions” ตลอดจนให้การสนับสนุนการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ของส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ให้เกิดความบกพร่องเสียหาย มีการปฏิบัติที่เป็นไปตามมาตรฐานสากลกำหนด อันจะนำมาซึ่งความสำเร็จ ตลอดจนชื่อเสียงของกองทัพเรือ โดยมีเป้าหมายคือ ผลประโยชน์ของประเทศชาติ และประชาชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเป็นสำคัญต่อไป

ทบทวนองค์ประกอบของปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาเพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน

สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินที่ก่อสร้างขึ้นและใช้ประโยชน์ โดยกองทัพเรือเพื่อใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงทางการทหาร ภายหลังเมื่อพื้นที่ภาคตะวันออกมีความจำเป็นต้องการใช้ประโยชน์ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ จึงมีการดำเนินการด้านการพาณิชย์ขึ้นภายในสนามบินอู่ตะเภา โดยในช่วงแรกการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศโดยการทำอากาศยานอู่ตะเภาเป็นการสนับสนุนให้บริการภายในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเท่านั้น ซึ่งปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีจำนวนไม่มาก เนื่องจากการเดินทางขนส่งทางอากาศในขณะนั้นยังไม่เป็นที่แพร่หลาย มีราคาสูง และการเข้าถึงการบริการไม่สะดวกเช่นในปัจจุบัน แต่จากสถานการณ์ในปัจจุบันที่การคมนาคมขนส่งทางอากาศในทุกภูมิภาคทั่วโลก รวมทั้งในประเทศไทย มีการขยายตัวเติบโตขึ้นมีการเข้าถึงการบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และราคาไม่สูงจึงทำให้ได้รับความนิยมอย่างกว้างขวาง และเป็นสาเหตุให้สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินหลักรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ มีแนวโน้มที่ขีดความสามารถในการให้บริการ จะไม่สามารถรองรับการขยายตัวเติบโตของการเดินทางขนส่งทางอากาศดังกล่าวได้ ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลาง โดยมีการกำหนดแผนงานโครงการสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การขนส่งสินค้าของภูมิภาค การส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นงานที่เป็นนวัตกรรมแห่งอนาคต และการพัฒนาการศึกษาความรู้ด้านเทคโนโลยีขั้นสูง โดยกิจกรรมต่าง ๆ อยู่ภายใต้แผนงานเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยโครงการต่าง ๆ ดังกล่าวจะก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจภายในประเทศไทยสูงขึ้นเป็นอย่างมาก **ซึ่งมีผลการศึกษาเบื้องต้นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพบว่า สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินที่พื้นที่มีความเหมาะสมที่สุดที่จะใช้เป็นพื้นที่ดำเนินโครงการดังกล่าวให้ประสบผลสำเร็จได้** นอกจากนี้จากสถานการณ์ด้านการบินขนส่งทางอากาศของทุกภูมิภาคทั่วโลกมีการเติบโตขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดสภาพความแออัดของการใช้ห้วงอากาศ

และการจราจรทางอากาศ จนทำให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ต้องมีมาตรการพัฒนาปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศรูปแบบใหม่เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ และสร้างความปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยกำหนดให้ทุกประเทศต้องมีการพัฒนาปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศ เพื่อตอบสนองความต้องการด้านการบินของประเทศ และของภูมิภาค ตลอดจนต้องพัฒนาปรับปรุงระบบท่าอากาศยานให้มีความทันสมัยได้มาตรฐานตามที่องค์กรที่มีหน้าที่กำกับดูแลกำหนด และเพียงพอสอดคล้องต่อความต้องการใช้บริการด้วย

ดังนั้น สนามบินอุตะเถาที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านการทหารและบางส่วนดำเนินการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน และจะเป็นกลไกหลักของรัฐในแผนการพัฒนาของประเทศ ซึ่งจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่อันเนื่องจากกิจกรรมที่จะมีเกิดขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาปรับปรุงข้อจำกัดในการบริหารจัดการที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ โดยในบทที่ ๒ ได้กล่าวถึงปัญหาของกองทัพเรือในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเพื่อดำเนินการด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ที่มีหน่วยงาน ผู้ประกอบการร่วมดำเนินการด้วยนั้นคือ ความแตกต่างของภารกิจทั้งสองด้านที่ต้องมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกันในการตอบสนองภารกิจที่มีรูปแบบการดำเนินงาน กฎระเบียบ ข้อกำหนด การกำกับควบคุมการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ดังนั้น การที่จะทำให้การปฏิบัติของแต่ละส่วนเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพสามารถตอบสนองภารกิจทางการทหาร และการให้บริการด้านการพาณิชย์ตามมาตรฐานสากลกำหนดนั้น **ต้องมีการบริหารจัดการองค์กร และจัดวางแบ่งการใช้ประโยชน์พื้นที่ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกันได้อย่างเหมาะสม ไม่มีการละเมิดต่อกัน ผู้ปฏิบัติทุกฝ่ายมีความเข้าใจขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของตน และผู้เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ไม่มีความลังเลสับสนทั้งการปฏิบัติประจำ และในกรณีฉุกเฉิน มีแนวทางการปฏิบัติในการแก้ไขภาวะวิกฤตได้อย่างถูกต้องรวดเร็ว มีเอกภาพ สามารถลดผลกระทบ และความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงชื่อเสียงขององค์กร อีกทั้งผู้รับบริการมีความพึงพอใจ สามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ตามสิทธิของผู้รับบริการ และมาตรฐานกำหนด ผู้บริหารองค์กรซึ่งเป็นแกนหลักของการดำเนินงานจะต้องเข้าใจบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบอย่างถ่องแท้ ตระหนักถึงปัญหา ตลอดจนข้อขัดข้องหรืออุปสรรคที่จะมีต่อความสำเร็จ และเรียนรู้เท่าทันข้อจำกัดต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ เพื่อหาหนทางและกำหนดเป็นแนวทางการปฏิบัติในการแก้ปัญหาของหน่วยต่าง ๆ ได้อย่างถูกต้องร่วมกัน ทั้งถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติของทุกส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างพร้อมเพียงมีประสิทธิภาพ**

ปัญหาหลักของสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนภารกิจการบินทางทหารด้านความมั่นคง และมีการเข้าใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ด้วยในภายหลังอีกประการหนึ่งนั้น คือ การที่ระบบบริหารจัดการ ระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ถูกกำหนดขึ้นเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติภารกิจทางการทหารที่มีอยู่เดิมเป็นหลัก การเข้าถึงใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน การควบคุมการจราจรทางอากาศมีไว้สำหรับการสนับสนุนการปฏิบัติภารกิจทางการทหารซึ่งมีรูปแบบคุณลักษณะ และการจัดวางไว้ในบริเวณที่เหมาะสมเฉพาะสำหรับการปฏิบัติภารกิจทางการทหารเท่านั้น ในขณะที่การให้บริการด้านการพาณิชย์ที่เกิดขึ้นในภายหลังเป็นการปฏิบัติเป็นการให้บริการสาธารณะ และเป็นดำเนินการที่มีมาตรฐานสากลกำหนด จึงไม่สามารถใช้ประโยชน์การบริหารจัดการและโครงสร้างพื้นฐานการบริการบางส่วนที่มีอยู่เดิมร่วมด้วย **ทำให้เป็นข้อจำกัดในการปฏิบัติไม่สามารถตอบสนองการใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอาจเกิดการละเมิดในการปฏิบัติระหว่างกัน จนทำให้เกิดความเสียหายได้** ดังนั้น สามารถสรุปปัญหาที่เกิดขึ้นในการใช้ประโยชน์

พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภา เพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ ร่วมกันในปัจจุบัน และในอนาคตได้ ดังนี้

๑. **ความเหมาะสมของพื้นที่ที่จะใช้ในการดำเนินงาน** ระหว่างการปฏิบัติด้านความมั่นคงทางการทหารและด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอยู่ตะเภา

๒. **รูปแบบความร่วมมือ และควมมีเอกภาพในการปฏิบัติงาน**ของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการกิจด้านการบินทางทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอยู่ตะเภา

๓. **ข้อจำกัดของพื้นที่ห้วงอากาศ** ความหนาแน่นของการควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้บริการด้านการบินที่จะเพิ่มมากขึ้นจากนโยบายของรัฐ

ทบทวนหลักการแนวทางในการดำเนินการภายในสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินของกองทัพอากาศ

การปฏิบัติการบินด้านความมั่นคงทางการทหารร่วมกับการให้บริการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินของกองทัพอากาศนั้นมีการดำเนินการมาเป็นเวลานานแล้ว และได้มีการพัฒนา กำหนดรูปแบบการดำเนินการร่วมกันดังกล่าวมาเป็นลำดับ จนกระทั่งปัจจุบันรูปแบบการปฏิบัติงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินของกองทัพอากาศสามารถปฏิบัติงานได้ประสบผลสำเร็จ ตอบสนองภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งมีลักษณะการบริหารจัดการในแต่ละด้านที่สำคัญโดยสรุปคือ

๑. การกำหนดผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินเพื่อดำเนินการทั้งด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ได้อย่างเหมาะสม ชัดเจน เพียงพอกับความต้องการที่จำเป็นของผู้ให้และผู้รับบริการตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนด และมาตรฐานที่กำหนด

๒. การบริหารห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ ที่ดำเนินการโดย บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย มีการพัฒนารูปแบบ และอุปกรณ์สื่อสารควบคุมการบินให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการประสานการปฏิบัติร่วมกันอย่างใกล้ชิดสามารถบริหารจัดการด้านการบินสนองต่อภารกิจของทั้งด้านการทหาร และด้านการบินพลเรือนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. การช่วยเหลือ และการปฏิบัติเมื่อมีอากาศยานทางทหาร และพลเรือนประสบอุบัติเหตุในเขตสนามบิน มีการประสาน และกำหนดการปฏิบัติของหน่วยงานต่าง ๆ ตลอดจนเครื่องมือที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือ และคลี่คลายสถานการณ์ได้อย่างเหมาะสมชัดเจนเป็นระบบ

๔. การจัดทำข้อตกลงร่วมในการปฏิบัติภายในสนามบินระหว่างหน่วยงานที่มีปฏิบัติงานร่วมกันภายในสนามบินตามแนวทางการบริหารความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤตที่อาจเกิดขึ้นภายในสนามบิน

รูปแบบการดำเนินการต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นเป็นการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ภายในสนามบินของกองทัพอากาศร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสมมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองภารกิจได้ตามขอบเขตความรับผิดชอบ และตามมาตรฐานกำหนด มีความเป็นเอกภาพ ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินงานร่วมกันและมีการกำหนดหน้าที่ของแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องกัน

อย่างชัดเจน ทำให้ผู้ปฏิบัติเกิดความมั่นใจในขั้นตอนการปฏิบัติ ซึ่งสามารถป้องกันความผิดพลาดเสียหายที่จะเกิดขึ้น เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแล และผู้ใช้บริการมีความสอดคล้องกับหลักการบริหารความเสี่ยงและการจัดการกับภาวะวิกฤต ซึ่งเป็นแนวปฏิบัติที่ใช้ในระบบท่าอากาศยานพลเรือนที่เป็นสากล ดังนั้น **รูปแบบและแนวทางในการปฏิบัติในการใช้ประโยชน์สนามบินของกองทัพอากาศ** เพื่อการสนับสนุนการปฏิบัติการบินทางทหาร และดำเนินการด้านการพาณิชย์ที่ประสบผลสำเร็จแล้วนั้น สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาเพื่อกำหนดเป็นแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภาในการดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ ได้อย่างสอดคล้องเหมาะสม และมีประสิทธิภาพต่อไป

วิเคราะห์แนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภา ร่วม เพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วถึงปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภา ร่วมในการดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ที่มีการปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน และในอนาคต ประกอบด้วย

๑. ความเหมาะสมของบริเวณที่ตั้งของสถานที่ และขนาดของพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินงานระหว่างด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเภา

๒. รูปแบบความร่วมมือ และควมมีเอกภาพในการปฏิบัติการกิจของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งสองด้านภายในพื้นที่สนามบินอุตะเภา

๓. ข้อจำกัดของห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการใช้บริการที่จะเพิ่มมากขึ้นจากนโยบายของรัฐ

ซึ่งเมื่อพิจารณาภารกิจและบทบาทของส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการที่จะต้องมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภาดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น จะเห็นได้ว่ามีลักษณะรูปแบบ เช่นเดียวกับการดำเนินการของกองทัพอากาศที่มีการปฏิบัติการกิจร่วมทั้งสองด้าน และสามารถดำเนินการได้ประสบความสำเร็จ มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานที่กำหนด ซึ่งสามารถใช้เป็นแบบอย่างแนวทางในการศึกษาวิเคราะห์เพื่อนำมาเป็นบทเรียนเทียบเคียงกับการดำเนินการของกองทัพเรือกับกิจกรรมภายในสนามบินอุตะเภา นอกจากนั้นจากทฤษฎีหลักการในการบริหารความเสี่ยง และการจัดการกับภาวะวิกฤตที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ใช้เป็นแนวทางสำคัญในการบริหารจัดการองค์กร และในการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อให้การดำเนินงานมีความเรียบร้อยปลอดภัย ลดและหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการพิจารณาตรวจสอบ กำกับการปฏิบัติ และกำหนดมาตรการต่าง ๆ ร่วมกันในการดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเภาโดยมีรายละเอียดการพิจารณาวิเคราะห์ในแต่ละประเด็นของปัญหาการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สนามบินอุตะเภา ดังต่อไปนี้

ความเหมาะสมของสถานที่ตั้ง และขนาดพื้นที่ที่ใช้ในการปฏิบัติการกิจ ด้านความมั่นคงและการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเภา

สนามบินอุตะเภาเป็นสนามบินที่ก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ด้านการทหารของกองทัพเรือมีเนื้อที่ ๑๖,๗๐๐ ไร่ ลักษณะทางกายภาพของสนามบินอุตะเภาพื้นที่ที่เหมือนถูกแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กัน โดยมีทางวิ่ง (Runway) แนวทิศเหนือ ใต้วางพาดอยู่ตอนกลางของพื้นที่ โดยแต่ละด้านมีขนาดพื้นที่ด้านละ ๘,๐๐๐ ไร่ พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งโดยทั่วไปเป็นที่ราบโล่ง บางส่วนถูกใช้เป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมอากาศยานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และมีอาคารพักรับรองขนาดใหญ่ของกรมพลังงานทดแทนทหาร สำนักปลัดกระทรวงกลาโหม ตั้งอยู่ในพื้นที่ สำหรับพื้นที่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งเป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานส่วนราชการของกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ และอาคารที่พักอาศัยของครอบครัวข้าราชการกองการบินทหารเรือเกือบเต็มพื้นที่ทั้งหมด รวมทั้งเป็นที่ตั้งของการทำอากาศยานอุตะเภาด้วย สำหรับการผ่านเข้า-ออกพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภาด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งนั้นมีช่องทางเข้า ออกสองช่องทางคือ ช่องทางเข้า-ออกหลักของสนามบินได้แก่ บริเวณประตูใหญ่ (Main gate) อยู่ด้านทิศเหนือของพื้นที่ สำหรับใช้ในการผ่านเข้า ออกของข้าราชการกองการบินทหารเรือ และประตูช่องทางเข้า-ออกรองด้านทิศตะวันตกของสนามบิน (ประตูนานาชาติ) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางจากภายนอกไปยังท่าอากาศยานอุตะเภามีความยาว ๓.๕ กิโลเมตร และยังเป็นถนนที่ใช้ร่วมกันระหว่างข้าราชการกองการบินทหารเรือ และผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานอุตะเภา นอกจากนี้ ถนนนานาชาติเส้นนี้ยังผ่านสถานที่สำคัญภายในสนามบินได้แก่ เส้นทางสำหรับผ่านเข้า ออกของตำหนักพิฆานมาศ ซึ่งเป็นเขตพระราชฐาน และอาคารโรงเก็บอากาศยานของฝูงบิน กองการบินทหารเรือ ด้วย

แผนภาพที่ ๔ - ๑ ภาพสถานที่ตั้งหน่วยงานทหาร การทำอากาศยานอุตะเภา และเส้นทาง ถนนนานาชาติ ภายในสนามบินอุตะเภา



๐ หน่วยทหาร ๑ ทำอากาศยานอุตะเภา

หลังจากที่รัฐบาลได้อนุมัติให้กองทัพเรือร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) พัฒนาและใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาเพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ (การทำอากาศยานพลเรือนนานาชาติ) ร่วมด้วยนั้น กองทัพเรือได้ใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งบริเวณระหว่างศูนย์ซ่อมอากาศยาน กองการบินทหารเรือ และฝูงบิน ๑๐๑ กองบิน ๑ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ (ที่ตั้งในปัจจุบัน) เนื้อที่ประมาณ ๖๕ ไร่เป็นที่ตั้งของการทำอากาศยานอุตะเภาเพื่อดำเนินกิจกรรมทั้งปวงในการให้บริการการเดินทางโดยสาร และการคมนาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

แผนภาพที่ ๔ - ๒ ภาพที่ด้งการท่าอากาศยานอุตะเกา และช่องทางเข้า ออก (ประตูนานาชาติ)



สำหรับพื้นที่ที่ใช้เพื่อดำเนินด้านการท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ดังกล่าว กองทัพเรือได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. ๒๕๑๘ โดยขออนุญาตเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าวจากการใช้ประโยชน์ด้านการทหารเป็นการใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ และมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาคารสำนักงาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับให้บริการตามรูปแบบมาตรฐานการบริการท่าอากาศยานพลเรือนประกอบด้วย **พื้นที่ให้บริการนอกเขตการบิน (Land Side)** ได้แก่ อาคารพักผู้โดยสารที่มีขนาดพื้นที่ ๔,๒๘๐ ตารางเมตร ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ ๗๘๐,๐๐๐ คนต่อปี และพื้นที่ลานจอดรถยนต์ และพื้นที่บริเวณขนถ่ายผู้โดยสารด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร ซึ่งสามารถจอดรถยนต์ได้จำนวน ๓๐๐ คัน โดยการเดินทางมาใช้บริการของผู้โดยสารจะใช้เส้นทางเข้าจากภายนอกมายังอาคารพักผู้โดยสารผ่านช่องทางประตูนานาชาติระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร สำหรับการเดินทางออกนั้น จะเป็นการเดินทางย้อนกลับเส้นทางเดิม

แผนภาพที่ ๔ - ๓ ภาพแสดงพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ สนามบินอุตะเกา



ในส่วนของการให้บริการใน**พื้นที่ในเขตการบิน (Air Side)** ได้แก่ พื้นที่สำหรับการให้บริการอากาศยาน และผู้โดยสารบริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งเป็นการใช้พื้นที่ลานจอดอากาศยานร่วมกับอากาศยานทางทหารของกองทัพเรือ หน่วยราชการอื่น ๆ และอากาศยานทหารของมิตรประเทศ สำหรับการจอดของอากาศยานพลเรือนนั้น ในทางปฏิบัติจะกำหนดให้ใช้บริเวณลานจอด C และลานจอด D เป็นหลัก ซึ่งลานจอดอากาศยานทั้งสองส่วนนี้ สามารถให้บริการอากาศยานพลเรือนขนาดใหญ่

ที่ต้องการรับการบริการภาคพื้นให้เสร็จสิ้นภายใน ๓ ชั่วโมง (เวลาขั้นต่ำที่ใช้สำหรับให้บริการภาคพื้นอากาศยานจนพร้อมทำการบิน) โดยเป็นการใช้การเติมน้ำมันแรงดันสูงทางท่อจะสามารถดำเนินการได้พร้อมกันจำนวน ๙ หลุมจอด หรือสามารถให้บริการบริการอากาศยานได้ ๗๒ ลำต่อวัน หรือกว่า ๒๖,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี แต่หากรวมหลุมจอดทั้งหมดในลานจอด C และ D จะมีหลุมจอดทั้งสิ้น ๑๗ หลุมจอด (รวมหลุมจอดที่ไม่สามารถเติมน้ำมันแรงดันสูงทางท่อสำหรับอากาศยานด้วย)

จากสถิติการให้บริการของการท่าอากาศยานที่ผ่านมา มีผู้โดยสารทั้งในประเทศ และต่างประเทศเดินทางมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานอุตะเถาเฉลี่ยปีละ ๑๔๐,๐๐๐ คนหรือคิดเป็นร้อยละ ๑๘ ของขีดความสามารถในการให้บริการของอาคารพักผู้โดยสาร ในขณะที่เครื่องบินโดยสารที่มาใช้บริการทั้งที่เป็นเครื่องเช่าเหมาลำจากต่างประเทศ และเที่ยวบินประจำภายในประเทศจะเดินทางมาใช้บริการเฉลี่ยปีละ ๑,๐๐๐ เที่ยวบิน จะเห็นได้ว่าจากที่ผ่านมาจำนวนเครื่องบินโดยสาร และผู้โดยสารที่มาใช้บริการโดยเฉลี่ยต่อปี ยังมีจำนวนต่ำกว่าขีดความสามารถในการให้บริการของการท่าอากาศยานอุตะเถา แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินการที่ผ่านมา ยังคงมีข้อจำกัดในการให้บริการของการท่าอากาศยานอุตะเถาจากประเด็นปัญหาของพื้นที่ในการให้บริการการขนส่งทางอากาศที่สำคัญได้แก่

๑. ความแออัดของผู้ใช้บริการในเขตภาคพื้น (Land side) ลักษณะการให้บริการของผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานอุตะเถานั้น จะเป็นเครื่องเช่าเหมาลำจากต่างประเทศ ซึ่งจะมาใช้บริการจำนวนมากในฤดูกาลท่องเที่ยวของเมืองพัทยาระยะเวลาประมาณ ๕ เดือน (ระหว่างเดือนธันวาคม - เมษายน) จึงทำให้ช่วงเวลาดังกล่าวเกิดความแออัดของผู้โดยสารที่มาใช้บริการ และผู้ประกอบการในบริเวณอาคารพักผู้โดยสารและลานจอดรถยนต์ ตลอดจนบริเวณขนถ่ายผู้โดยสารหน้าท่าอากาศยาน ทำให้ไม่สามารถให้บริการได้ตามมาตรฐานกำหนด

แผนภาพที่ ๔ - ๔ ภาพแสดงระดับมาตรฐานการให้บริการภายในท่าอากาศยาน

Level of Service (LOS)			
<ul style="list-style-type: none"> • A verbal description of Quality of Service in terms of Ease of Flow and Delays • 6 categories (IATA Airport Development Man.): 			
LOS	Flows	Delays	Comfort
A - Excellent	Free	None	Excellent
B - High	Stable	Very Few	High
C - Good	Stable	Acceptable	Good
D - Adequate	Unstable	Passable	Adequate
E - Inadequate	Unstable	Unacceptable	Inadequate
F - Unacceptable	--- System Breakdown ---		Unacceptable
<ul style="list-style-type: none"> • System Managers should Specify LOS, e.g: → Level C = standard minimum ; Level D = for crush periods 			
<small>Airport Systems Planning & Design / RdN</small>			

แผนภาพที่ ๔ – ๕ ภาพแสดงระดับมาตรฐานพื้นที่การให้บริการภายในท่าอากาศยาน

IATA Stds: Check-in Area (new version: Airport Development Manual, 9th ed., 2004)						
• Old:						
Square meters / Passenger for Level of Service						
	A	B	C	D	E	
	1.8	1.6	1.4	1.2	1.0	
• New:						
→ Reflects impact of number of bags, carts						
Row width	Carts bags	Square meters / Passenger for Level of Service				
		A	B	C	D	E
1.2m	few	1.7	1.4	1.2	1.1	0.9
	more	1.8	1.5	1.3	1.2	1.1
1.4 m	high	2.3	1.9	1.7	1.6	1.5
	heavy	2.6	2.3	2.0	1.9	1.8

Airport Systems Planning & Design / RdN

๒. การบริหารเส้นทางผ่านเข้า ออกจากภายนอก ผู้โดยสารโดยส่วนใหญ่ที่มาใช้บริการเป็นชาวต่างชาติ และผู้ประกอบการให้บริการซึ่งเป็นบุคคลพลเรือนจากภายนอก จำเป็นต้องใช้ถนนเส้นทางผ่านเข้า ออกจากภายนอกมายังอาคารพักผู้โดยสารทางช่องทางประตูนานาชาติร่วมกับข้าราชการกองการบินทหารเรือ อีกทั้งถนนดังกล่าวต้องผ่านสถานที่ที่มีการปฏิบัติทางทหารของกองทัพเรือ ทำให้เกิดความคับคั่งของการจราจรเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน และการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณเส้นทางดังกล่าวให้สอดคล้องเหมาะสมกับผู้เกี่ยวข้องที่มีความแตกต่างกัน

๓. การให้บริการในเขตการบิน (Air side) การให้บริการอากาศยาน และการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการที่เป็นพลเรือน และโดยส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ ในเขตการบิน เช่น ลานจอดอากาศยานซึ่งมีการปฏิบัติของอากาศยานทางทหารร่วมด้วยนั้น จำเป็นต้องมีการใช้พื้นที่สำหรับการปฏิบัติการที่มีความแตกต่างกัน และมีการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการให้บริการ และมาตรการรักษาความปลอดภัยของทุกฝ่ายที่มีขั้นตอนและรายละเอียดในการปฏิบัติแตกต่างกัน

