

การใช้สนามบินอุตะเภาด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์
ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

โดย

พลเรือตรี กฤษพล เรียงเล็กจำนงค์
ผู้อำนวยการสำนักกิจการพลเรือน
กรมกิจการพลเรือนทหารเรือ
กองทัพเรือ

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑

บทคัดย่อ

เรื่อง การใช้สนามบินอุ้งตะเภาในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์ ภายใต้
ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย พลเรือตรี กฤษพล เรียงเล็กจ่านงค์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

โครงการพัฒนาสนามบินอุ้งตะเภาให้เป็นสนามบินพาณิชย์นานาชาติระดับสากล
แห่งที่ ๓ กำเนิดขึ้นจากนโยบายของรัฐบาล ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับด้านการ
คมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ ขับเคลื่อนโดยใช้แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาค
ตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC) ที่กำหนดให้สนามบินอุ้งตะเภาเป็นเมือง
แห่งอุตสาหกรรมการบินในอนาคต ส่งเสริมการลงทุนด้านอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง
เทคโนโลยีสะอาด ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม
สำหรับการต่อยอดไปสู่การสร้างเทคโนโลยีแห่งอนาคตของประเทศ เพื่อเป้าหมายให้ประเทศ
ไทยหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางในปัจจุบันเป็นประเทศรายได้สูง ด้วยเหตุที่
สนามบินอุ้งตะเภาเป็นสนามบินที่กองทัพเรือได้รับมอบจากรัฐบาล เมื่อปี พ.ศ.๒๕๐๙ เพื่อใช้
ในการกิจด้านความมั่นคงเป็นหลัก เมื่อมีการปรับมาใช้ประโยชน์ร่วมกันในเชิงพาณิชย์ตาม
มาตรฐานสากล จึงทำให้มีความแตกต่างในการใช้งานกับทางทหารหลายประการ ทำให้
เกิดผลกระทบหรืออาจเกิดการละเมิดทางการปฏิบัติต่อกัน ในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้
การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผลการวิจัยพบว่า
โอกาสที่จะเกิดปัญหาในการปฏิบัติระหว่าง การปฏิบัติภารกิจทางทหารด้านความมั่นคง
กับผู้ให้และใช้บริการด้านการบินพลเรือน ที่ทั้งสองส่วนมีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์
โครงสร้างพื้นฐานด้านการบินร่วมกันเช่น ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน ห้างอากาศ
และการควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น ข้อจำกัดสำคัญที่พบคือการขาดความชัดเจน
ในการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการดำเนินงานร่วมกัน จำเป็นต้องเพิ่ม
ประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรด้านการบินให้มีรูปแบบมาตรฐานการปฏิบัติ ตามมาตรฐาน
ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด โดยพบว่ามีปัญหาข้อจำกัดและ
แนวทางในการแก้ไข ดังนี้ ในด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกันจะเกิดผลกระทบต่อกรณีมี
ภารกิจพื้นที่ทับซ้อนกับพื้นที่ทางทหาร ควรแบ่งพื้นที่ก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารแห่งที่ ๓
และโครงสร้างพื้นฐานที่ชัดเจน และอยู่นอกเขตพื้นที่ปฏิบัติการทางทหารที่ใช้ประโยชน์ใน
ปัจจุบัน ในด้านการบริหารงานและการดำเนินการ เช่นการปฏิบัติในสถานการณ์เร่งด่วน
ด้านความมั่นคง การรักษาความปลอดภัย และการช่วยเหลืออากาศยานและโดยสาร ในกรณี
ฉุกเฉินต่าง ๆ ต้องมีการจัดทำข้อตกลงร่วมที่ชัดเจน ในด้านการพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ
และการบริการการจราจรทางอากาศรองรับความแออัดของปริมาณอากาศยานที่ใช้

ห้วงอากาศในอนาคต ควรมีการพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพแบบไร้รอยต่อ นอกจากนี้ในด้านงบประมาณในการดูแลกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานสนามบิน และระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ ต้องมีความชัดเจนเชิงนโยบาย และการกำหนดแผนงานไว้ในแผนงบประมาณประจำปี สำหรับในด้านโครงสร้างกำลังพลจำเป็นต้องมีการวางแผนระยะยาวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ และประเด็นสำคัญคือ กองทัพเรือต้องมีแนวทางชัดเจนในการวางโครงสร้างการบริหารจัดการ การสร้างบุคลากรอย่างเป็นระบบ และมีความเป็นนักบริหารมืออาชีพไม่เป็นข้อจำกัดของกองทัพเรือในการบริหารจัดการทั้งด้านเชิงพาณิชย์ และภารกิจด้านความมั่นคงในอนาคต สามารถสนองต่อนโยบายรัฐบาลและยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีได้อย่างสมบูรณ์

ABSTRACT

Title The development of U-Tapao international airport into public security and commercial purposes under 20 years national strategy.

Field Economics

Name RADM. Kitchpol Rienglekjamnong **Course** NDC. **Class** 60

The development of U-Tapao international airport project into the third commercial airport serving the capital city has been planned under the government policy. This massive re-development of U-Tapao has been driven by Eastern Economic Corridor (EEC) to be an aviation hub and a bright future of aviation industry that support entirely new technology and clean energy investments alongside the development of innovation infrastructures. The goal is to free Thailand from the trap of developing to developed country gaining to high average income.

Since 1966, U-Tapao airport was assigned by the government letting the airport fully controlled by The Royal Thai Navy mainly for the public security purposes. It is unavoidable that changing of use from military missions to be mixed with the standard commercial airport may lead the operational conflicts in the future.

This qualitative research found the probability of conflict and problems in practice during military operations and civil aviation services when using facilities at the same times such as run ways, taxi ways and hangars, air traffic control, period of operation, etc.

The major limitation was significantly revealed that the lack of clarity in compliance with the standard common operational aviation safety. It is necessary to optimize the use of aviation resources to standardize practices, according to the standards set by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

There are problems, constraints and solutions listed as follow; the use of shared space will affect in case of overlapping area used by military. The third passenger terminal building and infrastructure should be clearly divided outside the current military operations area. In management and operations, for example, emergency situations of public security, aircraft and passengers assistance, a clear co-ordinated agreement is required. In terms of using airspace development and air traffic control services for future airspace congestion, should be developed the use of airspace to enhance an efficiency far beyond of transition. In addition, the budget

for airport infrastructure and aeronautical systems, policy must be clear. The plan is set annually. For the personal structure needs a long-term planning in order to support a significant change.

An important issue is the Navy must have clear guidelines to lay out the structure of management equipped with professional staff training system, and be an executive manager that no limit to manage on both commercial and security tasks in the future. This would be fully meet government policy and 20 years national strategies.

คำนำ

เอกสารฉบับนี้เป็นการศึกษาแนวทางในการใช้สนามบินอุตะเถา ในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เนื่องจากรัฐบาลได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ความมั่นคงและพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการวิจัยและพัฒนา โดยประเมินว่าเศรษฐกิจไทยในกรณีฐานในช่วง ๑๐ ปีข้างหน้า มีแนวโน้มที่จะขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๓.๓ – ๔.๓ (โดยมีค่ากลางของการประมาณการร้อยละ ๓.๘) ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูงในปี ๒๕๗๑ – ๒๕๗๔ และมีเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ที่จะต้องเร่งรัดให้เศรษฐกิจสามารถขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕.๐ ต่อปี เพื่อให้ก้าวสู่การเป็นประเทศรายได้สูงได้ในปี ๒๕๖๙ ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ ๒๐ ปี นี้ รัฐบาลได้กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ หรือที่เรียกว่า **ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)** โดยมีแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ในลักษณะมหานครที่มีสนามบินพาณิชย์นานาชาติที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการพัฒนา (Airport Metropolis) โดยตามแผนการดำเนินการนั้น จะมีการใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และพัฒนาการอุตสาหกรรมด้านการบิน รองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด ซึ่งจำเป็นต้องใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาจำนวนมาก จากนโยบายรัฐบาลดังกล่าว กองทัพเรือจึงสนองนโยบายโดยมีเป้าหมายในการพัฒนา และการใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินอุตะเถาให้เหมาะสมบรรลุเป้าหมายทั้งภารกิจของกองทัพเรือด้านความมั่นคง และการพัฒนาท่าอากาศยานในเชิงพาณิชย์ ดังนั้น ในฐานะที่ข้าพเจ้ารับราชการ ที่กองการบินทหารเรือมากกว่า ๑๕ ปี ในหน้าที่นักบินทหารเรือและผู้บริหาร จึงเป็นสิ่งที่สนใจในการศึกษาวิจัยว่า แนวทางการบริหารจัดการ การใช้พื้นที่สนามบินอุตะเถา รองรับภารกิจด้านความมั่นคง และนโยบายการพัฒนาสนามบินสู่เชิงพาณิชย์ ตามนโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ควรเป็นอย่างไรจึงจะประสบผลสำเร็จ และความสมดุลในการปฏิบัติ ทั้งด้านความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติในเชิงพาณิชย์

พลเรือตรี

(กฤษพล เรียงเล็กจ่านงค์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญแผนภาพ	ช
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๓
ขอบเขตของการวิจัย	๓
วิธีดำเนินการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๓
คำจำกัดความ	๔
บทที่ ๒ มาตรฐานสนามบินในภารกิจความมั่นคง และมาตรฐานสนามบินในเชิงพาณิชย์	๕
ประเภทของสนามบิน	๗
มาตรฐานสนามบิน	๑๐
องค์ประกอบของท่าอากาศยาน	๑๔
ลักษณะทางกายภาพและขีดความสามารถของสนามบินอยู่ตะเภา	๑๕
ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาด้านความมั่นคงต่อการใช้ประโยชน์สนามบินในเชิงพาณิชย์	๒๐
ความเป็นมาของระบบท่าอากาศยานในประเทศไทย	๒๒
การใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน	๒๓
คาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ตามยุทธศาสตร์ ๒๐ ปีข้างหน้า	๒๖
ปัญหาข้อขัดข้องและอุปสรรคในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภาด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์	๓๓
กรอบแนวคิดของการวิจัย	๓๕
สรุป	๓๕

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๓	
การบริหารการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภานในเชิงพาณิชย์ ต่อความมั่นคง	๓๗
บทบาทของสนามบิน และท่าอากาศยานต่อการขนส่งทางอากาศของชาติ และการบริหารระบบท่าอากาศยาน	๓๘
องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ	๓๙
คาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	๔๑
การแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบิน ที่มีการให้บริการ ด้านการบินทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือน	๔๔
การกำหนดให้มีการดำเนินการร่วมกันในการปฏิบัติการทั้งสองด้าน ตามแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง และการจัดการกับภาวะวิกฤต ภายในสนามบิน	๔๘
รูปแบบการแก้ปัญหาการใช้สนามบินที่มีการปฏิบัติการกิจการบินทางทหาร ร่วมกับการบินพลเรือน โดยการกำหนดข้อตกลงความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกัน	๕๐
การแก้ปัญหาโดยการจัดการการบริหารห้วงอากาศ การควบคุมการจราจร ทางอากาศ และการจัดการขับเคลื่อนอากาศยานบนพื้น เพื่อรองรับความหนาแน่น ของการจราจรทางอากาศภายในสนามบิน	๕๔
ปัจจัยที่นำไปสู่การบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อ	๕๕
องค์ประกอบของการบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อ	๕๗
สรุป	๖๑
บทที่ ๔	
การวิเคราะห์ข้อมูลแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายใน สนามบินอุตะเภา ร่วมกันของด้านความมั่นคงทางการทหาร และด้านการพาณิชย์	๖๓
บททวนองค์ประกอบของปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบิน อุตะเภา เพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน	๖๔
บททวนหลักการแนวทางในการดำเนินการภายในสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ ร่วมด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินของกองทัพอากาศ	๖๖
วิเคราะห์แนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภา เพื่อดำเนินการ ด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล	๖๗

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ความร่วมมือและควมมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการกิจด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา	๗๗
การพัฒนาการบริหารห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศ สนามบินอุตะเถา	๘๒
สรุป	๘๕
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๘๗
สรุป	๘๗
ข้อเสนอแนะ	๙๔
บรรณานุกรม	๙๖
ภาคผนวก	๙๗
ผนวก ก บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ในการพัฒนาท่าอากาศยาน อุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓	๙๘
ผนวก ข พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑	๑๐๒
ผนวก ค ข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างกองทัพอากาศ การท่าอากาศยาน แห่งประเทศไทย และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ สนามบินเชียงใหม่	๑๓๕
ประวัติย่อผู้วิจัย	๑๔๕

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
๒ - ๑ ตัวอย่างโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานมาตรฐาน	๗
๒ - ๒ Cook Airfield (K50) , Kansas , USA	๘
๒ - ๓ Airstrip สนามบินหนองค้อ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	๘
๒ - ๔ องค์ประกอบของท่าอากาศยาน	๙
๒ - ๕ ลักษณะทางกายภาพและพื้นที่โดยรวมของสนามบินอุตะเถา	๑๕
๒ - ๖ ลักษณะทางกายภาพและสถานที่สำคัญภายในสนามบินอุตะเถา	๑๖
๒ - ๗ ทางวิ่ง และทางขับของสนามบินอุตะเถา	๑๗
๒ - ๘ ลานจอดอากาศยาน	๑๗
๒ - ๙ พื้นที่ควบคุม และหวงห้ามทางการบินสนามบินอุตะเถา	๑๙
๒ - ๑๐ ภาพแสดงเขตควบคุมการจราจรทางอากาศสนามบินอุตะเถา	๒๐
๒ - ๑๑ พื้นที่บริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานอุตะเถา	๒๕
๒ - ๑๒ แสดงประมาณการเบื้องต้นจำนวนผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง	๒๙
๒ - ๑๓ เปรียบเทียบประมาณการของจำนวนผู้โดยสารกับความสามารถ ในการรองรับสนามบินสุวรรณภูมิ	๒๘
๒ - ๑๔ ภาพการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและกิจกรรมในโครงการ	๓๑
๓ - ๑ แสดงหลักการทำงานของการเดินทางของผู้โดยสาร ขาออก (Departure Functions)	๓๙
๓ - ๒ แสดงหลักการทำงานของการเดินทางผู้โดยสาร ขาเข้า (Arrival Functions)	๓๙
๓ - ๓ แสดงความเชื่อมโยงขององค์ประกอบการขนส่งภายในท่าอากาศยาน	๔๐
๓ - ๔ การพัฒนาสนามบินอุตะเถาตามโครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก	๔๔
๓ - ๕ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหาร และพลเรือนสนามบินดอนเมือง	๔๖
๓ - ๖ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหาร และพลเรือนสนามบินสุราษฎร์ธานี	๔๗
๓ - ๗ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหาร และพลเรือนสนามบินอุบลราชธานี	๔๗
๓ - ๘ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหาร และพลเรือนสนามบินเชียงใหม่	๔๘
๓ - ๙ แสดงเขตควบคุมการบินและพื้นที่หวงห้ามสนามบินอุตะเถา	๕๔
๓ - ๑๐ ภาพทางวิ่ง ทางขับ ของสนามบินอุตะเถาที่มีลักษณะตั้งฉากกัน	๕๙
๓ - ๑๑ ภาพแสดงทางขับเร่งด่วน (ในภาพหมายเลข ๑๓)	๕๙
๓ - ๑๒ ภาพจำลองแสดงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา ตามแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินอุตะเถา	๖๐

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

	หน้า
๓ - ๑๓ ภาพแสดงผลการออกแบบ ๒ ทางวิ่งสนามบินอยู่ตะเภา จากการศึกษาตามแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภา	๖๑
๔ - ๑ ภาพสถานที่ตั้งหน่วยงานทหาร การทำอากาศยานอยู่ตะเภา และเส้นทางถนนนานาชาติภายในสนามบินอยู่ตะเภา	๖๘
๔ - ๒ ภาพที่ตั้งการทำอากาศยานอยู่ตะเภา และช่องทางเข้า - ออก (ประตูนานาชาติ)	๖๙
๔ - ๓ ภาพแสดงพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ เพื่อใช้ประโยชน์ ด้านการพาณิชย์สนามบินอยู่ตะเภา	๖๙
๔ - ๔ แสดงระดับมาตรฐานการให้บริการภายในท่าอากาศยาน	๗๐
๔ - ๕ แสดงระดับมาตรฐานพื้นที่การให้บริการภายในท่าอากาศยาน	๗๑
๔ - ๖ ภาพการจอดอากาศยานภายในลานจอดอากาศยานสนามบินอยู่ตะเภา	๗๑

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สนามบินอู่ตะเภาที่ตั้งอย่างเป็นทางการอยู่ที่หมู่บ้านอู่ตะเภา ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง แต่ด้วยขนาดพื้นที่ ที่กว้างขวางถึง ๑๖,๗๐๐ ไร่ ทำให้พื้นที่ของสนามบินอู่ตะเภา ตั้งอยู่ในพื้นที่ ๒ จังหวัด คือ ตำบลพลา อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และตำบลพลาหลวง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เมื่อพิจารณาจากตำบลที่ตั้งซึ่งอยู่กึ่งกลางประเทศ ติดกับชายฝั่งทะเลในอ่าวไทย จะเห็นได้ว่าเป็นตำบลที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะในด้านการทหารนั้น เป็นตำบลที่เหมาะสมต่อการวางกำลังป้องกันประเทศ ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของหน่วยกำลังทางอากาศของกองทัพเรือ มีหน้าที่ในการปฏิบัติการทางอากาศยาน สนับสนุนการปฏิบัติการทางเรือในอ่าวไทย ทะเลจีนใต้และทะเล อันดามัน เป็นฐานวางกำลังของกองทัพอากาศตามแผนการป้องกันประเทศ และในด้านการส่งกำลังบำรุงกองบัญชาการกองทัพไทย ยังกำหนดให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นศูนย์กลางการส่งกำลังบำรุงทางทะเล - อากาศ จากท่าเรือน้ำลึกสัตหีบไปยังสนามบินทหารต่าง ๆ ทั่วประเทศ นอกจากนี้ตามพันธกรณีทางทหารกับมิตรประเทศ สนามบินอู่ตะเภายังเป็นสนามบินที่ประเทศพันธมิตรสามารถใช้ได้ในกรณีฉุกเฉินอีกด้วย ดังนั้นการรักษาความปลอดภัยทางทหาร ซึ่งกองทัพเรือรับผิดชอบดูแลจึงเป็นเรื่องสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง

กองทัพเรือ ได้รับมอบสนามบินอู่ตะเภาจากรัฐบาล เพื่อดูแลและใช้ประโยชน์ในการกิจด้านความมั่นคง ภายหลังจากที่กองทัพสหรัฐอเมริกาได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และส่งมอบให้รัฐบาลไทย โดยเมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๐๙ สมัยจอมพลถนอม กิตติขจร ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ได้มีคำสั่งมอบสนามบินอู่ตะเภาให้กองทัพเรือใช้ราชการและเป็นผู้ดูแลรักษา จากการที่สนามบินอู่ตะเภาขนาดใหญ่ และมีโครงสร้างพื้นฐาน ที่สมบูรณ์ แข็งแรง ประกอบกับมีที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม สามารถใช้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคได้ รัฐบาลในขณะนั้นจึงมีนโยบายที่จะใช้สนามบินอู่ตะเภาในการกิจด้านการพาณิชย์ด้วย ดังนั้น จึงมีมติคณะรัฐมนตรีให้กองทัพเรือ และกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมกันพัฒนาและบริหารพื้นที่สนามบินอู่ตะเภาบางส่วน เพื่อใช้ประโยชน์ในการเป็นสนามบินพาณิชย์นานาชาติ โดยกองทัพเรือได้อนุมัติให้จัดตั้ง การทำอากาศยานอู่ตะเภา ขึ้น เพื่อเป็นหน่วยงานบริหารและรับผิดชอบงานด้านการทำอากาศยานพาณิชย์นานาชาติของกองทัพเรือ ภายในสนามบินอู่ตะเภา ตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๓๒ เป็นต้นมา

ต่อมาในปี พ.ศ.๒๕๕๘ รัฐบาลได้กำหนดนโยบายการพัฒนาศักยภาพสนามบินอู่ตะเภา เพื่อให้เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์นานาชาติแห่งที่ ๓ โดยบูรณาการใช้ประโยชน์ระหว่างสนามบินทั้ง ๓ แห่ง คือสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินอู่ตะเภา ให้สามารถรองรับด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ลดความเสี่ยงที่ประเทศต้องเสียโอกาสการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และวิกฤตการณ์คมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศที่อาจเกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้กองทัพเรือจึงได้สนองต่อนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ให้เป็น

สนามบินเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ โดยการร่วมลงนามใน **บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นที่ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ (MOC)** ระหว่างกองทัพเรือกับกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ และรัฐบาล ได้สนับสนุนงบประมาณให้กับกองทัพเรือในการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ (Terminal 2) และลานจอดอากาศยานสำหรับอากาศยานพาณิชย์เพิ่มเติมซึ่งแล้วเสร็จภายใน พ.ศ.๒๕๕๙ รวมทั้งได้มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การก่อสร้างถนน การก่อสร้างระบบขนส่งทางราง และการจัดระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้เชื่อมโยงกับสนามบินอุตะเถาอีกหลายโครงการ

อย่างไรก็ดีต่อกรณีที่รัฐบาลได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” นั้น รัฐบาลได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง ความมั่นคงและพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการวิจัยและพัฒนา โดยการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก โดยประเมินว่าเศรษฐกิจไทยในกรณีฐานในช่วง ๑๐ ปีข้างหน้า มีแนวโน้มที่จะขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๓.๓ – ๔.๓ (โดยมีค่ากลางของการประมาณการร้อยละ ๓.๘) ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูงในปี ๒๕๗๑ – ๒๕๗๔ และมีเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ ที่จะต้องเร่งรัดให้เศรษฐกิจสามารถขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕.๐ ต่อปี เพื่อให้ก้าวสู่ การเป็นประเทศรายได้สูงได้ในปี ๒๕๖๙ (Source: NESDB, World Bank Thailand’s GNI per Capita Target : 1. Maintain GDP growth at 5 % 2. Achieve GNI per capita of 12,735 USD) (Atlas method) by 2026)

ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ ๒๐ ปี ด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่ง ความมั่นคงและพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการวิจัยและพัฒนา นี้ รัฐบาลได้กำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ หรือที่เรียกว่า **ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงใต้ (Eastern Economic Corridor : EEC)** โดยให้มีโครงการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงใต้ที่มีศักยภาพ ๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อรองรับการพัฒนาและการลงทุนจากต่างประเทศ ที่มีการประเมินมูลค่าโครงการแล้วมีมูลค่ากว่า ๑.๕ ล้านล้านบาท โดยมีแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงใต้ดังกล่าวในลักษณะมหานครที่มีสนามบินพาณิชย์นานาชาติที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการพัฒนา (Airport Metropolis) โดยตามแผนการดำเนินการนั้น จะมีการใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และพัฒนาการอุตสาหกรรมด้านการบิน รองรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด ซึ่งจำเป็นต้องใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาจำนวนมาก จากนโยบายดังกล่าว กองทัพเรือจึงมีนโยบายในการพัฒนาสนามบินอุตะเถา โดยมีเป้าหมายในการพัฒนา และการใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินอุตะเถาให้เหมาะสมบรรลุเป้าหมายสามารถตอบสนองภารกิจของกองทัพเรือด้านความมั่นคง และการพัฒนาทางเศรษฐกิจตามนโยบายของรัฐบาลด้วย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาวิจัยว่า แนวทางการบริหารจัดการ การใช้พื้นที่สนามบินอุตะเถา รองรับภารกิจด้านความมั่นคง และนโยบายการพัฒนาสนามบินสู่เชิงพาณิชย์ ควรดำเนินการเพื่อรองรับตามกรอบนโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้อย่างไร ซึ่งหากสามารถดำเนินการได้เป็นผลสำเร็จโดยไม่เสียผลกระทบต่อภารกิจ การรักษาความปลอดภัยทางทหาร ก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งทั้งต่อความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. ศึกษายุทธศาสตร์ นโยบาย มาตรการและโครงสร้างพื้นฐาน ที่จำเป็นสำหรับการใช้สนามบินอู่ตะเภาในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์

๒. วิเคราะห์สภาพปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต ปัญหาอุปสรรค ของสนามบินอู่ตะเภา ต่อการรองรับการใช้งานในภารกิจความมั่นคง และในเชิงพาณิชย์ ตามกรอบนโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

๓. เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงสนามบินอู่ตะเภา เพื่อให้สามารถใช้งานในด้านความมั่นคง และเชิงพาณิชย์ ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ขอบเขตของการวิจัย

วิจัยเฉพาะการใช้สนามบินอู่ตะเภา ของกองทัพเรือ ในด้านความมั่นคง ต่อกฎนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาและใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาในเชิงพาณิชย์ควบคู่กัน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบกับการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ด้วยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ค้นคว้า จากตำรา ข้อมูลทางสถิติ เอกสารทางราชการ และสิ่งพิมพ์ทางวิชาการ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ข้อมูลเอกสารจากสารสนเทศและทฤษฎี และนโยบายต่าง ๆ โดยศึกษารูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่ทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภาของกองทัพเรือในปัจจุบัน ตลอดจนกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นจากนโยบายของรัฐบาล และกองทัพเรือในมิติด้านความมั่นคงในอนาคต รวมทั้ง ศึกษาทฤษฎี หลักการ ข้อกำหนดในการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ (Civil and Military Join Use) ภายในสนามบินทั้งของภายในประเทศ และต่างประเทศ แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า มาวิเคราะห์ประกอบกับหลักการอย่างสมเหตุสมผล เพื่อให้ได้ผลการวิจัยที่ถูกต้องและได้ข้อสรุปที่มีเหตุผล รวมทั้งข้อคิดและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อกองทัพเรือและประเทศชาติต่อไป

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบข้อจำกัดต่าง ๆ ในการใช้สนามบินอู่ตะเภาด้านภารกิจความมั่นคง ต่อกฎการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาในเชิงพาณิชย์ ในปัจจุบันและการดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลต่อไป

๒. ได้แนวทางในการปรับปรุงเพื่อรองรับการใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภา ทั้งด้านความมั่นคงและการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ ตามกรอบนโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

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 อากาศยานบนพื้นที่ชั้นเคลื่อนกับสิ่งกีดขวางต่าง ๆ
๒. ให้การจราจรทางอากาศดำเนินไปได้ด้วยความรวดเร็วและมีระเบียบ

การบริการการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service ; ATS)

หมายถึง หน่วยบริการข่าวสารการบิน (Flight Information Service) หน่วย เตรียมพร้อมเพื่อการกู้ภัย (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 ห้วงอากาศที่กำหนดมิติแน่นอนเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำของแต่ละ ประเทศ ซึ่งภายในบริเวณพื้นที่นี้ ห้ามอากาศยานบินผ่าน

บริเวณหวงห้าม (Restricted Area)

หมายถึง ห้วงอากาศที่กำหนดมิติแน่นอนเหนือพื้นดินหรือพื้นน้ำของแต่ละประเทศ 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 เพื่อรับ - ส่ง ผู้โดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งในท่าอากาศยาน จะมีอาคาร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จะให้บริการแก่ เครื่องบินผู้โดยสาร การขนส่ง สัมภาระและไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่ง โดยทั่วไปคาดว่า “ท่าอากาศยาน” และ “สนามบิน” จะมีความหมาย ไม่แตกต่างกัน