แผนภาพที่ ๔ – ๖ ภาพการจอดอากาศยานภายในลานจอดอากาศยานสนามบินอุตะเถา



จากการที่รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาศักยภาพสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาร่วมกับ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง โดยการพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจำนวน ๓ ล้านคน และจำนวน ๕ ล้านคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และจะพิจารณาเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นต่อไปนั้น นอกจากนั้นรัฐบาลมีแผนงานชัดเจนที่จะใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเป็นพื้นที่สำหรับการพัฒนาตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC โดยตามโครงการดังกล่าว จะมีการใช้พื้นที่จำนวนมากสำหรับการดำเนินการ และจะมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น คลังสินค้า ศูนย์ซ่อมอากาศยาน สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จะเห็นได้ว่าจากนโยบายการพัฒนาและแผนงานการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาของรัฐบาลดังกล่าว จะทำให้สนามบินอุตะเถามีอากาศยาน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการด้านการบินมาใช้บริการเพิ่มขึ้น แม้ว่าในปัจจุบันกองทัพเรือจะได้มีการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่จนแล้วเสร็จแล้วก็ตาม แต่จะสามารถแก้ปัญหาได้เฉพาะการให้บริการผู้โดยสารภายในอาคารพักผู้โดยสารและเป็นการแก้ปัญหาในระยะสั้นเท่านั้น **แต่ยังคงมีปัญหานาถของพื้นที่ที่จะใช้เพื่อรองรับกิจกรรมการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นทั้งในพื้นที่เขตการบิน และนอกเขตการบินรวมทั้งปัญหาการใช้ประโยชน์อื่น ๆ ภายในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน** อาทิเช่น ความคับคั่งของการจราจรในเส้นทางผ่านเข้า-ออก พื้นที่ให้บริการขนถ่ายผู้โดยสารด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร การบริหารจัดการการปฏิบัติในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน และปัญหาสำคัญที่เกี่ยวกับการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ซึ่งจะให้เกิดการละเมิดระหว่างกันทั้งการปฏิบัติการกิจด้านการทหาร และด้านการพาณิชย์ที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วม ซึ่งจำเป็นต้องกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหาในระยะต้นดังกล่าวต่อไป

หลักการในการแก้ปัญหาความเหมาะสมของสถานที่ และการใช้พื้นที่ในการดำเนินงานด้านการพาณิชย์ ภายในสนามบินอุตะเถา

จากการที่สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่มีศักยภาพทั้งด้านการทหาร และด้านการพาณิชย์ ดังนั้น ที่ผ่านมารัฐบาลจึงให้กองทัพเรือได้มีการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถาร่วมด้วย โดยการดำเนินการด้านการทำอากาศยานเพื่อรองรับผู้ใช้บริการในพื้นที่ภาคตะวันออกซึ่งมีจำนวนไม่มาก โดยกองทัพเรือใช้พื้นที่บางส่วนบริเวณด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งสำหรับดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ และธุรกิจต่อเนื่องสำหรับการบริการภายในสนามบินอุตะเถา แม้ว่าการดำเนินการทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์จะมีลักษณะรูปแบบการดำเนินการที่มีกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดในการปฏิบัติที่แตกต่างกันก็ตาม แต่ด้วยจำนวนของผู้ใช้บริการที่มีจำนวนน้อย และขนาดของกิจกรรมด้านการพาณิชย์มีไม่มาก ทำให้การปฏิบัติต่าง ๆ สามารถกำกับ ควบคุมโดยไม่ยุ่งยากซับซ้อน และมีโอกาสที่จะละเมิดการปฏิบัติระหว่างทางทหาร และด้านการพาณิชย์อยู่ในกรอบจำกัด แต่ด้วยสถานการณ์ในปัจจุบันที่รัฐบาลมีนโยบายที่ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และต้องการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อให้หลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางเป็นประเทศที่มีรายได้สูง โดยมีเป้าหมายที่จะผลักดันให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเป็นพื้นที่ในการดำเนินการโครงการดังกล่าว ดังนั้น กองทัพเรือจึงจำเป็นต้องมีการปฏิบัติที่ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลคือ การเป็นพัฒนาให้สนามบินที่มี

ศักยภาพในการรองรับการคมนาคมเดินทางขนส่งทางอากาศ และการใช้พื้นที่ภายในสนามบินสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมตามแผนงานโครงการต่าง ๆ ดังกล่าว โดยต้องมีการบริหารจัดการด้านการทำอากาศยานในการรองรับผู้โดยสารที่จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นให้เพียงพอเป็นไปตามคุณลักษณะ และองค์ประกอบของท่าอากาศยานตามมาตรฐานสากลอย่างครบถ้วน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนามบินให้มีขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวของทางอากาศที่จะมีเพิ่มมากยิ่งขึ้น และการจัดแบบพื้นที่ให้เพียงพอสอดคล้องรองรับกิจกรรมตามแผนงานของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) อย่างเพียงพอและไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการทางทหาร โดยปัญหาที่เป็นข้อจำกัดสำคัญของการดำเนินงานในการดำเนินงานของท่าอากาศยานอยู่ตะเภา และผู้ประกอบการ ในด้านความเหมาะสมของขนาดพื้นที่ และสถานที่ตั้งของท่าอากาศยานอยู่ตะเภา ที่ดำเนินการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบันนั้น ดังที่กล่าวแล้ว เนื่องจากเป็นการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภาเพื่อดำเนินการพาณิชย์ในภายหลัง และในขณะที่เริ่มดำเนินการนั้น จำนวนอากาศยานและผู้โดยสารตลอดจนผู้ประกอบการมีจำนวนไม่มาก การพิจารณาพื้นที่ สำหรับก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารพื้นที่ดำเนินการด้านการพาณิชย์ จึงตั้งอยู่บริเวณระหว่างพื้นที่ที่มีการใช้ปฏิบัติการทางทหาร และขนาดของพื้นที่มีขนาดเล็ก ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ที่ต้องรองรับการเติบโตของการใช้บริการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศในอนาคตด้วย สำหรับการแก้ปัญหา ดังกล่าวนั้น ต้องพิจารณาถึงคุณสมบัติที่สำคัญของระบบท่าอากาศยานและการดำเนินการด้านการพาณิชย์ดังที่กล่าวแล้ว คือต้องตอบสนองต่อการเป็นระบบที่กว้างใหญ่ในการให้บริการประชาชนจำนวนมาก สามารถเข้าถึงการขนส่งทางอากาศได้อย่างรวดเร็ว มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ และมีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมตลอดจนต้องดูแลรักษาให้คงอยู่ในมาตรฐาน และเนื่องจากการให้บริการในระบบท่าอากาศยานเป็นการบริการสาธารณะที่มีความเป็นสากล ดังนั้น การให้บริการจะต้องกำหนดขอบเขตและจัดเตรียมพื้นที่ เพื่อให้สามารถดำเนินกิจกรรมตามข้อกำหนดของระบบท่าอากาศยาน ทั้งการบริการภายในเขตการบิน และนอกเขตการบินที่เหมาะสมเพียงพอเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการบริการสามารถได้รับการอำนวยความสะดวกเป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานของระบบท่าอากาศยานดังกล่าว โดยแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่

๑. **Business to Business (B to B)**

๑.๑ สายการบิน

๑.๒ ผู้ประกอบการ

๒. **Business to Consumer (B to C)**

๒.๑ ผู้โดยสาร

๒.๒ ผู้ใช้บริการ

๒.๓ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในท่าอากาศยาน

๓. **Business to Government (B to G)** ได้แก่ หน่วยงานต่างๆ ของภาคราชการ ผล

จากการพิจารณาการดำเนินการของกองทัพอากาศที่ได้ดำเนินการด้านการพาณิชย์ร่วมกับการปฏิบัติการบินทางทหารภายในสนามบินของกองทัพอากาศ จะเห็นได้ว่าการนำ คุณลักษณะและหลักการบริการการขนส่งผู้โดยสารของระบบท่าอากาศยานซึ่ง ได้แก่ ความสามารถในการระบายผู้โดยสารที่มาใช้บริการเข้า-ออกพื้นที่โดยเสียเวลาน้อยที่สุด และการจัดระบบการขนส่งระหว่างท่า

อากาศยานถึงพื้นที่ให้บริการอื่น ๆ ให้เกิดความคล่องตัว มาพิจารณาการเลือกใช้พื้นที่ที่มีความเหมาะสม และไม่ใช่นุอุปสรรคต่อการปฏิบัติการทางทหาร โดยแม้ว่าจะมีการพิจารณาการวางผังการใช้พื้นที่ปฏิบัติการทางทหารกับท่าอากาศยานพลเรือนด้านการพาณิชย์จะอยู่ด้านเดียวกัน หรืออยู่คนละด้านของทางวิ่งก็ตาม แต่ก็ยังคงสามารถตอบสนองต่อภารกิจด้านความมั่นคง และสามารถดำเนินการด้านการพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้รับบริการสามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยตามมาตรฐานกำหนด ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถนำมาพิจารณาใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภามีขีดความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารโดยมีเป้าหมาย ๓ ล้านคน และ ๕ ล้านคน ในปี พ.ศ.๒๕๖๐ และ พ.ศ.๒๕๖๓ ตามลำดับ โดยมีแนวทางในการพิจารณาแก้ไขข้อจำกัดของขนาดพื้นที่ และที่ตั้งในการให้บริการด้านการพาณิชย์ของท่าอากาศยานอุตะเภามีที่สอดคล้องกับเป้าหมายการเติบโตของผู้ใช้บริการตามแผนงาน โดยใช้หลักการดังกล่าวข้างต้น ดังนี้

๑. กรณีที่มีจำนวนผู้มาใช้บริการระหว่าง ๑ - ๓ ล้านคนต่อปี จากนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ และส่งเสริมให้มีการบูรณาการพื้นที่ในภาคตะวันออกให้มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ตลอดจนการผลักดันการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคและนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานภายในสนามบินอุตะเภา จึงทำให้มีการคาดการณ์จากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ทั้งกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬาว่า ในอนาคตอันใกล้ในพื้นที่ภาคตะวันออกจะมีผู้เดินทางมาท่องเที่ยว และทำงานเพิ่มมากขึ้น โดยสนามบินอุตะเภาจะมีจำนวนผู้มาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลและกองทัพเรือจึงมีเป้าหมายร่วมกันที่จะพัฒนาศักยภาพของสนามบินอุตะเภาให้มีขีดความสามารถในการให้บริการที่เพิ่มมากขึ้น โดยกำหนดเป้าหมายให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวน ๓ ล้านคน และ ๕ ล้านคน ภายในปี พ.ศ.๒๕๖๐ และ พ.ศ.๒๕๖๓ ตามลำดับดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันได้มีการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ (Terminal ๒) เพิ่มเติมซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปี และจะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ.๒๕๖๐ และหากมีการใช้งานร่วมกับอาคารพักผู้โดยสารหลังเดิม (Terminal ๑) จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๕ ล้านคนต่อปี แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาในภาพรวมของขนาดพื้นที่ และที่ตั้งของการท่าอากาศยานอุตะเภา ที่ให้บริการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบันพบว่าการใช้ประโยชน์พื้นที่ของท่าอากาศยานอุตะเภาในพื้นที่ที่ตั้งปัจจุบัน จะสามารถให้บริการได้ตามมาตรฐานเฉพาะการบริการภายในอาคารพักผู้โดยสารที่มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปีเท่านั้น **แต่มีความจำเป็นต้องปรับปรุงพื้นที่ภายนอกอาคารพักผู้โดยสารที่ต้องการให้บริการด้วยโดยในเขตนอกพื้นที่การบิน (Land side)** ที่เป็นข้อจำกัดไม่เอื้อต่อการให้บริการผู้โดยสารจำนวนมาก และไม่เป็นไปตามหลักการบริการท่าอากาศยานที่ต้องการมีรูปแบบระบายการขนส่งผู้โดยสารออกจากท่าอากาศยานโดยสะดวกและรวดเร็วด้วย ดังนี้

๑.๑ บริเวณถนนทางเข้า-ออกจากภายนอก ตั้งแต่ประตูนานาชาติถึงอาคารพักผู้โดยสารระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของผู้มาใช้บริการและมีการใช้งานร่วมกับข้าราชการกองการบินทหารเรือ กับเป็นเส้นทางที่ผ่านพื้นที่หน่วยงานทหารและถนนขนาดเล็กจะเป็นเส้นทางที่มีการจราจรคับคั่งเป็นอย่างมากจากจำนวนรถยนต์รับส่งผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ประกอบกับเป็นลักษณะเส้นทางจราจรของรถยนต์ที่ใช้บริการต้องวิ่งไปหยุดที่หน้าอาคารพักผู้โดยสาร และวิ่ง

ย้อนกลับเส้นทางเดิมทำให้บริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารที่มีขนาดพื้นที่จำกัด จะเกิดความคับคั่งของการจราจรเป็นอย่างมาก ดังนั้น แนวทางในการแก้ไขคือ **การขยายถนนจากประตูนานาชาติถึงอาคารพักผู้โดยสารจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร และปรับการจราจรเป็นลักษณะรถยนต์เดินทางเดียวเป็นการเดินรถเป็นวงกลม** เพื่อให้การเคลื่อนตัวของการจราจรมีความคล่องตัว ไม่เป็นสภาพที่ต้องมีการหยุดนิ่งบริเวณหน้าท่าอากาศยานเหมือนในปัจจุบัน

๑.๒ **พื้นที่ให้บริการด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร** ได้แก่พื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ และบริเวณพื้นที่ให้บริการขนถ่ายผู้โดยสาร และสัมภาระด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร เนื่องจากบริเวณที่ตั้งของท่าอากาศยานอยู่ตะเภาอยู่ระหว่างหน่วยทหารที่มีการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคง และขนาดของพื้นที่ใช้ประโยชน์ในการดำเนินการให้บริการนั้นมีจำกัดดังกล่าว โดยมีพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์รับ ส่งผู้โดยสารได้ จำนวน ๓๐๐ คัน ซึ่งจะสามารถรองรับการให้บริการผู้โดยสารปัจจุบันจำนวน ๗๐๐,๐๐๐ คนต่อปี และเมื่อจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นระหว่าง ๑ - ๓ ล้านคนต่อปี จะทำให้พื้นที่บริเวณด้านหน้าท่าอากาศยาน ในการขนถ่ายผู้โดยสารและสัมภาระไม่เพียงพอ ประกอบกับระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะระหว่างท่าอากาศยานกับชุมชนนั้นยังไม่มีให้บริการ ดังนั้น การเดินทางของผู้โดยสารจะใช้รถยนต์ส่วนตัว รถยนต์โดยสารรับจ้างส่วนบุคคล และรถยนต์ขนส่งขนาดเล็กที่มีให้บริการโดยผู้ประกอบการรับจ้างขนส่งที่มีอยู่ภายในท่าอากาศยานเท่านั้น จึงเป็นสาเหตุทำให้ต้องมีรถยนต์จำนวนมากมาใช้พื้นที่บริการดังกล่าว ซึ่งแนวทางแก้ไขเบื้องต้น **นอกจากต้องจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมืองแล้ว จำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่ให้บริการบริเวณการขนถ่ายผู้โดยสาร และสัมภาระด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร การก่อสร้างพื้นที่จอดรถยนต์เพิ่มเติมให้สามารถรองรับได้จำนวนประมาณ ๑,๐๐๐ คัน และการก่อสร้างคลังสินค้า** เป็นต้น อย่างไรก็ตามพื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้าง และการขยายพื้นที่เพิ่มเติมเพื่อให้บริการในพื้นที่นอกเขตการบิน (Land Side) ดังกล่าวทำได้จำกัด เนื่องจากพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานในปัจจุบันนั้น ถูกใช้เป็นพื้นที่ปฏิบัติงานของกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ แล้ว

๑.๓ **การกำหนดมาตรการในการรักษาความปลอดภัย บริเวณพื้นที่ใช้ประโยชน์ร่วมทางทหาร และเขตต่อเนื่องกับพื้นที่ให้บริการด้านการพาณิชย์** เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่ดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอยู่ตะเภาตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่ที่มีการปฏิบัติทางทหาร ดังนั้นในการเดินทางมาใช้บริการท่าอากาศยานอยู่ตะเภา โดยใช้เส้นทางผ่านเข้า ออกตั้งแต่ประตูนานาชาติถึงอาคารพักผู้โดยสารที่ต้องใช้ร่วมกับข้าราชการกองการบินทหารเรือ ซึ่งต้องผ่านสถานที่ของหน่วยทหารที่มีการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักสำคัญในการเดินทางเพื่อใช้บริการท่าอากาศยานอยู่ตะเภา **ในการที่มีการใช้พื้นที่ และการจราจรปะปนร่วมกันนั้นอาจทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติที่ต้องเกี่ยวข้องกัน โดยเฉพาะในการด้านมาตรการรักษาความปลอดภัย** เนื่องจากการปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยทางทหารนั้น จะมีแนวทางการปฏิบัติที่อ้างอิงจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๒ และระเบียบกองทัพเรือว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย พ.ศ.๒๕๓๑ ในขณะที่การรักษาความปลอดภัยของการท่าอากาศยาน และด้านการบินพลเรือนนั้นจะปฏิบัติพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เป็นต้น

โดยเป็นการปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติที่เป็นสากล หรือนานาประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด ซึ่งมีรายละเอียดและวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ดังนั้นการที่ทั้งสองหน่วยมีรูปแบบภารกิจการปฏิบัติที่แตกต่างกัน และมีมาตรการในการรักษาความปลอดภัยที่แตกต่างกันและต้องปฏิบัติงานในพื้นที่เดียวกันจะทำให้เกิดความขัดแย้งในแนวทางการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติ และผู้รับบริการได้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีข้อกำหนดร่วมกันที่ชัดเจนเพื่อให้การปฏิบัติไม่เกิดความสับสน

๒. กรณีที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากกว่า ๓ ล้านคนต่อปี กองทัพเรือได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วม (MOC) กับกระทรวงคมนาคมในการที่จะพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา โดยมีเป้าหมายให้สามารถรองรับผู้โดยสารให้ได้ ๕ ล้านคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งเป็นจำนวนที่ผู้โดยสาร ผู้ประกอบการ และกิจกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนเพิ่มมากขึ้น จนพื้นที่ให้บริการของการท่าอากาศยานอู่ตะเภาในพื้นที่นอกเขตการบิน (Land Side) และพื้นที่ต่อเนื่องดังกล่าวข้างต้นไม่เพียงพอในการให้บริการ เส้นทางผ่านเข้า ออก ตั้งแต่ประตูนานาชาติถึงพื้นที่ให้บริการด้านการพาณิชย์ เช่นอาคารพักผู้โดยสาร เป็นต้น รวมทั้งเส้นทางจราจรภายนอกโดยรอบสนามบิน ถนน สภาพการจราจรจะติดขัด จนเป็นปัญหาในด้านการจราจร และความปลอดภัย ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง เนื่องจากต้องรองรับการผ่านเข้าออกของผู้ใช้บริการ และยานพาหนะเฉลี่ยมากกว่า ๕๐๐ - ๑,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง อย่างต่อเนื่องตลอดเวลา และการขยายพื้นที่ให้บริการเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นก็ไม่สามารถทำได้ ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ กองทัพเรือมีความจำเป็นต้องพิจารณาหาพื้นที่ภายในสนามบินที่จะใช้ในการดำเนินการด้านการพาณิชย์เพิ่มเติมเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อการปฏิบัติการทั้งสองส่วน โดยต้องมีการแบ่งแยกพื้นที่ที่ต้องใช้ในการปฏิบัติด้านการทหารและด้านการพาณิชย์ออกจากกันอย่างชัดเจนและเพียงพอ โดยต้องมีการพัฒนาใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีการใช้ปฏิบัติการทางทหารเพื่อใช้ในการดำเนินการด้านการพาณิชย์ที่เพิ่มมากขึ้น โดยการย้ายการให้บริการของการท่าอากาศยาน และกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่มีในปัจจุบัน และกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้นจากโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเช่น อาคารคลังสินค้า ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน และระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ทั้งหมดไปใช้พื้นที่ดังกล่าว ซึ่งจะทำให้การให้บริการของการท่าอากาศยานในการขนส่งผู้โดยสารและยานพาหนะออกจากพื้นที่ได้อย่างสะดวก รวดเร็วไม่เกิดการแออัดคับคั่ง อีกทั้งยังเป็นการทำให้ไม่เกิดการปฏิบัติที่จะละเมิดต่อภารกิจทางทหารที่ใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งได้เป็นอย่างดี ซึ่งการใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งเพื่อใช้เป็นพื้นที่ในการดำเนินงานของการท่าอากาศยานอู่ตะเภาสามารถดำเนินการได้ โดยการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางขับ และลานจอดอากาศยานขึ้นใหม่เพิ่มเติม โดยยังคงใช้ทางวิ่งเดิมร่วมกับการบินทางทหาร ซึ่งการดำเนินการในกรณีดังกล่าวนี้ สามารถแก้ปัญหาพื้นที่ในการรองรับผู้โดยสาร และกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่มีผลกระทบกับการปฏิบัติการทางทหาร

รูปแบบความร่วมมือ และความมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการกิจด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา

การปฏิบัติด้านการบินทางทหารโดยกองการบินทหารเรือ และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ ในการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยการท่าอากาศยานอุตะเถานั้น การดำเนินการทั้งสองส่วนมีการใช้พื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้านการบิน และการใช้ห้วงอากาศ และการบริการควบคุมการจราจรทางอากาศร่วมกัน โดยการดำเนินการดังกล่าวเป็นการให้บริการในพื้นที่เขตการบิน (Air Side) ของสนามบินอุตะเถา ซึ่งปัญหาสำคัญในการให้บริการด้านการบินในพื้นที่เขตการบินของสนามบินอุตะเถาก็คือ การจัดการกับการปฏิบัติการกิจที่เกี่ยวข้องระหว่างหน่วยงานในพื้นที่อย่างมีเอกภาพ ไม่ให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติของหน่วยต่าง ๆ และของผู้เกี่ยวข้อง จนทำให้เกิดความผิดพลาดเสียหายในการดำเนินงาน ดังที่กล่าวแล้วในส่วนของการให้บริการการคมนาคมขนส่งทางอากาศนั้นอาจเกิดความเสียหายได้จากปัจจัยความเสี่ยงในหลายประการ เช่น เกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ หรือเกิดจากการกระทำของมนุษย์ทั้งที่ตั้งใจ และไม่ตั้งใจ นอกจากนี้สำหรับในสนามบินที่มีการปฏิบัติด้านการทหารร่วมด้วยนั้น จะมีปัจจัยเสี่ยงในการปฏิบัติงานร่วมกันมากยิ่งขึ้นอันเนื่องจากรูปแบบ และวัตถุประสงค์ตลอดจนขั้นตอนการปฏิบัติ และความจำเป็นในการสนองตอบต่อภารกิจที่มีความแตกต่างกันโดยเฉพาะการควบคุม และการปฏิบัติการบินของอากาศยานทางทหารในสถานการณ์ไม่ปกติ หรือภารกิจพิเศษ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุฉุกเฉินในเขตสนามบิน และการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบิน และเขตท่าอากาศยานเป็นต้น ซึ่งต้องมีขอบเขตพื้นที่การปฏิบัติที่ชัดเจน โดยผู้รับผิดชอบการปฏิบัติของส่วนต่าง ๆ ต้องมีความเข้าใจร่วมกันตามแนวทาง ขั้นตอน ตลอดจนมาตรฐานการการปฏิบัติที่เหมาะสมถูกต้อง สำหรับภายในสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการดำเนินการด้านการบินทหาร และด้านการพาณิชย์ร่วมอยู่ในสนามบินเดียวกันนั้น การบริหารพื้นที่ในเขตการบิน (Air side) ที่มีการปฏิบัติในการสนับสนุนภารกิจด้านการบินร่วมกันนั้น จะมีรูปแบบแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการใช้พื้นที่ และการปฏิบัติงานใน ๒ ลักษณะคือ การแบ่งแยกพื้นที่การปฏิบัติทั้งสองส่วนออกจากกันอย่างชัดเจน ไม่ให้มีผลกระทบต่อกัน และการใช้หลักการบริหารความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤตเพื่อให้เกิดเอกภาพในการปฏิบัติการกิจ และการป้องกันลดผลกระทบจากความผิดพลาดเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินการร่วมกัน โดยมีรูปแบบและแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

๑. การแบ่งแยกพื้นที่การปฏิบัติการกิจการบินทางทหารและพลเรือนออกจากกันอย่างชัดเจน โดยการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินได้แก่ ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยานและอาคารพักผู้โดยสาร ออกจากพื้นที่ทางการทหารอย่างชัดเจน ซึ่งในส่วนของสนามบินอุตะเถานั้น หากมีการกิจการบินด้านการพาณิชย์มาใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพิ่มขึ้นซึ่งปัจจุบันมีทางวิ่งเพียงเส้นเดียว จนอาจมีผลกระทบกับการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคงแล้ว แนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าวคือ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพิ่มเติม เพื่อแยกการใช้งานของทั้งสองส่วนออกจากกัน ซึ่งพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง ในปัจจุบันมีพื้นที่เพียงพอสามารถก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพิ่มเติมเพื่อแยกการปฏิบัติทางทหารและพลเรือนออกจากกัน เช่น การก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางวิ่งเส้นที่ ๒ ทางขับ และลานจอดอากาศยานขึ้นใหม่เพิ่มเติม เป็นต้น ซึ่งจะสามารถรองรับอากาศยาน และผู้โดยสารที่มาใช้บริการ

จำนวนมาก ตลอดจนกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่จะเกิดขึ้นต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี สามารถแก้ปัญหาสภาพการจราจรทางอากาศมีความคับคั่ง และจะทำให้มีความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติการบินทางทหารและพลเรือนด้านการพาณิชย์ โดยในการดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่สองขึ้นใหม่ดังกล่าวนี้สามารถดำเนินการในพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งเส้นเดิมได้ใน ๓ ลักษณะ คือ

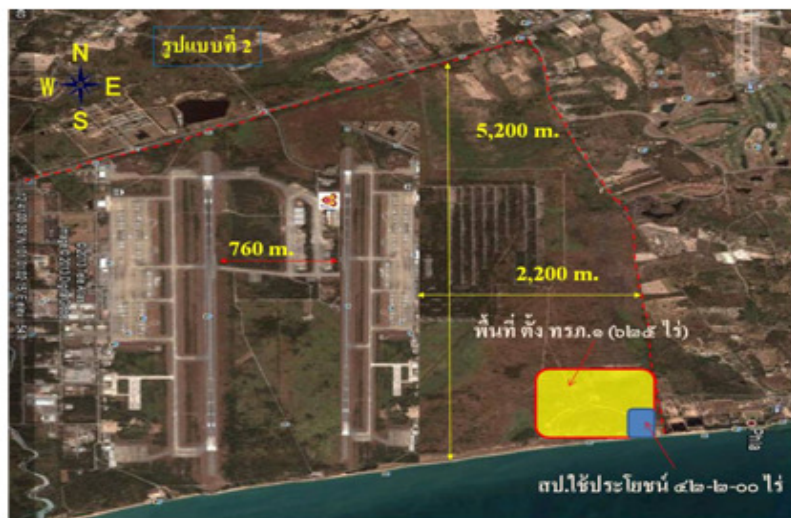
๑.๑ ทางวิ่ง ๒ เส้นในลักษณะชิดกันโดยมีระยะห่างระหว่างทางวิ่ง ๓๕๐ เมตร

แผนภาพที่ ๔ - ๗ ภาพจำลองทางวิ่งสองทางวิ่งในลักษณะชิดกันภายในสนามบินอู่ตะเภา



๑.๒ ทางวิ่ง ๒ เส้นในลักษณะไกลกันโดยระยะห่างระหว่างทางวิ่ง ๗๖๐ เมตร

แผนภาพที่ ๔ - ๘ ภาพจำลองทางวิ่งสองทางวิ่งในลักษณะไกลกันภายในสนามบินอู่ตะเภา



๑.๓ ทางวิ่ง ๒ เส้นในลักษณะห่างกันโดยระยะห่างระหว่างทางวิ่ง ๑,๓๐๐ เมตร

แผนภาพที่ ๔ - ๕ ภาพจำลองทางวิ่งสองทาง ลักษณะห่างกันภายในสนามบินอุตะเถา



การก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางวิ่งเส้นที่ ๒ และลานจอดอากาศยานขึ้นใหม่เพิ่มเติมทางด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งเส้นเดินภายในสนามบินอุตะเถานั้น สามารถดำเนินการได้ **ทั้งสามลักษณะ** ซึ่งมีพื้นที่เพียงพอที่สามารถดำเนินการได้ โดยทางวิ่งทั้งสามลักษณะนั้นจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่จะมาใช้บริการที่สนามบินอุตะเถาได้เพิ่มมากขึ้น โดยที่แตกต่างกันของทางวิ่งในลักษณะตามข้อ ๑ และข้อ ๒ นั้น อากาศยานที่มาใช้บริการยังไม่มีอิสระในการลงบนทางวิ่งทั้งสองทางวิ่งพร้อมกัน ส่วนทางวิ่งตามข้อ ๓ นั้นอากาศยานมีอิสระในการลงสนามบินทั้งสองทางวิ่งพร้อมกัน อย่างไรก็ตามการก่อสร้างทางวิ่งที่ ๒ ภายในสนามบินอุตะเถานั้น เมื่อพิจารณาความคุ้มค่าในการก่อสร้างเพื่อใช้ประโยชน์กับจำนวนอากาศยานที่มาใช้บริการในปัจจุบัน อาจยังไม่มีคามจำเป็น เนื่องจากทางวิ่งเพียงเส้นเดียว หากได้มีการปรับปรุงอุปกรณ์ในการควบคุมการจราจรทางอากาศ และพัฒนารูปแบบวงจรการบินให้ทันสมัย ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปแล้ว จะสามารถรองรับอากาศยานได้จำนวนมาก เพียงพอต่อการให้บริการทั้งอากาศยานทางทหารและเครื่องบินโดยสารที่จะมาใช้บริการที่สนามบินอุตะเถาในอนาคต แต่อย่างไรก็ตามการก่อสร้างทางวิ่งเพิ่มก็จะมีผลดีต่อการปฏิบัติการบินทางทหาร และการบินพลเรือนภายในสนามบินอุตะเถาที่มีการแยกพื้นที่การปฏิบัติได้อย่างชัดเจน ทำให้สามารถการปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพไม่เกิดการละเมิด และเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการทางทหาร ตลอดจนสามารถบริการการใช้ห้วงอากาศและการจราจรให้เกิดประโยชน์ มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพิ่มเติมดังกล่าว นั้น จะมีความสอดคล้องรองรับกับการใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งภายในสนามบินอุตะเถาในการสนับสนุนการพัฒนาเป็นพื้นที่พัฒนาอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาลดังที่กล่าวแล้วต่อไป

๒. การกำหนดมาตรการ และวิธีการปฏิบัติร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างมีความเป็นเอกภาพ ในการปฏิบัติของแต่ละหน่วยงานภายในสนามบินที่มีการปฏิบัติงานร่วมกันนั้นการป้องกันความผิดพลาดเสียหายตามหลักการ แนวทางการบริหารความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤติเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง แบบอย่างการดำเนินการของสนามบินของกองทัพอากาศในประเด็นดังกล่าวนั้นคือ ได้มีการจัดทำข้อตกลงร่วมมือในส่วนของปฏิบัติที่มีการประเมินแล้วว่ามีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดจากการขาดความเข้าใจในรูปแบบการปฏิบัติร่วมกัน และความไม่ชัดเจนในกรอบความรับผิดชอบของหน่วยต่าง ๆ จึงได้มีการจัดทำข้อตกลงในการปฏิบัติร่วมกันในประเด็นที่สำคัญได้แก่ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือประสบเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบิน และข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างกองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็น ๓ หน่วยงานหลักที่มีบทบาทสำคัญในการปฏิบัติภารกิจภายในสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยสาระสำคัญของข้อตกลงนั้นมุ่งเน้นให้หน่วยต่าง ๆ เข้าใจบทบาทความรับผิดชอบในภาระหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ มีการกำหนดรูปแบบแนวทางการปฏิบัติในการกิจที่มีความซ้ำซ้อน หรือมีความเร่งด่วนเป็นกรณีพิเศษอย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้ทันทั่วทั้ง มีการกำหนดเครื่องมือที่จะใช้ให้เหมาะสมกับภารกิจ และเป็นการกำหนดรูปแบบแนวทางการปฏิบัติในภาวะวิกฤติ หรือกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินเพื่อให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้องเหมาะสม สามารถป้องกัน และลดผลกระทบของความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ซึ่งการจัดทำข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติร่วมกันดังกล่าวเป็นไปตามหลักการบริหารความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤติ (รายละเอียดในบทที่ ๓) ซึ่งในการดำเนินการร่วมกันระหว่างกองทัพอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินดังกล่าวนี้ ได้มีการดำเนินการมาเป็นเวลานานแล้วและในหลายสนามบินของกองทัพอากาศ สามารถใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติของกองทัพเรือในการบริหารจัดการภายในสนามบินอุตะเกาที่มีลักษณะการดำเนินการร่วมกันระหว่างกองการบินทหารเรือกับหน่วยงานด้านการพาณิชย์ ซึ่งมีลักษณะการปฏิบัติงานภายในสนามบินเช่นเดียวกับสนามบินของกองทัพอากาศ โดยของกองทัพเรือ ควรจะมีการจัดทำข้อตกลงในการปฏิบัติงานร่วมกันตามแนวทางการบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤติ ที่จะมีผลกระทบต่อภารกิจภายในสนามบินอุตะเกา ประกอบด้วย

๒.๑ การควบคุมการปฏิบัติการบินของอากาศยานทหารในกรณีต่าง ๆ ทั้งสถานการณ์ไม่ปกติและกรณีเร่งด่วน โดยในข้อตกลงต้องมีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติตามลำดับความสำคัญของความเร่งด่วนในการให้บริการการควบคุมการจราจรทางอากาศ การปฏิบัติการบินของอากาศยานทางทหารในสถานการณ์ไม่ปกติต่าง ๆ รวมถึงขั้นตอนรูปแบบการเข้าสู่พื้นที่การฝึกบิน และการกำหนดวงจรรบินในการลงสู่สนามบินของอากาศยานทางทหาร

๒.๒ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบเหตุฉุกเฉินในเขตสนามบินทั้งการช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบเหตุบนบก และในทะเลโดยเป็นการกำหนดแนวทาง และขั้นตอนในการปฏิบัติของหน่วยที่มีหน้าที่รับผิดชอบภายในสนามบิน ตลอดจนกำหนดเครื่องมือที่ใช้ให้ชัดเจน

๒.๓ การรักษาความปลอดภัยในสนามบิน และในเขตทำอากาศยาน โดยการกำหนดขอบเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ การประกาศกำหนดระดับมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมกับสถานการณ์ และสถานะแวดล้อมความปลอดภัยทั้งในส่วนความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยของ

ทางทหาร และของพลเรือน โดยคำนึงถึงกฎ ข้อบังคับ กรอบอำนาจหน้าที่ของแต่ละส่วน ตลอดจนข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความปลอดภัย และไม่ละเมิดสิทธิในการรับบริการตามที่กำหนด

๒.๔ ความเป็นเอกภาพของการปฏิบัติภารกิจในพื้นที่ที่มีการปฏิบัติ และการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันเช่น พื้นที่บริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งอากาศยานพลเรือนถูกกำหนดให้ใช้ลานจอด ร่วมกับการจอดอากาศยานทางทหาร โดยที่มาตรการตรวจสอบในการผ่านเข้าไปในเขตลานจอดดังกล่าวของเจ้าหน้าที่ และยานพาหนะตลอดจนการปฏิบัติต่าง ๆ ในพื้นที่ลานจอดยังใช้ข้อกำหนด และมาตรการทางทหารในการกำกับดูแล ซึ่งการปฏิบัติมีความแตกต่างจากมาตรการการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยของด้านการบินพลเรือน และไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดการปฏิบัติภายในพื้นที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการด้านการบินของพลเรือนด้วย **โดยต้องกำหนดรายละเอียดขอบเขตความรับผิดชอบการปฏิบัติของทั้งสองหน่วยเพื่อให้สามารถปฏิบัติภารกิจในความรับผิดชอบได้โดยไม่เกิดการปฏิบัติที่ซ้ำซ้อน หรือช่องว่างขาดหน่วยงานรับผิดชอบในการปฏิบัติ**

๒.๕ การกำหนดพื้นที่จัดเก็บวัตถุระเบิด และการปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายและติดตั้งกับอากาศยานภายในสนามบินอุตะเถา

๒.๖ การกำหนดการปฏิบัติตามแผนเผชิญเหตุในการแก้ปัญหากรณีที่มีการจี้อากาศยานพลเรือนมาลงที่สนามบินอุตะเถา และการเฝ้าระวังการระบาดของโรคติดต่อร้ายแรงที่เดินทางมากับผู้โดยสาร

ทั้งนี้แนวทางในการจัดทำข้อตกลงร่วมกันของทั้งสองหน่วย ตามแนวทางการดำเนินการของกองทัพอากาศ และการนำหลักการในการบริหารความเสี่ยงและจัดการภาวะวิกฤตมาใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการการปฏิบัติงานร่วมกัน จะทำให้การปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถตอบสนองภารกิจทางทหารและการดำเนินงานด้านการทำอากาศยานพลเรือนของกองทัพเรือภายในสนามบินอุตะเถาเป็นไปด้วยความเรียบร้อยมีประสิทธิภาพต่อไป

ข้อจำกัดของพื้นที่ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน เพื่อการพัฒนาและใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

สนามบินอุตะเถาถูกประกาศให้เป็นสนามบินศุลกากร และสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๑๘ ในช่วงแรกเป็นการดำเนินการโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการสนับสนุนการขนส่งสินค้าด้านการเกษตรในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งปริมาณการขนส่งสินค้าและจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการไม่มาก แต่ในช่วง ๕ - ๑๐ ปีที่ผ่านมาการคมนาคมขนส่งทางอากาศของทุกภูมิภาครวมทั้งประเทศไทยมีอัตราการเติบโตรวดเร็วอย่างก้าวกระโดด จากธุรกิจการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) จนมีการคาดการณ์ว่าภายในระยะเวลาอีกไม่เกิน ๑๐ ปี สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองซึ่งเป็นสนามบินหลักที่รองรับการเดินทางขนส่งทางอากาศของประเทศ จะมีผู้มาใช้บริการเกินกว่าขีดความสามารถที่สนามบินทั้งสองแห่งจะรองรับได้ (จำนวนผู้โดยสารคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับที่ ๑๒๒ ล้านคนต่อปี) นอกจากนั้น

รัฐบาลยังมีนโยบายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคและพัฒนาการผลิตด้านอุตสาหกรรมการบินมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นภายในเขตส่งเสริมพิเศษโดยเฉพาะภายในสนามบินอู่ตะเภา ดังนั้นในปัจจุบันรัฐบาลจึงได้สนับสนุนงบประมาณจำนวนมากให้กองทัพเรือเพื่อใช้ในการพัฒนาศักยภาพของสนามบินอู่ตะเภาให้มีขีดความสามารถในการเป็นสนามบินพาณิชย์แห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินหลักส่วนกลางของประเทศ และรองรับการขยายตัวด้านการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมของประเทศ ดังนั้น **จึงมีการคาดการณ์จากหน่วยงานภาคราชการหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรงกันว่า ภายในระยะเวลาอันใกล้นี้สนามบินอู่ตะเภาจะมีอากาศยานและผู้โดยสารมาใช้บริการจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้มีปริมาณอากาศยานที่จะมาใช้ห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศของพื้นที่รับผิดชอบสนามบินอู่ตะเภาหนาแน่นมากขึ้นด้วย** จึงมีความจำเป็นต้องมีการปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ พัฒนารูปแบบการควบคุมการจราจรทางอากาศ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินได้แก่ ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้นด้วย ซึ่งในประเด็นการใช้ห้วงอากาศดังกล่าวนี้สอดคล้องกับแนวนโยบายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการกำหนดให้ทุกประเทศมีการพัฒนาปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศในความรับผิดชอบของแต่ละประเทศ ให้มีศักยภาพในการรองรับปริมาณอากาศยานที่จะเพิ่มมากขึ้นให้เรียบร้อยในส่วนของสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการใช้ และร่วมบริหารห้วงอากาศ จึงต้องมีการปรับปรุงในส่วนที่เกี่ยวข้องใน ๒ ส่วน ดังนี้

๑. การพัฒนาข้อจำกัดในการใช้ห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศ

ปัญหาในการบริหารห้วงอากาศเพื่อใช้ประโยชน์ด้านการบินที่นับวันจะมีพื้นที่ให้บริการไม่เพียงพอกับความต้องการด้านการบิน ซึ่งมีสาเหตุมาจากหลายประการ ได้แก่ โครงสร้างพื้นที่ห้วงอากาศ และเส้นทางการบินที่ตายตัว ไม่เปิดโอกาสให้สามารถใช้งานทรัพยากรด้านการบริหารห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงการแบ่งแยกการเดินอากาศของพลเรือนจากพื้นที่ห้วงอากาศที่หวงห้ามไว้เพื่อการทหาร ตลอดจนอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องแบบทันที (Real Time) มีจำกัด ซึ่งเป็นผลมาจากการตอบสนองของส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีน้อยต่อสถานการณ์ และการเปลี่ยนแปลงความต้องการของผู้ใช้งานเป็นต้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้มีแนวทางในการแก้ปัญหาโดยผลักดันความสอดคล้องเป็นหนึ่งในเดียวกันของห้วงอากาศ การกำหนดแนวคิดการเดินอากาศแบบไร้รอยต่อหรือไร้พรมแดนมาใช้ ซึ่งแนวทางในการแก้ปัญหาในประเด็นการพัฒนาการใช้ห้วงอากาศหรือการบริหารห้วงอากาศแบบไร้รอยต่อนั้น คือการเดินอากาศระบบใหม่ Communication Navigation Surveillance/Air Traffic Management System (CNS / ATM) โดยการปรับปรุงโครงสร้างของระบบห้วงอากาศซึ่งหมายถึงการปรับปรุงเทคโนโลยี ระบบอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่จัดให้มีขึ้นเพื่อใช้ในการดำเนินงานไปสู่เป้าหมายหลักของการบริหารจัดการห้วงอากาศคือ ความยืดหยุ่นและความสะดวกต่อการใช้งาน (Flexible Use Of Airspace) และรวมถึงระบบเทคโนโลยี และระบบบริหารการจราจรทางอากาศให้ต่อเนื่องเข้ากันทั้งระบบ เชื่อมโยงการบินในทุกระดับในเขตควบคุมการบินของสนามบิน และเส้นทางบินในห้วงอากาศไม่ให้เกิดสภาพคอขวดจากข้อจำกัดทุกกรณี ในขณะเดียวกันการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในสนามบินต้องลดขั้นตอนเงื่อนไขที่เป็นอุปสรรคที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการ

ให้บริการกับอากาศยานในวงจรรการบินที่ต้องการลงสู่สนามบินด้วย โดยการปรับปรุงอุปกรณ์เครื่องนำทางการบินให้มีความสามารถในการสื่อสารการบินด้วยข้อมูลแทนการควบคุมด้วยเสียง และปรับรูปแบบที่ต้องทำการบินเป็นวงจรรวนรอบ (Pattern Holding) สำหรับขั้นตอนบินเข้า และออกจากสนามบินซึ่งจะทำให้อากาศยานสามารถลงจอดตามกันได้อย่างรวดเร็วต่อเนื่อง โดยที่แนวคิดหลักเกณฑ์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่ต้องยึดถือเป็นแนวทางการดำเนินการหลักเพื่อบรรลุตามแนวคิดเชิงปฏิบัติการของการบริหารจราจรทางอากาศ สำหรับการบินในอนาคตในการบริหาร

การจราจรยุคใหม่ (Global Air Traffic Management Operation Concept) ๗ ประการคือ

- ๑.๑ การกำหนดโครงสร้างและการบริหารห้วงอากาศ
- ๑.๒ การปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน
- ๑.๓ การสร้างสมดุลระหว่างปริมาณการจราจร และความสามารถในการรองรับ
- ๑.๔ การจัดจังหวะของการจราจรให้เข้ากันเพื่อการไหลเวียนที่คล่องตัว
- ๑.๕ การปฏิบัติของผู้ที่ใช้ห้วงอากาศ
- ๑.๖ การจัดเพื่อหลีกเลี่ยงการปะทะกันระหว่างอากาศยาน และอากาศยานกับสิ่งกีดขวางรวมทั้งการสูญเสียระยะต่อระยะห่างตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
- ๑.๗ การจัดการสำหรับการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศ

การวิเคราะห์เปรียบเทียบในประเด็นของระบบการบริการห้วงอากาศในปัจจุบันกับการปรับเปลี่ยนไปสู่ระบบห้วงอากาศไร้พรมแดน

หลักการของการบินหรือการขนส่งทางอากาศคือ การเดินทางจากจุดหนึ่งไปจุดหนึ่งภายใน หรือระหว่างประเทศ ดังนั้น ความมีประสิทธิภาพบางเส้นทางบิน หรือภูมิภาคจะยังก่อให้เกิดคอขวดในพื้นที่ห้วงอากาศที่ยังไม่มีความสอดคล้องและประสิทธิภาพ ซึ่งในระบบห้วงอากาศแบบไร้พรมแดนนั้นจะเกิดการปรับเปลี่ยนระบบในการบริหารห้วงอากาศไปจากปัจจุบันคือ

๑. การลดระยะห่างแนวระดับของเส้นทางบินโดยการจัดให้มีระยะห่างที่ ๕ ไมล์ทะเลตลอดเส้นทางบินโดยไม่ต้องเปลี่ยนแปลง
๒. การสื่อสารการบินด้วยข้อมูล (Data link) แทนเสียง
๓. การประสานข้อมูลข้ามหน่วยระหว่างประเทศอัตโนมัติผ่านระบบ Data link
๔. แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินครอบคลุมระยะไกล
๕. ความมั่นคงหรืออาณาเขตอธิปไตยเหนือน่านฟ้า

ปัจจุบันการบริหารห้วงอากาศมีข้อจำกัดการแบ่งแยกการเดินทางอากาศของพลเรือนจากพื้นที่ห้วงอากาศที่หวงห้ามไว้เพื่อการทหาร ทำให้การบริหารห้วงอากาศไม่เลื่อนไหลเกิดอุปสรรคต่อการบริหารจัดการเส้นทางบิน หรือความสูงของการทำการบิน รวมถึงพื้นที่ห้ามบิน ไม่มีการประสานหรือทำงานร่วมกันในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือนอย่างเพียงพอ แต่เมื่อเกิดระบบห้วงอากาศไร้พรมแดนจะเกิดการจัดทำแผนแม่บทของระบบห้วงอากาศชาติ การตั้ง **ศูนย์ประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างพลเรือนและทหาร** สอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และการจัดทำข้อตกลงและวิธีปฏิบัติเพื่อเข้าใช้พื้นที่ (Agreement on

Priority and Negotiation Procedure) ซึ่งในส่วนของห้วงอากาศที่เป็นพื้นที่หวงห้ามโดยรอบ สนามบินอุตะเกานั้น จะมีการพิจารณาอยู่ในแผนแม่บทของระบบห้วงอากาศชาติ และมีกลไกของ ศูนย์ประสานงานบริหารงานจราจรทางอากาศมาร่วมดำเนินการ เพื่อให้การใช้ห้วงอากาศ มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย ซึ่งส่วนเกี่ยวข้องจะต้องมีการพิจารณาร่วมกัน เพื่อให้เกิดแผนแม่บท ของระบบห้วงอากาศชาติที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการบินของพลเรือน และความมั่นคงทาง การทหารต่อไป

การพัฒนาการบริหารห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศของ สนามบินอุตะเกา

การพัฒนาการบริหารห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศของสนามบิน อุตะเกาควรดำเนินการ ดังนี้

๑. ปัจจุบันสนามบินอุตะเกาได้กำหนดวงจรรอบอากาศยานทั้งอากาศยานทางทหารและ พลเรือนทุกประเภท และทุกความเร็วที่ทำการบินด้วยสายตา (Visual Flight Rule) จะใช้วงจรร การบินทางทิศตะวันออก Rectangular Pattern for Fix Wing Aircraft ความสูง ๑,๔๐๐ ฟุต จาก ระดับน้ำทะเล สำหรับเฮลิคอปเตอร์ ใช้วงจรรอบทางทิศตะวันตก ความสูง ๘๐๐ ฟุต จากระดับน้ำทะเล สำหรับการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Rule) สนามบินอุตะเกา มีอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศตามมาตรฐานที่เป็นสากล (ICAO) สามารถควบคุมอากาศยาน ที่ทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินให้ลงสนามได้ ๘ นาทีต่อเครื่องหรือ ๘ เครื่องต่อชั่วโมง (โดยคำนวณจากจุด Holding Pattern ที่ใช้บินวน ช้างละ ๑ นาที จำนวน ๔ ช้าง และ จุด Holding Pattern อยู่ห่างจากจุดแตะทางวิ่ง Touch down Zone ๑๔.๕ ไมล์ทะเล ความเร็วอากาศยาน ร่อนลงที่ ๑๔๐ ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง และอากาศยานออกจากทางวิ่ง เรียบร้อย) และอากาศยานสามารถวิ่งขึ้นได้ เมื่อเกิดระยะต่อ ระยะเคียง (Separation) ที่เหมาะสมเป็นไปตามกฎการบินสากล (ICAO) ในอนาคต เมื่ออากาศยานเข้ามาใช้สนามบินอุตะเกามากขึ้นจากเดิม อีก ๒ - ๓ เท่าตัว สภาพห้วงอากาศของ สนามบินอุตะเกาจะหนาแน่นมากขึ้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อม ในการรองรับการจราจรทางอากาศ ที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต **ควรได้มีการได้ประสานงานขอความร่วมมือจาก บริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (AERO THAI) มาสำรวจพื้นที่ห้วงอากาศ ของสนามบินอุตะเกา เพื่อ ดำเนินการจัดทำระบบ SID and STAR (Standard Instrument Departure and Standard Instrument Arrival)** ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยให้อากาศยานที่บินออก (Departure) จากสนามบิน รวดเร็ว ประหยัดเวลา สามารถไต่ระดับความสูงตามกำหนดได้รวดเร็วขึ้น และลดการติดต่อสื่อสารกับ พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศได้มากขึ้น สำหรับอากาศยานที่ต้องการลงทางวิ่ง (Runway) สามารถบินเข้ามาตามจุดที่กำหนดให้รายงาน เรียงตามจุดที่กำหนด ตามลำดับ ก่อนหลังพร้อมกำหนด ความเร็วในการผ่านจุดแต่ละจุด ทั้งนี้เพื่อลดขั้นตอนการติดต่อสื่อสารและจะไม่เกิดการบินแซงหน้ากัน (Overtaking) การใช้เรดาร์ในการควบคุมการบิน ซึ่งสนามบินอุตะเกาใช้ทั้ง Primary radar และ Secondary radar ในการนำอากาศยานเข้าตามจุดกำหนดต่างๆ (Vectoring) พนักงานควบคุม จราจรทางอากาศ สามารถแนะนำให้อากาศยานลดความเร็ว และเพิ่มความเร็วได้ตามความเหมาะสม และเป็นไปตามกฎการบินสากล เพื่อไม่ให้อากาศยานที่ต้องการลงสนามบินต้องบินวน (Holding)