บทที่ ๒

มาตรฐานสนามบินในการกิจความมั่นคง และมาตรฐานสนามบินในเชิงพาณิชย์

สนามบินอุตะเภาเป็นสนามบินขนาดใหญ่ที่มีตำแหน่งที่ตั้ง และโครงสร้างพื้นฐานที่มีมาตรฐานสูง กองทัพเรือได้ใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาในการกิจด้านความมั่นคงเป็นหลัก สำหรับการเตรียมกำลังและการใช้กำลังอากาศนาวิในการรักษาอธิปไตย และรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมทั้งปฏิบัติการกิจต่าง ๆ ตามนโยบายของรัฐบาลด้านความมั่นคง อาทิ การให้การสนับสนุนในการปฏิบัติการบินทางทหารของมิตรประเทศ การใช้เป็นสนามบินในการแก้ปัญหาและการบรรเทาพิบัติภัยของประเทศและภูมิภาค หรือการเป็นสนามบินสำรองของด้านการบินพาณิชย์ ในกรณีที่สนามบินหลักของประเทศไม่สามารถใช้งานได้นอกจากนั้นยังมีการใช้ประโยชน์จากสนามบินอุตะเภาในด้านการทำอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ร่วมด้วย โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๒ อนุมัติให้กองทัพเรือและกรมการบินพาณิชย์กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมกันบริหารและพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเภาให้เป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ และเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙ กองทัพเรือได้อนุมัติจัดตั้ง การทำอากาศยานอุตะเภา (กทภ.) ขึ้นเพื่อเป็นหน่วยรับผิดชอบดำเนินงานด้านการพาณิชย์ดังกล่าว

จากสถานการณ์ปัจจุบัน ที่การคมนาคมขนส่งทางอากาศ และอุตสาหกรรมอากาศยานมีการขยายตัวเจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว มีมูลค่าและการแข่งขันสูง โดยที่ความพร้อมของสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินหลักในการรองรับกิจกรรมดังกล่าวของประเทศในปัจจุบันมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก และคาดการณ์ว่าในอนาคตอันใกล้จะมีผู้มาใช้บริการเกินขีดความสามารถที่จะรองรับได้ อีกทั้งสนามบินทั้ง ๒ แห่ง ดังกล่าว ยังมีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่ที่จะพัฒนาและขยายขีดความสามารถเพิ่มเติม นอกจากนี้รัฐบาลกำลังมีการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีศักยภาพ ๓ จังหวัดได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ให้เป็นกลุ่มจังหวัด (Cluster) ที่มีศักยภาพด้านการอุตสาหกรรม โดยเน้นการส่งเสริมให้มีการใช้เทคโนโลยีอนาคตและองค์ความรู้ขั้นสูง ในการเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ โดยการสร้างนวัตกรรมที่ตลาดต้องการ และส่งเสริมจูงใจให้เกิดการลงทุน รวมทั้งพัฒนาระบบการขนส่งในทุกมิติให้มีความสะดวกรวดเร็ว และทันสมัยภายใต้ “แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC)” เพื่อให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลางที่เป็นอยู่ในปัจจุบันตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมีแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง ซึ่งในแผนการดำเนินการมีแผนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก ให้เป็นเมืองแห่งอุตสาหกรรมในอนาคตมุ่งเน้นการส่งเสริมการลงทุน เพื่อเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยเฉพาะเทคโนโลยีสะอาดที่ลดการใช้พลังงาน และ

ไม่เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เป็นพื้นฐานสำคัญ สำหรับการต่อยอดไปสู่การสร้างเทคโนโลยีแห่งอนาคตของประเทศ โดยตามแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีสนามบิน อุ้ตะเภาเป็นศูนย์กลางการพัฒนาและขับเคลื่อน ที่จะทำให้เกิดกิจกรรมด้านการพาณิชย์ การอุตสาหกรรม การวิจัยพัฒนา และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากภายในพื้นที่สนามบินอุ้ตะเภา รัฐบาลและกองทัพเรือจึงมีความเห็นสอดคล้องกันร่วมกันพัฒนา และใช้ประโยชน์ศักยภาพพื้นที่ภายในสนามบินอุ้ตะเภาให้เกิดประโยชน์คุ้มค่าสูงสุด ในการสนับสนุนส่งเสริมแผนงานโครงการดังกล่าวให้ประสบผลสำเร็จ เพื่อการพัฒนาที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนของประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ต่อไป

แม้ว่าสนามบินอุ้ตะเภาจะมีการใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ร่วมด้วย มากกว่า ๓๐ ปี รวมทั้งมีการกำหนดจัดแบ่งขอบเขตการใช้พื้นที่ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้สามารถตอบสนองในภารกิจทั้งสองด้านอย่างชัดเจนแล้วก็ตามแต่เนื่องจากการจัดตั้งการทำอากาศยานอุ้ตะเภา (กทภ.) เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ในตอนเริ่มต้นนั้น เป็นการจัดตั้งขึ้นในขณะที่ความต้องการใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ยังมีไม่มาก กองทัพเรือจึงกำหนดพื้นที่สำหรับการจัดตั้งการทำอากาศยานอุ้ตะเภา (กทภ.) ให้สอดคล้องตามสภาพการใช้งานในขณะนั้น โดยมีหลายส่วนของกิจกรรมการบริการเชิงพาณิชย์ อยู่ทับซ้อนกับพื้นที่การปฏิบัติทางทหาร ทำให้เกิดปัญหากับผู้ปฏิบัติ และผู้รับบริการ เนื่องจากรูปแบบการปฏิบัติระหว่างภารกิจทางทหารด้านความมั่นคงเป็นระบบปิด ต้องการความรวดเร็ว ในขณะที่การปฏิบัติการไม่มีความแน่นอนขึ้นกับสถานการณ์ และภารกิจเฉพาะ นอกจากนี้การปฏิบัติยังอาจเกี่ยวข้องกับอาวุธยุทธโปกรณ์ทางทหาร และมีการปฏิบัติที่เป็นความลับ ในขณะที่การปฏิบัติด้านการทำอากาศยานพลเรือน หรือด้านการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะที่ระบบเปิด ต้องการความสะดวก ความรวดเร็ว และความแน่นอนในการบริการ มีกฎระเบียบที่อ้างอิงในการปฏิบัติที่เป็นสากลซึ่งแตกต่างกัน ในขณะที่การดำเนินการของสองส่วนมีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์พื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน เช่น ทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) ลานจอดอากาศยาน (Apron) การใช้ห้วงอากาศ (Airspace) และการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) เป็นต้นซึ่งในช่วงที่ผ่านมา จำนวนอากาศยานพาณิชย์ ผู้โดยสาร และกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมอากาศยาน ที่มาใช้พื้นที่สนามบินอุ้ตะเภาไม่มากนัก อีกทั้งการกำกับ ควบคุม และตรวจสอบมาตรฐานการปฏิบัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่เคร่งครัดชัดเจน จึงทำให้ทั้งสองส่วนยังสามารถดำเนินการได้ภายใต้ข้อจำกัดดังกล่าว แต่ด้วยสถานการณ์ในปัจจุบันที่มีการเติบโต ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศทุกภูมิภาคอย่างรวดเร็ว ประกอบกับปัญหาด้านการก่อการร้ายสากลมีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการกำหนดมาตรการและแนวทางการปฏิบัติ เพื่อแก้ปัญหาที่มีความพยายามในการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรด้านการบิน และกำหนดรูปแบบมาตรฐานการปฏิบัติด้านการบิน ซึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลด้านมาตรฐานการบินของ คือองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Administration Organization : ICAO) มีการกำกับประเมินมาตรฐานด้านการบิน และการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของทุกประเทศรวมทั้งประเทศไทยในทุกมิติอย่างเข้มงวดจริงจัง ซึ่งรวมถึงสนามบินอุ้ตะเภา และการทำอากาศยานอุ้ตะเภาด้วย ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการของกองทัพเรือภายในสนามบินอุ้ตะเภาสามารถสนองต่อภารกิจด้านความมั่นคง และด้านการทำอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ตามมาตรฐานที่การ

บินพลเรือนกำหนด และสามารถรองรับการพัฒนากิจกรรมด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และการพัฒนาตามโครงการ EECของประเทศ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ที่จะมีกิจกรรมเพิ่มมากยิ่งขึ้นต่อไปในอนาคต ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ควบคู่ไปกับการปฏิบัติการกิจด้านการบินทางทหารให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาองค์ประกอบในทุกด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งการใช้ประโยชน์พื้นที่ โครงสร้างทางกายภาพ และรูปแบบการดำเนินงานในปัจจุบัน ตลอดจนกิจกรรมในอนาคตที่จะต้องมีการพัฒนาเพิ่มขึ้น เพื่อให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ระดมามีความเหมาะสม ภายใต้การบริหารจัดการของกองทัพเรืออย่างมีเอกภาพ ตามนโยบายของรัฐบาล

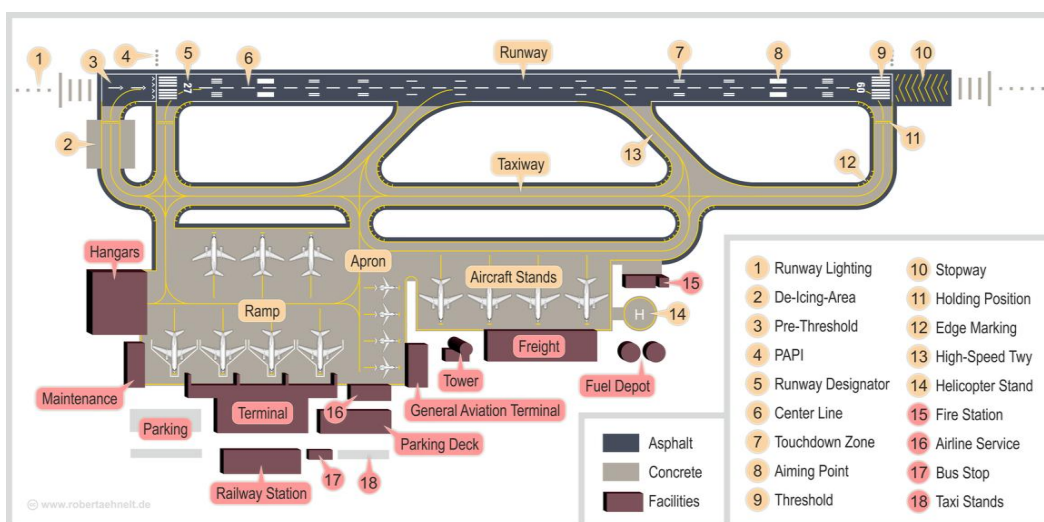
ประเภทของสนามบิน

สนามบินมีการจัดแบ่งประเภท ตามบทบาทหน้าที่ และการให้บริการ ดังนี้

๑. การแบ่งประเภทสนามบินตามลักษณะองค์ประกอบโครงสร้างพื้นฐานแบ่งออกได้ดังนี้

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

แผนภาพที่ ๒ - ๑ ตัวอย่างโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานมาตรฐาน



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๖๑

๑.๒ Airfield เป็นพื้นที่ใช้สำหรับอากาศยานขึ้น-ลงซึ่งมีบริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นซึ่งประกอบด้วย ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดเท่านั้น

แผนภาพที่ ๒ - ๒ Cook Airfield (K50), Kansas, USA



ที่มา : Jetvisor, online, 2016

๑.๓ Airstrip เป็นพื้นที่ขนาดเล็กในพื้นที่ภูมิประเทศที่ใช้ เพื่อให้อากาศยานขึ้น - ลงโดยไม่มีเครื่องช่วยเดินอากาศและสิ่งอำนวยความสะดวก

แผนภาพที่ ๒ - ๓ Airstrip สนามบินหนองค้อ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี



ที่มา : สนามบินหนองค้อ, ออนไลน์, 2016

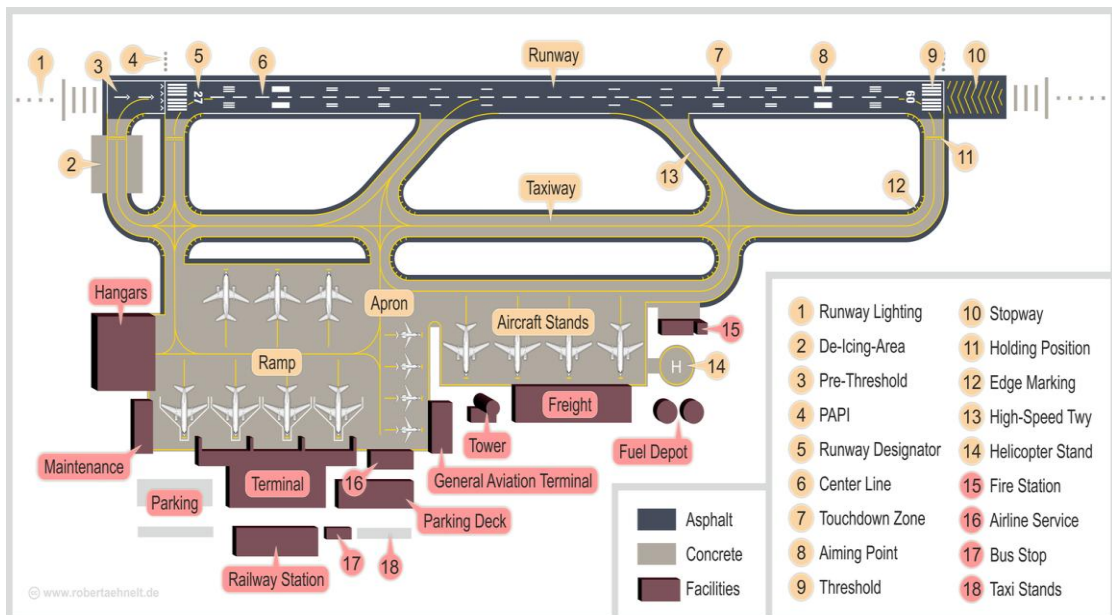
๒. การแบ่งประเภทสนามบินตามลักษณะการใช้งานแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ดังนี้

๒.๑ สนามบินทหาร หมายถึง สนามบินที่ใช้ประโยชน์ในภารกิจทางการทหาร บางสนามบินใช้เครื่องช่วยในการควบคุมการจราจรทางอากาศร่วมกับสนามบินพลเรือน ใช้ทางวิ่ง ทางขับบริการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ร่วมกันแต่แยกสถานีจอดปลายทาง ลานจอด และโรงเก็บออกจากกัน

๒.๒ สนามบินพลเรือน หมายถึง สนามบินที่มีระบบจัดการท่าอากาศยานสำหรับการให้บริการด้านการบินพลเรือน สามารถแบ่งย่อยได้ดังนี้

๒.๒.๑ ท่าอากาศยานพลเรือนระหว่างประเทศ หมายถึง ท่าอากาศยานที่อนุญาตให้เป็นจุดเข้า - ออกของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือเป็นท่าอากาศยานสำหรับเครื่องบินโดยสาร และสินค้าที่เดินทางเข้าหรือออกระหว่างประเทศ สิ่งสำคัญที่ท่าอากาศยานระหว่างประเทศจะต้องมีคือ พิธีการด้านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง ด่านกักกันโรค ด่านกักกันพืช และด่านกักกันสัตว์ ปัจจุบันมีท่าอากาศยานพลเรือนระหว่างประเทศที่อยู่ในความควบคุมดูแลทั้งของกรมการบินพลเรือนกระทรวงคมนาคม บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ภาคเอกชน และกองทัพเรือ

แผนภาพที่ ๒ - ๔ องค์ประกอบของท่าอากาศยาน



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๖๑

๒.๒.๒ ท่าอากาศยานพลเรือนภายในประเทศ หมายถึง ท่าอากาศยานที่อนุญาตให้เป็นจุดขึ้น - ลงของอากาศยาน ที่ทำการบินในประเทศ หรือเป็นท่าอากาศยานสำหรับเครื่องบิน ผู้โดยสาร สินค้าภายในประเทศเท่านั้น สำหรับท่าอากาศยานพลเรือนภายในประเทศอยู่ในความควบคุมดูแลของกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม และเอกชน

มาตรฐานสนามบิน

ในการดำเนินงานสนามบินนั้น จำเป็นต้องมีมาตรฐานอันหนึ่งที่สามารถรองรับการให้บริการแก่ อากาศยานที่บินเข้ามาใช้บริการ ณ สนามบินนั้น ๆ ได้ด้วยมาตรฐานความปลอดภัย โดยเฉพาะสนามบินที่รองรับอากาศยานนานาชาติ ยิ่งมีความจำเป็น ต้องดำเนินการตามมาตรฐานสากลกำหนด สำหรับประเทศไทยหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำหนดมาตรฐานการดำเนินงานสนามบิน คือ กรมการบินพลเรือน ซึ่งเป็นหน่วยงานในการออกระเบียบว่าด้วยมาตรฐานการดำเนินงานสนามบินขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานสนามบินให้มีมาตรฐาน ด้านความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วย มาตรฐานของระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๗ นั้น มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

ข้อ ๕ ให้เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบินจัดให้มีระเบียบเกี่ยวกับกระบวนการดำเนินงานของสนามบิน ซึ่งอย่างน้อยให้มีรายละเอียดในเรื่องดังต่อไปนี้

- (๑) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS)
- (๒) การรายงานข้อมูลข่าวสารของสนามบิน (aerodrome reporting)
- (๓) การควบคุมการเข้าเขตการบิน (control of airside access/access to aerodrome)
- (๔) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency plan)
- (๕) การกู้ภัยและดับเพลิง (rescue and fire-fighting)
- (๖) การตรวจพินิจพื้นที่เคลื่อนไหวกและพื้นผิวจำกัดสิ่งกีดขวาง (aerodrome inspection)
- (๗) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศด้วยทัศนวิสัย และระบบไฟฟ้าสนามบิน (visual aids and aerodrome electrical systems)
- (๘) การบำรุงรักษาพื้นที่เคลื่อนไหว (maintenance of the movement area)
- (๙) ความปลอดภัยในการก่อสร้างและบำรุงรักษาบริเวณสนามบิน (aerodrome works safety)
- (๑๐) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน (apron management)
- (๑๑) การจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน (procedures to ensure apron safety)
- (๑๒) การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (airside vehicle control)
- (๑๓) การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (wildlife hazard management)
- (๑๔) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (obstacle control)
- (๑๕) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง (removal of disabled aircraft)
- (๑๖) การจัดการกับวัตถุอันตราย (handling of hazardous materials)
- (๑๗) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low – visibility operations)
- (๑๘) การป้องกันสถานที่ติดตั้งเรดาร์ และเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศ (protection of site for radar and navigational aids)

นอกจากนี้กรมการบินพลเรือนยังได้ออก “ระเบียบกรมการบินพลเรือนว่าด้วยมาตรฐานของคู่มือการดำเนินงานสนามบิน พ.ศ. ๒๕๕๖” ขึ้น ซึ่ง “คู่มือการดำเนินงานสนามบิน” (aerodrome manual) ดังกล่าวเป็นคู่มือที่จัดทำขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานสนามบินอนุญาตโดยกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

๑. สนามบิน หมายความว่า สนามบินอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะ และให้หมายความ รวมถึงที่ขึ้น - ลงชั่วคราวอนุญาตที่เปิดให้บริการแก่สาธารณะด้วย การดำเนินงานสนามบินจะต้องประกอบด้วยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ สถานที่ตั้งของสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวก การบริการ อุปกรณ์วิธีดำเนินการการจัดองค์กร และการบริหารจัดการ ซึ่งรวมถึงระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน โดยมีขอบเขต (dimensions) และข้อมูลที่เกี่ยวข้องของสนามบิน ที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

๑) ทางวิ่ง ได้แก่ ความสามารถในการรับน้ำหนักจริง ทิศจริง หมายเลขทางวิ่งที่กำหนดความยาวความกว้างตำแหน่งของหัวทางวิ่งที่ถูกเลื่อนไป (displaced threshold) ความลาดชันประเภท พื้นผิวและประเภทของทางวิ่ง และสำหรับทางวิ่งแบบพริชชันให้ระบุพื้นที่ปลอดภัยขวางด้วย

๒) ความยาวความกว้าง และประเภทพื้นผิวของพื้นที่ทำดังต่อไปนี้ ก) พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง ข) พื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง ค) ทางหยุด ง) พื้นผิวของทางขับ

๓) ประเภทพื้นผิวของลานจอด (apron) และหลุมจอดอากาศยาน (aircraft stands)

๔) ความยาวและระดับสูงต่ำตามแนวยาว (ground profile) ของพื้นที่ปลอดภัยขวาง

๕) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศด้วยทัศนวิสัย สำหรับการบินเข้าสู่สนามบิน เช่น ประเภทไฟนำร่องและระบบไฟนำร่อง เครื่องหมาย และไฟสนามบินของทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด เครื่องช่วยนำทางและเครื่องควบคุมด้วยทัศนวิสัยอื่น ๆ บนทางขับและลานจอด รวมถึงตำแหน่งหยุดคอยเข้าทางวิ่ง (runway - holding position) ตำแหน่งหยุดคอย เข้าทางขับ (intermediate holding positions) และเส้นให้หยุดรอ ตำแหน่งและประเภทของระบบไฟสัญญาณ นำอากาศยานเข้าหลุมจอดด้วยทัศนวิสัย (visual docking guidance system) ระบบไฟฟ้าสำรองสำหรับไฟสนามบิน ที่พร้อมสำหรับการใช้งาน

๖) ตำแหน่งและความถี่วิทยุของจุดตรวจสอบคลื่นวิทยุวีไออาร์ (very high frequency aerodrome checkpoints)

๗) ตำแหน่งและการกำหนดเส้นทางมาตรฐานในการขับเคลื่อน (standard taxi routes)

๘) พิกัดทางภูมิศาสตร์ของหัวทางวิ่งแต่ละด้าน

๙) พิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดกึ่งกลางทางขับที่เหมาะสม

๑๐) พิกัดทางภูมิศาสตร์ของหลุมจอดอากาศยานแต่ละแห่ง

๑๑) พิกัดทางภูมิศาสตร์และระดับความสูงที่สูงสุดของสิ่งกีดขวางที่มี ผลกระทบต่อการบินในพื้นที่บินเข้าสู่สนามบินและการบินขึ้น ในพื้นที่บินวนและในบริเวณข้างเคียงสนามบิน

๑๒) ประเภทของผิวพื้นจราจร และความแข็งแรงในการรองรับน้ำหนักของผิวพื้นจราจร โดยใช้วิธีหมายเลขจำแนกอากาศยาน - หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร [Aircraft Classification Number - Pavement Classification Number (ACN-PCN)]

๑๓) ตำแหน่งที่เกี่ยวข้องของจุดตรวจสอบเครื่องตรวจวัดความสูงของอากาศยาน ก่อนทำ การบิน (altimeter) ซึ่งกำหนดในลานจอดอากาศยานจุดหนึ่งหรือหลายจุด และระดับความสูงของจุดดังกล่าว

๑๔) ระยะทางที่ประกาศ (declared distances) ได้แก่

๑๔.๑ ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานวิ่งบนพื้น เพื่อบินขึ้นหรือความยาวโทรา (take-off run available -TORA)

๑๔.๒ ระยะทางของความยาวโทรารวมกับระยะทางของพื้นที่ปลอดภัย กีดขวาง (clearway) หรือความยาวโทรา (take-off distance available - TODA)

๑๔.๓ ระยะทางของความยาวโทรารวมกับระยะทางของทางหยุด หรือความยาว แอสตา (accelerate-stop distance available - ASDA)

๑๔.๔ ระยะทางของทางวิ่ง ซึ่งได้ประกาศไว้ถึงระยะเหมาะสมสำหรับอากาศยานวิ่งบนพื้นเพื่อบินลง หรือความยาวแอลดา (landing distance available -LDA)

๑๕) แผนการเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง

๑๖) การกักกันและดับเพลิง โดยให้ระบุเป็นระดับของการกักกันและดับเพลิง สำหรับอากาศยานที่มีขนาดยาวที่สุดที่ใช้สนามบินนั้น ประเภทและจำนวนของสารที่มีไว้ใช้ในการดับเพลิง

๑๗) แผนฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency plan) ได้แก่รายละเอียดของแผนฉุกเฉินของสนามบิน ซึ่งรวมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

๑๗.๑ แผนรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น ณ สนามบินหรือในบริเวณโดยรอบสนามบิน รวมถึงเหตุขัดข้องของอากาศยานขณะทำการบิน เพลิงไหม้อาคาร การก่อวินาศกรรม รวมถึงการขู่วางระเบิดอากาศยานหรืออาคารในสนามบิน การยึดอากาศยานโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและอุบัติเหตุ ในสนามบินทั้งในระหว่างเหตุการณ์ฉุกเฉิน และภายหลังเหตุการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนการกำหนดขั้นตอนในการ ปิดและเปิดการให้บริการสนามบินไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วนในกรณีที่มีความจำเป็น

๑๗.๒ รายละเอียดการทดสอบสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ของสนามบิน ที่จะใช้ในเหตุการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงความถี่ของการทดสอบดังกล่าว

๑๗.๓ รายละเอียดการฝึกเพื่อทดสอบแผนฉุกเฉิน รวมถึงความถี่ของการฝึกดังกล่าว

๑๗.๔ รายชื่อองค์กร หน่วยงาน และเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทั้งภายในและภายนอกสนามบิน ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในสถานที่เกิดเหตุ หมายเลขโทรศัพท์ โทรพิมพ์ โทรสาร และที่อยู่ของจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (SITA addresses) และคลื่นความถี่วิทยุของหน่วยงานเหล่านั้น

๑๗.๕ การจัดตั้งคณะกรรมการฉุกเฉินของสนามบิน (aerodrome emergency committee) เพื่อจัดการฝึกอบรมและเตรียมการด้านอื่น ๆ เพื่อรับมือกับเหตุการณ์ฉุกเฉิน

๑๗.๖ การแต่งตั้งผู้บัญชาการในพื้นที่สำหรับการปฏิบัติการกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน

๑๘) การกู้ภัยและดับเพลิง (rescue and fire-fighting) ได้แก่ รายละเอียดของ สิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์บุคลากร และกระบวนการในการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการกู้ภัย และดับเพลิง รวมถึงชื่อและหน้าที่ของบุคคลที่รับผิดชอบเกี่ยวกับบริการกู้ภัยและดับเพลิง

๑๙) เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทเครื่องช่วยในการเดินอากาศ ด้วยทัศนวิสัยและระบบไฟฟ้าสนามบิน (Visual aids and aerodrome electrical systems) การบริหารจัดการลานจอดอากาศยาน ให้บริการรถนำอากาศยาน การจัดการความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน ได้แก่ วิธีการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน ได้แก่ การป้องกันกระแสไฟพ่นจากเครื่องยนต์เจ็ท (jet blasts) การบังคับใช้มาตรการการป้องกันเพื่อความปลอดภัยระหว่างการเติมน้ำมัน อากาศยาน การกวาดลานจอดอากาศยาน การทำความสะอาดลานจอดอากาศยาน การจัดการเพื่อให้มีการรายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ในลานจอด อากาศยาน การจัดการเพื่อให้มีการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัย ของบุคลากรทุกคนที่ทำงานในลานจอดอากาศยาน การควบคุมยานพาหนะในเขตการบิน (airside vehicle control)