รอลำดับการร่อนลงสนามบิน ซึ่งการดำเนินการนี้จะทำให้สนามบินอยู่ตะเภารองรับอากาศยานได้มากขึ้น สามารถจัดลำดับการลงทางวิ่งของอากาศยานได้ ๕ ไมล์ทะเลต่อเครื่อง หรือ ๒ นาทีต่อเครื่อง หรือชั่วโมงละ ๓๐ เครื่อง โดยเป็นไปตามกฎการบิน ที่ควบคุมการบินด้วยเรดาร์ควบคุมการบิน (ความเร็วอากาศยานร่อนลง ที่ ๑๔๐ ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง และอากาศยานออกจากทางวิ่งเรียบร้อย) และอากาศยานสามารถวิ่งขึ้นได้เมื่อเกิดระยะต่อ ระยะเคียง (Separation) ที่เหมาะสมเป็นไปตามกฎการบินสากล (ICAO)

๒. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ของสนามบินอยู่ตะเภาให้มีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่มาใช้บริการเพิ่มขึ้น

ตามที่ทราบกันดีว่าสนามบินอยู่ตะเภาเป็นสนามบินที่มีทางวิ่งขนาดใหญ่ตามเกณฑ์มาตรฐานการก่อสร้างสนามบิน แม้ว่าสนามบินอยู่ตะเภาจะก่อสร้างและถูกใช้ราชการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๙ หรือ ๕๐ ปีแล้วก็ตาม แต่จากการตรวจสอบสภาพความพร้อมการใช้งานแล้วพบว่า **สนามบินอยู่ตะเภา ยังมีทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานอยู่ในสภาพที่เสื่อมสามารถรองรับอากาศยานได้ทุกประเภท และรองรับน้ำหนักบรรทุกของอากาศยานได้ไม่จำกัด** แต่อย่างไรก็ตามทางวิ่งของสนามบินอยู่ตะเภา นั้นมีทางขับ (Taxiway) ที่ใช้สำหรับเป็นทางขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่งนั้น มีลักษณะทำมุมตั้งฉากกับทางวิ่ง ซึ่งการที่ทางวิ่ง และทางขับมีลักษณะทำมุมฉากกันดังกล่าวนี้ จะสามารถใช้ประโยชน์ได้ทั้งการขับเคลื่อนอากาศยานที่มาลงจอด หรือใช้ในการขับเคลื่อนอากาศยานที่ต้องการวิ่งขึ้นเข้าสู่ทางวิ่งโดยใช้ทางขับนั้นร่วมกันได้ แต่ทางวิ่งทางขับลักษณะดังกล่าวมีข้อจำกัดในการรองรับอากาศยานที่บินลงสู่ทางวิ่ง จะไม่สามารถใช้ความเร็วในการขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้ต่อเนื่องจากพื้นที่อากาศยานต้องทำการลดความเร็วลงจนปลอดภัยก่อนที่จะเลี้ยวออกสู่ทางขับ โดยเฉพาะกรณีในพื้นที่ผิวทางวิ่งเปียก ซึ่งเป็นข้อจำกัดของสนามบินในการรองรับอากาศยานจำนวนมาก สำหรับสนามบินอยู่ตะเภา นั้น หากต้องรองรับปริมาณอากาศยานจำนวนมากที่จะมาใช้บริการในอนาคต จำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขข้อจำกัดดังกล่าว โดยการก่อสร้าง**ทางขับเร่งด่วน (Rapid Exit Taxiway)** เพิ่มเติม เพื่อให้อากาศยานที่มาลงที่สนามบินอยู่ตะเภาสามารถใช้ความเร็วในการลงสู่สนามบิน และขับเคลื่อนออกจากทางวิ่ง จะทำให้สามารถรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากข้อมูลที่ได้มีการระบุในเอกสารการบินพบว่าสนามบินที่มีทางวิ่ง ๑ เส้น และมีทางขับเร่งด่วนที่เหมาะสมในการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยานแล้วจะสามารถรองรับอากาศยานที่บินมาลงจอดได้จำนวนมากกว่า ๕๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมงชั่วโมง (หรือประมาณ ๒๔๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี) ซึ่งจากขีดความสามารถในการให้บริการทางวิ่งของสนามบินอยู่ตะเภาปัจจุบันโดยเฉลี่ยที่ ๘ เที่ยวบินต่อชั่วโมง (หรือประมาณ ๖๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี) หากมีการปรับปรุงการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นระบบใหม่แล้ว จะสามารถให้บริการได้ประมาณ ๓๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง (หรือประมาณ ๑๗๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี) แต่หากเปรียบเทียบความสัมพันธ์จากสถิติจำนวนผู้โดยสารกับจำนวนเที่ยวบินที่มีการใช้สนามบินภายในประเทศไทยพบว่า สนามบินภูเก็ตที่มีผู้โดยสาร ๓ - ๔ ล้านคนต่อปี จะมีจำนวนเที่ยวบิน ๒๗,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี สนามบินเชียงใหม่ที่มีผู้โดยสาร ๒ - ๔ ล้านคนต่อปี จะมีจำนวนเที่ยวบิน ๑๕,๐๐๐ - ๓๕,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี สนามบินหาดใหญ่ที่มีผู้โดยสาร ๗ แสน - ๒ ล้านคนต่อปี จะมีจำนวนเที่ยวบิน ๕,๕๐๐ - ๑๔,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี ซึ่งจะเห็นได้ว่าสนามบินอยู่ตะเภาที่มีเป้าหมายในการรองรับผู้โดยสารที่ ๓ - ๕ ล้านคนต่อปีนั้นจะมีเที่ยวบินที่มาใช้บริการระหว่าง ๒๗,๐๐๐ - ๓๕,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี ดังนั้น ทางวิ่ง-ทางขับในปัจจุบันยังมีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่

จะมาใช้บริการได้อย่างเพียงพอ แต่อย่างไรก็ตาม การที่มีจำนวนอากาศยานมาใช้บริการจำนวนมาก การมีทางขับเร่งด่วน (Rapid Exit Taxiway) จะทำให้อากาศยานมีความปลอดภัย และสอดคล้องรองรับการบริหารห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด ที่สนามบินอยู่ตะเภาต้องมีการพัฒนาต่อไป

การปรับปรุงระบบบริหารจัดการห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการปรับปรุงพัฒนารูปแบบทางวิ่งทางขับให้มีความเหมาะสมกับการใช้งานแล้วจะทำให้สนามบินอยู่ตะเภาสามารถรองรับปริมาณอากาศยานจากการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่จะมีเพิ่มมากขึ้นได้อีกจำนวนมากได้อย่างปลอดภัย สามารถบูรณาการการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองที่กำลังจะประสบปัญหาจากผู้ให้บริการที่มีจำนวนมาก รองรับการบินเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และการพัฒนาด้านการอุตสาหกรรมแห่งอนาคตของประเทศไทย ตามนโยบายของรัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

สรุป

ตามที่ได้กล่าวมาในบทนี้ ทำให้ทราบว่าสนามบินอยู่ตะเภาเป็นสนามบินที่กองทัพเรือใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ร่วมกัน โดยที่ผ่านมานั้นจำนวนอากาศยานและผู้โดยสารที่ให้บริการมีจำนวนไม่มาก ทำให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับภารกิจของทั้งสองส่วน ยังสามารถดำเนินการได้ตามขอบเขตความรับผิดชอบ และภารกิจที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตามปัจจุบันด้วยความต้องการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และรัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และการพัฒนาด้านการอุตสาหกรรมมูลค่าสูง ซึ่งได้แก่การผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ และการซ่อมบำรุงอากาศยานให้เกิดขึ้นภายในประเทศ จนมีการคาดการณ์ว่าสนามบินส่วนกลางของประเทศซึ่งได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองจะไม่สามารถรองรับความต้องการดังกล่าวได้อย่างเพียงพอ ดังนั้น รัฐบาลจึงมีนโยบายและสนับสนุนงบประมาณจำนวนมากให้กองทัพเรือเพื่อใช้ในการพัฒนาศักยภาพสนามบินอยู่ตะเภาให้มีขีดความสามารถเป็นท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินส่วนกลางของประเทศทั้งสองแห่งดังกล่าว ซึ่งกองทัพเรือได้มีการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาลดังกล่าวแล้ว โดยมีการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปี เป็นต้น ดังนั้น เพื่อให้สนามบินอยู่ตะเภาสามารถรองรับการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศดังกล่าว จำเป็นต้องมีการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการภายในสนามบินอยู่ตะเภาให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการด้านการบินพลเรือนตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด นอกจากนั้นต้องมีการปรับปรุงกำหนดแนวทางการปฏิบัติและการใช้ประโยชน์พื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินในการปฏิบัติภารกิจทางการทหารร่วมกับการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอยู่ตะเภา เพื่อให้สามารถปฏิบัติได้ทั้งในยามปกติและในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดการละเมิดการปฏิบัติของทั้ง ๒ ส่วนที่มีการใช้พื้นที่ร่วมกัน

ผลการศึกษาทั้งจากทฤษฎี หลักการ และการปฏิบัติของส่วนราชการที่มีการดำเนินงานทั้งสองภารกิจภายในสนามบินเดียวกัน เช่นเดียวกับสนามบินอุตะเถาพบว่า การดำเนินการของกองทัพอากาศมีรูปแบบการปฏิบัติร่วมกับหน่วยงานที่มีการให้บริการด้านการบินพลเรือนภายในสนามบินเดียวกัน ในการแก้ปัญหาความแออัด และความสับสนในการให้บริการได้เป็นอย่างดี สามารถใช้เป็นแนวทางดำเนินการภายในสนามบินอุตะเถาได้เป็นอย่างดี โดยการแบ่งแยกพื้นที่การปฏิบัติด้านการทหาร และพลเรือนออกจากกันอย่างชัดเจน มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินที่จำเป็นเพิ่มเติมเพื่อแยกการปฏิบัติทางทหารและทางพาณิชย์ออกจากกัน นอกจากนี้ในการปฏิบัติภายในพื้นที่ร่วมกันมีการนำเอาหลักการบริหารความเสี่ยง และการจัดการกับภาวะวิกฤตมาเป็นหลักในการกำหนดความร่วมมือของหน่วยงานที่มีการปฏิบัติร่วมกันภายในสนามบินอย่างมีความเป็นเอกภาพ รวมถึงการแก้ปัญหาความคับคั่งของปริมาณการจราจรทางอากาศ บริเวณสนามบิน โดยการพัฒนาปรับปรุงการบริการห้วงอากาศและการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในสนามบินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีขีดความสามารถในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น ตามมาตรฐานสากลกำหนด ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถใช้เป็นแนวทางของกองทัพเรือในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความสมดุลต่อไป

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการศึกษาพบว่า สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินขนาดใหญ่ และเป็นสนามบินที่มีตำแหน่งที่ตั้งและโครงสร้างพื้นฐานที่ดี กองทัพเรือได้ใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านความมั่นคงเป็นหลัก สำหรับการเตรียมกำลังและใช้กำลังอากาศนาวิในการรักษาอธิปไตยและรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมทั้งสนับสนุนภารกิจต่าง ๆ ตามนโยบายของรัฐบาลด้านความมั่นคง นอกจากนี้ยังมีการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านการพาณิชย์ร่วมด้วย โดยเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙ กองทัพเรือ ได้อนุมัติจัดตั้ง การทำอากาศยานอุตะเถา (กทภ.) ขึ้น เพื่อเป็นหน่วยงานด้านการพาณิชย์ โดยดำเนินงานด้านทำอากาศยานพลเรือนภายในสนามบินอุตะเถา แม้ว่าสนามบินอุตะเถาจะมีการใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ร่วมด้วยมากกว่า ๔๐ ปี **แต่ด้วยการจัดตั้งการทำอากาศยานอุตะเถาในตอนเริ่มต้นนั้น เป็นการจัดตั้งขึ้นในขณะที่ความต้องการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถายังมีไม่มาก กองทัพเรือจึงกำหนดขอบเขตของพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินการอยู่ในขอบเขตที่จำกัด** กล่าวคือพื้นที่ในการดำเนินการของการทำอากาศยานอุตะเถามีขนาดเล็ก และมีหลายส่วนหลายกิจกรรมอยู่ทับซ้อนปะปนกับการปฏิบัติทางทหารของกองการบินทหารเรือ ซึ่งในขณะนั้นก็ยังสามารถปฏิบัติงานร่วมกันภายในพื้นที่เดียวกันได้

แต่อย่างไรก็ตามด้วยความแตกต่างของภารกิจทำให้มีโอกาสที่จะเกิดปัญหาในการปฏิบัติของการปฏิบัติภารกิจทางทหาร กับผู้ให้และใช้บริการด้านการบินพลเรือน เนื่องจากรูปแบบการปฏิบัติภารกิจทางทหารซึ่งเป็นภารกิจด้านความมั่นคง ส่วนการทำอากาศยานอุตะเถาเป็นงานด้านทำอากาศยานพลเรือน ซึ่งเป็นบริการสาธารณะมีวัตถุประสงค์ กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่อ้างอิงในการปฏิบัติ โดยเฉพาะมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัย ที่เป็นส่วนสำคัญยิ่ง ก็มีความแตกต่างกัน ในขณะที่การดำเนินการของสองส่วนมีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพื่อรองรับภารกิจร่วมกันเช่น ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ห้วงอากาศ (Airspace) และการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) เป็นต้น ซึ่งยังขาดความชัดเจนในการปฏิบัติร่วมกัน แต่ด้วยสถานการณ์ด้านการบิน การคมนาคมขนส่งทางอากาศ ทุกภูมิภาคในปัจจุบันที่มีการขยายตัวเติบโตเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว มีความจำเป็นความต้องการในการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน และทำอากาศยานรวมทั้งพื้นที่ห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในสนามบินต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วด้วย ซึ่งจะเป็นปัญหาและเป็นการเสียโอกาสกับประเทศที่ขาดความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ในการสนับสนุนด้านการบินดังกล่าว

สำหรับประเทศไทยซึ่งมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานหลักขนาดใหญ่ ที่ใช้ในการรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศนั้น มีการคาดการณ์ว่าในระยะเวลาไม่เกิน ๑๐ ปีข้างหน้าหากการเดินทางขนส่งทางอากาศยังคงมีอัตรา

การเติบโตต่อเนื่องเหมือนในปัจจุบัน ท่าอากาศยานทั้งสองแห่งจะมีผู้มาใช้บริการเกินขีดความสามารถในการรองรับให้บริการได้ จึงทำให้รัฐบาลมีนโยบายอย่างชัดเจนที่จะพัฒนาศักยภาพสนามบินอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ และบูรณาการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาร่วมกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง นอกจากนั้น จากปัญหาในการพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจที่ประเทศไทยยังคงติดกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง ดังนั้น ด้วยความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศ ในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค **รัฐบาลจึงมีนโยบายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งของภูมิภาค ตลอดจนต้องการให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตที่มีมูลค่าสูงขึ้น** โดยการกระตุ้นให้เกิดการคิดค้นนวัตกรรมที่เป็นที่ต้องการของตลาด รวมถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ ซึ่งได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยานให้เกิดขึ้นในประเทศไทย และส่งเสริมการเรียนรู้พัฒนาองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้รายได้มวลรวมประชาชาติสูงขึ้น และหลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลาง โดยจะมีการดำเนินโครงการต่าง ๆ ดังกล่าวผ่านโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC

จากนโยบายดังกล่าว มีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาจำนวนมากสำหรับก่อสร้าง และพัฒนาดำเนินการตามโครงการ นอกจากนั้นจะทำให้สนามบินอุตะเถามีจำนวนผู้มาปฏิบัติงาน และใช้บริการเพิ่มมากขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สำหรับด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีการขยายตัวเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วดังกล่าว ในขณะที่มีพื้นที่ห้วงอากาศที่ใช้ในการให้บริการด้านการบินมีอย่างจำกัด อีกทั้งจำเป็นต้องมีการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน มีความปลอดภัยในการดำเนินงานของทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น **หน่วยที่มีหน้าที่หลักในการกำกับ ควบคุม ดูแลด้านมาตรฐานการบิน จึงมีความพยายามในการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรด้านการบินอย่างคุ้มค่าเพียงพอต่อความต้องการ และมีการกำหนดรูปแบบมาตรฐานการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการทำการบินอย่างเคร่งครัด** ดังนั้น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Administration Organization : ICAO) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลด้านมาตรฐานการบิน จึงมีการตรวจสอบ ประเมินการปฏิบัติต่าง ๆ อย่างเข้มงวดจริงจัง ซึ่งการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินอุตะเถา ทั้งทางทหาร และด้านการพาณิชย์ จำเป็นต้องมีการพัฒนาแก้ไขข้อจำกัดต่าง ๆ ในการใช้ประโยชน์พื้นที่และห้วงอากาศของสนามบินอุตะเถาที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่จะมีเกิดขึ้นจากโครงการ EEC ในอนาคต เพื่อให้การปฏิบัติสามารถตอบสนองต่อภารกิจด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ได้อย่างสมบูรณ์ โดยการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างสมดุล มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยภายใต้การบริหารจัดการของกองทัพเรืออย่างมีเอกภาพเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติอย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป โดยสรุปได้ดังนี้

๑. ข้อจำกัดในการบริหาร และการดำเนินงานที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา

การทำอากาศยานพลเรือนหลายแห่งในประเทศไทย เกิดจากการขอเข้าใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินทหารในภายหลังจากการที่มีการใช้ประโยชน์ด้านการทหาร เช่นเดียวกับสนามบินอุตะเถา ซึ่งมีการดำเนินการด้านการทหารและมีการดำเนินการด้านการพาณิชย์ร่วมในพื้นที่เดียวกันในภายหลัง และมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนผู้โดยสาร อากาศยาน และกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมการบินที่หลากหลายมาใช้ประโยชน์พื้นที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาในการบริหารจัดการสนามบินอุตะเถาในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑ การใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมในการดำเนินการท่าอากาศยาน

สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ทางทหาร และภายหลังจึงใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์โดยเป็นท่าอากาศยานพลเรือนร่วมด้วย และในส่วนของกิจการด้านการพาณิชย์นั้น ตั้งอยู่ระหว่างกลางของพื้นที่ปฏิบัติการทางทหารของกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ จากสภาวะการณ์ปัจจุบันที่รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาให้สนามบินอุตะเถาเป็นท่าอากาศยานพาณิชย์ แห่งที่ ๓ ภายในปี พ.ศ.๒๕๕๙ ตลอดจนการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และนโยบายที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมผ่านโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ทำให้มีอากาศยานและผู้ปฏิบัติงาน ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอุตะเถาเพิ่มขึ้นจำนวนมาก จะมีผลกระทบในภาพรวมต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์

๑.๒ การบริหารงาน และการดำเนินการอย่างมีเอกภาพทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์บริเวณพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมภายในสนามบินอุตะเถา

การทำอากาศยานอุตะเถามีภารกิจในการให้บริการแก่อากาศยานและผู้โดยสารพลเรือนที่มาใช้บริการซึ่งเป็นบริการสาธารณะ โดยมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ และโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอุตะเถาร่วมกับกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ที่เป็นการปฏิบัติการกิจการทางทหารด้านความมั่นคง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานร่วมกันในหลายกรณี เช่นการปฏิบัติในสถานการณ์เร่งด่วน การดำเนินการตามมาตรการในการรักษาความปลอดภัย และการช่วยเหลืออากาศยาน และโดยสารในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งในกรณีต่าง ๆ ดังกล่าวมีรายละเอียด และขั้นตอนการปฏิบัติที่มีความแตกต่างกัน ซึ่งหากผู้ปฏิบัติไม่มีความเข้าใจ แม่นยำในบทบาทภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ ตลอดจนเครื่องมือ ที่ต้องใช้ในการปฏิบัติแล้วจะทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สินทั้งของทางราชการ และผู้ใช้บริการต่อไป

๑.๓ การพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ และการบริการการจราจรทางอากาศ

การพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ และการบริการการจราจรทางอากาศของสนามบินอุตะเถานั้น ปัจจุบันจากปัญหาความแออัดของปริมาณอากาศยานที่ใช้ห้วงอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากการขยายตัวเติบโตด้านการบินของทุกภูมิภาครวมถึงปัญหาการกำหนดพื้นที่หวงห้ามด้านการบินโดยเฉพาะในเขตพื้นที่ทางทหารและใกล้เคียง ประกอบกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้มีการกำหนดให้ทุกประเทศต้องมีการพัฒนาการใช้ห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพไม่เกิดสภาพติดขัดมีความคล่องตัวเพียงพอต่อความต้องการใช้ห้วงอากาศ อีกทั้งต้องมีการปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินให้สอดคล้องด้วย ซึ่งจากสภาพการณ์ในปัจจุบันที่สนามบินอุตะเถาสร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ทางการทหารเท่านั้น ทำให้อากาศยานพลเรือนที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นลงจอดที่สนามบินอุตะเถานั้นยังมีความล่าช้า ให้บริการได้ในจำนวนจำกัด ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงพัฒนารูปแบบในการใช้ห้วงอากาศ การให้บริการการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอุตะเถาต่อไป

๒. การแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่มีการใช้ประโยชน์ด้านการบินทางทหารร่วมกับด้านการพาณิชย์

จากปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่มีการดำเนินการด้านการบินทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือน รวมถึงการพัฒนาตามโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ดังกล่าวข้างต้น จำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบการดำเนินการการใช้ประโยชน์ให้สอดคล้องกับภารกิจ และกิจกรรมที่เกิดขึ้น ซึ่งในสนามบินหลาย ๆ แห่งของกองทัพอากาศมีการดำเนินการในลักษณะการ

ใช้ประโยชน์สนามบินรวมทั้งสองภารกิจดังกล่าว โดยมีรูปแบบการบริหารจัดการที่สามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับการดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ หลักการในการบริหารความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤติเป็นหลักการทฤษฎีที่มีความสำคัญในการบริหารจัดการระบบท่าอากาศยาน และการบริหารองค์กรให้ประสบความสำเร็จซึ่งต้องนำมาใช้เป็นหลักการพิจารณาแก้ปัญหาาร่วมด้วยโดยมีแนวทางในการแก้ปัญหาในประเด็นต่าง ๆ ข้างต้นดังนี้

๒.๑ การกำหนดผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเกาให้สอดคล้องเพียงพอสำหรับภารกิจด้านการทหารและกิจกรรมด้านการพาณิชย์

จากการพิจารณาการดำเนินการของกองทัพอากาศในการใช้พื้นที่เพื่อดำเนินการด้านท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ร่วมกับการปฏิบัติการทางทหารภายในสนามบินของกองทัพอากาศนั้น จะเห็นได้ว่าสามารถดำเนินการได้ตามมาตรฐานการให้บริการของระบบท่าอากาศยานพลเรือน ในขณะที่เดียวกันก็สามารถสนองต่อภารกิจทางการทหารได้เป็นอย่างดีสามารถนำมาพิจารณาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการแก้ปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเกาที่ปัจจุบันมีพื้นที่ให้บริการด้านการพาณิชย์จำกัดและตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการปฏิบัติการทางทหาร และมีนโยบายที่จะขยายเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการด้านการพาณิชย์ และด้านการอุตสาหกรรมอากาศยานภายในพื้นที่สนามบินอุตะเกาอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งหากพิจารณาในประเด็นจำนวนผู้ใช้บริการแล้วสามารถกำหนดแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านการพาณิชย์ที่จะไม่มีผลกระทบต่อปฏิบัติการทางทหารดังนี้

๒.๑.๑ ในกรณีที่ทำอากาศยานอุตะเกามีจำนวนผู้มาใช้บริการระหว่าง ๑ - ๓ ล้านคนต่อปี

ปัจจุบันสนามบินอุตะเกากำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารโดยการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ (Terminal ๒) ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปี และหากมีการใช้งานรวมกับอาคารพักผู้โดยสารหลังเดิม (Terminal ๑) จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๕ ล้านคนต่อปีได้อย่างเพียงพอตามมาตรฐานการบริการ แต่อย่างไรก็ตามการให้บริการในเขตนอกพื้นที่การบิน (Land side) ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบอาคารพักผู้โดยสารในปัจจุบันหากมีผู้โดยสารมาใช้บริการ ๓ ล้านคนต่อปีแล้ว จะทำให้เกิดข้อจำกัดต่อการให้บริการผู้โดยสารและกระทบต่อการปฏิบัติทางทหารซึ่งต้องแก้ไข้ปัญหาในระยะสั้นเร่งด่วนได้แก่

๒.๑.๑.๑ บริเวณถนนเส้นทางการจราจรที่ใช้ในการผ่านเข้า - ออกจากภายนอกมายังท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นเส้นทางที่ต้องใช้ร่วมกันระหว่างทหารกับพลเรือนที่มาใช้บริการท่าอากาศยาน สามารถแก้ไข้โดยขยายเส้นทางการจราจรจาก ๒ ช่องทางที่มีอยู่เดิมเป็น ๔ ช่องทาง และกำหนดเส้นทางการเดินรถเป็นลักษณะวงกลมต่อเนื่องไม่มีการหยุดนิ่ง และย้อนกลับระหว่างเส้นทางผ่านพื้นที่สำคัญทางทหารต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม

๒.๑.๑.๒ พื้นที่ให้บริการในการขนถ่ายผู้โดยสารบริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารที่ต้องรองรับผู้ให้บริการจำนวนมากต้องมีการขยายพื้นที่ให้บริการขนถ่ายผู้โดยสารบริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร และก่อสร้างลานจอดรถยนต์เพิ่มเติม

๒.๑.๑.๓ การกำหนดมาตรการในการรักษาความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ร่วมกับการปฏิบัติทางทหาร ให้มีความเป็นเอกภาพและสอดคล้องตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๒ ในกรณีที่มีผู้มาใช้บริการมากกว่า ๓ ล้านคนต่อปี

พื้นที่ให้บริการของการท่าอากาศยานอุตะเถาในพื้นที่นอกเขตการบิน (Land Side) และพื้นที่ต่อเนื่องจะไม่เพียงพอ และไม่เหมาะสมในการให้บริการ และการปฏิบัติภารกิจทางทหารยากต่อการควบคุมและบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ **กองทัพเรือมีความจำเป็นต้องพัฒนาใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าเพื่อใช้ในการให้บริการผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น** โดยการย้ายการให้บริการของการท่าอากาศยานทั้งหมด รวมทั้งโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ตามนโยบายของรัฐบาลที่กำลังจะเกิดขึ้น ไปใช้พื้นที่ดังกล่าว และจะทำให้การใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาสอดคล้องรองรับกิจกรรมต่าง ๆ โดยสามารถดำเนินการได้ดังนี้

๒.๑.๒.๑ การก่อสร้างเฉพาะอาคารพักผู้โดยสาร ทางขับ และลานจอดอากาศยานขึ้นใหม่เพิ่มเติม **โดยยังคงใช้ทางวิ่งเส้นเดิม**ร่วมกับการปฏิบัติการบินทางทหารและพัฒนาพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งเป็นพื้นที่ดำเนินการตามโครงการ EEC

๒.๑.๒.๒ การก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางขับ ลานจอดอากาศยาน และทางวิ่งเส้นที่ ๒ เพิ่มเติมขึ้นใหม่ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น และจะทำให้การปฏิบัติภารกิจทางทหารและการดำเนินการด้านการบินของพลเรือนมีเอกภาพมีความชัดเจนในขณะเดียวกันกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมอากาศยาน และโครงการ EEC ก็ยังสามารถพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งได้อย่างเพียงพอเหมาะสมต่อไป

๒.๒ รูปแบบความร่วมมือ และควมมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติภารกิจด้านการบินทางทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา

การดำเนินการด้านการบินทางทหารโดยกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ โดยการท่าอากาศยานอุตะเถานั้น การดำเนินการทั้งสองส่วนมีการใช้โครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้านการบิน และการใช้ห้วงอากาศ และการบริการควบคุมการจราจรทางอากาศร่วมกัน ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติงานตามมาตรฐานและตามหลักการแนวทางการบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤตินั้น **สามารถดำเนินการได้โดยมีการจัดทำข้อตกลงร่วมใน ส่วนของการปฏิบัติที่มีการประเมิรร่วมกันแล้ว**ว่า มีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดขาดความเข้าใจในรูปแบบขั้นตอนการปฏิบัติร่วมกัน และความไม่ชัดเจนในกรอบความรับผิดชอบของหน่วยต่าง ๆ โดยเป็นการจัดทำข้อตกลงร่วมกันในประเด็นที่สำคัญได้แก่ การปฏิบัติการบินในกรณีเร่งด่วน การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือประสบเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบิน การเกิดเหตุภัยพิบัติในสนามบิน และในเขตอุตสาหกรรมอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งเป็นการกำหนดรูปแบบแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้ทันท่วงที โดยเครื่องมือที่ใช้อย่างเหมาะสมกับการปฏิบัติตามภารกิจต่อไป

๒.๓ การพัฒนาพื้นที่ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการบิน และใช้ประโยชน์สนามบินอุทธรณ์ที่จะเกิดขึ้น

การคมนาคมขนส่งทางอากาศของทุกภูมิภาค รวมทั้งประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วอย่างก้าวกระโดด มีการคาดการณ์จากหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ตรงกันว่าภายในระยะเวลาอันใกล้ สนามบินอุทธรณ์จะมีอากาศยานและผู้โดยสารมาใช้บริการจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้มีปริมาณอากาศยานที่จะมาใช้ห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศของพื้นที่รับผิดชอบสนามบินอุทธรณ์หนาแน่นมากขึ้น **จึงมีความจำเป็นต้องมีการปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ พัฒนารูปแบบการควบคุมการจราจรทางอากาศ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรองรับด้านการบิน** ได้แก่ ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้นด้วย โดยการปรับปรุงโครงสร้างของระบบห้วงอากาศได้แก่ การปรับปรุงเทคโนโลยี ระบบอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่การดำเนินงานไปสู่เป้าหมายหลักของการบริหารจัดการห้วงอากาศคือ ความยืดหยุ่นและความสะดวกต่อการใช้งาน (Flexible Use Of Airspace) และรวมถึงระบบเทคโนโลยี และระบบบริหารการจราจรทางอากาศให้ต่อเนื่องเข้ากันทั้งระบบ เชื่อมโยงการบินในทุกระดับในเขตควบคุมการบินของสนามบิน และเส้นทางบินในห้วงอากาศไม่ให้เกิดสภาพคอขวดจากข้อจำกัดทุกกรณี ในขณะเดียวกันการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในสนามบินต้องลดขั้นตอนเงื่อนไขที่เป็นอุปสรรคที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการกับอากาศยานในวงจราจรบินที่ต้องการลงสู่สนามบินด้วย โดยการปรับปรุงอุปกรณ์ **เครื่องนำทางการบินให้มีความสามารถในการสื่อสารการบินด้วยข้อมูลแทนการควบคุมด้วยเสียง และปรับรูปแบบที่ต้องทำการบินเป็นวงจรรวนรอ (Pattern Holding)** สำหรับขั้นตอนบินเข้าและออกจากสนามบิน สามารถให้บริการได้รวดเร็วขึ้น โดยเป็นไปตามกฎการบิน นอกจากนั้นเพื่อให้การขับเคลื่อนอากาศยานภาคพื้นมีความคล่องตัวสามารถดำเนินการได้ โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ของสนามบินอุทธรณ์ให้มีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่มาใช้บริการเพิ่มขึ้นโดยการก่อสร้างทางขับเร่งด่วน (Rapid Exit Taxiway) เพิ่มเติม เพื่อให้อากาศยานที่มาลงที่สนามบินอุทธรณ์สามารถใช้ความเร็วในการลงสู่สนามบิน และขับเคลื่อนออกจากทางวิ่ง ทำให้สามารถรองรับอากาศยานได้จำนวนเพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุทธรณ์เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ของกองทัพเรือในปัจจุบันนั้น พบว่าอยู่ในระหว่างการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์สนามบินอุทธรณ์อย่างมีนัยยะสำคัญ ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาลอย่างแท้จริง มีความแตกต่างจากในอดีตที่ผ่านมาอย่างสิ้นเชิง โดยมีการกำหนดแนวทาง เป้าหมายการพัฒนาใช้ประโยชน์ และสนับสนุนงบประมาณดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นนโยบายและกรอบดำเนินการที่กองทัพเรือไม่สามารถปฏิเสธได้ ในขณะเดียวกัน กองทัพเรือมีความจำเป็นต้องใช้สนามบินอุทธรณ์ปฏิบัติการหลักในการรักษาอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยมีสนามบินอุทธรณ์เป็นฐานปฏิบัติการของกำลังอากาศนาวิกังนั้น กองทัพเรือจึงต้องดำเนินการภารกิจทั้งสองด้านในความรับผิดชอบอย่างสมดุล เพื่อให้การปฏิบัติไม่เกิดการละเมิดต่อกันจนทำให้เกิดผลกระทบต่อภารกิจที่รับผิดชอบ ซึ่งประเด็นสำคัญที่สุดที่จะทำให้

กองทัพเรือสามารถปฏิบัติการกิจการด้านการทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบิน
 อยู่ตะเภตามนโยบายของรัฐบาลให้ประสบผลสำเร็จได้อย่างมีเอกภาพคือ **การที่กองทัพเรือต้องมีความ
 เป็นมืออาชีพในการดำเนินการ สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากลกำหนด บุคลากรที่เกี่ยวข้อง
 มีความตั้งใจที่จะปฏิบัติทั้งภารกิจหลัก และภารกิจด้านการพาณิชย์** โดยการท่าอากาศยานอยู่ตะเภา
 ที่กองทัพเรือได้รับความไว้วางใจให้รับผิดชอบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อย่างทุ่มเท เสียสละ จริ่งจ้ง
 ตลอดจนภาคส่วนที่เกี่ยวข้องของกองทัพเรือต้องให้การสนับสนุนการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ เพื่อ
 ไม่ให้เกิดความบกพร่องเสียหาย อันจะนำมาซึ่งความสำเร็จ ตลอดจนชื่อเสียงของกองทัพเรือ โดยมี
 เป้าหมายคือ ผลประโยชน์ของประเทศชาติ และประชาชนที่จะเกิด

แต่อย่างไรก็ตาม แม้เอกสารฉบับนี้จะได้แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมด้านการพาณิชย์ และ
 การพัฒนาตามนโยบายของรัฐบาลที่จะเกิดขึ้นในอนาคต พร้อมเสนอแนะแนวทางในการใช้ประโยชน์
 พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภาของกองทัพเรือให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างสมดุล และมีเอกภาพ
 ดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น แต่เป็นการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจากข้อมูลการให้บริการผู้โดยสารที่มาใช้
 บริการเป็นสำคัญ ในขณะที่กิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่จะเกิดขึ้นภายในสนามบินอยู่ตะเภา
 ยังประกอบด้วยการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยาน การฝึกอบรมทางด้านการบิน หรือการขนส่งทางอากาศ
 เป็นต้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่**กองทัพเรือต้องมีการดำเนินการประเมิน วางแผนการใช้
 ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาให้ชัดเจนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้
 กำกับดูแลโครงการต่าง ๆ**

นอกจากนั้นแม้ว่าจากการศึกษาแผนการเสริมสร้างกำลังของกองทัพเรือในห้วง ๑๐ ปีข้างหน้า
 พบว่าจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของกำลังทางอากาศของกองทัพเรือ ที่จะมีผลต่อการ
 ใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาอย่างเป็นนัยยะสำคัญก็ตาม แต่หากกองทัพเรือยังไม่มีการศึกษา
 ดำเนินการที่จะใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาในด้านความมั่นคงที่จำเป็นอย่างรอบด้าน ระยะเวลาและ
 เป็นรูปธรรมแล้ว ย่อมมีโอกาสที่จะมีนโยบายจากภาครัฐในการใช้พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภา
 เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่องต่อไป จนอาจทำให้เกิดผลกระทบ และเป็น
 ข้อจำกัดในการใช้พื้นที่ภายในสนามบินทั้งด้านการปฏิบัติของกำลังทางอากาศ และ การปฏิบัติด้าน
 ความมั่นคงโดยรวมของกองทัพเรือในอนาคต อย่างไรก็ตาม**เอกสารฉบับนี้ได้เสนอแนวทาง และ
 หลักการในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภา ที่สามารถตอบสนองต่อการปฏิบัติการ
 ทั้งสองด้านอย่างสมบูรณ์ภายใต้กรอบแนวคิด “One Airport Two Missions”** ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็น
 แนวคิดเพิ่มเติมสำหรับต่อยอดการศึกษาใช้ประโยชน์ภายในสนามบินอยู่ตะเภาในอนาคตได้อย่าง
 สมดุลต่อไป

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กองการทำอากาศยานอู่ตะเภา. “คู่มือสนามบิน (Aerodrome Manual)”. ๒๕๔๘. ส่วนที่ ๑ - ๓. จรุญ มีสมบูรณ์ . “ แนวคิดการจัดระบบทำอากาศยาน ๔๐ ปี”. ๒๕๔๖.
- เจือทิพย์ ปลาทอง, พันตำรวจโทหญิง. “การบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management)”. เอกสารประจำภาคนักศึกษาวิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ ๔๗ ๒๕๕๘.
- ฐนันต์ศักดิ์ บวรนนท์กุล, “การบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management)”. คณะสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, ๑๐ เมษายน ๒๕๕๘.
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. อุตสาหกรรมการบินและการจำหน่ายตั๋วเครื่องบิน. พิมพ์ครั้งที่ ๒ , กรุงเทพมหานคร : บริษัท เพรส แอนด์ ดีไซน์ จำกัด , ๒๕๔๘. หน้า ๘๐.
- ยุทธการทหารเรือ, กรม กองทัพเรือ. “ร่างประเมินยุทธศาสตร์ของกองทัพเรือใน ๑๐ ปี ข้างหน้า พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๗”. ๒๕๕๘.
- ยุทธการทหารเรือ, กรม. “บันทึกข้อความ ที่ กท ๐๕๐๕/๑๒๘๒ เรื่อง ขออนุมัติจัดตั้งกองการทำอากาศยานอู่ตะเภาและแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสนามบินอู่ตะเภา”. ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙.
- สุเทพ เทียนมาศ, นาวาโท. หัวหน้าแผนกปฏิบัติการฐานบิน กองสนับสุนนกองบิน ๒ กองการบินทหารเรือ .สัมภาษณ์ . ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๙.

ภาษาอังกฤษ

- International Civil Aviation Organization. Air traffic Management Document ๙๘๕๔, Global Air Traffic Management Operation Concept ๑st edition, ๒๐๐๕.
- International Civil Aviation Organization. Working Document For The Aviation System Block Upgrades, The Framework For Global Harmonization Issued, ๒๘ March ๒๐๑๓.
- International Civil Aviation Organization. Asia/Pacific Regional Air Navigation Plan Document ๙๖๗๓, Asia/Pacific Seamless ATM Plan. ๒๐๑๓.

ภาคผนวก

ผนวก ก

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ในการพัฒนาท่าอากาศยาน
อุตะเภ่าให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓

สำเนาฉบับ



บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ่า
ให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ ๓

ระหว่าง

กระทรวงคมนาคม และ กองทัพอากาศ

บันทึกข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้น ณ กระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๘
ระหว่าง กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ฝ่ายหนึ่ง และ กองทัพอากาศ
โดยผู้บัญชาการทหารเรือ อีกฝ่ายหนึ่ง

โดยที่กระทรวงคมนาคมและกองทัพอากาศ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล และข้อสั่งการของหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ในอันที่จะพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ่าให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ ๓ นอกเหนือจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคคมนาคมขนส่งทางอากาศในอนาคตได้อย่างยั่งยืนด้วยการบูรณาการทรัพยากรของหน่วยงานภาครัฐ ทั้งด้านบุคลากร วิทยาการ เทคโนโลยี ตลอดจนเครื่องมือต่างๆ มาใช้ประโยชน์และสนับสนุนซึ่งกันและกันอย่างเป็นระบบ เกิดความคุ้มค่า เพื่อให้บริการประชาชนด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศให้สามารถแข่งขัน และรักษาความเป็นศูนย์กลางทางการบินของประเทศในภูมิภาค

๑. วัตถุประสงค์

กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบแผนงาน/โครงการและงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศ และกองทัพอากาศ ในฐานะเป็นเจ้าของพื้นที่ และเป็นผู้บริหารท่าอากาศยานอุตะเภ่าอันเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญของชาติ เห็นพ้องกันในการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฉบับนี้ขึ้น เพื่อให้เกิดการประสานความร่วมมือ (Synergy) ในการพัฒนาพื้นที่ การวางแผนธุรกิจ (Business Plan) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

รวมทั้งการจัดทำแผนงานและงบประมาณท่าอากาศยานอุตะเภาก็ให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ ๓ ของประเทศ ภายใต้การบริหารของกองทัพเรือ นอกเหนือจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง

๒. ขอบเขตความร่วมมือ

(๑) ความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ท่าอากาศยานอุตะเภ

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการเชิงพาณิชย์ รองรับการเจริญเติบโต และการแข่งขันทางการขนส่งทางอากาศที่มีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจาก ประเทศไทยมีปัจจัยดึงดูดจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเติบโตสูง รวมถึงมีภูมิประเทศ ที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (HUB) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นส่วนสำคัญ ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆ ในอาเซียนได้สะดวก รองรับการแข่งขันสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อันจะเป็นการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานอุตะเภเพื่อความมั่นคง และการพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ

(๒) ความร่วมมือด้านการวางแผนธุรกิจ (business plan)

เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสาร สายการบิน รวมทั้งกิจกรรมเกี่ยวเนื่องอื่นๆ เช่น ส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน และศูนย์ซ่อมอากาศยานของประเทศ ซึ่งจะเป็นปัจจัย สำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ให้เกิดโอกาสในการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว มากยิ่งขึ้น

(๓) ความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งภายในและภายนอก ท่าอากาศยาน

เพื่อเชื่อมต่อทางเข้า-ออกท่าอากาศยานอุตะเภกับเส้นทาง ทางหลวง/ทางหลวง พิเศษ/เส้นทางรถไฟ ทำให้ผู้โดยสารและผู้ประกอบการได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ภาคเอกชน ในการขนส่งสินค้า

(๔) ความร่วมมือในการจัดทำแผนและงบประมาณในการดำเนินการ : โดยจะ วางแผนการดำเนินงานเป็น ๓ ระยะ ดังนี้

- ระยะที่ ๑ (ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๐)

เพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารเป็น ๓ ล้านคนต่อปี โดยใช้อาคาร ผู้โดยสารที่มีอยู่เดิมและที่จะสร้างเสร็จใหม่ในปี ๒๕๕๙ รวมทั้งทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน การบริการทางภาคพื้น ระบบเติมน้ำมัน และหอบังคับการบินที่มีอยู่เดิม ซึ่งกองทัพเรือ เป็นผู้บริหารท่าอากาศยานอุตะเภเหมือนเดิม สำหรับการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมเชื่อมโยง ท่าอากาศยานอุตะเภ กับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และพื้นที่ท่องเที่ยว ในภาคตะวันออก ให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัย กรมทางหลวงจะดำเนิน

โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข ๓๓๑ ตอนแยกทางหลวงหมายเลข ๓๖ (พนมสารคาม) – บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓ (อำเภอสัตหีบ) โดยขยายจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร ตลอดจนเตรียมการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา – มาบตาพุด และปรับถนนทางเข้า-ออกหลักในฝั่งตะวันตกของท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับการบริการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานในปัจจุบัน หากกรณีมีเที่ยวบินและผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นกว่าที่คาดการณ์ กระทรวงคมนาคมโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะเข้ามาอำนวยความสะดวกในการให้บริการด้านภาคพื้น (Ground Service) เฉพาะในกรณีที่ กองทัพเรือร้องขอ หรือให้ความเห็นชอบแล้วเท่านั้น ส่วนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะพิจารณาโครงสร้างห้วงอากาศที่ใช้ร่วมกันระหว่างเส้นทางบิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอู่ตะเภา ให้สอดคล้องกัน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ควรมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ผู้เกี่ยวข้อง ในการเพิ่มบทบาทของการสร้าง Cluster กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกให้เป็น Tourist Destination เพื่อดึงดูดและกระตุ้นให้ผู้โดยสารมาใช้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้มากขึ้น

- ระยะเวลาที่ ๒ (ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๓)

เตรียมการโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ความเห็นชอบของกองทัพเรือเท่านั้น เพื่อรองรับผู้โดยสารเป็น ๕ ล้านคน (บนพื้นฐานอัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ ร้อยละ ๗) โดยการเพิ่มการดำเนินการเชิงพาณิชย์ในฝั่งตะวันตกให้มากขึ้น หากกองทัพเรือเห็นชอบ เนื่องจากอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ มีกำหนดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๕๙ ทั้งนี้ ในการบริหารท่าอากาศยานยังคงยึดหลัก One Airport Two Missions โดยกองทัพเรือเป็นผู้บริหารท่าอากาศยานอู่ตะเภาเหมือนเดิม

เตรียมการศึกษาในการบริหารจัดการพื้นที่การให้บริการเชิงพาณิชย์และความมั่นคง ภายใต้ความเห็นชอบของกองทัพเรือ

- ระยะเวลาที่ ๓ (หลังปี ๒๕๖๓ เป็นต้นไป)

ศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พื้นที่ (Landside และ Airside) และ สิ่งอำนวยความสะดวก ในการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานอู่ตะเภา ให้รองรับการเติบโตของกิจการการบินในอนาคต

โดยให้ทั้ง ๒ หน่วยงานพิจารณาร่วมกัน หรืออาจแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมของทั้ง ๒ หน่วยงาน เพื่อพิจารณากลับกรองงาน/โครงการ และงบประมาณในการดำเนินงาน

๓. ระยะเวลาความร่วมมือ

บันทึกข้อตกลงนี้มีผลใช้บังคับตลอดไป จนกว่าจะมีการยกเลิกโดยความเห็นชอบร่วมกันของทั้งสองฝ่าย ทั้งนี้ การยกเลิกบันทึกข้อตกลงจะไม่ส่งผลกระทบต่อโครงการ ตามบันทึกข้อตกลงที่ได้เริ่มดำเนินการไปแล้ว โดยให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ

๔. การแก้ไขเปลี่ยนแปลงบันทึกข้อตกลง

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมบันทึกข้อตกลงนี้ กระทำได้โดยความยินยอมร่วมกันของหน่วยงานทั้งสองฝ่าย โดยทำเป็นบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติม

๕. การมีผลบังคับใช้

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ หน่วยงานได้ลงนามเป็นต้นไป

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือนี้ได้จัดทำขึ้น จำนวน ๒ ฉบับ มีข้อความอย่างเดียวกัน ทั้ง ๒ หน่วยงานได้อ่านข้อความถูกต้องตรงกันแล้ว จึงได้ลงนามไว้เป็นสำคัญต่อหน้าสักขีพยาน และต่างยึดถือไว้ฝ่ายละฉบับ

พลอากาศเอก
(ประจักษ์ จันทอง)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

พลเรือเอก
(ไกรสร จันทรสุนทร)
ผู้บัญชาการทหารเรือ

.....
(นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์)
ปลัดกระทรวงคมนาคม

พยาน

พลเรือเอก

..... พยาน

.....
(พิจารณ์ อีร์เนตร)
ผู้บัญชาการกองเรือยุทธการ

ผนวก ข

ข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรือ ประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบินต่าง ๆ ที่ใช้ร่วมกัน ระหว่าง บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

ข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน
หรือประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบินต่าง ๆ ที่ใช้ร่วมกันระหว่าง
บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และ
การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

การดำเนินการเพื่อให้ความช่วยเหลือเมื่อมีอากาศยานใด ๆ เกิดเหตุฉุกเฉินหรือประสบอุบัติเหตุ นั้น การช่วยเหลือชีวิตผู้โดยสาร ผู้ประจำหน้าที่ และบุคคลอื่น ๆ ในเหตุการณ์ต่าง ๆ รวมทั้งการรักษาความปลอดภัยแก่ทรัพย์สินต่าง ๆ เป็นสิ่งสำคัญอันดับแรก ในขณะเดียวกัน การรักษารูปแบบและสถานที่ของอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ ก็เป็นสิ่งสำคัญที่เป็นการจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติให้ดีที่สุดเท่าที่สามารถจะกระทำได้ เพื่อให้หลักฐานต่าง ๆ ที่ปรากฏเป็นประโยชน์แก่การสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด อันจะเป็นแนวทางป้องกันมิให้เกิดเหตุในทำนองเดียวกันอีก

เพื่อให้การปฏิบัติงานในการที่อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรือประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบินต่าง ๆ ซึ่งกองทัพอากาศใช้งานอยู่ด้วย เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดย นายสุรพงศ์ ศรีศิริรินทร์ ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด" กองทัพอากาศ โดย พลอากาศโท ยุทธพงศ์ กิตติขจร ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "กองทัพอากาศ" และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย โดย พลอากาศโท สมบุญ ระหงษ์ ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" จึงได้ร่วมกันจัดทำข้อตกลงระหว่างกันเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2533 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ข้อ 1. ไต่ถามเล็ก

ข้อตกลงใด ๆ ที่ได้จัดทำขึ้นก่อนหน้านั้น ในส่วนที่ขัดหรือแย้งกับบทแห่งข้อตกลงฉบับนี้

ข้อ 2. คำจำกัดความ

2.1 "บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด" หมายความว่า ศูนย์ควบคุมการบิน ณ สนามบินที่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด รับผิดชอบในการดำเนินงานควบคุมจราจรทางอากาศ

2.2 "กองทัพอากาศ" หมายความว่า รวมถึง กองบิน ผู้บังคับ หน่วยบิน หรือที่เรียกชื่ออย่างอื่นซึ่งมีลักษณะทำนองเดียวกัน

2.3 "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" หมายความว่า รวมถึง ท่าอากาศยานภาคใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงใหม่