๒๐) การบริหารจัดการเกี่ยวกับอันตรายที่เกิดจากสัตว์ (wildlife hazard management)

๒๑) การควบคุมสิ่งกีดขวาง (obstacle control) ได้แก่ การเฝ้าระวังสิ่งกีดขวางในพื้นที่ผิวจำกัดสิ่งกีดขวางตามประกาศเขตปลอดภัย ในการเดินอากาศของสนามบิน และในพื้นที่ที่มีการวิ่งขึ้นของอากาศยาน ซึ่งเป็นไปตามประเภทแผนที่เดินอากาศ (aeronautical chart type) ของสนามบินนั้น

๒๒) การเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้อง ได้แก่ รายละเอียดของวิธีดำเนินการ เพื่อเคลื่อนย้ายอากาศยานที่ขัดข้องซึ่งอยู่บนพื้นที่เคลื่อนไหวหรือบริเวณที่เชื่อมต่อกัน

๒๓) การเก็บรักษาวัตถุอันตรายอย่างปลอดภัยในสนามบินวัตถุอันตราย

๒๔) การปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ (low – visibility operations) ได้แก่ รายละเอียดข้อแนะนำสำหรับการปฏิบัติการเมื่อทัศนวิสัยต่ำ รวมถึงการวัดและรายงานระยะที่นักบินมองเห็นทางวิ่ง (runway visual range)

๒๕) ระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบิน (Safety Management System: SMS) ซึ่งกำหนดรายละเอียดของระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินที่กำหนดขึ้น เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทั้งปวง และเพื่อให้สามารถพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง โดยนโยบายนิรภัยและวัตถุประสงค์ในการจัดการด้านนิรภัย (safety policy and objectives) ได้แก่

๒๕.๑ นโยบายนิรภัยซึ่งต้องได้รับการรับรองโดยผู้บริหารสูงสุดหรือ เทียบเท่าขององค์กรสอดคล้องกับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของสนามบิน ทั้งในระดับประเทศและระดับสนามบินเอง

๒๕.๒ วัตถุประสงค์ในการจัดการด้านนิรภัย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สนามบินได้จัดให้มีการปรับปรุงระดับความปลอดภัยให้ดีขึ้นอยู่เสมอ

๒๕.๓ โครงสร้างองค์กรและความรับผิดชอบ (organizational structure and responsibilities) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสนามบินต้องจัดให้มีผู้บริหารที่รับผิดชอบ (Accountable

Executive) ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบสูงสุดต่อการปฏิบัติตาม และการคงความต่อเนื่องของระบบการจัดการด้านนิรภัยของสนามบินและแต่งตั้งผู้จัดการด้านนิรภัย (safety manager) เพื่อรับผิดชอบในการพัฒนาและบำรุงรักษาระบบการจัดการด้านนิรภัย และมีหน้าที่ในการประสานงานและสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอกองค์กร

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในระบบการจัดการด้านนิรภัยสนามบินนั้น จำเป็นต้องมีการปรับปรุงพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง ต้องจัดให้มีแผนการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย แม้ว่าคู่มือการดำเนินงานสนามบินดังกล่าวจะเป็นข้อกำหนดของสนามบินพาณิชย์ก็ตาม แต่ก็มีผลจำเป็นที่สนามบินอยู่ตะเภา ซึ่งเป็นสนามบินทหารใช้ประโยชน์ร่วมในเชิงพาณิชย์ จำเป็นต้องใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยทั้งทางทหารและเชิงพาณิชย์ที่เป็นสากลต่อไป

องค์ประกอบของท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยาน (Airport) หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำหรือพื้นที่อื่นสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพื่อการขึ้น - ลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ซึ่งอยู่ในสนามบินนั้น โดยมีการแบ่งพื้นที่ภายในเขตท่าอากาศยานเพื่อการใช้ประโยชน์ และระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานประกอบด้วยหน้าที่ (Function) ที่เกิดขึ้นภายในขอบเขตของท่าอากาศยาน รวมทั้งเกี่ยวข้องกับกิจกรรม (Activities) ในห้วงอากาศ และหน่วยงานควบคุม (Regulators) หลาย ๆ หน่วยงานด้วยกัน โดยแบ่งขอบเขตการบริหารจัดการภายในเขตท่าอากาศยาน ดังนี้

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

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

ลักษณะทางกายภาพและขีดความสามารถของสนามบินอุตะเถา

๑. ลักษณะทางกายภาพ

สนามบินอุตะเถาก่อสร้างบนที่ราชพัสดุ มีเนื้อที่ ๑๖,๗๐๐ ไร่ เป็นส่วนหนึ่งของที่ดินเวนคืน ตามพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ในท้องที่ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และ อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง พ.ศ.๒๕๑๔

แผนภาพที่ ๒ -๕ ลักษณะทางกายภาพและพื้นที่โดยรวมของสนามบินอุตะเถา



ที่มา : ภาพสนามบินอุตะเถา (U tapao Airport)พ.ศ. ๒๕๕๕, ออนไลน์ ,2016

โดยวัตถุประสงค์เพื่อการอันจำเป็นในการป้องกันประเทศโดยตรง ซึ่งมีฐานทัพเรือสัตหีบเป็นหน่วยปกครองที่ดิน และกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ เป็นหน่วยใช้ประโยชน์ที่ดิน ตั้งอยู่บนชายฝั่งทะเลตอนบนของอ่าวไทยตรงกลางรอยต่อของพื้นที่ ๒ จังหวัด โดย ๓ ใน ๔ ของพื้นที่สนามบินอุตะเถา ด้านทิศตะวันออก ตั้งอยู่ในเขตอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และพื้นที่ส่วนที่เหลือด้านทิศตะวันตก อยู่ในเขตอำเภพลูตาหลวง จังหวัดชลบุรี ทั้งนี้สนามบินอุตะเถาห่างจากกรุงเทพฯ ๑๗๕ กิโลเมตร ทางตะวันตกห่างจากเมืองพัทยา ๔๐ กิโลเมตร และทางตะวันออกห่างจากจังหวัดระยอง ๓๔ กิโลเมตร พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถามีลักษณะเป็นที่ราบมีลักษณะรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า โดยมีความกว้าง ยาว ด้านละประมาณ ๕ กิโลเมตร โดยทิศเหนือของสนามบิน ติดกับถนนสุขุมวิท ทิศตะวันออกติดกับชุมชนบ้านปลา อำเภอบ้านฉาง ทิศตะวันตกติดกับถนนหมายเลข ๓๑๒๖ (ชุมชนบ้าน ก.ม. ๑๐ - ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ) และทิศใต้เป็นแนวชายฝั่งติดต่อกับทะเล สำหรับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาจะมีลักษณะเหมือนถูกแบ่งออกเป็น ๒ ส่วนเท่า ๆ กัน โดยมีทางวิ่ง (RUNWAY) วางพาดแนวเหนือ ใต้อยู่ตอนกลางของพื้นที่ มีเนื้อที่ด้านละประมาณ ๘,๐๐๐ไร่ **พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง** มีสถานที่สำคัญตั้งอยู่ภายในพื้นที่ได้แก่ อาคารวิจัยพลังงานทดแทน กรมพลังงานทหาร สำนักงานปลัดกลาโหม เนื้อที่จำนวน ๔๒ ไร่ และศูนย์ซ่อมอากาศยาน บริษัทการบินไทย จำกัดมหาชน เนื้อที่จำนวน ๑๐๗ ไร่ ส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่ราบว่างเปล่า

สำหรับพื้นที่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่ง มีสถานที่สำคัญและสถานที่ทางราชการตั้งอยู่ภายในพื้นที่ ได้แก่ ตำนกพิมานมาศ อาคารส่วนราชการของกองการบินทหารเรือ กลุ่มอาคารที่พักอาศัยของข้าราชการกองการบินทหารเรือ สำนักงานการทำอากาศยานอุตะเถา และอาคารพักผู้โดยสาร ทำอากาศยานอุตะเถา เป็นต้น

แผนภาพที่ ๒ - ๖ ลักษณะทางกายภาพ และสถานที่สำคัญภายในสนามบินอุตะเถา



ที่มา : รายงานผลการศึกษาค่าใช้จ่ายประโยชน์สนามบินอุตะเถา พ.ศ.๒๕๕๗

๒. ชีตความสามารถของสนามบินอุตะเถา

สนามบินอุตะเถานอกจากจะเกื้อกูลต่อการเป็นสนามบินยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของประเทศแล้ว ยังเป็นสนามบินที่ตั้งอยู่ตรงจุดศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่งทางอากาศของภูมิภาคที่เชื่อมโยงระหว่างเอเชียกับภูมิภาคอื่น ๆ อีกด้วย ดังนั้น สนามบินอุตะเถาจึงสร้างขึ้นเพื่อให้เป็นสนามบินที่มีศักยภาพทั้งด้านความมั่นคง และด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ โดยเป็นสนามบินที่มีขนาดความยาวทางวิ่งเป็นอันดับ ๓ ของประเทศ รองจากสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองโดยมีศักยภาพและชีตความสามารถในการให้บริการรองรับการขนส่งทางอากาศดังนี้

๒.๑ ประเภททางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และทางขับเคลื่อนขนาน (Parallel Taxiway) โดยทางวิ่งสนามบินอุตะเถาพื้นผิวเป็นแบบแอสฟัลท์คอนกรีต เป็นทางวิ่งแนวเหนือ - ใต้ (๑๘ - ๓๖) class 4 F ขนาดความยาว ๑๑,๕๐๐ ฟุต ความกว้าง ๒๐๐ ฟุต (ยาว ๓,๕๐๕ เมตร กว้าง ๖๐ เมตร) และมีพื้นที่ขึ้น - ลงของเฮลิคอปเตอร์ จำนวน ๒ จุด อยู่บนทางขับเคลื่อนขนาน ซึ่งจากรายงานข้อมูลการตรวจสอบสภาพทางวิ่ง ทางขับและทางขับเคลื่อนขนานของสนามบินอุตะเถาพบว่าสภาพยังสมบูรณ์สามารถรองรับอากาศยานที่ไม่จำกัดน้ำหนักบรรทุกทุกของทหารและพลเรือนได้ทุกประเภท

แผนภาพที่ ๒ - ๗ ทางวิ่ง และทางขับของสนามบินอุตะเถา



ที่มา : Google maps, online, 2016

๒.๒ ลานจอดอากาศยาน (Apron) ลานจอดอากาศยานสนามบินอุตะเถาสามารถรองรับอากาศยานได้ จำนวน ๕๒ หลุมจอด โดยแบ่งออกเป็น ลานจอด A สามารถจอดอากาศยานได้ ๒๖ หลุมจอด ลานจอด B สามารถจอดอากาศยานได้ ๙ หลุมจอด ลานจอด C สามารถจอดอากาศยานได้ ๑๔ หลุมจอด และลานจอด D สามารถจอดอากาศยานได้ ๓ หลุมจอด ซึ่งลานจอด D เป็นลานจอดด้านหน้าอาคารผู้โดยสารของการท่าอากาศยานอุตะเถา (กทภ.)

แผนภาพที่ ๒ - ๘ ลานจอดอากาศยาน



ที่มา : รายงานผลการศึกษาการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถา 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 ในส่วนพื้นที่การควบคุมจราจรทางอากาศสนามบิน อยู่ตะเภาฯ รับผิดชอบ ตามบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย (AIP Thailand) ประกอบด้วย Control Zone และ Terminal Control Area ดังนี้

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

๒.๔.๑.๒ U tapao terminal Control Area เป็นพื้นที่ภายในรัศมี ๑๕ ไมล์ทะเล จากจุดศูนย์กลางของสนามบินอยู่ตะเภาฯ ความสูงตั้งแต่ ๗๐๐ ฟุต ขึ้นไปจนไม่จำกัด (Unlimited) แต่ไม่รวมพื้นที่ U tapao Control Zone และพื้นที่ต่อจาก ๑๕ ไมล์ทะเลจากจุด ศูนย์กลางของสนามบินอยู่ตะเภาฯ ไปจนถึงรัศมี ๕๐ ไมล์ทะเล ความสูงตั้งแต่ ๒,๐๐๐ ฟุต ขึ้นไปจนไม่ จำกัด (Unlimited) และไม่รวมพื้นที่ทับซ้อนกับ Bangkok Terminal Control Area, Bangkok Alfa Control Area และ Huahin Terminal Control Area

๒.๔.๒ พื้นที่ห้ามอากาศยานบินผ่าน ตามบรรณสารการบินแห่งประเทศไทย (AIP Thailand) ประกอบด้วยพื้นที่ดังนี้

๒.๔.๒.๑ พื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด (Prohibited Area) VT P-7 เป็นที่ตั้ง ของฐานทัพเรือสัตหีบ รัศมีโดยรอบ ๔ ไมล์ทะเล ตั้งแต่พื้นดินถึงความสูงไม่จำกัด ห้ามอากาศยานบิน ผ่านตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๒.๔.๒.๒ พื้นที่หวงห้ามเฉพาะ (Restricted Area) ซึ่งเป็นพื้นที่ห้าม อากาศยานบินผ่านตามแต่กรณี ได้แก่ พื้นที่บริเวณหินฉลาม (VT R-11) รัศมี ๒ ไมล์ พื้นที่บริเวณเกาะ เสม็ด (VT R-13) รัศมี ๗.๑ ไมล์ ทั้งสองพื้นที่ห้ามบินผ่านตลอด ๒๔ ชั่วโมง และพื้นที่ตำหนักพิฆาต มาศ (VT R-79) รัศมี ๐.๕ ไมล์ ห้ามบินผ่านตามห้วงเวลาที่มีการประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM)

๒.๔.๒.๓ พื้นที่อันตราย (Danger Area) ห้ามอากาศยานบินผ่านตาม ห้วงเวลาที่มีการประกาศผู้ทำการในอากาศ (NOTAM) ได้แก่ พื้นที่ที่มีการใช้ในการฝึกทางทหาร ในทะเลด้านใต้ของสนามบินอยู่ตะเภาฯ ประกอบด้วยพื้นที่ VT-D21, VT- D26, VT- D23, VT- D28 และ VT- D71

แผนภาพที่ ๒ - ๙ พื้นที่ควบคุม และหวงห้ามทางการบินสนามบินอุตะเถา

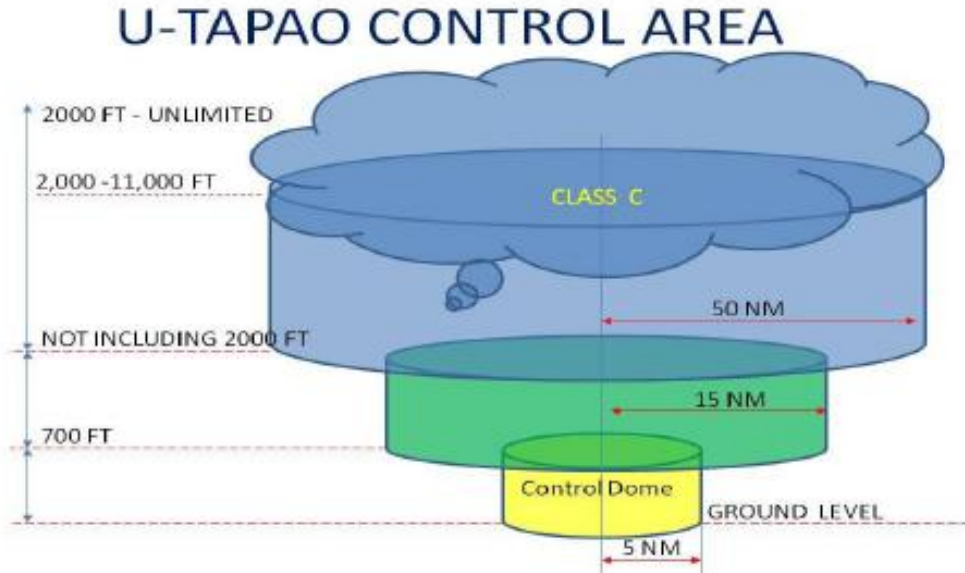


ที่มา : บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด, ออนไลน์, ๒๕๕๙

๒.๕ การบริการการจราจรทางอากาศสนามบินอุตะเถา

ปัจจุบันการบริหารห้วงอากาศสำหรับอากาศยานที่เดินทางผ่านเข้า - ออก ประเทศไทยนั้น อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ส่วนในด้านความมั่นคงนั้น กองทัพอากาศเป็นผู้รับผิดชอบ สำหรับการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในเขตรับผิดชอบของสนามบินอุตะเถานั้น เป็นความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของกองทัพอากาศ โดยดำเนินการตามมาตรฐาน กฎเกณฑ์ตามหลักสากล International Civil Aviation Organization (ICAO) ซึ่งสนามบินอุตะเถาได้กำหนดวงจรถวายการบินให้อากาศยานทั้งทางทหาร และพลเรือนใช้วงจรถวายการบินทางทิศตะวันออก Rectangular Pattern For Fix wing Aircraft โดยที่ผ่านมาในการให้บริการอากาศยานที่ทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Rule) ลงสู่สนามบินจะใช้ลักษณะ Holding Pattern ซึ่งต้องใช้การติดต่อสื่อสารทางเสียงระหว่างนักบินกับเจ้าหน้าที่แนะนำการจราจรทางอากาศ ประกอบกับลักษณะของทางขับ (Taxiway) มีทางเชื่อม (Intersection) ทำมุมตั้งฉากกับทางวิ่ง (Runway) ทำให้อากาศยานต้องลดความเร็วลงจนสามารถเลี้ยวเข้าทางเชื่อมสู่ทางขับได้ จะใช้เวลาในการลงสนามบินประมาณ ๘ นาที/เครื่อง หรือชั่วโมงละ ๘ เครื่อง (ความเร็วของอากาศยานในการลงสนามบินที่ ๑๔๐ ไมล์ทะเล/ชั่วโมง) และอากาศยานสามารถวิ่งขึ้นได้เมื่อเกิดระยะต่อ และระยะเคียง (Separation) ที่เหมาะสมเป็นไปตามกฎการบินสากล

แผนภาพที่ ๒ - ๑๐ ภาพแสดงเขตควบคุมการจราจรทางอากาศสนามบินอุตะเถา



ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการใช้สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคงต่อการใช้ประโยชน์สนามบินในเชิงพาณิชย์

ปัจจุบันมีท่าอากาศยานพลเรือนหลายแห่ง มีจุดเริ่มต้นมาจากการขอเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมภายในสนามบินทหาร ในขณะที่ข้อกำหนดการปฏิบัติและรูปแบบการบริหารจัดการของท่าอากาศยานด้านการทหาร และของพลเรือนมีความแตกต่างกันกล่าวคือ การปฏิบัติของท่าอากาศยานทหารนั้นเป็นการสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงในการป้องกันราชอาณาจักรรักษาอธิปไตย และผลประโยชน์แห่งชาติ การแก้ไขปัญหาด้านการก่อการร้าย ดังนั้น การปฏิบัติต่าง ๆ และการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในเขตรับผิดชอบของท่าอากาศยานทหาร จะเป็นการปฏิบัติตามภารกิจและกฎระเบียบ ตลอดจนข้อบังคับที่ทางราชการทหารกำหนดขึ้น อาทิเช่น ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางการทหารภายในสนามบินอุตะเถา จะมีมาตรการในการอ้างอิงตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๒ และระเบียบกองทัพเรือว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย พ.ศ.๒๕๓๑ เป็นต้น อย่างไรก็ตามในการปฏิบัติการบินนั้นอากาศยานทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นอากาศยานทหารหรือพลเรือนที่จะทำการขึ้นบินในยามปกติ ต้องปฏิบัติตามกฎการบินที่เป็นสากลไม่ได้รับสิทธิพิเศษใด ๆ เว้นแต่ในภาวะไม่ปกติ หรือมีเหตุการณ์ที่ต้องปฏิบัติการพิเศษหรือในภาวะสงครามเท่านั้น ที่อากาศยานทางทหารจะสามารถขึ้นบินได้ โดยไม่ขึ้นกับข้อกำหนดด้านการบินพลเรือน ในขณะที่ ท่าอากาศยานด้านพลเรือนมีลักษณะการดำเนินการเพื่อควบคุมกิจการท่าอากาศยานการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยาน การพัฒนาท่าอากาศยาน ตลอดจนการบริการต่าง ๆ ให้เพียงพอกับจำนวนของผู้โดยสารสินค้าทางอากาศ และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ ให้สอดคล้องและทันต่อวิวัฒนาการด้านการบิน และข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ(ICAO) นอกจากนี้การท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ยังเป็นการดำเนินการเพื่อหารายได้ให้รัฐ และส่งเสริมการ

คมนาคมขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว และการพัฒนาท้องถิ่นให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาล

นอกจากนั้นสิ่งที่เป็นความแตกต่างระหว่างการค้าการบินของท่าอากาศยานในภารกิจทางการทหารและท่าอากาศยานพลเรือน คือการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินทางอากาศ พ.ศ.๒๔๙๗ ซึ่งเป็นกฎหมายสำคัญที่กำหนดระเบียบวิธีปฏิบัติ สำหรับใช้ในการปฏิบัติและกำกับการค้าการบินด้านท่าอากาศยานพลเรือนของประเทศไทย แต่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ยกเว้นไม่นำมาบังคับใช้กับภารกิจการบินทางการทหาร นอกจากนี้การปฏิบัติต่าง ๆ ของท่าอากาศยานพลเรือนยังต้องอ้างอิงตามหลักการ หรือวิธีปฏิบัติที่เป็นสากลหรือนานาชาติที่เป็นภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ใช้หรือปฏิบัติตามโดยตลอดทั้งยังต้องใช้วิธีปฏิบัติตามที่สำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ (Federal Aviation Administration หรือ FAA) ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระของสหรัฐอเมริกา ที่มีหน้าที่กำกับดูแลการพัฒนาความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบิน รวมถึงสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ IATA) ซึ่งจัดตั้งขึ้นด้วยกฎหมายพิเศษของประเทศแคนาดา และยังรวมถึงการปฏิบัติที่เป็นไปตามหรือเกิดจากการประสานงานเฉพาะหน่วย ซึ่งไม่ได้เป็นมาตรฐานที่ทุกหน่วยจะนำไปปฏิบัติด้วย โดยจะเห็นได้ว่าการดำเนินงานของท่าอากาศยานพลเรือน มีข้อกำหนดการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานชัดเจน และเกี่ยวข้องกับหน่วยงานกำกับดูแลที่เป็นสากลหลายหน่วยงาน โดยมุ่งเน้นให้เกิดมาตรฐานความปลอดภัยและการให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ ที่มีการปฏิบัติที่เหมือนกันทุกประเทศทั่วโลก ทั้งในส่วนของผู้ปฏิบัติงานและผู้รับบริการ ซึ่งจะเป็นสาเหตุทำให้การดำเนินงานของ ท่าอากาศยานพลเรือนในพื้นที่ที่มีการใช้ร่วมกับทางทหารนั้น ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินมาตรฐาน การดำเนินงานท่าอากาศยานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องกำหนด ซึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการตั้งท่าอากาศยานทหาร และท่าอากาศยานพลเรือนที่ใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินร่วมกัน จะต้องมีความรู้ความเข้าใจถึงความแตกต่างดังกล่าว เพื่อกำหนดรูปแบบการปฏิบัติ และขอบเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกันให้เหมาะสมเพียงพอ สอดคล้องต่อการปฏิบัติทั้งด้านการทหาร และด้านการบินพลเรือน ทั้งนี้สนามบินอุตะเถาแม้จะเป็นสนามบินที่กองทัพเรือมีการใช้ประโยชน์ทั้งด้านการทหารและท่าอากาศยานด้านพลเรือน โดยมีการกำหนดขอบเขตในการใช้ประโยชน์พื้นที่ เพื่อดำเนินการด้านท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๓๒ แล้วก็ตามแต่การปฏิบัติภารกิจของทั้งสองด้านร่วมกันยังมีข้อจำกัด และขาดความชัดเจนในการปฏิบัติที่จะตอบสนองภารกิจให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามความรับผิดชอบของหน่วย โดยเฉพาะด้านการท่าอากาศยานพลเรือนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังไม่มีความสะดวกคล่องกับสถานการณ์ปัจจุบันที่รัฐบาล และกองทัพเรือมีนโยบายในการพัฒนาเพิ่มศักยภาพในการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านการพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมและจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากรูปแบบขององค์ประกอบท่าอากาศยานที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดตลอดจนมาตรฐานด้านความปลอดภัย และมาตรฐานการให้บริการของท่าอากาศยานทั้งสองส่วนดังกล่าวที่แตกต่างกันแต่ต้องใช้พื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน หากไม่ได้รับการบริหารจัดการที่ชัดเจนอาจทำให้เกิดการละเมิด และความสับสนไม่ชัดเจนในการ

ปฏิบัติจนอาจทำให้เกิดความผิดพลาดเสียหายต่อภารกิจ ตลอดจนชีวิต และทรัพย์สิน จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงกำหนดขอบเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุ้ต๊ะเกาให้เหมาะสมสามารถตอบสนองต่อการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานการดำเนินการด้านการทำอากาศยานทหาร และทำอากาศยานด้านการพาณิชย์ต่อไป

ความเป็นมาของระบบทำอากาศยานในประเทศไทย

กิจการด้านการบินของประเทศไทยนั้น มีจุดเริ่มต้นเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ.๒๔๕๖ เมื่อนักบินชาวสยามได้ขึ้นทำการบินที่สนามบินสระประทุม ซึ่งหลังจากนั้นเป็นต้นมา กิจการการบินของประเทศได้มีการพัฒนาก้าวหน้าต่อเนื่อง มีความต้องการสนามบิน ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อสนับสนุนกิจการการบินเพิ่มมากขึ้น โดยในช่วงแรกของการก่อสร้างสนามบินภายในประเทศนั้น ส่วนใหญ่เป็นการสร้างสนามบินเพื่อสนับสนุนภารกิจการบินด้านการทหาร และเมื่อกิจการด้านการบินของพลเรือนมีการพัฒนาเติบโต และมีการใช้ประโยชน์จากการบริการด้านการบินอย่างกว้างขวาง โดยทั่วไปแล้ว จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินอากาศขึ้น เมื่อวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๔๙๗ เพื่อใช้เป็นกฎหมายสำหรับควบคุม และกำกับกิจการด้านการบินของพลเรือน ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความปลอดภัย โดยมีการกำหนดการใช้สนามบินไว้ว่า “ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งทีใดเป็นที่ขึ้นลง นอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีกำหนด” และได้มีการประกาศให้สนามบินหลายแห่งที่ใช้ในทางทหารอยู่ในขณะนั้น เป็นสนามบินอนุญาตให้พลเรือนร่วมใช้ในกิจการการบินพลเรือนด้วย โดยกระจายครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศทุกภาคของประเทศ ซึ่งสนามบินเหล่านั้นบางแห่งปัจจุบันยังคงใช้งานร่วมกันระหว่างการบินทางทหารกับพลเรือน เช่น สนามบินดอนเมือง เป็นต้น โดยเจ้าของหรือผู้รับผิดชอบดูแลตัวสนามบินคือ ทหาร ต่อมากรมการบินพาณิชย์ (ชื่อในขณะนั้น) ได้มีการสร้างสนามบินขึ้นใหม่อีกหลายแห่ง รวมทั้งได้มีการอนุญาตให้จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานกระจายไปตามท้องถิ่นต่าง ๆ ทั่วประเทศเป็นเครือข่ายสนามบิน โดยในส่วนการปฏิบัติด้านการบินพลเรือนได้มีการใช้ระบบการจัดการสนามบิน (Airport System) ซึ่งเป็นระบบที่มีข้อกำหนด และแนวทางการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก มาใช้กำกับกับการปฏิบัติในด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศให้มีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว ทั้งในการให้และรับบริการ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของอุตสาหกรรมการบิน และการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศต่อมาสนามบิน ซึ่งมีความหมายตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๔๙๗ หมายถึง “พื้นที่ที่กำหนดไว้ในพื้นดินหรือน้ำ สำหรับใช้ทั้งหมดหรือแค่เพียงบางส่วน เพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้ง และบริภัณฑ์ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น” หรือความหมายตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศหมายถึง “พื้นที่ที่อยู่บนผิวดินและผิวน้ำ รวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ สำหรับใช้ส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมด เพื่อการขึ้นลงของเครื่องบิน” สำหรับระบบการจัดการสนามบิน^๑ (Airport System) หรือระบบทำอากาศยานในอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industry) นั้น เป็นระบบที่มีองค์ประกอบ

^๑ ดร. จรุง มีสมบุญ . “ แนวคิดการจัดระบบทำอากาศยาน ๔๐ ปี”. ๒๕๔๖.