2.4 "เขตช่วยเหลือ" หมายความว่า รวมถึง บริเวณสนามบินและเขตใกล้เคียงสนามบิน

ข้อ 3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยาน

3.1 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- 3.1.1 "AERODROME CONTROL"
- 3.1.2 "APPROACH CONTROL"
- 3.1.3 "AERODROME AIS AND BRIEFING UNIT"

3.2 การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

- 3.2.1 หน่วยดับเพลิงและกู้ภัย (AIRPORT RESCUE AND FIRE FIGHTING UNIT)
- 3.2.2 งานรักษาความปลอดภัย (AIRPORT SECURITY UNIT)
- 3.2.3 หน่วยปฐมพยาบาล (FIRST AIDS UNIT)
- 3.2.4 งานบริหารทั่วไป (AIRPORT ADMINISTRATION)

3.3 กองทัพอากาศ

- 3.3.1 หน่วยผจญเพลิง (RTAF FIRE FIGHTING UNIT)
- 3.3.2 หน่วยปฐมพยาบาลและช่วยชีวิต (FIRST AIDS/RESCUE UNIT)
- 3.3.3 ฝ่ายบังคับการกองบิน (AIRBASE COMMANDER)

ข้อ 4. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงาน

4.1 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- 4.1.1 แจ้งเหตุฉุกเฉินให้หน่วยเกี่ยวข้องทราบตามรายละเอียดของ

หัวข้อต่อไปนี้

- แบบของอากาศยาน (TYPE OF AIRCRAFT)
- น้ำหนักเชื้อเพลิง (FUEL ON BOARD)
- จำนวนผู้โดยสารและลูกเรือ (PERSONS ON BOARD)
- ลักษณะของเหตุฉุกเฉิน (NATURE OF TROUBLE)
- ทางวิ่งใช้การหรือสถานที่คาดว่าจะเกิดเหตุหรือตำแหน่งที่คาดว่า

อากาศยานประสบอุบัติเหตุตาม GRID MAP

- เวลาที่คาดว่าเครื่องบินจะประสบอุบัติเหตุฉุกเฉิน
- วัตถุอันตรายที่ติดมากับอากาศยาน (DANGEROUS GOODS)
- เจ้าของอากาศยาน
- และอื่น ๆ

4.1.2 แจกจ่ายบริหารของท่าอากาศยานและกองทัพอากาศ

4.1.3 ปกติทางวิ่งและพื้นที่ขับเครื่องบินที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมรับสถานการณ์

4.1.4 แจกจ่ายออกประกาศนักบินเกี่ยวกับสถานการณ์ของสนามบินหลังจากการเกิดเหตุการณ์ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ เพื่อความต่อเนื่องในการเดินอากาศ

4.1.5 ทบทวนการดำเนินงานที่ได้ปฏิบัติแล้วว่าครบถ้วนและถูกต้องรวมทั้งบันทึกหลักฐานการประสานงานต่าง ๆ เวลาและชื่อพนักงาน/เจ้าหน้าที่ที่ได้ดำเนินงานร่วมกัน

4.2 การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

4.2.1 หน่วยงานเพลิงและกู้ภัย

1) เมื่อได้รับแจ้งข่าวเกี่ยวกับอากาศยานประสบอุบัติเหตุจะต้องเดินทางไปยังที่เกิดเหตุตามที่ได้รับแจ้งโดยทันที เพื่อทำการช่วยเหลือผู้ประสบภัยและดับเพลิงตามวิธีการที่ถูกต้อง

2) กรณีที่อากาศยานกับเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศประสบอุบัติเหตุให้การสนับสนุนช่วยเหลือด้วยวิธีการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ตามขีดความสามารถโดยอยู่ในความควบคุมของเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศที่ประจำอยู่ ณ ท่าอากาศยานนั้น ๆ หากเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศยังเดินทางมาไม่ถึงที่เกิดเหตุ ให้เข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัย และดับเพลิงตามวิธีการที่ถูกต้องให้ทันที

4.2.2 งานรักษาความปลอดภัย

เมื่อได้รับแจ้งข่าวเกี่ยวกับอากาศยานประสบอุบัติเหตุ จะต้องเดินทางไปยังที่เกิดเหตุ ตามที่ได้รับแจ้งทันทีเพื่อหิทธิภัยอากาศยานนั้นไว้ โดยห้ามมิให้บุคคลใด ๆ นอกจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานอย่างหนึ่งอย่างใดแก่อากาศยานหรือชิ้นส่วนของอากาศยานไว้เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ เว้นแต่กรณีจำเป็นคงต้องไป

- ก. ให้คน ไประดมยี่ภณฑ์ และสัตว์ปลอดภัย
- ข. คุ้มครองให้อากาศยานนั้นมีให้เสียหายโดยไฟไหม้ หรือเหตุอื่นใด
- ค. บัองกันอันตรายมิให้เกิดแก่ประชาชน
- ง. เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้นมีให้

กักขวางต่อการ เคินอากาศหรือการขนส่งอย่างอื่น

- จ. เคลื่อนย้ายอากาศยานหรือส่วนของอากาศยานนั้น ไปสู่

ที่ปลอดภัยเมื่ออัปปางในน้ำ

4.2.3 หน่วยปฐมพยาบาล

1) จัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลกับอุปกรณ์ที่ใช้ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานตลอดเวลา

2) เมื่อได้รับแจ้งเกี่ยวกับอากาศยานประสบอุบัติเหตุจะต้องเดินทางไปยังสถานที่ตามที่ได้รับแจ้งโดยทันที เพื่อทำการช่วยชีวิตและปฐมพยาบาลตามวิธีการที่ถูกค้อง

4.2.4 งานบริหารทั่วไป

- 1) เมื่อได้รับแจ้งเหตุ จะต้องประสานกับแจ้งข่าวไปยังฝ่ายต่าง ๆ

ดังนี้

- ก. เจ้าของอากาศยาน
- ข. เจ้าหน้าที่บ้านเมือง (GOVERNMENT AUTHORITIES)
- ค. โรงพยาบาล
- ง. กรมการบินพาณิชย์ ผ่านทางศูนย์ประสานงานช่วยเหลือ

อากาศยานและ เรือประสบภัย

2) จัดทำแผนที่บริเวณที่เกิดเหตุและถ่ายภาพอากาศยานคันขึ้นส่วนของอากาศยาน ก่อนการเคลื่อนย้ายออกจากที่เกิดเหตุ เพื่อมอบให้คณะกรรมการสอบสวนกรณีอันเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

3) กรณีที่อากาศยานกับเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศประสบอุบัติเหตุให้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศในการพิทักษ์และเคลื่อนย้ายอากาศยาน

4.3 กองทัพอากาศ

4.3-1 หน่วยผจญเพลิง

1) เมื่อได้รับแจ้งข่าวเกี่ยวกับอากาศยานประสบอุบัติเหตุ จะต้องเดินทางไปยังสถานที่ตามที่ได้รับแจ้งโดยทันที เพื่อทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยและดับเพลิงตามวิธีการที่ถูกต้อง รวมทั้งพิทักษ์อากาศยานนั้นไว้ โดยห้ามมิให้บุคคลใด ๆ นอกจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานอย่างใดแก่อากาศยาน หรือชิ้นส่วนของอากาศยานไว้เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ เว้นแต่กรณีจำเป็นดังต่อไปนี้

- ก. ให้คน ไพร่พลยึดมัด และสักร์ปลอกภัย
- ข. คู่มือรองให้อากาศยานนั้นมิให้เสียหายโดยไฟไหม้ หรือเหตุอื่นใด
- ค. ป้องกันภัยอันตรายมิให้เกิดแก่ประชาชน
- ง. เคลื่อนย้ายอากาศยาน หรือชิ้นส่วนของอากาศยานนั้นมิให้เกิดขวางต่อการเคลื่อนอากาศ หรือการขนส่งอย่างอื่น
- จ. เคลื่อนย้ายอากาศยาน หรือชิ้นส่วนของอากาศยานนั้นไปสู่ที่ปลอดภัยเมื่ออัปปางในน้ำ

2) จัดทำแผนที่บริเวณที่เกิดเหตุ และถ่ายภาพอากาศยานกับชิ้นส่วนของอากาศยาน ก่อนการเคลื่อนย้ายออกจากที่เกิดเหตุ เพื่อมอบให้คณะกรรมการสอบสวนกรณีอื่นเกี่ยวกับอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร

3) กรณีอากาศยานนอกสังกัดของกองทัพอากาศประสบอุบัติเหตุ

ก. ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของการทำอากาศยานในการพิทักษ์และเคลื่อนย้ายอากาศยาน

ข. ให้การสนับสนุนช่วยเหลือด้วยวิธีการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ตามขีดความสามารถโดยอยู่ในความควบคุมของเจ้าหน้าที่การทำอากาศยาน หากเจ้าหน้าที่การทำอากาศยานยังเดินทางมาไม่ถึงที่เกิดเหตุ ให้เจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศเข้าช่วยเหลือช่วยชีวิตผู้ประสบภัยและดับเพลิงตามวิธีการที่ถูกต้องได้ทันที

4.3.2 หน่วยปฐมพยาบาลและช่วยชีวิต

- 1) จัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลกับอุปกรณ์ที่ใช้ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานตลอดเวลา
- 2) เมื่อได้แจ้งเกี่ยวกับอากาศยานประสบอุบัติเหตุ จะต้องเดินทางไปยังสถานที่ตามที่ได้รับความเสียหายทันที เพื่อทำการช่วยชีวิตและปฐมพยาบาลตามวิธีการที่ถูกต้อง

ข้อ 5. ความร่วมมือของทุกฝ่าย

ให้ทุกฝ่ายร่วมกันดำเนินงานดังต่อไปนี้

- 5.1 จัดทำแผนที่ที่แสดงตำแหน่งบริเวณสนามบิน (GRID MAP) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของแต่ละฝ่ายทำความเข้าใจและทำความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้งาน
- 5.2 ทำการทดสอบอุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะทำงานตลอดเวลา รวมทั้งบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดีเสมอ เมื่อเกิดการชำรุด
- 5.3 ประสานงานในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ในด้านต่าง ๆ คือ
 - 5.3.1 ส่วนประกอบของอากาศยานเกี่ยวกับการเข้าปฏิบัติการช่วยเหลือและการดับเพลิง เช่น ประตู หน้าต่าง หางออกฉุกเฉิน ตำแหน่ง ระบบจ่ายกระแสไฟ เป็นต้น
 - 5.3.2 การรักษาร่องรอยของอากาศยานประสบอุบัติเหตุ
- 5.4 ร่วมมือในการจัดให้มีการฝึกซ้อมระหว่างหน่วยประจำ

ข้อ 6. อุปกรณ์ติดต่อสื่อสาร

- ระบบแจ้งข่าวฉุกเฉิน ได้แก่
- CRASHED PHONE ALARM
 - HOT LINES

ข้อ 7. การแก้ไขข้อตกลง

- 7.1 ให้แต่ละฝ่ายแต่งตั้งคณะเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจร่วมกันพิจารณาจัดทำข้อตกลง
- 7.2 ให้มีการทบทวนข้อตกลงอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อมีความจำเป็น

ข้อ 8. ความตกลงปลงใจ

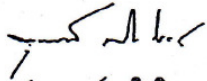
ให้มีผู้แทนของแต่ละฝ่าย ๗ ทำอากาศยานนั้น ๆ มีอำนาจทำความตกลงในรายละเอียดปลงใจเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทแห่งข้อตกลงฉบับนี้ได้

ข้อ 9. ขอบเขตและการบังคับใช้

9.1 ให้ข้อตกลงฉบับนี้มีผลบังคับใช้เฉพาะ ท่าอากาศยานภาคใหญ่ และท่าอากาศยาน
เชียงใหม่


9.2 ข้อตกลงฉบับนี้ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2533 เป็นต้นไป
ข้อตกลงนี้ทำขึ้นไว้สามฉบับ ให้ทั้งสามฝ่ายเก็บรักษาไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

พลอากาศโท

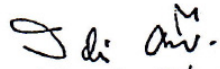

(ยุทธพงศ์ กิตติขจร)

เจ้ากรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
ผู้รับมอบอำนาจฝ่ายกองทัพอากาศ

พลอากาศโท


(สมบุญ ระหงษ์)

ผู้ว่าการการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย



(นายสุรพงษ์ ศรีรัตนทร์)

กรรมการและผู้จัดการใหญ่

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ผนวก ค

**ข้อตกลงว่าด้วยการบริการการเดินทาง
บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ
และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย**

๘๗

ข้อตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศ
ระหว่าง
บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ
และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

เพื่อให้การดำเนินงานควบคุมจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่กิจการบินของกองทัพอากาศและกิจการบินพลเรือนที่ปฏิบัติการบินอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กับ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย รวมทั้งเพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความร่วมมืออันดีในการใช้ประโยชน์บริเวณสนามบินร่วมกันให้ได้รับประโยชน์ใช้สอยสูงสุด

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดย นายสุรพงษ์ ศรีศิริรินทร์ ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด" กองทัพอากาศ โดย พลอากาศโท ยุทธพงศ์ กิตติขจร ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "กองทัพอากาศ" และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย โดย พลอากาศโท สมบุญ ระหงษ์ ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" จึงได้จัดทำข้อตกลงระหว่างกัน เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2533 ดังรายละเอียดดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิก

ข้อตกลงและภาคผนวกว่าด้วยการบริการเดินอากาศ ระหว่างกรมการบินพาณิชย์กับกองทัพอากาศ ณ สนามบินเชียงใหม่และสนามบินหาดใหญ่ เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2529

ข้อ 2. ถ้าจำกัดความ

ในข้อตกลงนี้

- 2.1 "บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด" หมายความรวมถึง ศูนย์ควบคุมการบิน ณ สนามบินที่กำหนดไว้ในภาคผนวกของข้อตกลงฉบับนี้ด้วย
- 2.2 "กองทัพอากาศ" หมายความรวมถึง กองบิน ผู้บังคับ หน่วยบิน หรือ ที่เรียกชื่ออย่างอื่นซึ่งมีลักษณะทำนองเดียวกัน ที่กำหนดไว้ในภาคผนวกของข้อตกลงฉบับนี้ด้วย
- 2.3 "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" หมายความรวมถึง สนามบินที่กำหนดไว้ในภาคผนวกของข้อตกลงฉบับนี้ด้วย
- 2.4 "ภาคผนวก" หมายถึง ภาคผนวกที่เพิ่มขึ้นตามข้อตกลงฉบับนี้

ข้อ 3. การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะอำนวยความสะดวกและให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานของกองทัพอากาศ ภายในเขตความรับผิดชอบ (CONTROL ZONE AND TERMINAL CONTROL AREA) ของสนามบินแต่ละแห่ง ดังรายละเอียดในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION AIP-THAILAND) หมวด RAC หรือตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

ข้อ 4. การปฏิบัติการบิน

4.1 การบินขึ้นภารกิจเร่งด่วนของกองทัพอากาศแบ่งเป็น 3 ลำดับ คือ

ลำดับที่ 1 (HOT SCRAMBLE TAXI)

- นักบินจะติดต่อสื่อสารกับหอควบคุมจราจรทางอากาศ ด้วยนามเรียกขานแล้วตามด้วยคำว่า "RED SCRAMBLE TAXI"
- หอควบคุมจราจรทางอากาศจะ CLEAR TRAFFIC ให้ทันทีโดยถือว่าเป็น PRIORITY ลำดับสูงสุดเหนือกว่า EMERGENCY

ลำดับที่ 2 (TACTICAL ALPHA)

- นักบินจะติดต่อสื่อสารกับหอควบคุมจราจรทางอากาศ ด้วยนามเรียกขานแล้วตามด้วยคำว่า "TACTICAL ALPHA TAXI"
- หอควบคุมจราจรทางอากาศจะ CLEAR TRAFFIC ให้ทันที
- หอควบคุมจราจรทางอากาศจะอนุญาตให้อากาศยานอื่นใช้สนามบินได้ โดยการตัดสินใจของนักบินที่กำลังปฏิบัติการ TACTICAL ALPHA ยกเว้นอากาศยานที่อยู่ในสถานการณ์ EMERGENCY ตามข้อ 3.6 ของภาคผนวกของข้อตกลง

ลำดับที่ 3 (TACTICAL BRAVO)

- นักบินจะติดต่อสื่อสารกับหอควบคุมจราจรทางอากาศ ด้วยนามเรียกขานแล้วตามด้วยคำว่า "TACTICAL BRAVO TAXI"
- หอควบคุมจราจรทางอากาศจะ CLEAR TRAFFIC ให้ เว้นแต่มีอากาศยานอื่นเข้ามาลงอยู่ ณ จุดท้าย (FINAL) หอควบคุมจราจรทางอากาศสามารถอนุญาตให้อากาศยานนั้นทำการบินลงก่อนได้

4.2 การบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในสภาวะที่ต่ำกว่าเกณฑ์กำหนด นักบินจะต้องยืนยันว่า "มองเห็นสนามบิน" แล้วจึงนำอากาศยานบินเข้ามาลงตามวิธีการบินลงด้วยเครื่องช่วยการเดินอากาศแต่ละแบบได้ หอควบคุมจราจรทางอากาศจะไม่แจ้งคำอนุญาตให้นำอากาศยานบินลงสู่สนามบิน แต่จะจัดการให้ TRAFFIC CLEARED ทั้งในอากาศและบนทางวิ่ง

4.3 การบินลงเมื่อวิหุคคต่อสื่อสารชักข้อ

4.3.1 กรณีบินลงด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

- นักบินจะทำการบินสู่สนามบินตามคำอนุญาตครั้งสุดท้าย
- นักบินจะต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟหรือสัญญาณพลุ ซึ่งหอควบคุมจราจรทางอากาศส่งให้เมื่ออากาศยานบินอยู่ ณ จุดสุดท้าย (FINAL) ก่อนทำการบินลง

4.3.2 กรณีบินลงด้วยทัศนวิสัย

- นักบินจะต้องบินเข้ามาสู่สนามบินและส่งสัญญาณตามวิธีการมาตรฐานสากล
- หอควบคุมจราจรทางอากาศจะให้สัญญาณควบคุมจราจรทางอากาศให้อากาศยานบินเข้ามาลงโดยเร็วตามสภาพของการจราจรทางอากาศในขณะนั้น

ข้อ 5. วงจรถาวรบินลงสู่สนามบิน

5.1 วงจรถาวรบินลงสู่สนามบินของอากาศยานรบของกองทัพอากาศมี 5 แบบ คือ

- แบบ 360 องศา (OVERHEAD APPROACH)
- แบบลงตรงหน้า (STRAIGHT IN APPROACH)
- แบบมีกำลังเครื่องยนต์ไม่ปกติ (SIMULATED ENGINE FAILURE)
- แบบไม่มีกำลังเครื่องยนต์ (SIMULATED FLAME OUT/FORCED LANDING)
- แบบไม่ใช้แฟลป (NO-FLAP LANDING)

5.2 วงจรถาวรบินลงสู่สนามบินของอากาศยานประเภทอื่น ๆ ของกองทัพอากาศให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

ข้อ 6. การฝึกบิน

6.1 กองทัพอากาศจะต้องแจ้งแผนการบินให้ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยทราบล่วงหน้า ตามที่ประกาศกำหนดในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (AIP THAILAND) เว้นแต่การฝึกบินในเวลากลางคืนจะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าก่อนเวลา 1400 น. ของวันที่มีการฝึกบิน

6.2 การฝึกวงจรรี้อาวุธต่อเป้าหมายภาคพื้นดิน (DRY RUN) บริษัทฯ เห็นสมควรจะกระทำได้ต่อเมื่อสภาพการจราจรทางอากาศเอื้ออำนวยเท่านั้น

6.3 การบินเข้าหาพื้นที่ฝึกบินเมื่อสภาพอากาศเปิด (VISUAL METEOROLOGICAL CONDITION-VMC) ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

6.4 การบินเข้าหาพื้นที่การฝึกเมื่อสภาพอากาศปิด (INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITION-IMC) ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

6.5 การบินออกจากพื้นที่การฝึกและการบินกลับมายังสนามบิน ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

ข้อ 7. การติดต่อสื่อสาร

7.1 นักบินและหอควบคุมจราจรทางอากาศจะติดต่อสื่อสารด้วยคำพูดมาตรฐานสากล (STANDARD PHRASEOLOGY) เว้นแต่ในกรณีฉุกเฉินหรือไม่เข้าใจกันจะใช้คำพูดภาษาไทยก็ได้

7.2 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยินยอมและอำนวยความสะดวกให้กองทัพอากาศใช้อุปกรณ์เครื่องมือสื่อสารของหอควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อติดต่อและให้คำแนะนำแก่อากาศยานทหารได้

7.3 กองทัพอากาศยินยอมและจะอำนวยความสะดวกให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ใช้รหัสวิทยุควบคุมการบินของกองทัพอากาศในกรณีที่วิทยุของหอควบคุมจราจรทางอากาศขัดข้อง

ข้อ 8. การแจ้งข่าวสารการบิน (ATS MESSAGES)

8.1 กองทัพอากาศจะแจ้งข่าวสารการบินของอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพอากาศที่ปฏิบัติการกิจต่าง ๆ ยกเว้นภารกิจด้านยุทธการที่มีความจำเป็นจะต้องปกปิดต่อบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

8.2 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะแจ้งข่าวสารการบินที่ได้รับ
 ความ 8.1 ให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ โดยข่ายโทรคมนาคมการบินประจำที่ (AFTN)

ข้อ 9. การฝึกปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ

9.1 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะยินยอมให้เจ้าหน้าที่ของ
 กองทัพอากาศเข้าฝึกปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ ภายใต้ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ของ
 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามตารางการฝึกที่ได้ตกลงกันระหว่าง บริษัทวิทยุการบิน
 แห่งประเทศไทยและกองทัพอากาศ

9.2 กองทัพอากาศจะแจ้งรายชื่อ เจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศที่จะเข้าฝึก
 ปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศให้ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ทราบ

9.3 ในระหว่างการฝึก เจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศจะต้องลงชื่อในแบบตาราง
 การฝึกปฏิบัติงาน (POSITION LOG) ที่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดทำขึ้น โดยมี
 เจ้าหน้าที่ของ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ควบคุมการฝึกอยู่ลงชื่อกำกับด้วยทุกครั้ง

9.4 ในการจัดการตารางการฝึกและกำหนดค่าแห่งของการฝึกปฏิบัติการควบคุม
 การจราจรทางอากาศ เจ้าหน้าที่ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้า
 ผลักและ นายทหารเวรบังคับการบิน ของกองทัพอากาศ จะพิจารณาร่วมกัน

ข้อ 10. การปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ

10.1 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะจัดเจ้าหน้าที่ของบริษัท
 วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งพนักงานควบคุมจราจร
 ทางอากาศเข้าปฏิบัติงาน ตามตารางการปฏิบัติงาน (POSITION LOG) ภายใต้การควบคุมดูแล
 ของเจ้าหน้าที่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าผลัก

10.2 กองทัพอากาศจะส่งรายชื่อเจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศที่มีใบอนุญาต
 ผู้ประจำหน้าที่ในตำแหน่งพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศมาร่วมปฏิบัติงาน โดยเจ้าหน้าที่บริษัท
 วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าหรือควบคุมจราจรทางอากาศ จะพิจารณา
 ร่วมกับหัวหน้าฝ่ายบังคับการบิน กองทัพอากาศในการจัดเจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศเข้าปฏิบัติงาน
 การควบคุมจราจรทางอากาศในตำแหน่งต่าง ๆ ตามความเหมาะสมเข้าร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามตารางการปฏิบัติงาน (POSITION LOG) ภายใต้
ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าหลัก

10.3 ในกรณีอากาศยานทหารทำการบินในภารกิจยุทธการที่ไม่สามารถแจ้ง
ข่าวสารการบิน ให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ทราบได้ เจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศ
จะดำเนินการควบคุมจราจรทางอากาศตลอดจนเสร็จสิ้นภารกิจ

ข้อ 11. การปฏิบัติทางอากาศ

11.1 การปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือขอลงฉุกเฉิน ให้เป็นไปตาม
ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

11.2 การกักตัวสัตว์แปลกปลอม (F.O.D.) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

11.3 การวางไฟ (FLARE) ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

11.4 ความรับผิดชอบเกี่ยวกับไฟทางวิ่ง ทางขับและลานจอด ให้เป็นไปตาม
ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

11.5 การออกประกาศนักบินเกี่ยวกับระบบไฟ สภาพทางวิ่ง ทางขับและลานจอด
ชำรุดหรือขัดข้อง ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

11.6 ข้อกำหนดเกี่ยวกับพิธีการบิน ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

11.7 การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยและกองทัพอากาศเป็นผู้รับผิดชอบ
ในการตรวจค้นบุคคลและยานพาหนะที่จะผ่านเข้าทางวิ่งในบริเวณพื้นที่ของแต่ละฝ่ายที่กำหนดไว้
ในภาคผนวก

11.8 บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยาน
แห่งประเทศไทย จำกัด จะปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับว่าด้วยความปลอดภัยในบริเวณพื้นที่ของ
แต่ละฝ่าย

11.9 กองทัพอากาศจะส่งเจ้าหน้าที่มารักษาความปลอดภัยในบริเวณพื้นที่
ความรับผิดชอบของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยและบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
เมื่อการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยร้องขอ

ข้อ 12. การจัดทำภาคผนวก

12.1 การจัดทำภาคผนวกตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงนี้ ในแต่ละสนาณินให้ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย แต่งตั้งคณะผู้แทนที่มีอำนาจร่วมกันจัดทำ

12.2 เมื่อคณะผู้แทนที่มีอำนาจได้จัดทำภาคผนวกแล้วเสร็จให้ใช้บังคับได้ แต่ให้ ส่งให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ทราบ

ข้อ 13. ความตกลงปล้ำญ่อย

ให้ผู้จัดการศูนย์ควบคุมการบิน ผู้บังคับการกองบิน ผู้บังคับฝูงบิน ผู้บังคับหน่วยบิน และผู้อำนวยการท่าอากาศยาน หรือที่เรียกชื่ออย่างอื่นซึ่งมีลักษณะทำนองเดียวกันตามที่กำหนดไว้ใน ภาคผนวก มีอำนาจทำความตกลงในรายละเอียดปลีกย่อยเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทแห่งข้อตกลงฉบับ นี้ได้

ข้อ 14. การแก้ไข

14.1 การแก้ไขข้อตกลง

14.1.1 การแก้ไขข้อตกลงให้แต่ละฝ่ายแต่งตั้งคณะผู้แทนที่มีอำนาจร่วมกัน พิจารณาจัดทำ

14.1.2 ให้มีการทบทวนข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับ ภาวะการณ์ปัจจุบัน โดยจัดให้มีการทบทวนเพื่อปรับปรุงแก้ไขอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือเมื่อมีความจำเป็น

14.2 การแก้ไขภาคผนวก

14.2.1 การแก้ไขภาคผนวกของข้อตกลงที่ได้จัดทำขึ้นตาม ข้อ 12 ให้ ผู้จัดการศูนย์ควบคุมการบิน ผู้บังคับการกองบิน ผู้บังคับฝูงบิน ผู้บังคับหน่วยบิน และผู้อำนวยการ ท่าอากาศยาน หรือที่เรียกชื่ออย่างอื่นซึ่งมีลักษณะทำนองเดียวกันตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวกร่วมกัน พิจารณาจัดทำ

14.2.2 เมื่อได้ดำเนินการจัดทำตาม ข้อ 14.2.1 แล้วให้มีผลใช้บังคับได้ แต่ให้ส่งให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศ และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ทราบด้วย หากฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้พิจารณาแล้วไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขดังกล่าว ให้ระงับใช้ภาคผนวก ที่แก้ไขนั้น แล้วให้แต่ละฝ่ายแต่งตั้งคณะผู้แทนที่มีอำนาจร่วมกันพิจารณาแก้ไขปรับปรุงโดยด่วนต่อไป

ข้อ 15. บทเฉพาะกาล

15.1 ในระหว่างที่ยังไม่มีข้อตกลงในการปฏิบัติงานร่วมกันในเรื่องต่าง ๆ ขอให้แต่ละฝ่ายยึดถือแนวทางปฏิบัติเดิมที่มีอยู่ในส่วนที่เป็นความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายไปก่อน จนกว่าจะได้มีการจัดทำข้อตกลงใหม่ขึ้นใช้

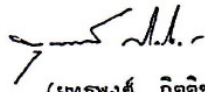
15.2 ภาคผนวกของสนาณิน เชียงใหม่ ที่ได้จัดทำขึ้นพร้อมข้อตกลงฉบับนี้ ให้ถือเป็นการจัดทำตาม ข้อ 12

ข้อ 16. ขอบเขตและวันใช้บังคับ

16.1 ให้ข้อตกลงนี้มีผลบังคับใช้เฉพาะท่าอากาศยานหรือสนาณินตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก

16.2 ข้อตกลงนี้ให้ผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2533 เป็นต้นไป ข้อตกลงนี้ทำขึ้นไว้เป็นสามฉบับ ให้ทั้งสามฝ่ายเก็บรักษาไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

พลอากาศโท



(ยุทธพงศ์ กิตติขจร)

เจ้ากรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ

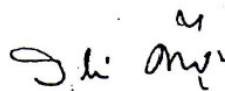
ผู้รับมอบอำนาจฝ่ายกองทัพอากาศ

พลอากาศโท



(สมบุญ ระหงษ์)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย



(นายสุรพงศ์ ศรีศิริรินทร์)

กรรมการและผู้จัดการใหญ่

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ผนวก ง

ข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างกองทัพอากาศ
การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัทวิทยุการบิน
แห่งประเทศไทย จำกัด ณ สนามบินเชียงใหม่

สนามบินเชียงใหม่

ตามที่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้จัดทำข้อตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศ เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2533 เพื่อให้การดำเนินงานควบคุมจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยแก่กิจการบินของกองทัพอากาศและกิจการบินพลเรือนที่ปฏิบัติการบินอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กิจการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย รวมทั้งเพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความร่วมมืออันดีในการใช้ประโยชน์บริเวณสนามบินร่วมกัน ให้ได้รับประโยชน์สูงสุด เมื่อจะใช้ข้อตกลงนี้ ณ สนามบินใดให้เป็นไปตามภาคผนวก

เนื่องจากสนามบินเชียงใหม่อยู่ในความรับผิดชอบในการดำเนินงานร่วมกันของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย โดยมีกองบิน 41 กองทัพอากาศใช้งานร่วมอยู่ด้วย ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงที่กล่าวในวรรคก่อน คณะผู้แทนที่มีอำนาจของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงได้จัดทำภาคผนวกนี้เพื่อใช้สำหรับสนามบิน เชียงใหม่ โดยความเห็นชอบของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พร้อมกับการจัดทำข้อตกลงดังต่อไปนี้

- ข้อ 1. เว้นแต่ข้อความจะแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น ในข้อตกลงและภาคผนวกนี้
- 1.1. "ข้อตกลง" หมายความว่า ข้อตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศระหว่างบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ทำเมื่อวันที่
 - 1.2. "บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด" หมายความว่า ศูนย์ควบคุมการบิน เชียงใหม่ ในความรับผิดชอบของผู้จัดการศูนย์ควบคุมการบิน เชียงใหม่
 - 1.3. "กองทัพอากาศ" หมายความว่า กองบิน 41 ในความรับผิดชอบของผู้บังคับการกองบิน 41
 - 1.4. "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" หมายความว่า ทำอากาศยาน-เชียงใหม่ ในความรับผิดชอบของผู้อำนวยการทำอากาศยาน เชียงใหม่

ข้อ 2. เขตความรับผิดชอบของสนามบินเชียงใหม่ (CONTROL ZONE และ TERMINAL CONTROL AREA) ตาม ข้อ 3. ของข้อตกลง ให้เป็นไปตามรายละเอียดในเอกสารแจ้งข่าวการบินของประเทศไทย (AIP-THAILAND) หมวด RAC

ข้อ 3. การบินในสถานการณ์ EMERGENCY ตาม ข้อ 4.1. ของข้อตกลง

3.1. อุปกรณ์ควบคุมการบินขัดข้อง (AIRCRAFT WITH CONTROL DIFFICULTIES) เช่น ไม่อาจทำการบินในอัตราความเร็วปกติ (NORMAL SPEEDS) หรืออัตราการลกระดึบ (RATE OF DESCENT) ไม่ปกติ

3.2. อุปกรณ์ GYRO หรือ COMPASS ใ้ค่าไม่ถูกต้อง

3.3. อุปกรณ์รับ-ส่งวิทยุบนเครื่องขัดข้อง

3.4. อากาศยานหลงทาง (UNCERTAIN OF POSITION IN AGGRAVATED CIRCUMSTANCES)

3.5. อากาศยานอยู่ในสถานการณ์อันมิชอบด้วยกฎหมาย (UNLAWFUL INTERFERENCE)

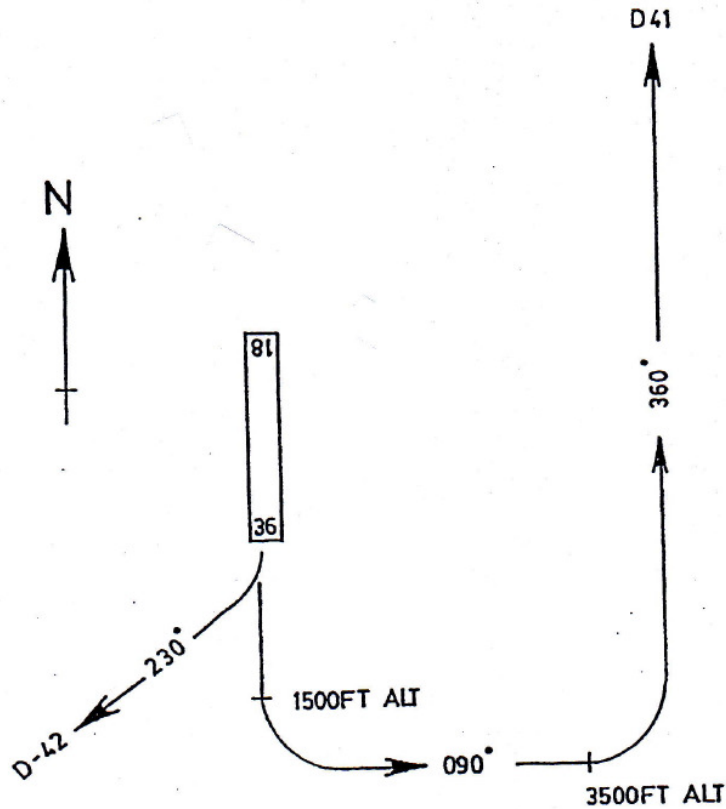
3.6. ในกรณีที่อากาศยานอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่สามารถรักษาระดับบินได้ (UNABLE TO MAINTAIN LEVEL FLIGHT) เช่น เครื่องยนต์ดับ เครื่องยนต์เกิดไฟลุกไหม้ อุปกรณ์ FLIGHT CONTROL ขัดข้องหรือชำรุด (MULFUNCTIONING OR DAMAGE AFFECTED HANDLING) เป็นต้น

ข้อ 4. วงจรการบินลงสู่สนามบินเชียงใหม่ของอากาศยานประเภทอื่น ๆ ของกองทัพอากาศ ตาม ข้อ 5.2. ของข้อตกลง ให้ปฏิบัติตามรายละเอียดในเอกสารแจ้งข่าวการบินของประเทศไทย หมวด RAC

ข้อ 5. การบินเข้าหาพื้นที่การฝึกบินของสนามบินเชียงใหม่ เมื่อสภาพอากาศเปิด (VISUAL METEOROLOGICAL CONDITION-VMC) ตาม ข้อ 6.3. ของข้อตกลง ให้ปฏิบัติดังนี้

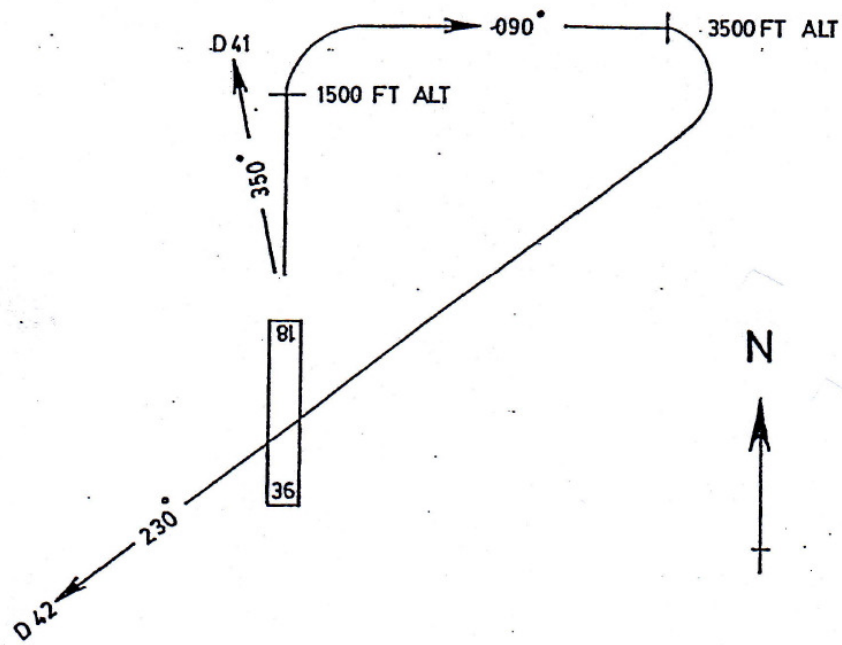
5.1. ทางวิ่ง 18

หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 1,500 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวไคทางซ้ายคันตรง 090 องศา ระยะสูงได้ 3,500 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวไคทางซ้ายคันตรงทิศ 360 องศา บินไคตรงหน้าเข้าพื้นที่ D-41 หรือหลังจากวิ่งขึ้น เลี้ยวไคทางขวาคันตรงทิศ 230 องศา บินไคตรงหน้าเข้าพื้นที่ D-42



5.2. ทางวิ่ง 36

หลังจากวิ่งขึ้น เลี้ยวไต่ทางซ้ายคืนตรงทิศ 350 องศา บินไต่ตรงหน้าเข้าพื้นที่ D-41 หรือหลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 1,500 ฟุต เครื่องวัดซี เลี้ยวไต่ทางขวาคืนตรงทิศ 090 องศา ระยะสูงได้ 3,500 ฟุต เครื่องวัดซี เลี้ยวขวาคืนตรงทิศทางเข้าหาถึงกลางสนามบิน-เชียงใหม่ ตัดคอคอหอบังคับการบินข้ามสนามบินที่ระยะสูง 3,500 ฟุต เครื่องวัดซีหรือตามคำแนะนำของหอบังคับการบิน เมื่อผ่านสนามบินแล้วไต่ตรงหน้าทิศ 230 องศา เข้าหาพื้นที่ D-42



5.3. การบินหมู่ให้เลี้ยวรับหมู่ทางทิศตะวันออกของสนามบิน เมื่อรวมหมู่เรียบร้อยแล้ว ถัดที่ 360 องศา โคจรหน้าเข้าพื้นที่ D-41 หรือขยับเข้าสนามบินที่ระยะสูง 3,500 ฟุต เครื่องวัดที่หรือตามคำแนะนำของหม้อบังคับการบิน แล้วโคจรหน้าทิศ 230 องศา เข้าพื้นที่ D-42

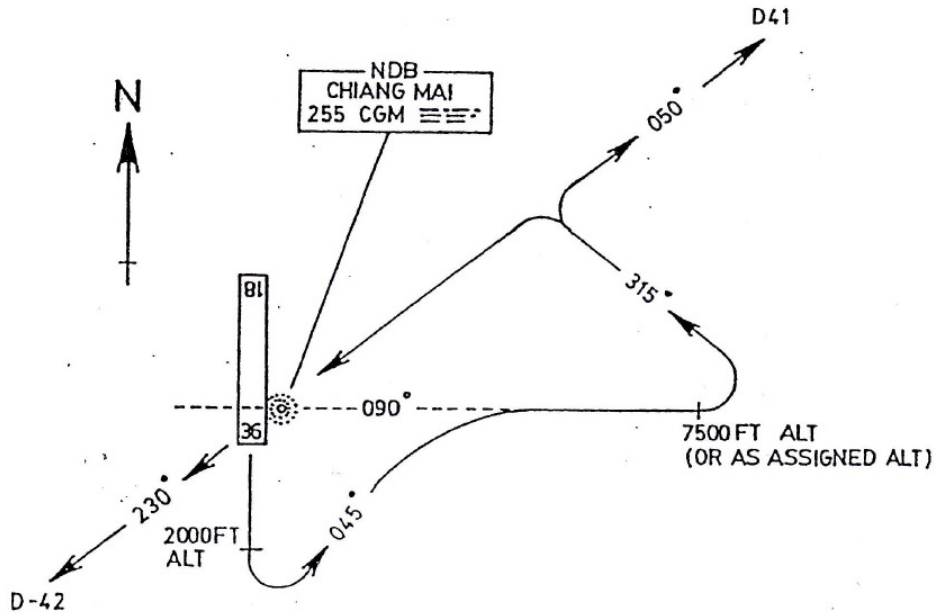
ข้อ 6. การบินเข้าหาพื้นที่การฝึกบินของสนามบินเชียงใหม่ เมื่อสภาพอากาศปิด (INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITION-IMC) ตาม ข้อ 6.4. ของข้อตกลง ใหม่วิปฏิบัติดังนี้

6.1. การบินเข้าพื้นที่การฝึกบินด้วยเครื่องช่วยเดินอากาศ เอคิเอฟ (ADF)

ใช้เมื่อทำการบินฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือทำการฝึกบินด้วยเชิงทัศนภาพพิเศษ (SPECIAL VFR)

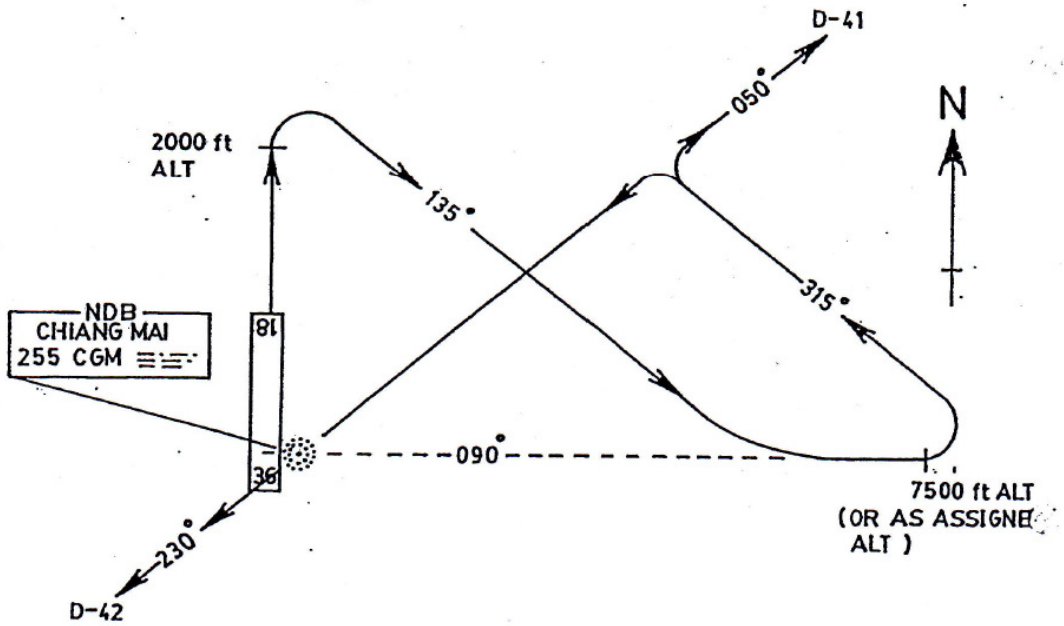
6.1.1. ทางวิ่ง 18

หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 2,000 ฟุต เครื่องวัดชี้เลี้ยวไต่ทางซ้าย ถึงตรงทิศ 045 องศา INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 090 องศา บินระดับที่ระยะสูง 7,500 ฟุต เครื่องวัดชี้หรือระยะสูงระดับอื่นที่หอคอยควบคุมจราจรทางอากาศกำหนดให้เลี้ยวซ้ายถึงตรงทิศ 315 องศา INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 050 องศา เข้าพื้นที่ D-41 หรือหลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 2,000 ฟุต เครื่องวัดชี้เลี้ยวไต่ทางซ้ายถึงตรงทิศ 045 องศา INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 090 องศา บินระดับอื่นที่หอคอยควบคุมจราจรทางอากาศกำหนดให้ เลี้ยวซ้ายถึงตรงทิศ 315 องศา INTERCEPT INBOUND ทิศ 230 องศา ผ่านสถานี NDB และ INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 230 องศา เข้าพื้นที่ D-42



6.1.2. ทางวิ่ง 36

หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูง 2,000 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวไตทางขวา
 ถัดตรงทิศ 135 องศา INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 090 องศา คอจากนั้นใหม่ปฏิบัติเช่นเดียวกับการ
 วิ่งขึ้นทางวิ่ง 18 ตาม ข้อ 6.1.1. หังการบินเข้าพื้นที่ D-41 และพื้นที่ D-42



6.2. การบินเข้าพื้นที่การฝึกบินด้วยเครื่องช่วยเดินอากาศวิทยุ (TACAN)

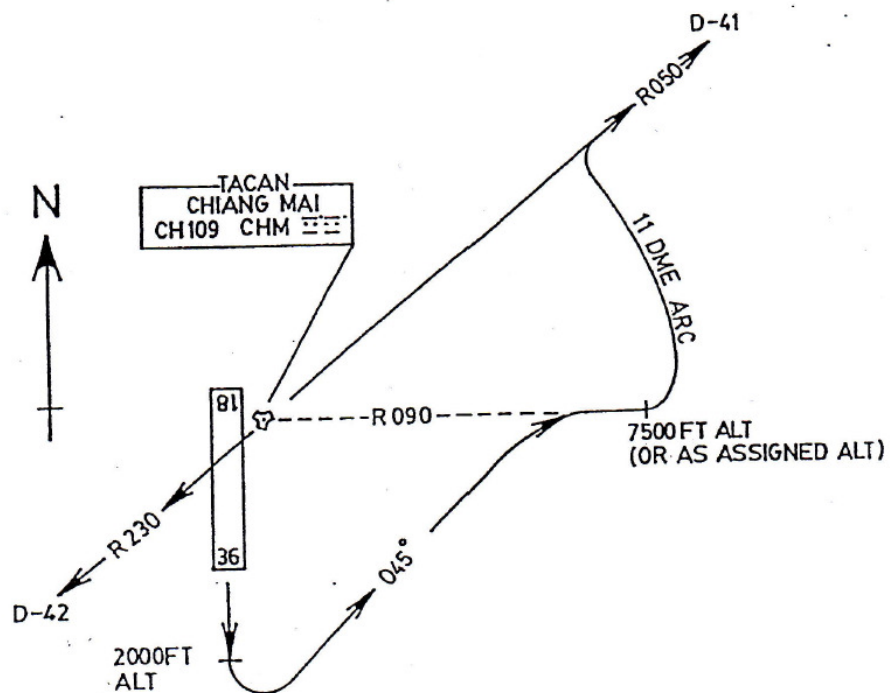
ใช้เมื่อทำการฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือทำการฝึกบินด้วย

เชิงทัศนภาพพิเศษ (SPECIAL VFR)

6.2.1. ทางวิ่ง 18

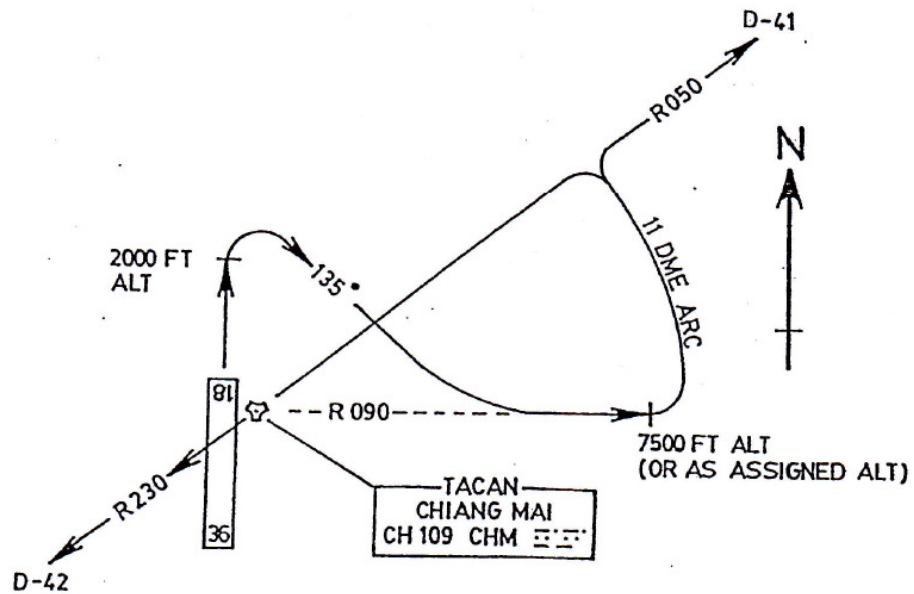
หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงไค้ 2,000 ฟุต เครื่องวักซ์เลียวยไค้ทางซำย

คินคองทิต 045 องศำ INTERCEPT OUTBOUND RADIAL 090 บินระคัมทึระยะสูง 7,500 ฟุต
 เครื่องวักซ์หรือระยะสูงระคัมอื่นทึหอกวคุมจรรจทางอภำทกำหนดให้เลียวยซำย INTERCEPT และ
 MAINTAIN 11 DME ARC แล้ว INTERCEPT OUTBOUND RADIAL 050 เชำทึนทึ D-41 หรือ
 หลังจำกวิ่งขึ้นระยะสูงไค้ 2,000 ฟุต เครื่องวักซ์เลียวยไค้ทางซำยคินคองทิต 045 องศำ INTERCEPT
 OUTBOUND RADIAL 090 บินระคัมทึระยะสูง 7,500 ฟุต เครื่องวักซ์หรือคำมระยะสูงระคัมอื่นทึ
 หอกวคุมจรรจทางอภำทกำหนดให้เครื่องวักซ์เลียวยซำย INTERCEPT และ MAINTAIN 11 DME
 ARC แล้ว INTERCEPT INBOUND RADIAL 050 เชำทำสถำนทึ TACAN ผ่านสถำนทึ TACAN แล้ว
 INTERCEPT OUTBOUND RADIAL 230 เชำทึนทึ D-42



6.2.2. ทางวิ่ง 36

หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 2,000 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวดิจิทัลทางขวา คั่นตรงทิศ 135 องศา INTERCEPT OUTBOUND RADIAL 090 ต่อจากนั้นให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับการวิ่งขึ้นจากทางวิ่ง 18 ตาม ข้อ 6.2.1. หักการบินเข้าพื้นที่ D-41 และพื้นที่ D-42



ข้อ 7. การบินออกจากพื้นที่การฝึกและการบินกลับมอลงสนามบินเชียงใหม่ ตาม ข้อ 6.5. ของข้อตกลง

7.1. ถ้าสภาพอากาศเป็น VMC ให้ติดต่อหน่วยงานก่อนออกจากพื้นที่ และบินเข้ามาลงตามคำแนะนำ พร้อมทั้งรายงานตำแหน่ง ณ จุดรายงาน (VFR REPORTING POINTS) ตามกำหนดไว้ในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย หมวด RAC

7.2. ถ้าสภาพอากาศเป็น IMC ให้ทำการลงสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินของเครื่องช่วยการเดินอากาศตาม APPROACH PROCEDURES ที่กำหนดไว้ในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย หรือแก้ไขเพิ่มเติมโดยเอกสารประกาศนักบิน (NOTAM) ฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

7.3. การฝึกบินในพื้นที่การฝึกหรือบริเวณสนามบินหลายเครื่อง/หมู่ในเวลาเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน กองบิน 41 จะจัดแบ่งพื้นที่การฝึกให้แก่แต่ละเครื่อง/หมู่เกิดความปลอดภัยขณะทำการฝึกบิน

ข้อ 8. การปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือขอลงฉุกเฉินของสนามบินเชียงใหม่ตาม ข้อ 11.1. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบในการให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือขอลงฉุกเฉิน โดยให้ห้องบังคับการบินเชียงใหม่รับผิดชอบในการแจ้งข่าวอากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือขอลงฉุกเฉินให้กับท่าอากาศยาน เชียงใหม่และกองบิน 41 และให้ห้องบังคับการบิน-เชียงใหม่รับผิดชอบในการอนุญาตให้รอดับเพลิงของท่าอากาศยานเชียงใหม่และกองบิน 41 เข้าไปในทางวิ่งเพื่อให้ความช่วยเหลือ

ข้อ 9. การกำจัดวัสดุแปลกปลอม (FOD) ของสนามบินเชียงใหม่ตาม ข้อ 11.2. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบในการกำจัดวัสดุแปลกปลอมบนทางวิ่ง ทางขับและลานจอด โดยทำการตรวจเป็นประจำทุก ๆ วัน วันละสองเวลาคือ 0600 น. และ 1830 น.