กว้างใหญ่ เป็นส่วนที่มีความสำคัญมากต่อกิจการด้านการบินพลเรือน เพราะเป็นกลไกหลักในการให้บริการ และสนับสนุนระบบย่อยอื่นในอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะการที่จะทำให้การบินขนส่งทางอากาศ (Air Transport System) มีความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจสำคัญ อีกทั้งสนามบินยังเป็นเครื่องมือที่สำคัญในยุทธศาสตร์ในการกระจายความเจริญทั้งของเขตเมืองใหญ่ เมืองเล็ก และชุมชนท้องถิ่นในส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้น ในทุกประเทศจึงมีการสร้างและพัฒนาสนามบินเป็นโครงข่าย เพื่อรองรับและกระจายการขนส่งทางอากาศในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศตอบสนองความจำเป็นและความต้องการของชุมชนทั้งในเมืองใหญ่ และพื้นที่ห่างไกล พร้อมกับได้มีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานควบคู่ด้วย ดังนั้น รูปแบบการพัฒนา และการกำหนดบทบาทของระบบท่าอากาศยาน จึงต้องเป็นการวางแผนตั้งแต่ระดับชาติ (National Plan) และระดับภูมิภาค ตลอดจนในระดับท้องถิ่นให้ประสาน สอดคล้องกัน เพื่อให้สนามบินได้ทำหน้าที่ในการสนับสนุนการบินขนส่งทางอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อท้องถิ่น และประเทศชาติอย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้ สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินทางทหารของกองทัพเรือที่มีการดำเนินการบริหารจัดการระบบท่าอากาศยาน เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางอากาศด้านการบินพลเรือน และเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบท่าอากาศยานในระดับภูมิภาคที่รัฐมีนโยบายใช้เป็นกลไกหนึ่งในการพัฒนาประเทศด้วย จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการให้มีความพร้อมตามบทบาทหน้าที่ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของระบบท่าอากาศยาน

การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน

สนามบินอุตะเถาก่อสร้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงทางการทหาร โดยปัจจุบันเป็นที่ตั้งของ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ อย่างไรก็ตามสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่มีศักยภาพสูง มีโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ดังนั้นเมื่อ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๒ รัฐบาลจึงมีมติให้มีการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถา เพื่อการคมนาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศด้านการพาณิชย์ร่วมด้วย โดยให้กองทัพเรือ และกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมกันบริหารและพัฒนาพื้นที่บางส่วนภายในสนามบิน เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการท่าอากาศยานพลเรือน (พาณิชย์) โดยกองทัพเรือได้จัดตั้งการทำอากาศยานอุตะเถา^๒ (กทภ.) ขึ้นเมื่อ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙ เป็นหน่วยงานดำเนินการด้านท่าอากาศยานพลเรือนตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

๑. การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคง

กองทัพเรือใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคง เพื่อรักษาอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยเป็นที่ตั้งของ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ มีหน้าที่จัดและเตรียมกำลังทางอากาศของกองทัพเรือ อำนาจการฝึกและอบรมหน่วยในบังคับบัญชาให้อยู่ในสถานะพร้อมด้านการบินรบ ปฏิบัติการทางอากาศสนับสนุนกำลังทางเรือ กำลังนาวิกโยธิน กับการบริหารงานในด้านการบิน การซ่อมบำรุงในส่วนรับผิดชอบ นอกจากนี้สนามบินอุตะเถายังเป็นสนามบินที่กองทัพเรือใช้ปฏิบัติการกิจตามนโยบายของรัฐบาลด้วย เช่น การใช้สนับสนุนปฏิบัติการทางทหารของมิตรประเทศ การใช้เป็นศูนย์ช่วยเหลือผู้ประสบพิบัติภัยของภูมิภาค และการใช้เป็น

สนามบินแก้ปัญหาในกรณีฉุกเฉินต่าง ๆ เช่น การแก้ปัญหาการจราจรอากาศยานพลเรือน เป็นต้นการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภาของกองการบินทหารเรือ เพื่อปฏิบัติภารกิจในการเตรียมและใช้กำลังอากาศอวกาศนาวิ นั้น ประกอบด้วยหน่วยขึ้นตรง จำนวน ๗ หน่วย ได้แก่ กองบิน ๑ กองบิน ๒ หน่วยบินเรือหลวงจักรีนฤเบศร สถานีการบิน ศูนย์ซ่อมอากาศยาน กองควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศ และกองรักษาความปลอดภัย โดยในพื้นที่สนามบินอุตะเภาด้านทิศตะวันตกของทางวิ่ง มีการก่อสร้างอาคารกองบัญชาการ กองบังคับการ และสำนักงานเพื่อใช้ในการปฏิบัติราชการ ตลอดจนอาคารที่พักอาศัยของกำลังพลกว่า ๒,๐๐๐ นาย ในการปฏิบัติการบินเพื่อเตรียมพร้อมของกองการบินทหารเรือประกอบด้วย การฝึกบินเพื่อรักษาวัฏภาค การบินตามแผนปฏิบัติงานและสนับสนุนหน่วยเฉพาะกิจ การบินตามแผนการฝึกและสนับสนุนการฝึกและการบินภารกิจพิเศษ โดยมีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ๓,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี สำหรับการใช้นสนามบินอุตะเภาเพื่อสนับสนุนการบินทางทหารของมิตรประเทศ ทั้งการฝึกร่วมผสมและการส่งกำลังบำรุงด้านการบิน อีกทั้งการใช้เป็นฐานฝึกบินรักษาวัฏภาคพร้อมรบของกองทัพอากาศไทยนั้น มีเที่ยวบินเฉลี่ยจำนวน ๒,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี นอกจากนี้ในการสนับสนุนการบินของหน่วยงานราชการอื่น ๆ เช่น หน่วยบินฝนหลวง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และการฝึกบินของสถาบันการบินพลเรือน เป็นต้น ซึ่งจากสถิติโดยรวมแล้ว สนามบินอุตะเภาจะมีเที่ยวบินในส่วนด้านความมั่นคงและสนับสนุนภารกิจอื่น ๆ ประมาณ ๕,๗๐๐ เที่ยวบินต่อปี ซึ่งการปฏิบัติภารกิจดังกล่าวทั้งหมดจะใช้พื้นที่บริเวณด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งและทางขับ โดยมีกองรักษาความปลอดภัย กองการบินทหารเรือ เป็นหน่วยรับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัย

๒. การใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาด้านการพาณิชย์

คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้กองทัพเรือเป็นผู้บริหารสนามบินอุตะเภา และกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมตามลักษณะงานบางส่วน ให้สามารถดำเนินการเป็นสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ เมื่อ ๒๑ ก.พ.๒๕๓๒ โดยกองทัพเรือ กำกับดูแลในเรื่องการเงิน การบัญชี การจราจรทางอากาศเครื่องช่วยเดินอากาศ การพัสดุ และการรักษาความปลอดภัย ส่วนกรมการบินพาณิชย์ฯ กำกับดูแลในเรื่องพิธีการบิน การพัฒนาสนามบิน ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในด้านการบิน ดังนั้น กองทัพเรือจึงได้จัดตั้ง การทำอากาศยานอุตะเภา^๒ (กทภ.) ขึ้นเพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ ตามความรับผิดชอบส่วนการใช้พื้นที่ในสนามบินอุตะเภา สำหรับดำเนินการด้านการพาณิชย์ นั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.๒๕๑๘ กองทัพเรือ จึงได้เสนอขอเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่ราชพัสดุที่ใช้ในราชการทหารของกองทัพเรือ บริเวณสนามบินอุตะเภาบางส่วน เป็นการให้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ ซึ่งปัจจุบันมีพื้นที่ที่ได้ขอเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์ทางทหาร เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินการทำอากาศยานพลเรือนในเชิงพาณิชย์ จำนวนทั้งสิ้น ๙๖,๒๐๘.๗๓ ตารางเมตร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวตั้งอยู่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่ง โดยตั้งอยู่ระหว่างศูนย์ซ่อมอากาศยาน และฝูงบิน ๑๐๑

^๒ กรมยุทธการทหารเรือ. “บันทึกข้อความ ที่ กท ๐๕๐๕/๑๒๘๒ เรื่อง ขออนุมัติจัดตั้งกองการทำอากาศยานอุตะเภาและแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสนามบินอุตะเภา”. ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙.

กองบิน ๑ กองการบินทหารเรือ โดยการผ่านเข้า - ออกของผู้ใช้บริการนั้น มีถนนด้านทิศตะวันตก ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร เป็นเส้นทางผ่านเข้าออกระหว่างท่าอากาศยานกับภายนอก และยังเป็นเส้นทางที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันกับข้าราชการของกองการบินทหารเรือด้วย

แผนภาพที่ ๒ - ๑๑ พื้นที่บริเวณที่ตั้งการทำอากาศยานอุตะเถา



ที่มา : Google maps, online, 2016

สำหรับรูปแบบการดำเนินการด้านการพาณิชย์ของการทำอากาศยานอุตะเถาในปัจจุบัน แบ่งการให้บริการที่สำคัญออกเป็น ๓ ส่วน ประกอบด้วย การให้บริการผู้โดยสารในบริเวณพื้นที่เขตนอก การบิน(Landside) การให้บริการอากาศยานในพื้นที่เขตการบิน (Airside) และการควบคุมการจราจรทางอากาศ โดยมีรายละเอียดการให้บริการด้านต่าง ๆ ดังนี้

๑. การให้บริการอากาศยานในเขตการบิน (Airside) การให้บริการอากาศยานในเขตการบิน (Airside) นั้น เป็นการดำเนินงานร่วมกันของหลายส่วนเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร และอากาศยาน ที่มาใช้บริการโดยกิจกรรมส่วนใหญ่จะดำเนินการในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน ซึ่งลานจอดอากาศยานของสนามบินอุตะเถา นั้น แบ่งลานจอดออกเป็นพื้นที่ A B และ C สามารถจอดอากาศยานได้ทั้งสิ้น จำนวน ๔๙ หลุมจอด โดยลานจอดบริเวณด้านทิศเหนือ (ลานจอด A) จำนวน ๒๖ หลุมจอด ใช้สำหรับจอดอากาศยานทางทหาร ลานจอดตอนกลาง (ลานจอด B) จำนวน ๙ หลุมจอดใช้สำหรับจอดอากาศยานขนาดใหญ่และอากาศยานบุคคลสำคัญ และลานจอดด้านทิศใต้ (ลานจอด C) จำนวน ๑๔ หลุมจอด สำหรับจอดอากาศยานทหารและอากาศยานพลเรือน เนื่องจากบริเวณลานจอด C อยู่ใกล้กับอาคารท่าอากาศยาน และกองทัพเรือได้ดำเนินการก่อสร้างลานจอดอากาศยานบริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่เพิ่มเติม (ลานจอด D) แล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว

โดยเป็นลานจอดอากาศยาน จำนวน ๓ หลุมจอด โดยสามารถแยกการปฏิบัติในลานจอดระหว่าง อากาศยานทางทหาร และพลเรือนได้ชัดเจน สำหรับการให้บริการอากาศยานพลเรือนภาคพื้นในลานจอด นั้น การทำอากาศยานอุ้ต๊ะเกาอนุญาตให้เอกชนเป็นผู้ให้บริการ ได้แก่ การให้บริการเติมน้ำมัน เชื้อเพลิงอากาศยานการบริการภาคพื้นสำหรับอากาศยาน และการขนส่งผู้โดยสารในลานจอด เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันบริเวณลานจอด C มีขีดความสามารถในการให้บริการภาคพื้นแก่อากาศยานพลเรือน ในการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานทางท่อแรงดันสูงได้ จำนวน ๖ หลุมจอด ซึ่งสามารถให้บริการ พร้อมทำการบินได้ภายใน ๓ ชั่วโมง ดังนั้น ทำให้สามารถให้บริการอากาศยานได้คราวละ ๖ ลำ ต่อ ช่วงเวลา (๓ ชั่วโมง) หรือจำนวน ๔๘ ลำต่อวัน หรือ ๑๗,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี สำหรับลานจอด D ด้านหน้าอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ จำนวน ๓ หลุมจอด เป็นลานจอดอากาศยานที่มีความสะดวกมาก ยิ่งขึ้น โดยบริเวณหลุมจอดจะมีสะพานเทียบเครื่องบินสำหรับผู้โดยสาร และการเติมน้ำมันทางท่อ แรงดันสูง ซึ่งจะทำให้การดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปด้วยความรวดเร็ว โดยจะสามารถให้บริการอากาศยานพลเรือนได้ ๘,๗๐๐ เที่ยวบินต่อปี ซึ่งจะทำให้ทำอากาศยานอุ้ต๊ะเกามีขีดความสามารถในการ ให้บริการอากาศยานพลเรือนโดยใช้เฉพาะลานจอด C และ D ที่มีระบบเติมน้ำมันทางท่อแรงดันสูง รวมกันได้อย่างน้อยที่สุดจำนวน ๒๖,๒๐๐ เที่ยวบินต่อปี

๒. การให้บริการผู้โดยสารในบริเวณเขตนอกการบิน (Landside) อาคารพักผู้โดยสาร การทำอากาศยานอุ้ต๊ะเกา ปัจจุบันมี จำนวน ๑ หลัง และอยู่ในระหว่างก่อสร้างเพิ่มเติมอีก ๑ หลัง โดยมีพื้นที่ใช้สอยสำหรับดำเนินการด้านการพาณิชย์รวม จำนวน ๒๐,๐๐๐ ตารางเมตรเศษ มีการ จัดแบ่งพื้นที่สำหรับเป็นที่ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และพื้นที่สำหรับให้บริการผู้โดยสาร ซึ่งอาคารพัก ผู้โดยสารทั้งสองหลังสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ ๓,๐๐๐,๐๐๐ คนเศษต่อปี และหากมีการ พัฒนาศักยภาพของอาคารพักผู้โดยสารหลังเก่าเพิ่มเติมแล้ว จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๕,๐๐๐,๐๐๐ คนต่อปี สำหรับภายในอาคารพักผู้โดยสาร ใช้เป็นพื้นที่สำหรับปฏิบัติงานของหน่วย ราชการภายนอกที่เกี่ยวข้องได้แก่ เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองเจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ สาธารณสุข เจ้าหน้าที่สรรพากร และพื้นที่สำหรับเอกชนที่ให้บริการผู้โดยสารและอากาศยานต่าง ๆ ตามมาตรฐานระบบการบริหารจัดการทำอากาศยานพลเรือน สำหรับการรักษาความปลอดภัย จะดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ของการทำอากาศยานอุ้ต๊ะเกา (กทภ.) ร่วมกับบริษัทรักษาความปลอดภัย จากภายนอก ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด สำหรับ พื้นที่ให้บริการด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารเป็นบริเวณลานจอดรถยนต์ และขนส่งผู้โดยสาร มีความสามารถในการให้บริการจอดรถยนต์ได้ จำนวน ๓๐๐ คัน

คาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอุ้ต๊ะเกาด้านความมั่นคง และด้านการ พาณิชยกรรมยุทธศาสตร์ ๒๐ ปีข้างหน้า

๑. การใช้ประโยชน์สนามบินอุ้ต๊ะเกาด้านความมั่นคง จากการประเมินสถานการณ์ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ - พ.ศ.๒๕๗๙) ของรัฐบาล พบว่าแนวโน้มด้านความ มั่นคงในระยะ ๒๐ ปี ข้างหน้ามีความเป็นไปได้ของภาพอนาคต (Possible Future) ๔ แนวโน้มหลัก คือ การเมืองของโลกยังคงมีสหรัฐอเมริกาเป็นตัวแสดงหลักกลุ่มเศรษฐกิจใหม่ (BRICS) ได้แก่ บราซิล

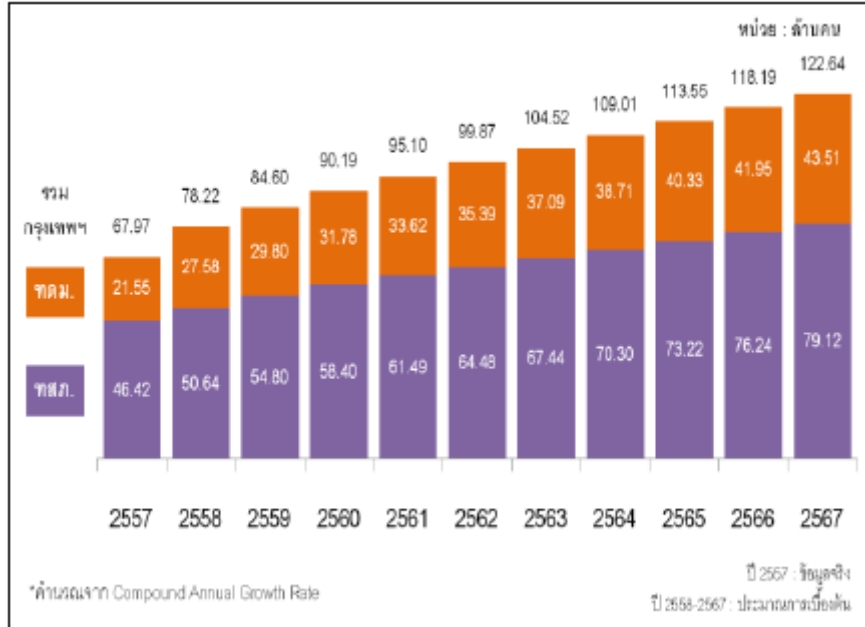
รัสเซีย อินเดีย จีน และแอฟริกาใต้ โดยเฉพาะจีนและอินเดีย จะเข้ามามีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลก และกระแสโลกาภิวัตน์ใหม่ กระแสการเมืองอิสลาม และการรื้อฟื้นระบอบการปกครองแบบรัฐเคาะลีฟะฮ์ (Caliphate) และประเด็นความมั่นคงยังคงเป็นความวิตกของหลายประเทศเช่นภัยคุกคามจากการก่อการร้าย อาชญากรรมข้ามชาติ ความขัดแย้งภายในประเทศ การแพร่ขยายของอาวุธทำลายล้างสูง การค้าอาวุธ การค้ามนุษย์ ความยากจน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การแพร่ระบาดของโรคติดต่อร้ายแรง ความมั่นคงด้านอาหาร ความมั่นคงด้านพลังงาน และแนวโน้มสถานการณ์ความมั่นคงของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะมีการรวมตัวกันมากขึ้นผ่านกลไกประชาคมอาเซียน โดยที่มีการพัฒนาของภูมิภาคจะเติบโตอย่างรวดเร็ว แต่ยังคงประสบปัญหาในระดับการพัฒนา ที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศ สำหรับทางด้านยุทธศาสตร์กองทัพเรือในระยะ ๒๐ ปีข้างหน้าได้กำหนดโครงสร้างยุทธศาสตร์ และกำลังรบในการเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถของกำลังรบร่วมกับกองทัพอากาศ โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการหรือกลไกที่ชัดเจนในการประสานความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือกับกองทัพอากาศ มีแผนการพัฒนาขีดความสามารถของระบบและยุทธโศปกรณ์ที่สามารถนำสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นระบบ ในขณะเดียวกันก็มีเป้าหมายในการสร้างความก้าวหน้าในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศ โดยเน้นความร่วมมือระหว่าง กองทัพเรือ กองทัพเรือมาเลเซียและกองทัพเรือเวียดนามในระดับการประชุม นอกจากนี้ยังดำเนินการเพื่อให้สามารถดำรงความร่วมมือ ความก้าวหน้าในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศโดยมุ่งเน้นการขยายกรอบความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือกับกองทัพเรือมาเลเซีย และกองทัพเรือเวียดนามในระดับการประชุม Navy to Navy talks สามารถดำรงความร่วมมือในด้านต่าง ๆ กับกองทัพเรือสหรัฐอเมริกาและกองทัพเรือ สาธารณรัฐประชาชนจีนได้อย่างสมดุล สำหรับสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินที่กองทัพเรือใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคง เพื่อรักษาอธิปไตย และผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยเป็นที่ตั้งของ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ ซึ่งคาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาด้านความมั่นคงใน ๒๐ ปีข้างหน้า โดยเมื่อตรวจสอบจากสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคง และกำลังรบที่ต้องการจากร่างประเมินยุทธศาสตร์กองทัพเรือใน ๑๐ ปีข้างหน้า (พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๗) และร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ด้านความมั่นคง พบว่ายุทธศาสตร์นี้ได้มุ่งเน้นความสามัคคีทั้งการรักษาความสงบภายในประเทศ โดยการส่งเสริมความมั่นคงของสถาบันหลักการปกครองระบอบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบ ในจังหวัดชายแดนภาคใต้ด้วยการเสริมสร้างสันติสุขและพัฒนาให้ตรงกับความต้องการของประชาชนโดยยึดหลักแนวทาง “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” ในด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันประเทศพร้อมรับมือกับภัยคุกคามทั้งทางทหารและจากภัยคุกคามอื่น ๆ ด้วยการสร้างขีดความสามารถภายใน และการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ขณะเดียวกันก็ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่จะรักษาไว้ ซึ่งความมั่นคงทางทรัพยากรธรรมชาติและทางทะเลแม้ว่าตามร่างประเมินยุทธศาสตร์กองทัพเรือในอีก ๑๐ ปีข้างหน้า จะพบว่าจำนวน และประเภทอากาศยานของกองการบินทหารเรือ ที่จะมีการจัดหาเพื่อทดแทน และจัดหาเพิ่มเติมนั้นจะใกล้เคียงกับที่มีใช้ราชการในปัจจุบัน แผนการผลิตนักบินก็ไม่มีนโยบายเพิ่มจำนวนการผลิตอย่างชัดเจน การใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภา ด้านการฝึกบิน การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัยของข้าราชการ มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาไม่มากนัก การใช้ห้วงอากาศและการ

ควบคุมการจราจรทางอากาศในการกิจการบินทางทหาร จะมีลักษณะและจำนวนเที่ยวบินทางทหาร จะไม่มีความแตกต่างจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมากนัก แต่อย่างไรก็ตาม จากแนวโน้มสภาพแวดล้อม ทั้งภายใน และภายนอกประเทศจะมีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว รุนแรงและฉับพลันในหลากหลายมิติ ซึ่งส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะผลกระทบจากความมั่นคงด้านแหล่งอาหารและแหล่งน้ำทำให้ประเทศไทย ต้องกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะรักษาไว้ ซึ่งความมั่นคงทางทรัพยากรธรรมชาติและทางทะเล ให้ความสำคัญสู่สภาพการณ์ของโลกด้านอาหาร ดังนั้น ในภาพรวมการใช้ประโยชน์สนามบินอุต๊ะเกาะในการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคงใน ๒๐ ปีข้างหน้า คาดการณ์ได้ว่าทั้งด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ และการใช้ห้วงอากาศการควบคุมการจราจรทางอากาศ ตลอดจนการใช้โครงสร้างพื้นฐานรองรับการกิจการทางทหารจะเปลี่ยนแปลง ในทิศทางที่เพิ่มไม่มากนัก แต่จะมีความซับซ้อนในการใช้ประโยชน์สนามบินอุต๊ะเกาะทางทหารมากขึ้น

๒. การใช้ประโยชน์สนามบินด้านการพาณิชย์

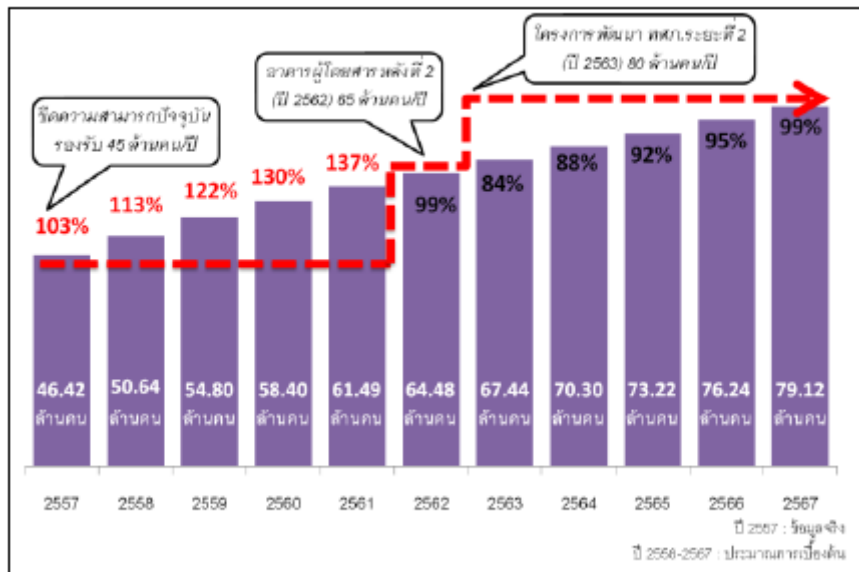
๒.๑ การพัฒนาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ รัฐบาลมีนโยบายในการใช้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นจุดแข็งของประเทศไทยเป็นปัจจัยหลักสร้างรายได้ให้กับประเทศ เป็นผลให้ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย จนทำให้โครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการขยายตัวภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะสนามบินหลักของประเทศ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง มีแนวโน้มที่จะไม่สามารถรองรับได้ ซึ่งจากจำนวนในระดับนักท่องเที่ยวที่จะมีเพิ่มจนทำให้โครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการขยายตัวภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะสนามบินหลักของประเทศ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง มีแนวโน้มที่จะไม่สามารถรองรับได้ ซึ่งจากจำนวนในระดับนักท่องเที่ยวที่จะมีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้คาดการณ์ว่าภายในปี พ.ศ.๒๕๖๗ สนามบินทั้งสองแห่งจะมีผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถในการรองรับ และจะทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และการแข่งขันด้านการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มีนโยบายพัฒนาสนามบินอุต๊ะเกาะให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการใช้สนามบินหลักในภาคกลางของประเทศ ทั้ง ๓ สนามบินร่วมกัน โดยให้กองทัพเรือและกระทรวงคมนาคมดำเนินการเป็นวาระเร่งด่วน ดังนั้น เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ กองทัพเรือ และกระทรวงคมนาคมได้มีกลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ในการพัฒนาสนามบินอุต๊ะเกาะให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ โดยมีกรอบการดำเนินการ ๓ ระยะคือ ระยะที่ ๑ ตั้งแต่ ปี พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ พัฒนาท่าอากาศยานอุต๊ะเกาะให้สามารถรองรับผู้โดยสาร ๓ ล้านคนต่อปี โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิมร่วมกับอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ ระยะที่ ๒ ตั้งแต่ ปี พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ความเห็นชอบของกองทัพเรือ เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๕ ล้านคน ระยะที่ ๓ ตั้งแต่ ปี พ.ศ.๒๕๖๑ เป็นต้นไป ศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของกิจการบินในอนาคต และยังได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานร่วมกันระหว่างกองทัพเรือกับกระทรวงคมนาคม เพื่อผลักดันติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าว ซึ่งจะเป็นผลทำให้การทำอากาศยานอุต๊ะเกาะมีจำนวนผู้โดยสารและอากาศยานมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก (รายละเอียดตามผนวก ก)

แผนภาพที่ ๒ - ๑๒ แสดงประมาณการเบื้องต้นจำนวนผู้โดยสารสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง



ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๕๘

แผนภาพที่ ๒ - ๑๓ เปรียบเทียบประมาณการของจำนวนผู้โดยสารกับความสามารถในการรองรับสนามบินสุวรรณภูมิ



ที่มา : รายงานผลการดำเนินงานการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘

๒.๒ การดำเนินการภายใต้แผนงานโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ๓ จังหวัด ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดเป้าหมาย ได้แก่ จังหวัดระยอง จังหวัดชลบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา จะถูกพัฒนาให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษที่เรียกว่า “ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)” เนื่องจากปัจจุบันเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และมีศักยภาพสูงในการส่งเสริมให้เป็นฐานการผลิต ๑๐ อุตสาหกรรม เป้าหมายกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ เพื่ออนาคต (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 หุ่นยนต์เพื่อการผลิตการบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพ - เคมีชีวภาพ ดิจิตอล และอุตสาหกรรมทางการแพทย์ครบวงจร โดยให้สิทธิประโยชน์ทางการลงทุนระดับสูงเป็นพิเศษ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบการพร้อมมูล และผลักดันให้เกิดการลงทุนเป็นพื้นที่เพื่อสร้าง Cluster และ Super Cluster แต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมให้เกิดความเข้มแข็ง กระจายไปในพื้นที่ที่เป็นฐานการผลิตเดิมของแต่ละอุตสาหกรรม สาเหตุสำคัญที่ทำให้กลุ่มจังหวัด EEC เหมาะสมที่จะเป็นพื้นที่นำร่องของเขตเศรษฐกิจการลงทุนพิเศษมาจากเหตุผลหลัก คือ การเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลกในฐานะพื้นที่ชั้นนำในการพัฒนาอุตสาหกรรมของอาเซียน การมีนักลงทุนทั่วโลกอยู่ในพื้นที่ทำให้เกิดความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งอยู่ในระดับดีทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือน้ำลึกทวายของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ท่าเรือสีหนุวิลล์ของราชอาณาจักรกัมพูชา และท่าเรือวังเตาของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และการมีฐานอุตสาหกรรมสำคัญพร้อมต่อยอดหลายอุตสาหกรรมใน ๑๐ คลัสเตอร์อุตสาหกรรมเป้าหมาย ทั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีการเกษตร และอาหาร ท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ ธุรกิจการบิน หุ่นยนต์ ไบโอเทคโนโลยี และอุปกรณ์การแพทย์ โดยเมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ นายกรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการ โครงการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และแผนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และได้จัดตั้งคณะกรรมการระดับนโยบายและคณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อออกพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก ซึ่งจะถูกนำไปบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ด้วย

ใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา เพื่อดำเนินงานตามโครงการ EEC ในประเด็นอื่น ๆ ที่สำคัญอีกได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ขนส่งและกระจายสินค้า สถาบันฝึกอบรมด้านอุตสาหกรรมการบิน พื้นที่เขตปลอดอากร (Free Trade Zone) ศูนย์กลางการให้บริการทางธุรกิจ สถาบันวิจัยและพัฒนา อุตสาหกรรมปกป้องประเทศ และศูนย์กลางการเดินทางคมนาคมของประเทศ โดยจะเห็นได้ว่า แผนงานโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกนั้นมีความเกี่ยวข้อง และต้องใช้ศักยภาพตลอดจนการพัฒนาในหลายด้าน ซึ่งจำเป็นต้องใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเป็นจำนวนมาก โดยความสำเร็จของการพัฒนาพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา เพื่อรองรับกิจกรรมดังกล่าวจะมีผลต่อความสำเร็จและความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่อโครงการ EEC ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักของรัฐบาล ในการผลักดันให้ประเทศไทยก้าวพินกับตักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง แต่เนื่องจากปัจจุบันการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถายังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจนสอดคล้องรองรับอย่างเหมาะสมกับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นตามแผนงานโครงการ EEC ดังกล่าว ซึ่งหากไม่มีการจัดวางการใช้ประโยชน์พื้นที่อย่างเหมาะสมแล้ว จะมีผลกระทบต่อความสำเร็จของแผนงานโครงการ EEC ในภาพรวมอย่างแน่นอน รวมทั้งจะกระทบต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาในการใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบันด้วย

๒.๓ การใช้ห้วงอากาศ และการบริการจราจรทางอากาศในสนามบินอุตะเถา

จากการที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริม และสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ประกอบกับมีการคาดการณ์มีการขยายตัวของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย จะเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งรัฐบาลมีนโยบายพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์นานาชาติแห่งที่ ๓ กับผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลโดยตรงทำให้ปริมาณอากาศยานที่จะมาใช้บริการสนามบินอุตะเถาเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยได้คาดการณ์ว่าในห้วง ๑๐ ปีข้างหน้า ปริมาณการจราจรทางอากาศ (Air Traffic) ในประเทศไทยจะเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันเป็นจำนวนมากสำหรับสนามบินอุตะเถา คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นจาก ๑๘,๔๐๐ เที่ยวบิน ในปีพ.ศ.๒๕๕๙ เป็น ๔๐,๓๐๐ เที่ยวบิน ในปี พ.ศ.๒๕๖๘ หรืออีก ๑๐ ปีข้างหน้า แม้ว่าปัจจุบันสนามบินอุตะเถามีขีดความสามารถรองรับการจราจรทางอากาศประมาณ ๗๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปีก็ตาม แต่ในสภาพการณ์ดังกล่าวจะเกิดความแออัด ในการใช้ห้วงอากาศและการจราจรทางอากาศ รวมถึงการใช้ห้วงอากาศด้านความมั่นคงรวมกับด้านการพาณิชย์ ซึ่งจำเป็นต้องมีการวางแผนพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศของสนามบินอุตะเถาให้มีประสิทธิภาพในการรองรับอากาศยานจำนวนมาก และมีความหลากหลายให้มีความปลอดภัยต่อไป

ปัญหาข้อขัดข้องและอุปสรรคในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุต๊ะเกาะ ด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์

ดังได้กล่าวแล้วว่า จุดเริ่มต้นการทำอากาศยานพลเรือนหลายแห่งในประเทศไทย เกิดจากการเข้าใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินทหาร ในขณะที่วัตถุประสงค์ในการดำเนินงานและรูปแบบการบริหารจัดการทำอากาศยาน ตลอดจนมาตรการในการรักษาความปลอดภัย ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินงานของทำอากาศยาน ทั้ง ๒ รูปแบบ มีความแตกต่างกัน ดังนั้น การที่สนามบินอุต๊ะเกาะ ซึ่งมีการดำเนินการด้านทำอากาศยานทหารและทำอากาศยานพลเรือนด้านการพาณิชย์ร่วมในพื้นที่เดียวกัน และมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนผู้โดยสารและอากาศยานตลอดจนกิจกรรมด้านการบินมาใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากอย่างรวดเร็ว เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลและข้อจำกัดของสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง ดังที่ได้กล่าวแล้ว ตลอดจนนโยบายตามโครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่จะเกิดขึ้นในสนามบินอุต๊ะเกาะ ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาในการใช้ประโยชน์ร่วมกันภายในสนามบินอุต๊ะเกาะในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. ความเหมาะสมของสถานที่ที่ใช้พื้นที่ในการดำเนินงานด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุต๊ะเกาะ สนามบินอุต๊ะเกาะเป็นสนามบินที่สร้างขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์ทางทหารและภายหลังจึงใช้ประโยชน์เป็นทำอากาศยานพลเรือนด้านการพาณิชย์ร่วมด้วย ในช่วงต้นของการดำเนินการทำอากาศยานพลเรือน นั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการเดินทางขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออกเท่านั้น ทำให้จำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีจำนวนไม่มาก จึงกำหนดให้พื้นที่ทำอากาศยานที่ใช้สำหรับให้บริการมีเพียง จำนวน ๖๕ ไร่ และตั้งอยู่ระหว่างกลางของพื้นที่ปฏิบัติการทางทหารของกองการบินทหารเรือ ซึ่งที่ผ่านมาสามารถดำเนินการตามรูปแบบการบริหารจัดการทำอากาศยาน และให้บริการตามข้อกำหนดต่าง ๆ ทั้งในเขตการบิน (Airside) และนอกเขตการบิน (Landside) แต่จากสภาวะการณ์ปัจจุบันที่การเดินทางขนส่งทางอากาศมีปริมาณมากขึ้น โดยเฉพาะนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาให้สนามบินอุต๊ะเกาะเป็นทำอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ ภายในปีพ.ศ.๒๕๕๙ เป็นต้นไป ตลอดจนการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และนโยบายที่จะพัฒนาตามโครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก เช่น การซ่อมและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ เป็นต้น ซึ่งการดำเนินการต่าง ๆ นั้นจะทำให้มีอากาศยานผู้โดยสาร และผู้ปฏิบัติงานภายในสนามบินอุต๊ะเกาะเพิ่มขึ้นจำนวนมาก โดยเมื่อพิจารณาถึงขนาดและสถานที่ตั้งของพื้นที่การทำอากาศยานอุต๊ะเกาะที่ใช้สำหรับดำเนินการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบันแล้ว ไม่เอื้อต่อการดำเนินการ จนทำให้เกิดความแออัด ไม่สามารถบริหารจัดการให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานการบริการของทำอากาศยาน และการดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดในขณะที่การขยายเพิ่มพื้นที่การให้บริการมากขึ้นในพื้นที่ปัจจุบันก็ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากจะมีผลกระทบกับพื้นที่และการปฏิบัติทางการทหารที่อยู่โดยรอบพื้นที่การทำอากาศยาน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดการใช้ประโยชน์พื้นที่สำหรับการดำเนินการของการทำอากาศยานอุต๊ะเกาะให้มีความเหมาะสม ไม่มีผลกระทบในภาพรวมต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุต๊ะเกาะ ทั้งการบริหารจัดการของทำอากาศยานอุต๊ะเกาะและการใช้ประโยชน์ด้านการทหารต่อไป

๒. รูปแบบความร่วมมือ และควมมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ทั้งด้านการบินทางทหาร และการดำเนินการด้านท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ภายในสนามบินอุตะเถา การท่าอากาศยานอุตะเถา (กทภ.) มีภารกิจในการให้บริการแก่อากาศยานและผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ซึ่งเป็นบริการสาธารณะโดยมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ และโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินอุตะเถาหลายส่วนร่วมกับ กองการบินทหารเรือกองเรือยุทธการ ซึ่งเป็นการปฏิบัติการกิจการทางทหารด้านความมั่นคง เช่น ลานจอดอากาศยาน ตลอดจนการใช้ห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศ ดังนั้น จึงมีการปฏิบัติในหลายส่วนทั้งในลักษณะรูปแบบการดำเนินการ การบริหารจัดการ และการปฏิบัติในกรณีเร่งด่วน โดยเฉพาะมาตรการในการรักษาความปลอดภัย และการช่วยเหลืออากาศยานและผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉินที่มีรายละเอียด และระดับขั้นตอนการปฏิบัติที่ความแตกต่างกัน ซึ่งหากผู้ปฏิบัติไม่มีความเข้าใจหรือไม่แม่นยำในบทบาทภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้งขาดความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดผลเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งของทางราชการและผู้ให้บริการ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการในการดำเนินการที่ชัดเจนร่วมกันต่อไป

๓. ข้อจำกัดของห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้บริการที่เพิ่มมากขึ้น ปัจจุบันห้วงอากาศและการบริการการจราจรทางอากาศของสนามบินอุตะเถา ดำเนินการโดยข้าราชการทหารเรือ ซึ่งในการปฏิบัติการบินของอากาศยานทหารและอากาศยานพลเรือนต้องปฏิบัติตามข้อกำหนด และตามมาตรฐานการบินที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดโดยปัจจุบันปริมาณอากาศยานที่ใช้ห้วงอากาศในการเดินทางคมนาคมขนส่งทางอากาศ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นจากการขยายตัวเติบโตด้านการบินของทุกภูมิภาค และมีแนวโน้มที่จะเป็นข้อจำกัดด้านการเดินทางอากาศ ดังนั้น จึงทำให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ต้องกำหนดให้ทุกประเทศพัฒนาการใช้ห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพไม่เกิดสภาพติดขัดมีความคล่องตัวสอดคล้องกับความต้องการใช้ห้วงอากาศโดยรวม อีกทั้งปัญหาในการควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นส่วนเชื่อมต่อการใช้ห้วงอากาศ นั้น ก็ต้องมีการพัฒนาปรับปรุงให้มีขีดความสามารถเพิ่มมากขึ้นสอดคล้องกับการบริหาร และการใช้ห้วงอากาศที่เพิ่มมากขึ้นด้วย ซึ่งการกำกับและการบริหารห้วงอากาศโดยรวมของประเทศปัจจุบัน ดำเนินการโดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามจำเป็นต้องมีการประสานความร่วมมือกับส่วนควบคุมการบินของสนามบินอุตะเถา ซึ่งมีหน้าที่ดูแลห้วงอากาศที่เป็นพื้นที่ห้ามทางทหารที่อยู่โดยรอบสนามบินอุตะเถาให้เกิดการใช้ประโยชน์ร่วมที่เหมาะสม ในขณะเดียวกันในการให้บริการการควบคุมการจราจรทางอากาศ เพื่อนำอากาศยานลงจอดที่สนามบินอุตะเถานั้นเป็นการปฏิบัติในลักษณะ Holding Pattern คือการบินวนประกอบกับทางขับ (Taxiway) ที่อากาศยานใช้ในการขับเคลื่อนออกจากทางวิ่ง (Runway) ของสนามบินอุตะเถาที่มีลักษณะตั้งฉากกัน จึงทำให้ความสามารถในการนำอากาศยานที่ลงจอดแต่ละลำออกจากทางวิ่งต้องใช้เวลามาก โดยเฉพาะหากทางวิ่งอยู่ในสภาพเปียก จึงทำให้อากาศยานที่มาใช้บริการที่สนามบินอุตะเถาต้องเสียเวลา ในการวนรอก่อนการลงทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และสามารถให้บริการได้ในจำนวนจำกัด ซึ่งจะเป็นปัญหาในอนาคตที่คาดการณ์ว่าจะมีอากาศยานมาใช้บริการการจราจรทางอากาศที่สนามบินอุตะเถาเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงพัฒนารูปแบบในการให้บริการการจราจรทางอากาศ ในสนามบินอุตะเถาต่อไป

กรอบแนวคิดของการวิจัย

จากการที่สนามบินอุตะเถาได้รับการพัฒนาปรับปรุง เพื่อรองรับการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบตามนโยบายรัฐบาล ทำให้โดยลักษณะการใช้งานสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวก ต้องมีการใช้ร่วมกันกับการใช้สนามบินในทางทหาร ซึ่งจะเกิดผลกระทบในการปฏิบัติการทางทหารและทางพลเรือน เนื่องจากความแตกต่างกันของการปฏิบัติจนเกิดการละเมิดการปฏิบัติระหว่างกันได้อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอันตรายและความเสียหายอย่างใหญ่หลวง ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาผลกระทบในมิติต่าง เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางป้องกันการบริหารจัดการที่เป็นระบบ ในรูปแบบที่สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ ในการศึกษาวิจัยการใช้สนามบินอุตะเถาในเชิงพาณิชย์ต่อความมั่นคง จะทำการศึกษาวิเคราะห์ในมิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกันระหว่างการใช้สนามบินในด้านความมั่นคงกับการใช้สนามบินในเชิงพาณิชย์ เพื่อหาแนวทางในการบริหารจัดการสนามบินอุตะเถาในภาพรวมให้สามารถรองรับการใช้งานด้านความมั่นคงสามารถตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้ต่อไป

สรุป

สนามบินอุตะเถาก่อสร้างขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อใช้ประโยชน์ด้านการทหาร ในขณะที่การดำเนินการด้านการท่าอากาศยานอุตะเถา ซึ่งเป็นการดำเนินการด้านการพาณิชย์ ได้เกิดขึ้นในภายหลัง โดยในช่วงแรกของการดำเนินการด้านการพาณิชย์นั้น ยังมีผู้โดยสารและอากาศยานมาใช้บริการไม่มาก แม้พื้นที่ให้บริการของท่าอากาศยานจะมีขนาดพื้นที่จำกัด และตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่ที่มีการปฏิบัติทางทหารก็ตาม แต่ก็สามารถให้บริการและดำเนินการทั้ง ๒ ส่วนเป็นไปด้วยความเรียบร้อย แต่ในปัจจุบันที่การคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศมีการขยายตัว ทำให้สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง ไม่สามารถรองรับการให้บริการได้ รัฐบาลจึงมีนโยบายที่จะพัฒนาศักยภาพสนามบินอุตะเถา ให้เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์นานาชาติแห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการการใช้ประโยชน์สนามบินทั้ง ๓ แห่งร่วมกัน จากสภาวะการณ์ดังกล่าวจะทำให้ท่าอากาศยานอุตะเถา (กทภ.) มีจำนวนผู้โดยสารและอากาศยานมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้นด้วยโครงสร้างพื้นฐาน และขีดความสามารถในการให้บริการของท่าอากาศยานอุตะเถาที่มีอยู่เดิม จะทำให้มีปัญหาในการให้บริการและดำเนินการดังกล่าว นอกจากนั้นรัฐบาลยังมีนโยบายที่ชัดเจนที่จะผลักดันให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางเป็นประเทศที่มีรายได้สูง โดยการพัฒนาตามแผนงานโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ซึ่งจะมีการใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาจำนวนมาก โดยที่ขนาดและที่ตั้งของพื้นที่ให้บริการด้านการพาณิชย์ของท่าอากาศยานอุตะเถาในปัจจุบัน มีขนาดเล็กไม่เหมาะสมเพียงพอในการรองรับกิจกรรมที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องพิจารณาขนาดและพื้นที่ที่เหมาะสมภายในสนามบินอุตะเถา เพื่อดำเนินการต่อไป นอกจากนี้ยังมีประเด็นความเอกภาพในการปฏิบัติของหน่วยในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมในการดำเนินการด้านการทหารและพลเรือนด้านการพาณิชย์ ซึ่งมีกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดในการปฏิบัติที่แตกต่างกัน และรวมถึงมีข้อจำกัดของการใช้ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินอุตะเถา เพื่อรองรับการให้บริการด้านการบิน ซึ่งหากไม่มีการกำหนดจัดเตรียมขอบเขตการใช้พื้นที่ และรูปแบบการบริหารจัดการที่สอดคล้องเหมาะสมแล้วจะทำให้การ

ปฏิบัติการกิจด้านการทหาร และด้านการพาณิชย์ของกองทัพเรือภายในสนามบินอู่ตะเภา และอาจจะได้รับผลกระทบเกิดความเสียหายทั้งชีวิต ทรัพย์สิน และชื่อเสียงของกองทัพเรือและประเทศไทย ทั้งนี้ที่ผ่านมาแม้ว่าจะมีการแก้ไขปัญหาการให้บริการ และการใช้พื้นที่ ในระดับหนึ่งแล้วก็ตาม แต่เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และมีสภาพแวดล้อมแตกต่างไปจากปัจจุบันอย่างสิ้นเชิง ซึ่งนโยบายในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภา เพื่อการพัฒนาประเทศที่กำลังจะเกิดขึ้นนั้นจะมีผลต่อรูปแบบในการใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาร่วมทางทหาร และด้านการพาณิชย์เป็นอย่างมากจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการพิจารณาแนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว ให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพความเปลี่ยนแปลงอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมต่อไป

บทที่ ๓

การบริหารการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในเชิงพาณิชย์ ต่อความมั่นคง

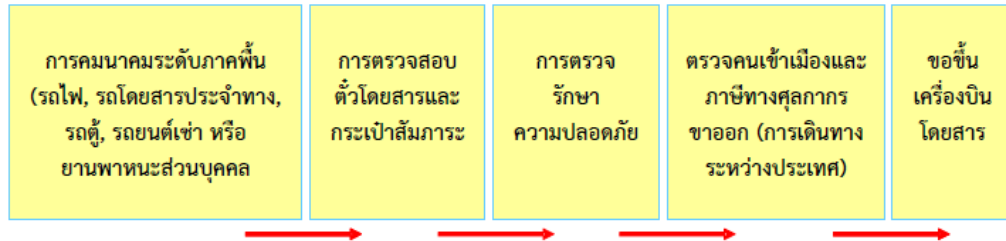
จากการศึกษาปัญหา และอุปสรรคในการใช้สนามบินทหารที่มีการใช้ประโยชน์ด้านการบินพลเรือนร่วมด้วย นั้น เป็นการดำเนินการที่ต้องใช้พื้นที่ร่วมกัน เพื่อตอบสนองภารกิจที่แตกต่างกันจึงจำเป็นต้องมีรูปแบบในการดำเนินงานร่วมกันที่มีความเหมาะสม สอดคล้อง มีเอกภาพ และสามารถตอบสนองต่อภารกิจทั้งสองด้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจุบันสนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่มีการดำเนินการในลักษณะดังกล่าว โดยกองทัพเรือต้องใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินอุตะเถาทั้งในภารกิจทางทหารด้านความมั่นคงในการรักษาอธิปไตย และผลประโยชน์ของชาติทางทะเล ในขณะเดียวกัน ก็ใช้ดำเนินการด้านการท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ซึ่งเป็นบริการสาธารณะ ที่ต้องอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงของผู้ใช้บริการทั่วไปอย่างเท่าเทียมกัน มีมาตรฐาน และกำหนดรูปแบบการดำเนินการที่เป็นสากล ซึ่งจะเห็นได้ว่าภารกิจทั้งสองด้านมีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน ดังนั้น แนวทางในการปฏิบัติตลอดจนกฎระเบียบที่เป็นข้อกำหนด สำหรับกำกับควบคุมการปฏิบัติ จึงมีความแตกต่างกัน ซึ่งผู้ปฏิบัติทั้งสองส่วนต้องมีความเกี่ยวข้องกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดแนวทางการปฏิบัติ ตลอดจนต้องมีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินงานทั้งของตนเองและส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังกล่าวอย่างชัดเจนในขั้นตอนการปฏิบัติทั้งในสถานการณ์ปกติ และกรณีเหตุฉุกเฉิน ดังที่กล่าวมาแล้วว่า การดำเนินงานของท่าอากาศยานพลเรือนของประเทศไทยในหลายแห่ง เป็นการขอเข้าใช้ประโยชน์สนามบินจากทางทหาร ซึ่งในปัจจุบันสนามบินของกองทัพอากาศหลายแห่งยังคงมีการดำเนินการในลักษณะใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกันดังกล่าวอยู่ และได้มีการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องจนเป็นที่ยอมรับว่าเป็นแนวทางที่สามารถตอบสนองภารกิจร่วมทั้งสองด้านได้เป็นอย่างดีตามมาตรฐาน โดยมีกลไกการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์ของทั้งสองภารกิจสอดคล้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนดที่เป็นสากลและมีข้อตกลงร่วมที่เป็นการปฏิบัติเฉพาะของสนามบินนั้น ๆ ซึ่งต้องพึงพาอาศัยซึ่งกันและกัน ในฐานะการมีส่วนร่วมได้ส่วนเสียการใช้ประโยชน์สนามบินร่วมกัน ซึ่งในการดำเนินงานภายในสนามบินอุตะเถาที่มีปัญหาจากการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินร่วมกันในปัจจุบัน ตลอดจนการพัฒนาตามนโยบายของรัฐบาลตามแผนงานโครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ EEC ซึ่งจะมีการพัฒนาและการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเพิ่มมากขึ้นอีกเป็นจำนวนมากในอนาคตอันใกล้ โดยเป็นกิจกรรมขนาดใหญ่มีผลระยะยาวในวงกว้าง ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการศึกษารูปแบบและมาตรฐานการดำเนินการของกิจกรรมหลักทั้งสองส่วนภายในสนามบินอุตะเถา และศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ร่วมของสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ร่วมกัน อยู่ในปัจจุบันมาเป็นแนวทางในการศึกษาเปรียบเทียบ โดยต้องมีการศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบและเป็นความเสี่ยงต่อความสำเร็จของภารกิจ แนวทาง หลักการใน

การกำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมกัน รูปแบบการปฏิบัติ และการป้องกันแก้ไข กรณีเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงหรือปัญหาอื่น ๆ ร่วมกันในลักษณะข้อตกลงร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในสนามบิน เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการปฏิบัติภารกิจร่วมกัน ลดโอกาสที่จะเกิดการปฏิบัติที่จะมีผลให้เกิดความผิดพลาดเสียหาย และช่วยส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีอยู่และจะเกิดขึ้นในอนาคต ให้สามารถปฏิบัติภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุวัตถุประสงค์ ในการพัฒนาประเทศให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป การศึกษาในบทนี้จะได้กล่าวถึงข้อกำหนด รูปแบบการดำเนินงาน และบทบาทความร่วมมือในการใช้ประโยชน์สนามบินเพื่อสนับสนุนภารกิจทางทหาร และกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินร่วมกัน เพื่อให้ทราบถึงหลักการ รูปแบบในการดำเนินการ และความสัมพันธ์ในมิติต่าง ๆ ของทั้งสองภารกิจ โดยจะได้วิเคราะห์แนวคิด ทฤษฎี หลักการ และรูปแบบการบริหารจัดการที่มีการดำเนินการพัฒนาสร้างความร่วมมือ เพื่อให้สามารถใช้เป็นแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภาในการตอบสนองภารกิจทั้งสองด้านในปัจจุบัน และในอนาคตได้อย่างสอดคล้องสมดุลงต่อไป

บทบาทของสนามบิน และท่าอากาศยาน ต่อการขนส่งทางอากาศของชาติ และการบริหารระบบท่าอากาศยาน

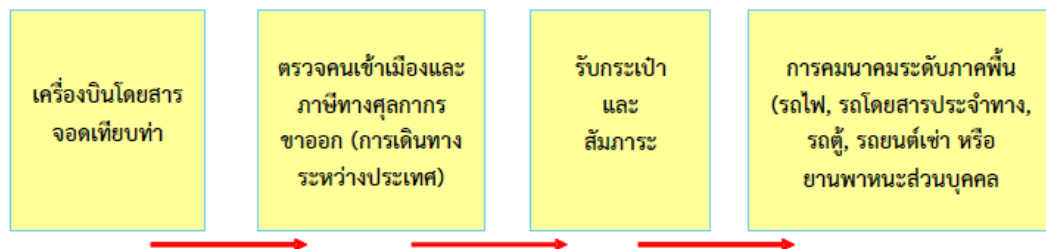
ดังที่ได้กล่าวแล้วในบทที่ ๒ ถึงความสำคัญของสนามบินและองค์ประกอบของระบบท่าอากาศยาน (Airport System) ในการรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศของชาติ ตลอดจนเพื่อเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการพัฒนาสร้างความสำเร็จของประเทศนั้น ระบบท่าอากาศยานมีคุณสมบัติและลักษณะที่สำคัญ คือ เป็นระบบเชื่อมโยงที่มีความกว้างใหญ่ในการให้บริการประชาชนจำนวนมากที่สามารถเข้าถึงบริการการขนส่งทางอากาศได้อย่างรวดเร็ว มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพที่เป็นมาตรฐาน มีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม ตลอดจนต้องดูแลรักษาให้คงอยู่ในมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง เป็นสิ่งที่ถาวรในการให้บริการผู้โดยสารด้านการบินในระยะยาว และควรมีความสอดคล้องสนับสนุนกับความต้องการของชุมชนในพื้นที่ให้บริการ โดยบทบาทหน้าที่สำคัญของท่าอากาศยานในระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศ นั้น คือการเป็นกลไกเชื่อมโยงการเดินทางขนส่งของผู้ใช้บริการและการไปรษณีย์จากภายนอกสนามบิน โดยการคมนาคมระดับภาคพื้นไปยังจุดหมายปลายทางโดยอากาศยาน และการรับผู้โดยสารและสินค้าที่เดินทางขนส่งมาที่ท่าอากาศยานไปสู่การคมนาคมระดับภาคพื้นให้เป็นที่ไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว และสะดวกสบาย ซึ่งท่าอากาศยานต้องประสานงานและดำเนินงานร่วมกับตัวแทนสายการบินที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยาน นอกจากนั้น ยังต้องสร้างความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการภาคพื้นต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการบริการของท่าอากาศยานที่ประจำ ณ ท่าอากาศยานนั้น โดยมีหน้าที่รับผิดชอบใน ๒ ลักษณะงานคือ ภารกิจด้านการบิน (Airside Task) ได้แก่ การกำกับ ดูแลการบริการรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของงานที่เกี่ยวข้องกับด้านการบินให้มีความปลอดภัย และภารกิจด้านภาคพื้น (Landside Task) ได้แก่ การบริการผู้โดยสาร สินค้าภาคพื้น บริเวณพื้นที่ให้บริการด้านหน้า และภายในอาคารผู้โดยสาร โดยการให้บริการทั้งสองส่วนจะต้องมีการบริหารจัดการให้มีความต่อเนื่องสัมพันธ์กันอย่างกลมกลืน เพื่อให้ภารกิจการขนส่งทางอากาศของผู้ให้บริการและผู้ให้บริการได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และการดำเนินการมีประสิทธิภาพ

แผนภาพที่ ๓ - ๑ แสดงหลักการทำงานของการเดินทางของผู้โดยสารขาออก
(Departure Functions)



ที่มา:Dempsey, 2000.