ข้อ 10. การวางไฟ (FLARE) ของสนามบินเชียงใหม่ตาม ข้อ 11.3. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ 11. ความรับผิดชอบเกี่ยวกับไฟทางวิ่ง ทางขับและลานจอดของสนามบินเชียงใหม่ตาม ข้อ 11.4. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่รับผิดชอบไฟทางวิ่ง ไฟทางขับและไฟลานจอดของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย กองบิน 41 รับผิดชอบไฟลานจอดของกองทัพอากาศ

ข้อ 12. การออกประกาศนักบินของสนามบินเชียงใหม่ตาม ข้อ 11.5. ของข้อตกลง ให้ห้องบังคับการบิน เชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบในการออกประกาศเกี่ยวกับระบบไฟ สภาทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเมื่อซัดช่องหรือชำรุด โดยประสานงานกับท่าอากาศยาน เชียงใหม่และกองบิน 41

ข้อ 13. ข้อกำหนดเกี่ยวกับพิธีการของสนามบินเชียงใหม่ตาม ข้อ 11.6. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบในการแจ้งปล่อยหรือหน่วงเหนี่ยวการเดินทางของอากาศยานต่อห้องบังคับการบิน เชียงใหม่

ข้อ 14. พื้นที่ความรับผิดชอบในการตรวจคนบุคคลและยานพาหนะของสนามบิน เชียงใหม่ตาม ข้อ 11.7. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่รับผิดชอบในการตรวจคนบุคคลและยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกบริเวณสนามบินเชียงใหม่ บริเวณอาคารที่ทำการของท่าอากาศยาน เชียงใหม่ทั้งหมดและบริเวณทางเข้าลานจอดอากาศยานพาณิชย์ นอกนั้นกองบิน 41 เป็นผู้รับผิดชอบ

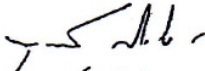
ข้อ 15. วันมีผลใช้บังคับ

ภาคผนวกของข้อตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2533

เป็นต้นไป

ภาคผนวกของข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้นไว้เป็นสามฉบับ ให้ทั้งสามฝ่ายเก็บรักษาไว้ฝ่ายละ
หนึ่งฉบับ


พลอากาศโท



(ยุทธพงศ์ กิตติชจร)

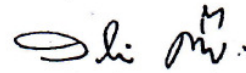
เจ้ากรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
ผู้รับผิดชอบอำนาจฝ่ายกองทัพอากาศ

พลอากาศโท



(สมบุญ ระหงษ์)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานแห่งชาติ



(นายสุรพงศ์ ศรีวรินทร์)

กรรมการและผู้จัดการใหญ่

บริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	พลเรือตรี วศินสรรพ์ จันทวรินทร์
วัน เดือน ปีเกิด	๑ เมษายน ๒๕๐๔
การศึกษา	<p>พ.ศ. ๒๕๒๐ โรงเรียนสวนกุหลาบวิทยาลัย</p> <p>พ.ศ. ๒๕๒๒ โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๒๐</p> <p>พ.ศ. ๒๕๒๗ โรงเรียนนายเรือ รุ่นที่ ๗๗</p> <p>พ.ศ. ๒๕๒๘ โรงเรียนการบิน กองทัพอากาศ รุ่นที่ ๗๕</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๔ โรงเรียนนายทหารชั้นต้น พรรคนาวิน รุ่นที่ ๒๙</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๔ หลักสูตรผู้บังคับการเรือและยุทธวิธีเรือผิวน้ำ กองการฝึก กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๕ หลักสูตร Maritime Air Surveillance, Australian Defence Force Warfare Centre เครือรัฐ Australia</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๕ โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ รุ่นที่ ๕๔ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๔ ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (ชลบุรี รุ่นที่ ๑)</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๗ วิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ ๓๗ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง</p>
ประวัติการทำงาน	<p>พ.ศ. ๒๕๒๘ นักบิน ฝูงบิน ๑ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๕ ประจำแผนกยุทธการทางอากาศ กองยุทธการ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๗ ต้นเรือ เรือหลวงกระบี่ กองเรือฟริเกตที่ ๒ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๙ หน.นายทหารควบคุมการฝึก กองการฝึก กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๐ ผู้บังคับการ เรือหลวงโพสามต้น กองเรือฟริเกตที่ ๒ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๐ ผู้บังคับการ เรือหลวงเจ้าพระยา กองเรือฟริเกตที่ ๒ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๑ รองผู้อำนวยการ กองสื่อสาร กองเรือป้องกันฝั่ง กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๑ รองเสนาธิการ กองเรือฟริเกตที่ ๒ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๓ รองผู้อำนวยการ กองการฝึก กรมยุทธการทหารเรือ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๔ นายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำกรมยุทธการทหารเรือ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๕ ผู้อำนวยการ กองการฝึก กรมยุทธการทหารเรือ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๖ ผู้อำนวยการ กองยุทธการ กรมยุทธการทหารเรือ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๘ ผู้อำนวยการ กองการฝึก กรมยุทธการทหารเรือ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๙ ผู้อำนวยการ กองยุทธการ กรมยุทธการทหารเรือ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๕๒ ผู้ช่วยทูตฝ่ายทหารเรือไทย ประจำสถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงโรม สาธารณรัฐอิตาลี</p> <p>พ.ศ. ๒๕๕๕ รองเสนาธิการ โรงเรียนนายเรือ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๕๖ หัวหน้าฝ่ายศึกษา โรงเรียนนายเรือ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๕๗ ผู้บัญชาการกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ และผู้อำนวยการท่าอากาศยานอู่ตะเภา</p>

พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้บัญชาการกองเรือบรรทุกเฮลิคอปเตอร์ กองเรือยุทธการ

ตำแหน่งปัจจุบัน

พ.ศ. ๒๕๕๙ ผู้บัญชาการฐานทัพเรือกรุงเทพ

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์อย่างสมบูรณ์
ภายใต้กรอบแนวคิด “One Airport Two Missions”

ผู้วิจัย พลเรือตรี วศินสรรพ์ จันทวรินทร์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๙

ตำแหน่ง ผู้บัญชาการฐานทัพเรือกรุงเทพ

ความเป็นมาและความสำคัญของการปัญหา

กองทัพเรือได้รับมอบสนามบินอุตะเถาจากรัฐบาล เพื่อดูแลและใช้ประโยชน์ในภารกิจด้านความมั่นคง อย่างไรก็ตามด้วยความที่สนามบินอุตะเถามีขนาดใหญ่ และมีโครงสร้างพื้นฐานที่สมบูรณ์ แข็งแรง ประกอบกับตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม สามารถใช้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคได้ รัฐบาลในขณะนั้น จึงมีนโยบายที่จะใช้สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านการพาณิชย์ โดยกองทัพเรือได้อนุมัติจัดตั้ง การท่าอากาศยานอุตะเถา ขึ้น เพื่อเป็นหน่วยงานบริหารและรับผิดชอบงานด้านการท่าอากาศยานพาณิชย์นานาชาติ โดยกองทัพเรือซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลและใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาได้กำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์สนามบิน ให้สามารถตอบสนองต่อภารกิจทั้งสองด้านอย่างสมดุล อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการกำหนดนโยบายที่สำคัญที่จะมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจให้เจริญเติบโต มีความเข้มแข็งหลุดพ้นจากกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง โดยการกำหนดเขตส่งเสริมการลงทุนพิเศษขึ้นในภาคตะวันออกของประเทศ เพื่อดำเนิน **โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)** โดยจะใช้สนามบินอุตะเถาให้เป็นพื้นที่หลักในการดำเนินการ ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมตามแผนงานโครงการดังกล่าวขึ้นภายในสนามบินเป็นจำนวนมาก ดังนั้น กองทัพเรือจำเป็นต้องกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาให้สามารถรองรับภารกิจที่สำคัญทั้งสองด้านที่รับผิดชอบ ให้ประสบความสำเร็จภายใต้แนวคิด **“ One Airport Two Missions ”** เพื่อให้สามารถกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ได้อย่างสมดุล และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษา จำแนก และวิเคราะห์ขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน

๒. เพื่อศึกษา และประเมินองค์ประกอบของกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น จากแนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ และการพัฒนาตามนโยบายระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของรัฐบาล ที่จะเกิดขึ้นภายในสนามบินอุตะเถา

๓. เพื่อศึกษา รูปแบบ และแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาของกองทัพเรือที่เหมาะสม สามารถตอบสนองต่อภารกิจทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล

ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สนามบินอุตะเถาในด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ และกิจกรรมด้านการพาณิชย์ เฉพาะที่มีการกำหนดเป็นนโยบายของรัฐบาล ในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ ใน ๑๐ ปีข้างหน้า

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบด้วยการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ด้วยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ค้นคว้า จากตำรา ข้อมูลทางสถิติ เอกสารทางราชการ สิ่งพิมพ์ทางวิชาการ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ข้อมูลเอกสารจากสารสนเทศและทฤษฎี และนโยบายต่าง ๆ แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้ามาวิเคราะห์ ประกอบกับหลักการอย่างสมเหตุสมผล เพื่อให้ได้ผลการวิจัยที่ถูกต้องได้ข้อสรุปที่มีเหตุผล รวมทั้งข้อคิดและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือต่อไป

ผลการวิจัย

กองทัพเรือใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านความมั่นคงเป็นหลัก สำหรับการเตรียมกำลังและใช้กำลังอากาศยานในการรักษาอธิปไตยและรักษาผลประโยชน์ของชาติ และดำเนินการด้านการพาณิชย์ระหว่างประเทศร่วมด้วยมากกว่า ๓๐ ปี ปัจจุบัน กองทัพเรือได้กำหนดพื้นที่สำหรับการดำเนินการของการท่าอากาศยานอุตะเถา มีขนาดเล็ก และมีหลายส่วนอยู่ทับซ้อนปะปนกับการปฏิบัติทางทหารของกองการบินทหารเรือ จึงมีโอกาสทำให้เกิดปัญหาของทั้งผู้ปฏิบัติงาน และผู้รับบริการ เนื่องจากรูปแบบการปฏิบัติการทางทหารเป็นภารกิจด้านความมั่นคง แต่การทำอากาศยานอุตะเถาเป็นงานบริการสาธารณะ ที่มีวัตถุประสงค์ กฎ ระเบียบ ข้อกำหนดที่อ้างอิงในการปฏิบัติที่มีความแตกต่างกัน ในขณะที่การดำเนินการของสองส่วนมีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน ซึ่งยังมีความไม่ชัดเจนในการปฏิบัติร่วมกัน และด้วยสถานการณ์ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน ที่มีการขยายตัวเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีความต้องการในการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน รวมทั้งพื้นที่ห้วงอากาศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะเป็นปัญหาและเป็นการเสียโอกาสกับประเทศที่ขาดความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ในการสนับสนุนด้านการบินดังกล่าว สำหรับประเทศไทยซึ่งมีการคาดการณ์ว่าในระยะเวลาไม่เกิน ๑๐ ปี ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองทั้งสองแห่งจะมีผู้มาใช้บริการเกินขีดความสามารถในการรองรับ รัฐบาลจึงมีนโยบายที่จะพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ และบูรณาการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาร่วมกัน นอกจากนั้น จะใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาดำเนินการโครงการระเบียบ

เศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งจะทำให้สนามบินอู่ตะเภามีผู้มาใช้บริการเพิ่มขึ้น และเกิดความคับคั่งภายในสนามบิน ดังนั้นจึงต้องศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภา เพื่อให้การดำเนินการโครงการต่าง ๆ เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด กับเพียงพอรองรับการพัฒนาที่จะเพิ่มมากยิ่งขึ้นต่อไปในอนาคตภายในสนามบินอู่ตะเภา และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติต่อไป

ปัญหาในการดำเนินการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภา

การทำอากาศยานพลเรือนหลายแห่งในประเทศไทย เกิดจากการเข้าใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินทหาร ในภายหลังจากที่มีการใช้ประโยชน์ด้านการทหารแล้ว สนามบินอู่ตะเภาก็เช่นกัน และมีแนวโน้มที่จะใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้นมากอย่างรวดเร็ว ซึ่งน่าจะทำให้เกิดปัญหาในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. การใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วม ในการดำเนินการด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์

สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ทางทหาร และภายหลังจากจึงใช้ประโยชน์ร่วมเป็นท่าอากาศยานพลเรือน โดยมีพื้นที่ที่ใช้สำหรับดำเนินการด้านการพาณิชย์ตั้งอยู่ระหว่างกลางของพื้นที่ปฏิบัติการทางทหารของกองการบินทหารเรือ ทั้งนี้จากสภาวการณ์ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ และกำหนดนโยบายระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งจะทำให้มีกิจกรรมภายในสนามบินอู่ตะเภาเพิ่มขึ้นจำนวนมาก โดยจะมีผลกระทบในภาพรวมต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภา

๒. การบริหารงานและการดำเนินการอย่างมีเอกภาพ ทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์บริเวณพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมภายในสนามบินอู่ตะเภา

การทำอากาศยานอู่ตะเภาที่มีภารกิจในการให้บริการแก่อากาศยานและผู้โดยสารที่มาใช้บริการซึ่งเป็นบริการสาธารณะ เป็นสากล เปิดเผย และต้องอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงบริการอย่างเท่าเทียมกัน โดยมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ และโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอู่ตะเภา ร่วมกับกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ซึ่งเป็นการปฏิบัติการกิจทางการทหารด้านความมั่นคง โดยเป็นภารกิจที่ต้องมีการปกปิด จำกัดการเข้าถึงข้อมูล และมีความเร่งด่วนในการปฏิบัติที่ไม่แน่นอน ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในการดำเนินการร่วมกันในกรณีต่าง ๆ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการในการดำเนินการร่วมกันต่อไป

๓. การพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ และการบริการการจราจรทางอากาศ

การพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ และการบริการการจราจรทางอากาศของสนามบินอู่ตะเภา นั้น ปัจจุบัน จากปัญหาปริมาณการขยายตัวเติบโตด้านการบินของทุกภูมิภาค องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จึงต้องกำหนดให้ทุกประเทศพัฒนาการใช้ห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดสภาพติดขัด และมีความคล่องตัวเพียงพอต่อความต้องการใช้ ซึ่งปัจจุบัน อากาศยานลงจอดที่สนามบินอู่ตะเภา นั้นยังมีความล่าช้า ทำให้สามารถให้บริการได้ในจำนวนจำกัด จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงพัฒนารูปแบบในการใช้ห้วงอากาศ และการให้บริการการจราจรทางอากาศในสนามบินอู่ตะเภา ให้มีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานได้อย่างสอดคล้อง และเหมาะสมเพียงพอต่อไป

การแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่มีการดำเนินการทางทหารร่วมกับการดำเนินการด้านการพาณิชย์ตามแผนงานโครงการ EEC

จากการที่สนามบินอุตะเถาจะมีการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์เพิ่มเติมตามแผนงานโครงการ EEC ดังกล่าวข้างต้นนั้น จำเป็นต้องมีการปรับปรุงรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ให้สอดคล้องกับความต้องการที่เกิดขึ้น ซึ่งในสนามบินหลาย ๆ แห่ง เช่น สนามบินของกองทัพอากาศ มีการดำเนินการในลักษณะการใช้ประโยชน์สนามบินรวมทั้งสองภารกิจดังกล่าว และมีรูปแบบการบริหารจัดการที่ประสบความสำเร็จ สามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับการกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสามารถกำหนดแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อตอบสนองต่อกิจกรรมภายในสนามบินอุตะเถาในประเด็นต่าง ๆ ข้างต้นดังนี้

๑. การกำหนดผังการใช้พื้นที่ระหว่างการปฏิบัติทางทหาร และด้านการพาณิชย์ให้เหมาะสม

จากการพิจารณาสนามบินที่มีการดำเนินการด้านการบินทางทหารร่วมกับการดำเนินการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน สามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่จะต้องรองรับผู้โดยสารตามกรอบบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือกับกระทรวงคมนาคม (MOC) ในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการใช้ประโยชน์ร่วมกับท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ ซึ่งจะมีความหนาแน่นในการใช้บริการจนเกินขีดความสามารถที่ท่าอากาศยานทั้งสองแห่งดังกล่าวจะรองรับได้ โดยควรมีการพัฒนาตามเป้าหมายที่กำหนด ดังนี้

๑.๑ ในกรณีที่มีจำนวนผู้มาใช้บริการระหว่าง ๑ - ๓ ล้านคนต่อปี ปัจจุบันสนามบินอุตะเถากำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร โดยการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ (Terminal ๒) ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปี และหากมีการใช้งานร่วมกับอาคารพักผู้โดยสารหลังเดิม (Terminal ๑) จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๕ ล้านคนต่อปี อย่างไรก็ตามพื้นที่การให้บริการ จำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้สามารถให้บริการตามมาตรฐานและไม่มีผลกระทบกับการปฏิบัติทางทหารได้แก่

๑.๑.๑ ควรปรับปรุงเส้นทางการจราจรที่ใช้ในการผ่านเข้า-ออกจากภายนอกมายังสนามบินอุตะเถา

๑.๑.๒ พื้นที่ให้บริการในการขนถ่ายผู้โดยสารบริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารที่ต้องรองรับผู้ให้บริการจำนวนมาก จำเป็นต้องมีการขยายพื้นที่ให้บริการเพิ่มเติม

๑.๑.๓ ควรกำหนดมาตรการในการรักษาความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ร่วมกับการปฏิบัติทางทหาร ให้มีความเป็นเอกภาพและสอดคล้องตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๑.๒ ในกรณีที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากกว่า ๓ ล้านคนต่อปี แม้ว่าอาคารพักผู้โดยสารของสนามบินอุตะเถาจะมีขีดความสามารถเพียงพอในการรองรับผู้โดยสารก็ตาม แต่พื้นที่ให้บริการของการท่าอากาศยานอุตะเถา และพื้นที่ต่อเนื่องจะไม่เพียงพอในการให้บริการ

ดังนั้นกองทัพเรือมีความจำเป็นต้องพัฒนาใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่า เพื่อใช้ในการให้บริการ โดยการย้ายการให้บริการของท่าอากาศยานพลเรือนทั้งหมดไปใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง ดังนี้

๑.๒.๑ การก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางขับ และลานจอดอากาศยานขึ้นใหม่เพิ่มเติม โดยยังคงใช้ทางวิ่ง (Run Way) เส้นเดิมร่วมกับการปฏิบัติการบินทางทหาร

๑.๒.๒ การก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางวิ่งเส้นที่ ๒ ทางขับ และลานจอดอากาศยานขึ้นใหม่ เนื่องจากจะทำให้การปฏิบัติการทั้งสองด้านสามารถดำเนินการได้อย่างมีเอกภาพ ซึ่งตามแผนงานโครงการ EEC ยังคงมีกิจกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นอีกหลายกิจกรรม จึงสมควรที่จะใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งดังกล่าว อีกทั้งยังเป็นการแยกพื้นที่ทางการทหารกับการดำเนินการเชิงพาณิชย์ออกจากกันอย่างชัดเจนด้วย

๒. รูปแบบความร่วมมือของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการทางทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภา

ควรปรับปรุงการปฏิบัติงานร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ ในสนามบินอู่ตะเภา ให้มีประสิทธิภาพ และมีความเป็นเอกภาพมากขึ้น โดยมีการจัดทำข้อตกลงร่วมในส่วนของปฏิบัติการที่มีการประเมินแล้วว่า มีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดหรือขาดความเข้าใจในรูปแบบขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้ทันท่วงที

๓. การใช้พื้นที่ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินสนามบินอู่ตะเภา

ควรปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ พัฒนารูปแบบการควบคุมการจราจรทางอากาศ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรองรับด้านการบิน ให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้จะต้องปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินอู่ตะเภาให้มีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่จะมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาเพื่อดำเนินการเชิงพาณิชย์ของกองทัพเรือในปัจจุบันนั้น เป็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภา ที่แตกต่างไปจากในอดีตที่ผ่านมาอย่างมาก ในขณะที่เดียวกัน กองทัพเรือยังคงมีความจำเป็นต้องใช้สนามบินอู่ตะเภา ในการปฏิบัติการหลักในการรักษาอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยมีสนามบินอู่ตะเภาเป็นฐานปฏิบัติการของกำลังอากาศนาวิ ดังนั้น **กองทัพเรือจึงต้องดำเนินการทั้งสองด้านในความรับผิดชอบอย่างสมดุล** เพื่อให้การปฏิบัติไม่เกิดการละเมิดต่อกัน จนทำให้เกิดผลกระทบต่อภารกิจที่รับผิดชอบ โดยการปฏิบัติการทางทหารซึ่งเป็นภารกิจด้านความมั่นคง และการท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นงานด้านการพาณิชย์ มีความแตกต่างกันแต่มีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาร่วมกันอย่างสมดุล จึงควรดำเนินการ ดังนี้

๑. กำหนดผังขอบเขตการใช้พื้นที่ในการดำเนินการระหว่างภารกิจทางทหาร และด้านการพาณิชย์ตามมาตรฐานอย่างเหมาะสม และเพียงพอ

๒. กำหนดรูปแบบความร่วมมือเพื่อให้การปฏิบัติงานมีเอกภาพ

๓. พัฒนาการใช้ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

ทั้งนี้ การดำเนินการเชิงการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเภาดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล จะประสบผลสำเร็จได้คือ **การที่กองทัพเรือต้องมีความเป็นมืออาชีพในการดำเนินการ และสามารถปฏิบัติงานตามมาตรฐานสากลกำหนด** แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าในปัจจุบันกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ยังมีข้อมูลจำกัดในภาพรวมที่แท้จริงทั้งหมดที่จะเกิดขึ้น โดยมีเพียงการคาดการณ์จากข้อมูลผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการตามบันทึกความร่วมมือในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ (MOC) เป็นสำคัญ ในขณะที่กิจกรรมที่จะเกิดขึ้นภายในสนามบินอุตะเภา นั้น ยังประกอบด้วยอีกหลายส่วนตามแผนงานโครงการ EEC ซึ่งยังไม่มีกรอบแผนงานที่ชัดเจน ดังนั้น **จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่กองทัพเรือต้องมีการดำเนินการประเมิน และวางแผนการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาให้ชัดเจน** โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์สนามบินด้านความมั่นคง แม้ว่าจากการศึกษาแผนการเสริมสร้างกำลังของกองทัพเรือในห้วง ๑๐ ปีข้างหน้าพบว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของกำลังทางอากาศของกองทัพเรือที่จะมีผลต่อการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาอย่างเป็นนัยยะสำคัญก็ตาม แต่หากกองทัพเรือยังไม่มีมีการพิจารณาดำเนินการที่จะใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาในด้านความมั่นคงที่จำเป็นอย่างรอบด้าน และเป็นรูปธรรมแล้ว ย่อมมีโอกาสที่จะมีการดำเนินการด้านการพาณิชย์เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่องต่อไป จนอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติด้านความมั่นคงโดยรวมของกองทัพเรือในอนาคตได้