แผนภาพที่ ๓ - ๒ แสดงหลักการทำงานของการเดินทางผู้โดยสารขาเข้า (Arrival Functions)



ที่มา:Dempsey, 2000.

องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศเป็นบริการสาธารณะที่มีการบริหารจัดการ รูปแบบการบริการที่เป็นมาตรฐาน และมีการปฏิบัติที่เป็นสากล เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีโครงข่ายเชื่อมโยงกว้างใหญ่มีหลายส่วนดำเนินการต่อเนื่องเกี่ยวพันร่วมกัน เพื่อให้การบริการขนส่งทางอากาศมีประสิทธิภาพ โดยมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องคือ

๑. ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ที่ให้บริการขนส่งทั้งผู้โดยสาร และสินค้า ทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยแบ่งเป็นการบินให้บริการประจำตามกำหนดเวลา และการบินบริการการบินที่ไม่ประจำ

๒. ยานพาหนะ และเส้นทางบิน ซึ่งหมายถึง เครื่องบิน

๓. ท่าอากาศยาน หมายถึงสถานีขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานทหาร และท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์)

๔. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ เช่น สำนักงานการบินพลเรือน กรมการท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ข่าวอากาศ และเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น

การขนส่งทางอากาศเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้อุตสาหกรรมการบินสามารถขับเคลื่อนดำเนินการได้อย่างเรียบร้อยมีประสิทธิภาพ อาจกล่าวได้ว่าความพร้อมสมบูรณ์ของระบบท่าอากาศยานคือหัวใจสำคัญของความสำเร็จและการพัฒนา การคมนาคมขนส่งทางอากาศ และด้วยการ

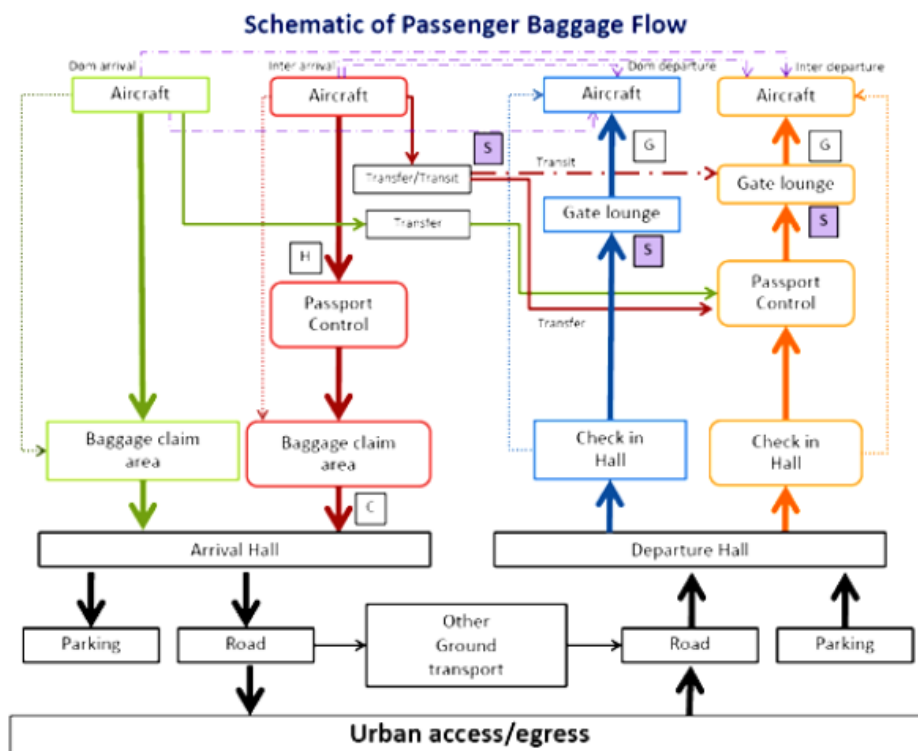
ที่ระบบท่าอากาศยานเป็นการให้บริการที่เป็นสาธารณะ มีการเข้าถึงการใช้บริการอย่างเท่าเทียมกัน ดังนั้น ในการจัดการให้บริการจึงต้องมีการดำเนินการที่เป็นรูปแบบมาตรฐานมีความเป็นสากลชัดเจน สามารถสื่อสารเข้าใจได้ง่ายไม่ซับซ้อน และเหมือนกันทุกแห่ง โดยที่ท่าอากาศยาน จะมีการบริหาร สำหรับการบริหารขนส่งผู้โดยสารได้ดีมากที่สุดขึ้นอยู่กับประเด็นสำคัญ ๓ ประการคือ

๑. ความสามารถในการระบายผู้โดยสารออกจากท่าอากาศยาน โดยเสียเวลาน้อย ที่สุดด้วยการจัดให้มีสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอ ทั้งงานภาคอากาศและงานภาคพื้น

๒. การบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในตัวอาคารสถานที่ที่จำเป็นและเหมาะสมสำหรับระบายความแออัดในการผ่านพิธีการควบคุมต่าง ๆ ต้องมีอย่างเพียงพอและรวดเร็ว

๓. การจัดระบบขนส่งผู้โดยสารระหว่างท่าอากาศยานกับตัวเมืองให้เหมาะสม และคล่องตัว

แผนภาพที่ ๓ - ๓ แสดงความเชื่อมโยงขององค์ประกอบการขนส่งภายในท่าอากาศยาน



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๖๐

โดยที่ระบบท่าอากาศยานภายในสนามบินจะมีองค์ประกอบของการดำเนินงานที่มีความเชื่อมโยงของกระบวนการขนส่งผู้โดยสารการให้บริการระหว่างเขตด้านการบิน (Airside Task) และด้านภาคพื้น (landside Task) โดยการดำเนินงานของทุกระบบล้วนมีความสำคัญต่อกันทั้งระบบตรวจสอบผู้โดยสาร ระบบความปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการอากาศยานด้านการบิน ซึ่งการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพดังกล่าว เป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อผลสำเร็จในการดำเนินงานของระบบท่าอากาศยาน

คาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอุ้ต๊ะเกาด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

๑. การใช้ประโยชน์สนามบินอุ้ต๊ะเกาด้านความมั่นคง ภายใต้ยุทธศาสตร์ ๒๐ปี จากอดีตจนถึงปัจจุบัน กองทัพเรือได้ใช้ประโยชน์สนามบินอุ้ต๊ะเกาด้านความมั่นคง เพื่อรักษาอธิปไตย และผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยเป็นที่ตั้งของ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ มีหน้าที่ จัดและเตรียมกำลังทางอากาศของกองทัพเรือ อำนวยการฝึก และอบรมหน่วยในบังคับบัญชาให้อยู่ใน ฐานะพร้อมด้านการบินรบ ปฏิบัติการทางอากาศสนับสนุนกำลังทางเรือ กำลังนาวิกโยธิน กับการ บริหารงานในด้านการบิน การซ่อมบำรุงในส่วนรับผิดชอบ นอกจากนี้สนามบินอุ้ต๊ะเกายังเป็น สนามบินที่กองทัพเรือใช้ปฏิบัติการกิจตามนโยบายของรัฐบาลด้วย เช่น การใช้สนับสนุนปฏิบัติการ ทางทหารของมิตรประเทศการใช้เป็นศูนย์ช่วยเหลือผู้ประสบพิบัติภัยของภูมิภาค และการใช้เป็น สนามบินแก้ปัญหาในกรณีฉุกเฉินต่าง ๆ เช่น การแก้ปัญหาการจี้อากาศยานพลเรือน เป็นต้น การใช้ ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุ้ต๊ะเกาของกองการบินทหารเรือ เพื่อปฏิบัติการกิจในการเตรียม และใช้กำลังอากาศอวกาศนาวิ นั้น ประกอบด้วยหน่วยขึ้นตรง จำนวน ๗ หน่วย ได้แก่ กองบิน ๑ กองบิน ๒ หน่วยบินเรือหลวงจักรีนฤเบศร สถานีการบิน ศูนย์ซ่อมอากาศยาน กองควบคุม การปฏิบัติการทางอากาศ และกองรักษาความปลอดภัย โดยในพื้นที่สนามบินอุ้ต๊ะเกาด้านทิศ ตะวันตกของทางวิ่ง มีการก่อสร้างอาคารกองบัญชาการ กองบังคับการ และสำนักงาน เพื่อใช้ในการ ปฏิบัติราชการ ตลอดจนอาคารที่พักอาศัยของกำลังพลกว่า ๒,๐๐๐ นาย ในการปฏิบัติการบิน เพื่อเตรียมพร้อมของกองการบินทหารเรือประกอบด้วย การฝึกบินเพื่อรักษาวัตถุประสงค์ การบินตาม แผนปฏิบัติงานและสนับสนุนหน่วยเฉพาะกิจการบินตามแผนการฝึก และสนับสนุนการฝึก และการบิน การกิจพิเศษ โดยมีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย ๓,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี สำหรับการใช้น้ำมันอุ้ต๊ะเกา เพื่อสนับสนุนการบินทางทหารของมิตรประเทศทั้งการฝึกร่วมผสม และการส่งกำลังบำรุงด้านการบิน อีกทั้งการใช้เป็นฐานฝึกบินรักษาวัตถุประสงค์พร้อมรบของกองทัพอากาศไทย โดยมีเที่ยวบินเฉลี่ยจำนวน ๒,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี นอกจากนี้ในการสนับสนุนการบินของหน่วยงานราชการอื่น ๆ เช่น หน่วยบิน ผนหลวง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และการฝึกบินของสถาบันการบินพลเรือน เป็นต้น ซึ่งจาก สถิติโดยรวมแล้วสนามบินอุ้ต๊ะเกาจะมีเที่ยวบินในส่วนด้านความมั่นคง และสนับสนุนภารกิจอื่น ๆ ประมาณ ๕,๗๐๐ เที่ยวบินต่อปี ซึ่งการปฏิบัติการกิจดังกล่าวทั้งหมดจะใช้พื้นที่บริเวณด้าน ทิศตะวันตกของทางวิ่งและทางขับ โดยมีกองรักษาความปลอดภัย กองการบินทหารเรือ เป็นหน่วย รับผิดชอบด้านการรักษาความปลอดภัยจากการประเมินสถานการณ์ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ - พ.ศ.๒๕๗๙) ของรัฐบาล ด้านความมั่นคงในระยะ ๒๐ ปี ข้างหน้ามีความเป็นไปได้ของภาพอนาคต (Possible Future) ๔ แนวโน้มหลัก คือ การเมืองของโลกยังคงมีสหรัฐอเมริกา เป็นตัวแสดงหลักกลุ่มเศรษฐกิจใหม่ (BRICS) ได้แก่ บราซิล รัสเซีย อินเดีย จีน และแอฟริกาใต้ โดยเฉพาะจีนและอินเดีย จะเข้ามามีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลก และกระแสโลกาภิวัตน์ใหม่ กระแสการเมืองอิสลาม และการรื้อฟื้นระบอบการปกครองแบบรัฐเคาะลีฟะฮ์ (Caliphate) และประเด็นความมั่นคงยังคงเป็นความวิตกของหลายประเทศ เช่นภัยคุกคามจากการก่อการร้าย อาชญากรรมข้ามชาติ ความขัดแย้งภายในประเทศ การแพร่ขยายของอาวุธทำลายล้างสูง การค้า

อาวุธ การค้ามนุษย์ ความยากจน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การแพร่ระบาดของโรคติดต่อร้ายแรง ความมั่นคงด้านอาหาร ความมั่นคงด้านพลังงาน และแนวโน้มสถานการณ์ความมั่นคงของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะมีการรวมตัวกันมากขึ้นผ่านกลไกประชาคมอาเซียน โดยที่มีการพัฒนาของภูมิภาคจะเติบโตอย่างรวดเร็ว แต่ยังคงประสบปัญหาระดับการพัฒนา ที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศ สำหรับทางด้านยุทธศาสตร์กองทัพเรือในระยะ ๒๐ ปีข้างหน้า นั้นได้กำหนดโครงสร้างยุทธศาสตร์ และกำลังรบในการเพิ่มประสิทธิภาพ และขีดความสามารถของกำลังรบร่วมกับกองทัพอากาศ โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการ หรือกลไกที่ชัดเจนในการประสานความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือกับกองทัพอากาศมีแผนการพัฒนาขีดความสามารถของระบบ และยุทธโธปกรณ์ที่สามารถนำสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นระบบ ในขณะที่เดียวกันก็มีเป้าหมายในการสร้างความก้าวหน้าในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศ โดยเน้นความร่วมมือระหว่าง กองทัพเรือ กับกองทัพเรือมาเลเซีย และกองทัพเรือเวียดนามในระดับการประชุม นอกจากนี้ยังดำเนินการ เพื่อให้สามารถดำรงความร่วมมือ ความก้าวหน้าในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการขยายกรอบความร่วมมือระหว่างกองทัพเรือกับกองทัพเรือมาเลเซีย และกองทัพเรือเวียดนามในระดับการประชุม Navy to Navy talks ตลอดจนสามารถดำรงความร่วมมือในด้านต่าง ๆ กับกองทัพเรือสหรัฐอเมริกา และกองทัพเรือสาธารณรัฐประชาชนจีนได้อย่างสมดุล สำหรับสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินที่กองทัพเรือใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคง เพื่อรักษาอธิปไตยและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยเป็นที่ตั้งของกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ เมื่อตรวจสอบจากสถานะแวดล้อมด้านความมั่นคง และกำลังรบที่ต้องการจากร่างประเมินยุทธศาสตร์กองทัพเรือใน ๑๐ ปีข้างหน้า (พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๗) และร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ด้านความมั่นคง พบว่ายุทธศาสตร์นี้ได้มุ่งเน้นความสามัคคีทั้งการรักษาความสงบภายในประเทศ โดยการส่งเสริมความมั่นคงของสถาบันหลักการปกครองระบอบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบ ในจังหวัดชายแดนภาคใต้ด้วยการเสริมสร้างสันติสุข และพัฒนาให้ตรงกับความต้องการของประชาชน โดยยึดหลักแนวทาง “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” ในด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันประเทศ พร้อมรับมือกับภัยคุกคามทั้งทางทหาร และจากภัยคุกคามอื่น ๆ ด้วยการสร้างขีดความสามารถภายในและการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ขณะเดียวกันก็ต้องกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะรักษาไว้ซึ่ง ความมั่นคงทางทรัพยากรธรรมชาติและทางทะเล แม้ว่าตามร่างประเมินยุทธศาสตร์กองทัพเรือในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า จะพบว่าจำนวน และประเภทอากาศยานของกองการบินทหารเรือที่จะมีการจัดหา เพื่อทดแทนและจัดหาเพิ่มเติมจะใกล้เคียงกับที่มีใช้ราชการในปัจจุบัน แผนการผลิตนักบินก็ไม่มีนโยบายเพิ่มจำนวนการผลิตอย่างชัดเจน การใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภา ด้านการฝึกบิน การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาคารสำนักงาน และที่พักอาศัยของข้าราชการ มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาไม่มากนัก การใช้ห้วงอากาศและการควบคุมการจราจรทางอากาศในการกิจการบินทางทหาร จะมีลักษณะและจำนวนเที่ยวบินทางทหารจะไม่มีแตกต่างจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมากนัก แต่อย่างไรก็ตามจากแนวโน้มสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกประเทศจะมีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว รุนแรงและฉับพลันในหลากหลายมิติ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศเป็นอย่างมาก และสนามบินอู่ตะเภาเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องมือในการแก้ปัญหาด้านความมั่นคงของประเทศ

สรุปได้ว่ายุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปีด้านความมั่นคง ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนา เสริมสร้างศักยภาพการฉกั้กำลังป้องกันประเทศ การรักษาความสงบเรียบร้อยภายในประเทศ สร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศ และพัฒนาระบบการเตรียมพร้อมแห่งชาติ และระบบบริหารจัดการภัยพิบัติ รักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากร ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม ดังนั้น ความจำเป็นในการใช้ประโยชน์จากสนามบินอยู่ตะเภาด้านความมั่นคงในฐานะสนามบินทาง ยุทธศาสตร์ จึงยังคงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องได้รับการพัฒนาปรับปรุง และบริหารจัดการเพื่อ รองรับภารกิจด้านความมั่นคง ในมิติต่าง ๆ ข้างต้นได้อย่างสมบูรณ์ โดยการขยายตัวของการใช้ ประโยชน์สนามบินด้านการพาณิชย์ ไม่มาเป็นปัจจัยขัดขวางต่อการปฏิบัติการทางทหารด้านความ มั่นคง

๒. คาดการณ์การใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาด้านการพาณิชย์

๒.๑ การพัฒนาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ รัฐบาลมีนโยบายใน การใช้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นจุดแข็งของประเทศไทยเป็นปัจจัยหลักสร้างรายได้ให้กับ ประเทศ เป็นผลให้ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย จนทำให้ โครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการขยายตัวภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะสนามบินหลักของประเทศ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง มีแนวโน้มที่จะไม่สามารถรองรับได้ ซึ่งจากจำนวน ในระดับนักท่องเที่ยวที่จะมีเพิ่มขึ้นจนทำให้โครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการขยายตัวภาคการ ท่องเที่ยว โดยเฉพาะสนามบินหลักของประเทศ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง มีแนวโน้มที่จะไม่สามารถรองรับได้ ซึ่งจากจำนวนในระดับนักท่องเที่ยวที่จะมีเพิ่มมากขึ้นอย่าง ต่อเนื่อง ทำให้คาดการณ์ว่าภายในปี พ.ศ.๒๕๖๗ สนามบินทั้งสองแห่งจะมีผู้โดยสารเต็มขีด ความสามารถในการรองรับ และจะทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานในการ รองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ และการแข่งขันด้านการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มีนโยบายพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาให้เป็น ท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ เพื่อ บูรณาการใช้สนามบินหลักในภาคกลางของประเทศ ทั้ง ๓ สนามบินร่วมกัน โดยให้กองทัพเรือและ กระทรวงคมนาคมร่วมกันพิจารณาในมิติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันตามยุทธศาสตร์ ชาติ ๒๐ปี ได้กำหนดนโยบายในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้วยการพัฒนาระบบด้านการ ขนส่ง พัฒนาขนส่งทางราง ขนส่งสาธารณะ โครงข่ายถนน ขนส่งทางอากาศ ขนส่งทางน้ำ ความ มั่นคงและพลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการวิจัยและพัฒนา และการเชื่อมโยงกับภูมิภาค และเศรษฐกิจโลก สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา กับนานาชาติ ส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการ ประกอบธุรกิจ และภายใต้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ ซึ่งประกาศ มีผลบังคับใช้เมื่อ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑ (Eastern Economic Corridor Act : EEC Act) (รายละเอียด ตามผนวก ข) โดยการบริหารภายใต้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จะทำให้ เกิดการบริหารจัดการในทิศทางที่ช่วยทำให้เศรษฐกิจมีความ สามารถในการแข่งขันสูง สามารถสร้าง รายได้ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ สร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต และเป็น จุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำ ธุรกิจ มีบทบาทสำคัญในระดับภูมิภาคและระดับโลก เกิดสายสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการค้าอย่างมี พลัง รัฐบาลจึงมีนโยบายในการพัฒนาศักยภาพสนามบินอยู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ แห่ง

ที่ ๓ เพื่อบูรณาการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาพร้อมกับ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง โดยการพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จำนวน ๓ ล้านคน และจำนวน ๕ ล้านคน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และจะพิจารณาเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นต่อไป นอกจากนี้ รัฐบาลมีแผนงานชัดเจนที่จะใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเป็นพื้นที่สำหรับการพัฒนาตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC โดยตามแผนงานดังกล่าวจะมีการใช้พื้นที่จำนวนมากสำหรับการดำเนินการและจะมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น คลังสินค้า ศูนย์ซ่อมอากาศยาน สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จะเห็นได้ว่าจากนโยบายการพัฒนาและแผนงานการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาของรัฐบาลดังกล่าวจะทำให้สนามบินอุตะเถามีอากาศยาน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการด้านการบินมาใช้บริการเพิ่มขึ้น

แผนภาพที่ ๓ - ๔ การพัฒนาสนามบินอุตะเถาตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก



การแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบิน ที่มีการให้บริการด้านการบินทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือน

ดังที่ได้กล่าวถึงปัญหภายในสนามบินที่มีการดำเนินการด้านท่าอากาศยาน เพื่อให้บริการสำหรับการบินทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือนแล้วในบทที่ ๒ โดยประเด็นปัญหาที่สำคัญคือ การที่ทั้งสองส่วนมีวัตถุประสงค์และข้อกำหนดในการปฏิบัติการกิจในความรับผิดชอบ ซึ่งมีความแตกต่างกัน แต่มีการดำเนินการอยู่ภายในพื้นที่เดียวกันหรือใกล้เคียงกัน อีกทั้งต้องมีการใช้โครงสร้างพื้นฐานในการให้บริการด้านการบินร่วมกัน ซึ่งมีโอกาสทำให้เกิดการละเมิดในการปฏิบัติซึ่งกันและกันได้ทั้งบริเวณภายในพื้นที่ เขตด้านภาคพื้น (Landside Task) และพื้นที่เขตการบิน (Airside Task) โดยเฉพาะในสนามบินที่มีการให้บริการอากาศยาน ผู้โดยสาร และกิจกรรมอื่น ๆ

ที่จะมีการใช้บริการ และพื้นที่จำนวนมากจะทำให้การบริหารการใช้พื้นที่ การควบคุมกำกับดูแล ด้านการรักษาความปลอดภัย ตลอดจนการใช้ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการขับเคลื่อนของอากาศยานบนพื้นทั้งอากาศยานทางทหาร และอากาศยานพลเรือนที่จะมีจำนวนมากและมีความหลากหลาย จะเกิดข้อจำกัดในการให้บริการ ซึ่งหากไม่มีการบริหารจัดการที่เหมาะสมแล้ว จะทำให้เกิดปัญหากับผู้ให้บริการ นอกจากนี้หากต้องมีการปฏิบัติร่วมกัน ในสถานการณ์ไม่ปกติ หรือในกรณีฉุกเฉินแล้ว จะทำให้การปฏิบัติมีความยุ่งยากซับซ้อนมากยิ่งขึ้น และจะเป็นผลทำให้เกิดความล้มเหลวในการปฏิบัติภารกิจและความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินตามมา ปัจจุบันสนามบินอยู่ตะเภ่าเป็นสนามบินที่กองทัพเรือมีการใช้ประโยชน์ในด้านการทหาร และการทำอากาศยานพลเรือนร่วมด้วยนั้นมีแนวโน้มที่จะมีผู้มาใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภ่าให้เป็นที่ท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ และการพัฒนาพื้นที่ เพื่อส่งเสริมการลงทุน โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกที่กำลังจะเกิดขึ้น ซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภ่าอย่างมีนัยยะสำคัญ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงวางแนวทางรูปแบบการดำเนินการการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภ่าให้สอดคล้องกับความต้องการที่จะเกิดขึ้น ซึ่งในประเทศไทยมีสนามบินหลายแห่งของกองทัพอากาศ ได้มีการดำเนินการในลักษณะการใช้ประโยชน์สนามบินร่วมทั้งสองภารกิจดังกล่าว และมีรูปแบบการบริหารจัดการที่สามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับการดำเนินการใช้ประโยชน์ร่วมภายในพื้นที่สนามบินอยู่ตะเภ่าได้เป็นอย่างดี และมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานโดยมีแนวทาง การกำหนดผังการใช้พื้นที่ร่วมในการดำเนินการระหว่างท่าอากาศยานทหาร และท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ภายในสนามบินด้วยเล็งเห็นวาระระบบท่าอากาศยานเป็นระบบที่กว้างใหญ่เชื่อมโยงกับท่าอากาศยานอื่น ๆ เป็นระบบที่ผู้ใช้บริการต้องสามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างรวดเร็ว มีความปลอดภัยเท่าเทียมกัน และเป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างการคมนาคมระดับภาคพื้นกับการขนส่งทางอากาศ อีกทั้งเป็นรูปแบบการบริการที่มีการกำหนดการปฏิบัติของกิจกรรมในระบบการบริการที่ชัดเจน มีมาตรฐานในขณะที่การดำเนินการด้านท่าอากาศยานพลเรือนหลาย ๆ แห่งของประเทศไทย ทั้งในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม และบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปัจจุบันนั้นเป็นการขอเข้าร่วมใช้ประโยชน์สนามบินของกองทัพอากาศภายหลัง ในขณะที่กองทัพอากาศยังคงมีการใช้พื้นที่ เพื่อปฏิบัติการกิจการบินทางทหาร ดังนั้น ความรับผิดชอบของการดำเนินการ คือการที่ต้องจัดให้มีพื้นที่เพื่อการให้บริการอย่างเหมาะสมเพียงพอ และกำกับควบคุมดูแล ตลอดจนอำนวยความสะดวกให้กับ ผู้ให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ผู้รับบริการสามารถใช้ประโยชน์จากการบริการต่าง ๆ ได้โดยสะดวกตามมาตรฐาน และข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ดังนั้นรูปแบบในการกำหนดพื้นที่สำหรับการปฏิบัติต่าง ๆ หากไม่ต่อเนื่องสัมพันธ์กันแล้ว ย่อมมีผลกระทบต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ ผู้ประกอบการให้บริการ และผู้รับบริการ โดยมีพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานที่สำคัญได้แก่ บริเวณพื้นที่เขตภาคพื้น (Landside) ประกอบด้วย เส้นทางผ่านเข้า - ออกระหว่างภายนอกกับท่าอากาศยาน พื้นที่สำหรับ ขนถ่ายผู้โดยสาร สัมภาระด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร และพื้นที่ตรวจเอกสาร และการให้บริการภายในอาคารพักผู้โดยสารสำหรับพื้นที่เขตการบิน (Airside) อันได้แก่ พื้นที่จากจุดสิ้นสุดอาคารพักผู้โดยสารต่อเนื่องกับพื้นที่ในการดำเนินกิจกรรมภายในลานจอดอากาศยาน ซึ่งพื้นที่ต่าง ๆ ดังกล่าวจำเป็นต้อง

มีขนาดของพื้นที่ที่เพียงพอ อีกทั้งตำแหน่งผังการจัดวางกิจกรรมในพื้นที่ ต้องมีความเหมาะสม สามารถเชื่อมโยงกิจกรรม และไม่เกิดความสับสน ทั้งผู้ให้และผู้รับบริการตอบสนองการปฏิบัติ ในระบบท่าอากาศยานได้เป็นอย่างดี และประการสำคัญการดำเนินการจะต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการบินทางทหารในภารกิจปกติ และในสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีการปฏิบัติร่วมในพื้นที่ด้วย ซึ่งการกำหนดขอบเขตการใช้ประโยชน์พื้นที่ของภายในสนามบินของภารกิจทั้งสองส่วนนั้น เป็นสิ่งสำคัญยิ่งต่อการดำเนินการทั้งสองส่วนที่จะไม่ละเมิดการปฏิบัติต่อกัน โดยในสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการดำเนินการร่วมกันนั้น จะเป็นการบริหารจัดการในลักษณะการใช้พื้นที่ในการดำเนินงานภารกิจการบินทางทหารแยกออกจากภารกิจของท่าอากาศยานพลเรือน โดยทั้งสองส่วนแยกจากกันอยู่คนละด้านของทางวิ่ง ซึ่งในลักษณะนี้เหมาะสมสำหรับสนามบินที่มีผู้ใช้บริการ และมีกิจกรรมภายในสนามบินจำนวนมากจะทำให้สามารถบริหารจัดการภารกิจในความรับผิดชอบของแต่ละส่วนเป็นไปอย่างมีเอกภาพ มีความคล่องตัว สามารถป้องกันปัญหาการปฏิบัติที่อาจมีการละเมิดการปฏิบัติต่อกันได้เป็นอย่างดี หรือในกรณีที่สนามบินที่มีพื้นที่จำกัด และมีผู้มาใช้บริการจำนวนไม่มาก ก็สามารถดำเนินการได้ โดยให้การปฏิบัติทั้งสองส่วนอยู่ด้านเดียวกันของทางวิ่ง แต่ต้องมีการกำหนดขอบเขตพื้นที่ความรับผิดชอบการให้บริการ การรักษาความปลอดภัย และเส้นทางผ่านเข้า - ออกของแต่ละส่วนอย่างชัดเจน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยตามมาตรฐานกำหนด ซึ่งปัจจุบันสนามบินที่มีการแยกพื้นที่การปฏิบัติทางทหาร และท่าอากาศยานของพลเรือนให้อยู่คนละด้านของทางวิ่ง ซึ่งเป็นสนามบินในสังกัดของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เช่น สนามบินดอนเมือง (แผนภาพที่ ๓ - ๕) และท่าอากาศยานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น สนามบินสุราษฎร์ธานี (แผนภาพที่ ๓ - ๖) และสนามบินอุบลราชธานี (แผนภาพที่ ๓ - ๗) สำหรับสนามบินที่มีการปฏิบัติทางทหาร และท่าอากาศยานพลเรือนทั้งสองส่วนอยู่ด้านเดียวกันของทางวิ่ง เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (แผนภาพที่ ๓ - ๘) เป็นต้น

แผนภาพที่ ๓ - ๕ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินดอนเมือง



ที่มา : Google maps, online, 2016

แผนภาพที่ ๓ - ๖ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือนสนามบินสุราษฎร์ธานี



ที่มา : Google maps, online, 2016

แผนภาพที่ ๓ - ๗ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินอุบลราชธานี



ที่มา : Google maps, online, 2016

แผนภาพที่ ๓ - ๘ ภาพที่ตั้งท่าอากาศยานทหารและพลเรือน สนามบินเชียงใหม่



ที่มา : Google maps, online, 2016

การกำหนดให้มีการดำเนินการร่วมกันในการปฏิบัติการกิจทั้งสองด้านตามแนวทางบริหารจัดการความเสี่ยง และการจัดการกับภาวะวิกฤตภายในสนามบิน

ปัญหาสำคัญประการหนึ่งในการบริหารจัดการ ภายในสนามบินที่มีการปฏิบัติการกิจที่มีความแตกต่างกัน และมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานร่วมกัน คือความตระหนักรู้ที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบและส่วนที่เกี่ยวข้อง และควมมีเอกภาพในการดำเนินการจัดการความไม่ชัดเจนของขั้นตอนในการปฏิบัติงาน รวมถึงการรับมือกับภาวะวิกฤตจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตลอดจนจากภัยคุกคามในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งที่ตั้งใจหรือไม่ตั้งใจกระทำก็ตามที่จะเกิดขึ้นกับองค์กร ผู้บริหารจัดการภายในสนามบินและท่าอากาศยานจะต้องตระหนักรู้ถึงผลกระทบของความเสียหายที่เกิดขึ้นที่อาจรุนแรงและเสียหายหนัก ซึ่งมีผลต่อผู้ใช้บริการและระบบท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกัน ดังนั้นการเตรียมความพร้อมและการมีแนวทางรับมือกับเหตุการณ์ต่าง ๆ จึงเป็นหนทางหนึ่งที่จะสามารถป้องกัน และลดความเสียหาย ที่จะเกิดขึ้นได้นอกจากนั้นยังทำให้ผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจ และเกิดความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงานตามภาระหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบ การบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management) เป็นการจัดการในระดับขององค์กรที่มีการพัฒนา ในการจัดการวิกฤตทางธุรกิจ (Business Crisis Management) มีวิวัฒนาการ

มาจากการกอบกู้ระบบเทคโนโลยี และเหตุการณ์อุบัติภัย ซึ่งการบริหารจัดการภาวะวิกฤต จะเกี่ยวกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสาร และการกระจายข่าวสารไปยังผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งการบริหารจัดการความเสี่ยงไม่เป็นเพียงการตอบสนองเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานที่ อุปกรณ์ หรือระบบโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ แต่ยังมีมุ่งเน้นตอบสนองต่อเหตุการณ์อื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบทางการเงิน และการเสื่อมเสียชื่อเสียงจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ซึ่งแนวทางการดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการจัดการกับภาวะวิกฤตโดยสรุปประกอบด้วย^๑

๑. การตรวจสอบความเสี่ยงซึ่งวิธีที่ดีที่สุดคือ การดำเนินการผ่านหน่วยปฏิบัติการหรือคณะทำงาน

๒. การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง

๓. การเตรียมแผนสำรอง เพื่อป้องกันภาวะวิกฤต แผนสำรองจะมีผลบังคับเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น ซึ่งสามารถลดผลกระทบเชิงลบของภาวะวิกฤต และทำให้กลับสู่ภาวะปกติได้เร็วขึ้น

การรับรู้ถึงภาวะวิกฤตก่อนที่จะเกิดขึ้น จำเป็นต้องมีกลไกภายในองค์กรดังนี้

๑. การบ่งชี้สัญญาณเตือนภาวะวิกฤต

๒. การให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยของคนเป็นเรื่องแรก

๓. การให้ผู้บริหารระดับสูงไปอยู่ในพื้นที่วิกฤตให้เร็วที่สุด เป็นการให้ความสำคัญกับภาวะวิกฤต

๔. การสื่อสารอย่างทั่วถึง ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญสำหรับทุกคนที่ต้องรับมือกับภาวะวิกฤต

การควบคุมขอบเขตของภาวะวิกฤต ได้แก่

๑. การดำเนินการอย่างรวดเร็วและเด็ดขาด

๒. การให้สัญญาณเตือนภัยแก่ผู้มีอำนาจดำเนินการ

๓. การเรียนรู้จากประสบการณ์

๔. ผู้บริหารจะต้องรับรู้ถึงการเปลี่ยนแปลงจากภาวะวิกฤตให้เป็นภาวะปกติ โดยควรทำการยุติภาวะวิกฤตโดยเร็ว และแจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องทราบโดยเร็ว

จากการศึกษาการจัดการภาวะวิกฤตพบว่า ภาวะวิกฤตที่เกิดขึ้นกับการบริหารจัดการสนามบิน และระบบท่าอากาศยานในประเทศไทยมีหลายรูปแบบ โดยเกิดจากหลายสาเหตุ ดังนี้

๑. เกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น สภาพอากาศแปรปรวน เกิดพายุ น้ำท่วม และแผ่นดินไหว เป็นต้น

๒. เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การก่อความไม่สงบเรียบร้อย และการนัดหยุดงานของพนักงาน เป็นต้น

๓. เกิดจากอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัย เช่น การเชื่อมต่อของอากาศยาน การไหลออกนอกทางวิ่ง อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ การเกิดเพลิงไหม้ และกระแสไฟฟ้าดับ เป็นต้น

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

^๒ พันตำรวจโทหญิง เจือทิพย์ ปลาทอง. “การบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management)”. (เอกสารประจำภาคนักศึกษามหาวิทยาลัยการทัพเรือ รุ่นที่ ๔๗ ๒๕๕๘).

นอกจากนั้นในการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่มีการให้บริการด้านการบินทางทหาร ร่วมกับการบินพลเรือนภายในสนามบินเดียวกันนั้น ยังสามารถเกิดภาวะวิกฤตได้จากหลายสาเหตุดังนี้

๑. การควบคุมการปฏิบัติการบินของอากาศยานทหารในสถานการณ์ไม่ปกติ หรือภารกิจพิเศษ

๒. การปฏิบัติเมื่ออากาศยานทหารประสบเหตุฉุกเฉินในเขตสนามบิน

๓. การรักษาความปลอดภัยภายในสนามบิน และในเขตท่าอากาศยาน

๔. ความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติการกิจของหน่วยงานทั้งสองส่วน

หลักการพื้นฐานในการจัดการเมื่อเกิดภาวะวิกฤตนั้น คือการจัดการภาวะวิกฤตให้ผ่านพ้นไปโดยเร็วตามสาเหตุของปัญหา และหนทางเลือกสำหรับการแก้ปัญหา เพื่อจัดการให้ปัญหาคลี่คลายลง และเกิดผลกระทบน้อยที่สุดในการบริหารจัดการสนามบินที่ใช้ประโยชน์ร่วมด้านการปฏิบัติทางทหาร และกิจการทางพาณิชย์ของพลเรือนภายในสนามบินเดียวกันนั้น นอกเหนือจากการบริหารจัดการตามหลักการบริหารงานท่าอากาศยานตามข้อกำหนด โดยทั่วไปแล้วจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุการณ์ภาวะวิกฤตจากสาเหตุต่าง ๆ ที่มาจากข้อจำกัดและความจำเป็นของ การปฏิบัติการกิจในด้านความมั่นคงทางการทหารด้วย ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินงานในความรับผิดชอบของภารกิจทั้งสองด้านเป็นไปด้วยความเรียบร้อยตามมาตรฐาน และสามารถตอบสนองภารกิจได้อย่างสมบูรณ์มีประสิทธิภาพ ซึ่งการจัดให้มีการกำหนดข้อตกลงความร่วมมือในการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจในแนวทางการปฏิบัติ และความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติจะสามารถป้องกันความสับสนหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น อีกทั้งยังเป็นการลดทอนความเสียหายที่จะเกิดขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการใช้ประโยชน์ด้านการบิน โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นต่อการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่มีการปฏิบัติการทางทหาร และมีการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ด้านการบินพลเรือนภายในสนามบิน

รูปแบบการแก้ปัญหาการใช้สนามบินที่มีการปฏิบัติการการบินทางทหาร ร่วมกับการบินพลเรือน โดยการกำหนดข้อตกลงความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกัน

ในอดีตเมื่อการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศมีการพัฒนาขยายตัวเติบโตขึ้น และมีผลต่อความเจริญมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมแต่ด้วยความพร้อม และการเตรียมการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศไม่สามารถดำเนินการให้สอดคล้องรองรับความต้องการได้ ดังนั้น จึงได้มีการขอเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินของกองทัพอากาศ เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ร่วมด้วย ซึ่งสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการขอใช้ประโยชน์ร่วมดังกล่าวบางแห่งเป็นการดำเนินการด้านการท่าอากาศยานพลเรือน โดยกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม บางแห่งดำเนินการโดย บริษัท การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) สำหรับในการบริหารห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในสนามบินนั้น ๆ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการทั้งสิ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าการ

ดำเนินการ เพื่อให้การบริการภายในสนามบินที่มีการปฏิบัติภารกิจร่วมกัน จะมีหน่วยงานจากหลายส่วนร่วมดำเนินการรับผิดชอบ ดังนั้น ในการปฏิบัติภารกิจในความรับผิดชอบของหน่วยต่าง ๆ จึงต้องมีแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจน มีความเป็นเอกภาพ และมีแผนเผชิญเหตุในด้านต่าง ๆ เพื่อป้องกันลดผลกระทบจากความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน โดยที่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดเตรียมแผนการปฏิบัติภายในสนามบินร่วมกัน ซึ่งเป็นข้อตกลงเฉพาะที่กำหนดขึ้นเพิ่มเติมจากการปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เป็นมาตรฐานสากล ซึ่งตัวอย่างต่อไปนี้เป็นรูปแบบความร่วมมือในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีการดำเนินการภายในสนามบินของกองทัพอากาศในลักษณะการจัดทำข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติร่วมกันระหว่างกองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่มีการดำเนินการภายในสนามบิน โดยประกอบด้วยข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือ และข้อตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศของสนามบินต่าง ๆ ที่ใช้ร่วมกัน นอกจากนี้ในแต่ละสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการปฏิบัติร่วมกันดังกล่าว จะมีการจัดทำรายละเอียดข้อตกลงปลีกย่อยของหน่วยที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินนั้น ๆ รองรับเพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติร่วมกัน โดยมีสาระในแต่ละส่วนของข้อตกลง เช่น ข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรือประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบินต่าง ๆ ที่ใช้ร่วมกันระหว่างกองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (รายละเอียดตามผนวก ข) ข้อตกลงดังกล่าวนี้เป็นข้อตกลงที่จัดทำขึ้นระหว่าง ๓ หน่วยงานได้แก่ กองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นการกำหนดความรับผิดชอบในการปฏิบัติ เพื่อให้ความช่วยเหลือเมื่อมีอากาศยานประสบอุบัติเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบินต่าง ๆ ของกองทัพอากาศที่มีการใช้งานอยู่ด้วยกันของหน่วยงานทั้ง ๓ หน่วยโดยข้อตกลงจะกล่าวถึง

๑. การระบุกำหนดหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามข้อตกลงนี้
๒. หน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานเมื่อมีอากาศยานประสบอุบัติเหตุ อาทิ เช่นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแจ้งเหตุ การดับเพลิง และกู้ภัย การปฐมพยาบาล และช่วยเหลือผู้ประสบภัย ตลอดจนหน่วยงานที่รับผิดชอบงานบริหารทั่วไป ซึ่งได้แก่ การประสานงานกับเจ้าหน้าที่บ้านเมือง การจัดทำแผนที่บริเวณเกิดเหตุ และเคลื่อนย้ายอากาศยาน เป็นต้น
๓. การกำหนดความร่วมมือของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนที่พิกัดแสดงตำบลบริเวณสนามบินใช้ประโยชน์ร่วมกัน เพื่อให้ทุกฝ่ายทำความเข้าใจในการทำงาน รวมถึงการประสานงาน การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ และการฝึกซ้อมระหว่างหน่วยงาน
๔. การกำหนดอุปกรณ์ที่จะใช้ในการติดต่อสื่อสาร และการแจ้งข่าวฉุกเฉินในภาวะวิกฤต
๕. กำหนดให้มีการการแก้ไขทบทวนข้อตกลงอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง โดยให้แต่ละฝ่ายแต่งตั้งคณะเจ้าหน้าที่พิจารณาจัดทำข้อตกลง
๖. การจัดทำความตกลงปลีกย่อยของสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ร่วม โดยให้ผู้มีอำนาจของแต่ละฝ่ายที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ณ สนามบินนั้น ๆ ตกลงในรายละเอียดปลีกย่อยการปฏิบัติที่ไม่ขัดกับระเบียบนี้

ข้อตกลงว่าด้วยการบินการเดินอากาศกองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (รายละเอียดตามผนวก ค) ข้อตกลงดังกล่าวนี้เป็นการจัดทำขึ้นระหว่าง ๓ หน่วยงาน ได้แก่ กองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เพื่อให้การดำเนินงานความคุ้มครองการจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สามารถอำนวยความสะดวกได้รวดเร็ว และปลอดภัยแก่กิจการบินของกองทัพอากาศและกิจการบินพลเรือน รวมทั้งเพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความร่วมมืออันดี ในการใช้ประโยชน์บริเวณสนามบินร่วมกัน ให้ได้รับประโยชน์สูงสุดโดยสาระสำคัญของข้อตกลงประกอบด้วย

๑. ข้อตกลงการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัดแก่อากาศยานของกองทัพอากาศ

๒. การปฏิบัติการบินของกองทัพอากาศในสภาวะการณ์ต่าง ๆ

๒.๑ การบินขึ้นของอากาศยานในภารกิจเร่งด่วนของกองทัพอากาศ

๒.๒ การบินลงของอากาศยานด้วยเครื่องวัดประกอบการบินในสภาวะที่สภาพอากาศต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

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. การติดต่อสื่อสารในกรณีฉุกเฉินและการใช้อุปกรณ์ควบคุมจราจรทางอากาศ

๖. การแจ้งข่าวสารการบิน และโครงข่ายโทรคมนาคมการบิน

๗. การฝึกควบคุมการจราจรทางอากาศ

๘. การปฏิบัติทางภาคพื้น

๘.๑ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานอุบัติเหตุ หรือลงฉุกเฉิน

๘.๒ การกำจัด FOD การวางไฟ ความรับผิดชอบไฟทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด

๘.๓ การตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะที่จะผ่านเข้าทางวิ่งในบริเวณพื้นที่ของ

แต่ละฝ่าย

๘.๔ การรักษาความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่กองทัพอากาศในบริเวณสนามบิน

เมื่อร้องขอ

๙. การจัดทำความตกลงปลีกย่อย โดยให้ผู้แทนของแต่ละฝ่ายภายในสนามบินที่มีการใช้ร่วมกันมีอำนาจทำความตกลงในรายละเอียดปลีกย่อยเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับข้อตกลงฉบับนี้

๑๐. การแก้ไขข้อตกลงโดยการให้แต่ละฝ่ายแต่งตั้งคณะผู้แทนพิจารณาทบทวนข้อตกลงนี้เพื่อปรับปรุงแก้ไขอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๑๑. การกำหนดขอบเขต และวันใช้บังคับ

อย่างไรก็ตามในข้อตกลงทั้งสองฉบับนี้ได้มีข้อกำหนดให้ผู้แทนทั้งสามฝ่ายในแต่ละสนามบินมีอำนาจในการทำความตกลงในรายละเอียดปลีกย่อย ซึ่งต่อไปนี้เป็นตัวอย่างของข้อตกลงปลีกย่อย ว่าด้วยการบริการเดินอากาศในพื้นที่สนามบินที่มีการปฏิบัติงานร่วมกัน

ข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างกองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยและบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ สนามบินเชียงใหม่ (รายละเอียดตามผนวก ค)

เนื่องจากสนามบินเชียงใหม่อยู่ในความรับผิดชอบดำเนินงานร่วมกันของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และกองบิน ๔๑ กองทัพอากาศ ได้ใช้งานร่วมอยู่ด้วย ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงที่กล่าวไว้ข้างต้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าว จึงมีการจัดทำข้อตกลงปลีกย่อยโดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑. ขอบเขตการบังคับใช้ข้อตกลงนี้ ซึ่งใช้เฉพาะศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองบิน ๔๑ กองทัพอากาศ และทำอากาศยานเชียงใหม่ในขอบเขตรับผิดชอบของสนามบินเชียงใหม่

๒. การปฏิบัติการบินในสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น อุปกรณ์ควบคุมการบินขัดข้อง อากาศยานหลงทาง และอากาศยานไม่สามารถรักษาการบินระดับได้

๓. รูปแบบวงจรการบินในการบินลงสู่สนามบินเชียงใหม่ของอากาศยานของกองทัพอากาศ

๔. การบินเข้าหาพื้นที่การฝึกบินของสนามบินเชียงใหม่เมื่อสภาพอากาศ ปิด - เปิด

๕. การบินออกจากพื้นที่การฝึกบิน และการบินกลับมาลงสนามบินเชียงใหม่ในสภาพอากาศแบบ VMC และ IMC รวมถึงการฝึกบินในบริเวณฝึกบิน หรือสนามบินของอากาศยานหลายเครื่อง/บินหมู่

๖. การปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุ หรือขอลงฉุกเฉิน

๗. การกำจัดวัสดุแปลกปลอม (FOD) การวางไฟ และความรับผิดชอบไฟทางวิ่ง

๘. การออกประกาศนักบินของสนามบินเชียงใหม่

๙. ข้อกำหนดเกี่ยวกับพิธีการของสนามบินเชียงใหม่ในการแจ้งปล่อยหน่วงเหนี่ยวอากาศยาน

๑๐. ความรับผิดชอบในการตรวจค้นบุคคล และยานพาหนะของสนามบินเชียงใหม่ นอกจากนั้นในสนามบินอื่น ๆ ของกองทัพอากาศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันของทั้ง ๓ หน่วยงานดังกล่าวข้างต้น ก็มีการจัดทำข้อตกลงในลักษณะเดียวกันกับสนามบินเชียงใหม่ ซึ่งเป็นการบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤต เพื่อการจัดการหลีกเลี่ยงและลดผลกระทบเชิงลบของภาวะวิกฤต ซึ่งสนามบินของทหารอื่น ๆ ที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ทั้งด้านการบินทางทหารและด้านการทำอากาศยานพลเรือนร่วมกัน สามารถใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนงาน เพื่อบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ร่วมกันดังกล่าวต่อไป

การแก้ปัญหาโดยการจัดการ การบริหารห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการจัดการขับเคลื่อนอากาศยานบนพื้น เพื่อรองรับความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศภายในสนามบิน

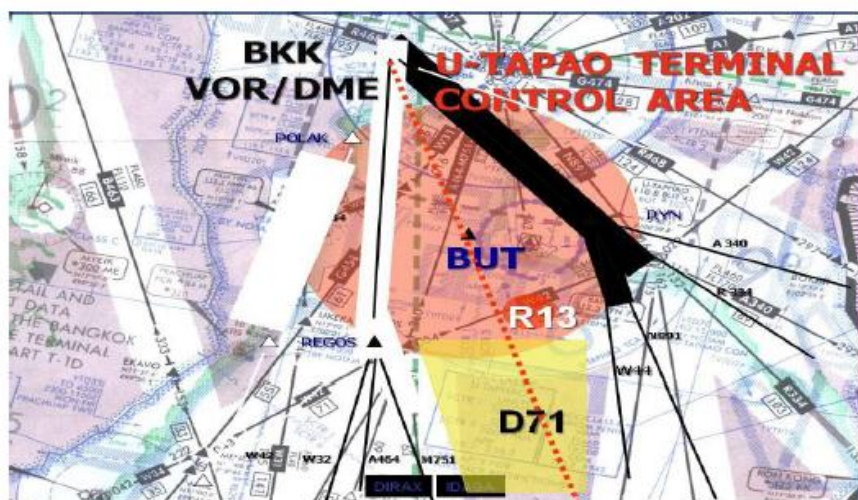
๑. การบริหารห้วงอากาศ (Airspace) หรือน่านฟ้า ประเทศไทยมีการเดินอากาศมากกว่า ๑๐๐ ปี มีการใช้ห้วงอากาศ เพื่อการบินทั้งในส่วนของการบินพลเรือนและการบินทางทหาร โดยประเทศไทยมีพื้นที่ในเขตห้วงอากาศที่รับผิดชอบ หรือเรียกว่าเขตแถลงข่าวการบิน (Bangkok Flight Information Region) ซึ่งในการบริหารห้วงอากาศสามารถแบ่งตามภารกิจออกเป็น ๒ ลักษณะ คือการบริหารห้วงอากาศ เพื่อความมั่นคงและการบริหารห้วงอากาศเชิงพาณิชย์ โดยห้วงอากาศด้านความมั่นคงของประเทศนั้น เป็นความรับผิดชอบกองทัพอากาศ โดยตรงตามภารกิจของกองทัพอากาศ สำหรับการบริหารห้วงอากาศเชิงพาณิชย์นั้น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่ให้บริการ ซึ่งได้แก่ การบริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศ ในการบริหารห้วงอากาศด้านความมั่นคงนั้น ได้มีการกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่หวงห้ามทางอากาศของกองทัพแบ่งออกเป็น

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

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

๑.๓ พื้นที่อันตราย (Danger Area) หรือที่ทางการบินเรียกว่า VT D ซึ่งได้แก่พื้นที่ที่ใช้เป็นการฝึกซ้อมของหน่วยความมั่นคง เช่น การฝึกบินยุทธวิธี การฝึกใช้อาวุธทางอากาศ หรือพื้นดินสู่อากาศ และพื้นน้ำสู่อากาศ (แผนภาพที่ ๓ - ๙ ภาพพื้นที่ที่ประกาศเป็นหวงห้ามของสนามบินอุตะเถา)

แผนภาพที่ ๓ - ๙ แสดงเขตควบคุมการบินและพื้นที่หวงห้ามสนามบินอุตะเถา



ที่มา : Jeppesen.referrals, online, 2017

ซึ่งพื้นที่ทั้ง ๓ ลักษณะดังกล่าวนี้ รวมกันแล้วเป็นพื้นที่ประมาณ ๓๔๔,๘๖๘ ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็น ๔๔.๓๔ % ของพื้นที่น่านฟ้าทั้งหมดของประเทศไทย ซึ่งในปัจจุบันหลายพื้นที่ที่ประกาศเป็นพื้นที่หวงห้ามทางอากาศของกองทัพนั้น เป็นข้อขัดข้อง ข้อจำกัด ของการบริหารห้วงอากาศที่ใช้เพื่อการบินเดินทางขนส่งทางอากาศที่มีความหนาแน่นคับคั่ง ทำให้มีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหา เพื่อให้สามารถบริหารห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับความต้องการใช้ห้วงอากาศที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วต่อเนื่อง และเพื่อความปลอดภัยของการจราจรทางอากาศโดยรวม ซึ่งสนามบินอุตะเถา และพื้นที่ทางทหารที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสนามบินได้มีการกำหนดให้เป็นพื้นที่หวงห้ามทางอากาศหลายพื้นที่นั้นจำเป็นต้องมีการบริหารห้วงอากาศในรูปแบบใหม่เช่นกัน คือ **การบริหารห้วงอากาศแบบไร้รอยต่อ** เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสามารถตอบสนองความต้องการ และเกิดประโยชน์กับประเทศชาติสูงสุดต่อไป

ปัจจัยที่นำไปสู่การบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อ

จากการที่ประเทศไทยมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนามบิน ให้มีความทันสมัยสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วได้อย่างเพียงพอ และมีการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมการบินอย่างกว้างขวาง เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของภูมิภาค โดยรัฐบาลมีแผนงานที่จะพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้มีขีดความสามารถรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินดังกล่าว โดยเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๘ กองทัพเรือ และกระทรวงคมนาคม ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือให้มีการพัฒนาศักยภาพสนามบินอุตะเถา ให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง ซึ่งจากแผนงานดังกล่าวจะทำให้ในอนาคตอันใกล้สนามบินอุตะเถาจำเป็นต้องรองรับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องบริหารการใช้ห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งประเด็นปัญหาข้อจำกัดของการบริหารห้วงอากาศและการจราจรทางอากาศ ที่เป็นปัจจัยของการนำไปสู่การบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อคือ ความต้องการใช้ห้วงอากาศและการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ICAO ได้ระบุปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดในการให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ (ค.ศ. ๒๐๐๐) ในเอกสาร ICAO ๙๘๕๔ ดังนี้^๓

๑. การบริการและขั้นตอนที่แตกต่างกัน อันเป็นผลมาจากระบบที่แตกต่างและระบบอุปกรณ์เครื่องมือสนับสนุนการตัดสินใจที่จำกัด

๒. การสื่อสารระหว่างภาคพื้นกับอากาศยานที่ขึ้นอยู่กับวิธีการสื่อสารแบบเสียง ซึ่งมีความคับคั่งในการใช้งานเพิ่มขึ้นอย่างมาก

๓. โครงสร้างพื้นที่ห้วงอากาศและเส้นทางบินที่ตายตัว ซึ่งไม่เปิดโอกาสให้สามารถใช้งานทรัพยากรด้านการบริหารจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างเต็มที่

^๓ International Civil Aviation Organization. Air traffic Management Document 9854, Global Air Traffic Management Operation Concept 1st edition, 2005.

๔. การวางแผนทำงานร่วมกันระหว่างระบบบริหารจราจรทางอากาศ หอบังคับการบิน และอากาศยาน ยังมีความจำกัด

๕. การใช้งานทรัพยากรความจุ / ชีตความสามารถของห้วงอากาศและพื้นที่สนามบิน อย่างมีประสิทธิภาพยังมีน้อย

๖. สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องแบบ Realtime มีจำกัดอันเป็นผลมาจากการตอบสนองที่มีน้อยต่อสถานการณ์ และการเปลี่ยนแปลงความต้องการของผู้ใช้งาน

๗. ข้อจำกัดในขีดความสามารถในการขยายเพิ่มประโยชน์ต่ออากาศยานและระบบอุปกรณ์ Avionics ทันสมัย

๘. การต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนาและนาระบบที่ปรับปรุงใหม่มาใช้กับอากาศยานและโครงสร้างภาคพื้น

๙. ความจำเป็นในการต้องทำการบินเป็นวงจรสำหรับขั้นตอนบินเข้าและออกจากสนามบิน

๑๐. การแบ่งแยกการเดินอากาศของพลเรือนจากพื้นที่ห้วงอากาศที่หวงห้ามไว้เพื่อการทหารด้านความมั่นคง

๑๑. เส้นทางบินที่ตายตัวและอ้อม

๑๒. ความล่าช้าจากระบบอุปกรณ์ภาคพื้น และบนเส้นทางบินที่มีมากเกินความเหมาะสม

๑๓. การทำการบินบนระดับความสูง ความเร็ว และภายใต้สภาพทิศทางลมที่ไม่มีประสิทธิภาพ

ประเด็นข้อจำกัดดังกล่าว เป็นจุดเริ่มต้นของความจำเป็นในการที่ต้องมีการเดินอากาศระบบใหม่ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดแผนงานให้แต่ละภูมิภาคและแต่ละประเทศจะต้องวางแผนและดำเนินการไปสู่เป้าหมายร่วมกัน จากสภาพการขนส่งทางอากาศ ในปัจจุบันและในอนาคต ทุกประเทศในโลกจะต้องมีศักยภาพที่เพียงพอสำหรับรองรับการเติบโตของการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งส่วนที่เกิดจากความต้องการที่เพิ่มขึ้นภายในประเทศ และมวลรวมการเติบโตของการขนส่งของโลกที่เพิ่มขึ้น ศักยภาพในการรองรับการเติบโต หมายถึง ชีตความสามารถของระบบเส้นทางบินและสนามบิน และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของประเทศ ทั้งส่วนของผู้ให้บริการการเดินอากาศและความสามารถในการเดินอากาศของผู้ใช้ (Air Navigation Services System and Airbone Capability) ระบบสนามบิน (Airport System) ทุกประเทศมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความสามารถในการบูรณาการแต่ละองค์ประกอบเข้าด้วยกัน เพื่อให้มีโครงสร้างและการบริหารจัดการระบบเส้นทางบิน และสนามบินให้มีความสามารถในการรองรับ (Capacity) ที่เพียงพอต่อความต้องการสำหรับปัจจุบันและอนาคต ซึ่งสนามบินอุ้ตะเภาเป็นสนามบินที่มีการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ โดยเจ้าหน้าที่ของกองทัพอากาศ และมีพื้นที่ห้วงอากาศที่ถูกประกาศเป็นเขตความปลอดภัยทางการบินของกองทัพอากาศ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ทั้งบนบกและในทะเล ซึ่งจำเป็นต้องมีการบริหารการใช้ประโยชน์ให้มีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ต่อกองทัพอากาศ และไม่ทำให้เกิดเป็นข้อจำกัดหนึ่งในการบริหารห้วงอากาศในภาพรวม

ของประเทศ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้วางแผนพัฒนา และกำหนดแผนงานให้ประชาคมเข้าสู่การเดินอากาศระบบใหม่ (Communication Navigation Surveillance / Air Traffic Management System : CNS/ATM)^๔ คือการบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อ ซึ่งจะทำให้เกิดการเดินอากาศที่มี ความคล่องตัว ยืดหยุ่น ต่อเนื่องและมีความเป็นเอกภาพของห้วงอากาศของพื้นที่ โดยเอกภาพดังกล่าวหมายถึง โครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศ รวมถึงระบบเทคโนโลยี และระบบการบริหารการจราจรทางอากาศที่ต่อเนื่องเข้ากัน โดยมีจุดหมายให้เกิดศักยภาพที่เพิ่มขึ้นสำหรับรองรับการเติบโตทางการบินของทั้งภูมิภาค ช่วยสร้างประสิทธิภาพและความคุ้มค่า เชื่อมโยงสนามบินได้โดยไม่เกิดสภาพคอขวดที่สร้างปัญหาการติดขัดให้กับการจราจรทางอากาศ ดังนั้น การสร้างเอกภาพในการบริหารห้วงอากาศในทุกส่วนของทุกประเทศ จึงถือว่ามีสำคัญมากประเทศไทย ในฐานะที่มีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะเป็นศูนย์กลางการบิน ก็จะต้องเริ่มจากการเป็นเอกภาพภายในประเทศ เพื่อจะส่งผลต่อบทบาทสำคัญของประเทศไทยที่มีต่อประเทศในภูมิภาค และเวทีโลกอีกด้วย ซึ่งการบริหารห้วงอากาศในเขตความรับผิดชอบของสนามบินอุตะเถา โดยกองทัพเรือก็ต้องมีการพัฒนาปรับปรุงระบบเทคโนโลยี และการบริหารห้วงอากาศให้สอดคล้องกับแนวทางการเดินอากาศระบบใหม่ไร้รอยต่อ เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของสนามบินอุตะเถาที่เพิ่มมากขึ้นและในภาพรวมของประเทศด้วยเช่นกัน

องค์ประกอบ ของการบริหารห้วงอากาศไร้รอยต่อ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้พัฒนาแนวคิด (Future Air Navigation Systems) และผลักดันให้การเดินอากาศทั่วโลกก้าวสู่การเดินอากาศระบบใหม่ (Global Air Navigation Plan) เสมือนเป็นห้วงอากาศผืนแผ่นดินเดียวกัน โดยไม่เกิดข้อแตกต่างอันเนื่องมาจากข้อจำกัดเหนือน่านฟ้าของแต่ละประเทศมากนัก (Seamless Airspace) จากการตรวจสอบโครงสร้างระบบอุปกรณ์ให้บริการจราจรทางอากาศของประเทศนั้น ปรากฏความแตกต่างกันในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งเทคโนโลยีสนับสนุนการปฏิบัติงานที่ออกแบบมา จะช่วยแก้ปัญหาภาระการทำงานและเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย และผลกระทบจากความแตกต่างของระบบ/การทำงาน โดยเทคโนโลยีดังกล่าวจะทำให้เกิดผลดังนี้

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

^๔ International Civil Aviation Organization. Working Document For The Aviation System Block Upgrades, The Framework For Global Harmonization Issued, 28 March 2013.

จะเห็นได้ว่าองค์ประกอบของการบริหารห้วงอากาศไว้รอยต่อ^๕ จะต้องทำให้เกิดความคล่องตัว ความยืดหยุ่น ความต่อเนื่องของการเดินอากาศ ความเป็นเอกภาพของห้วงอากาศ ซึ่งการทำอากาศยานจะทำให้ห้วงอากาศมีผลเช่นนั้นได้ จะต้องมีการสร้าง และระบบการจัดการบริหารการจราจรทางอากาศที่ดี นั่นคือ ต้องใช้ระบบเทคโนโลยี CNS/ATM Systems ซึ่งเป็นระบบการเดินอากาศระบบใหม่ จะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงในการเดินอากาศ และสามารถแก้ปัญหาความแออัดของปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคตต่อไป

การขับเคลื่อนอากาศยานบนทางวิ่ง (RUNWAY) ทางขับ (TAXIWAY) สนามบิน จะมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณอากาศยานที่มาใช้บริการได้มากหรือน้อยเพียงใดนั้น ปัจจัยสำคัญนอกจาก การควบคุม กำกับ อำนวยความสะดวกให้กับการบินในเขตควบคุมการบิน และในวงจรกิจกรรมของสนามบินนั้น ๆ ให้สามารถลงจอดได้อย่างสะดวกปลอดภัยแล้วการขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่งไปสู่พื้นที่ลานจอดอากาศยานได้อย่างปลอดภัย และรวดเร็วก็เป็นปัจจัยสำคัญด้วยเช่นกัน โดยที่ทางวิ่ง (Runway) ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับรองรับการบินลงจอดของอากาศยานให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย และทางขับ (Taxiway) ซึ่งเป็นทางขับเคลื่อนของอากาศยานต่อจากทางวิ่งที่จะอำนวยความสะดวกให้อากาศยานสามารถขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้อากาศยานที่อยู่ในวงจรกิจกรรมสามารถเข้ามาลงสนามบินได้อย่างต่อเนื่อง โดยที่รูปแบบลักษณะของทางวิ่งและทางขับของสนามบินจะเป็นส่วนประกอบที่มีความสำคัญต่อการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยานจำนวนมากได้อย่างปลอดภัย ปัจจุบันภายในสนามบินต่าง ๆ มีการก่อสร้างทางวิ่ง และทางขับรูปแบบต่าง ๆ เพื่อใช้งานโดยพิจารณาให้สอดคล้องกับปัจจัย สภาพพื้นที่ สภาพภูมิอากาศ และความต้องการในการใช้งานบริการขนส่งทางอากาศ ณ สนามบินนั้น ๆ โดยการก่อสร้างทางวิ่งนั้น สามารถก่อสร้างได้มากกว่าหนึ่งเส้นภายในสนามบินเดียวกัน โดยที่ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณอากาศยานของทางวิ่งขึ้นอยู่กับรูปแบบในการก่อสร้าง กล่าวคือสนามบินที่มีหนึ่งทางวิ่ง ขนาดใหญ่มาตรฐานเพียงเส้นเดียวที่มีเครื่องช่วยเดินอากาศที่สมบูรณ์สนับสนุน จะมีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานลงจอดได้ประมาณ ๕๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือประมาณ ๒๔๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี และสนามบินที่มีทางวิ่งขนาดใหญ่มากกว่าหนึ่งเส้นก็จะสามารถรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวน และระยะห่างระหว่างทางวิ่งในสนามบินนั้น ๆ 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 จะสามารถรองรับการอากาศยานได้ประมาณ ๙๙ เที่ยวบินต่อชั่วโมง หรือ ประมาณ ๓๗๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี (ทั้งนี้ขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานของทางวิ่งจะเปลี่ยนแปลงขึ้นอยู่กับประเภทอากาศยานที่ใช้บริการมีความแตกต่างกันเล็กน้อยเพียงใดด้วย) อย่างไรก็ตาม การที่สนามบินจะสามารถรองรับการขึ้น - ลง ของอากาศยานได้รวดเร็วสะดวก ปลอดภัยเพียงใดนั้น

^๕ International Civil Aviation Organization. Asia/Pacific Regional Air Navigation Plan Document 9673, Asia/Pacific Seamless ATM Plan. 2013.

นอกจากขนาดและจำนวนของทางวิ่งดังกล่าวแล้วรูปร่างลักษณะทางขับ ซึ่งเป็นส่วนที่เชื่อมต่อจากทางวิ่งก็เป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้อากาศยานสามารถขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้โดยรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งในการก่อสร้างทางขับเพื่อใช้งานนั้น ในสนามบินที่มีอากาศยาน ใช้บริการไม่หนาแน่นสามารถก่อสร้างทางขับเป็นลักษณะทำมุมตั้งฉากกับทางวิ่งได้ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ทางขับในลักษณะการขับเคลื่อนอากาศยานทั้งออก และเข้าสู่ทางวิ่งได้ทั้งสองด้านแต่มีข้อจำกัดที่อากาศยานไม่สามารถใช้ความเร็วในขณะที่ขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่งได้ โดยเฉพาะในขณะมีสภาพอากาศ หรือทางวิ่งเปียกเนื่องจากทางเชื่อมระหว่างทางวิ่งกับทางขับตั้งฉากกัน

แผนภาพที่ ๓ - ๑๐ ภาพทางวิ่ง ทางขับ ของสนามบินอุตะเกาที่มีลักษณะตั้งฉากกัน



ที่มา : Google maps, online, 2016

ในขณะที่สนามบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศหนาแน่นต้องการความเร็วในการขับเคลื่อนอากาศยานออกจากทางวิ่ง นั้นจำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางขับเร่งด่วน High-Speed Taxiway ซึ่งเป็นทางขับที่ส่วนเชื่อมต่อกับทางวิ่งมีลักษณะทำมุมป้านเฉียงออกจากทางวิ่งทำให้อากาศยานสามารถใช้ความเร็วขณะขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้

แผนภาพที่ ๓ - ๑๑ ภาพแสดงทางขับเร่งด่วน (ในภาพหมายเลข ๑๓)



ที่มา : วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี, ออนไลน์, ๒๕๕๙

จากนโยบายของรัฐบาลที่จะทำให้สนามบินอุตะเถา ถูกออกแบบให้เป็นมหานครการบินแห่งใหม่ประเทศไทยที่ประกอบ ด้วยสนามบินนานาชาติ ศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรการบิน ศูนย์ขนส่งสินค้า และศูนย์กลางการประชุมและธุรกิจการค้า โดยได้ว่าจ้างบริษัท AECOM จากสหรัฐอเมริกาเพื่อออกแบบ Master Plan สนามบินอุตะเถา และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ.๒๕๖๑ ซึ่งสาระสำคัญประการหนึ่งคือการออกแบบ อาคารพักผู้โดยสารแห่งที่ ๓ (Terminal 3) ทางฝั่งตะวันออกของทางวิ่งเดิม ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓๐ ล้านคนต่อปี หรือคิดเป็น ๓๐ เท่าของอาคารพักผู้โดยสารแห่งที่ ๒ หลังใหม่ที่เปิดใช้งานไปเมื่อเดือน ม.ค.๖๑ ที่ผ่านมา โดยมีแผนเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในปี ๒๕๖๖

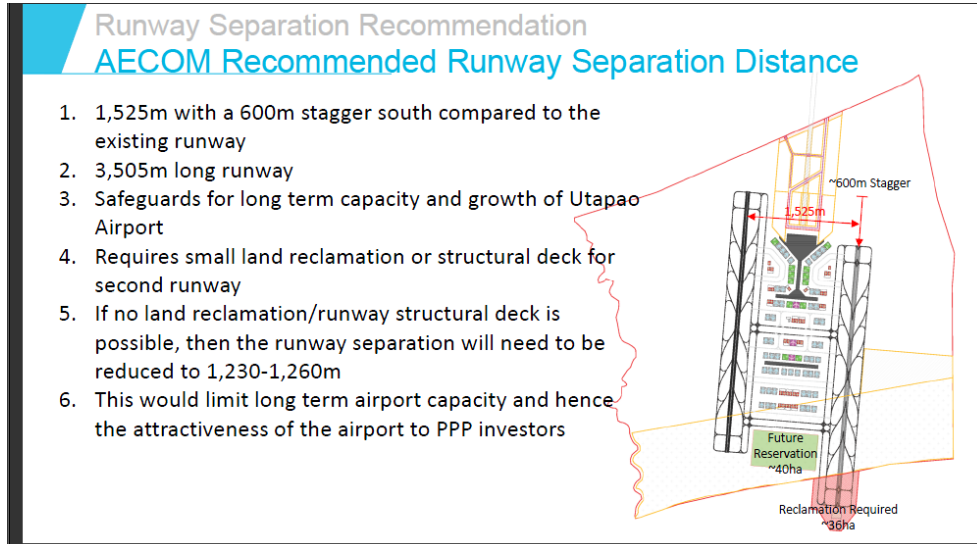
ด้านการพัฒนาทางวิ่งทางขับ เพื่อรองรับการบินขึ้นลงของอากาศยาน ปัจจุบันรัฐบาลได้ว่าจ้าง การสำรวจ วิเคราะห์ เพื่อจัดทำข้อมูลนำมาซึ่งข้อสรุปของรูปแบบสนามบินอุตะเถาที่เหมาะสมกับการเป็นสนามบินที่รองรับการขยายตัวทางการบินในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกแล้ว จึงมีความจำเป็นต้องเร่งศึกษา เพื่อเตรียมการรองรับการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในด้านเชิงพาณิชย์และมิติด้านความมั่นคงให้ได้อย่างสมดุล

แผนภาพที่ ๓ - ๑๒ ภาพจำลองแสดงการพัฒนาสนามบินอุตะเถา ตามแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินอุตะเถา



ที่มา:Thailand skyline,online, 2018

แผนภาพที่ ๓ - ๑๓ ภาพแสดงผลการออกแบบ ๒ ทางวิ่งสนามบินอุตะเถา จากผลการศึกษา
ตามแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินอุตะเถา



ที่มา :รายงานผลการสำรวจสนามบินอุตะเถา บริษัท AECOM พ.ศ. พ.ศ.๒๕๖๑

แผนแม่บทสนามบินนานาชาติอุตะเถา (U-Tapao International Airport Master Plan) แผนแม่บทที่จะทำให้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินหลักแห่งที่ ๓ ของประเทศไทย ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งจะรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดถึง ๖๐ ล้านคน ในปี ๒๕๗๕ นั้น สนามบินอุตะเถาจะถูกพัฒนาพื้นที่ โดยรอบให้เป็นเมืองการบินแห่งใหม่หรือ "แอร์พอร์ตซิตี" โดยเฟสแรกจะรองรับผู้โดยสารได้ ๑๕ ล้านคน ภายใน ๕ ปี มีการเชื่อมต่อการคมนาคมที่ครบวงจรทั้งทางถนนและรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมทั้ง ๓ สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเถา) ส่วนเฟสที่สอง รัฐบาลมีเป้าหมายพัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นมหานครการบินที่สมบูรณ์แบบภายในปี ๒๕๗๐ หรือ ๑๐ ปีข้างหน้า และจะขยายให้รองรับผู้โดยสาร ๓๐ ล้านคน ในระยะเวลา ๑๐ ปี และ ๖๐ ล้านคนในระยะเวลา ๑๕ ปี หรือในปี ๒๕๗๕

สรุป

สนามบินและระบบท่าอากาศยานเป็นองค์ประกอบในอุตสาหกรรมการบิน เป็นกลไกของการคมนาคมขนส่งทางอากาศของชาติและการพัฒนาประเทศ เนื่องจากสนามบินและท่าอากาศยานจะถูกใช้เป็นเครื่องมือในระบบเศรษฐกิจ ด้วยการที่เป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง สามารถทำให้เกิดการเคลื่อนตัวเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจได้อย่างรวดเร็ว และเป็นอุตสาหกรรมที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านวิชาการสูง ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาสร้างความเจริญเติบโตให้แก่ประเทศ รัฐบาลมีนโยบายชัดเจน โดยได้มีการตราพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ ๑๕ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๑ ขึ้น เพื่อบริหารจัดการพื้นที่ ๓ จังหวัดคือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และจังหวัดระยอง ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด โดยสนามบินอุตะเถาได้ถูกกำหนดให้เป็น

สนามบินในการสนับสนุนระบบเศรษฐกิจ ด้านการพาณิชย์อย่างเต็มที่ มีการว่าจ้างการจัดทำแผนแม่บท ออกแบบ เพื่อการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและพื้นที่โดยรอบ โดยแผนแม่บทสนามบินนานาชาติอุตะเถา (U-Tapao International Airport Master Plan) จะมุ่งพัฒนาให้สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินหลักแห่งที่ ๓ ของประเทศไทย ตามแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งจะรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดถึง ๖๐ ล้านคน ในปี ๒๕๗๕ โดยสนามบินอุตะเถาจะถูกพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เป็นเมืองการบินแห่งใหม่หรือ "แอร์พอร์ตซิตี" โดยเฟสแรกจะรองรับผู้โดยสารได้ ๑๕ ล้านคน ภายใน ๕ ปี มีการเชื่อมต่อคมนาคมที่ครบวงจรทั้งทางถนน และรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมทั้ง ๓ สนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ - อุตะเถา) ส่วนเฟสที่สอง รัฐบาลมีเป้าหมายจะพัฒนาสนามบินอุตะเถาเป็นมหานครการบินที่สมบูรณ์แบบภายในปี ๒๕๗๐ หรือ ๑๐ ปีข้างหน้า และจะขยายให้รองรับผู้โดยสาร ๓๐ ล้านคน ในระยะเวลา ๑๐ ปี และ ๖๐ ล้านคนในระยะเวลา ๑๕ ปี หรือในปี ๒๕๗๕ ดังนั้น กองทัพเรือและหน่วยเกี่ยวข้องร่วมมือเตรียมการรองรับการใช้ประโยชน์ของสนามบินอุตะเถา ในการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็วกว้างขวาง มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตามหลักมาตรฐานสากล รวมทั้งมีความพร้อมต่อการใช้เป็นเครื่องมือของรัฐในการแก้ไขเหตุการณ์ฉุกเฉินและการบรรเทาสาธารณภัย จึงมีความจำเป็นต้องบริหารจัดการให้สามารถตอบสนองภารกิจได้อย่างสมดุลทั้งสองด้าน ทั้งในยามภาวะปกติและในสถานการณ์วิกฤติด้วยการจัดแบ่งพื้นที่การใช้ประโยชน์ภายในสนามบินให้มีความชัดเจน สามารถตอบสนองต่อการปฏิบัติที่มีความแตกต่างกันสามารถทำให้การดำเนินงานภายในสนามบินมีความเป็นเอกภาพ หลีกเลี่ยงความสับสนในการปฏิบัติที่จะเกิดขึ้นภายในสนามบินได้ ตามหลักการว่าด้วยการตัดสินใจ และกระบวนการบริหารความเสี่ยงจากการปฏิบัติของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงความสำเร็จของภารกิจ ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ นอกจากนี้ผู้เกี่ยวข้องจำเป็นต้องแสวงหาความร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความร่วมมือในระดับต่าง ๆ และแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากบทเรียนของสนามบิน ท่าอากาศยานอื่นที่ประสบความสำเร็จอันจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหาร และการพัฒนาความก้าวหน้าของการดำเนินงานต่อไป ซึ่งรูปแบบการทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการใช้ประโยชน์พื้นที่สนามบินร่วมกันเป็นรูปแบบหนึ่งของการสร้างความสัมพันธ์ เพื่อความร่วมมือระหว่างองค์กรที่เกี่ยวข้องซึ่งการทำข้อตกลงความร่วมมือดังกล่าวนี้ จะทำให้การปฏิบัติงานมีเอกภาพป้องกันความสับสน และมีประสิทธิภาพเป็นประโยชน์ร่วมกันทุกฝ่าย โดยจะได้มี การวิเคราะห์ การดำเนินการและการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินอุตะเถาในบทต่อไป

บทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายใน สนามบินอุตะเถาร่วมกันของด้านความมั่นคง ทางการทหารและด้านการพาณิชย์

สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่ก่อสร้างขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงทางการทหารของกองทัพเรือ ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๐๙ และด้วยความที่เป็นสนามบินขนาดใหญ่มีโครงสร้างพื้นฐานที่แข็งแรงสมบูรณ์ รัฐบาลในขณะนั้นจึงมีนโยบายที่จะใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในด้านการพาณิชย์โดยเป็นท่าอากาศยานพลเรือนร่วมด้วย โดยให้กองทัพเรือร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) ร่วมกันพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาบางส่วน เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์สนับสนุนด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของภาคตะวันออก โดยกองทัพเรือได้จัดตั้งท่าอากาศยานอุตะเถาขึ้นเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๓๙ เพื่อเป็นหน่วยงานสำหรับดำเนินงานด้านการพาณิชย์ (ท่าอากาศยานพลเรือน) ภายในสนามบินอุตะเถา การเริ่มต้นดำเนินงานด้านการพาณิชย์ของกองทัพเรือภายในสนามบินอุตะเถา โดยการท่าอากาศยานอุตะเถานั้น มีลักษณะเช่นเดียวกับการท่าอากาศยานพลเรือน ในหลายแห่งของประเทศไทย ที่ขอเข้าใช้พื้นที่ภายในสนามบินกับกองทัพอากาศก่อนแล้ว อย่างไรก็ตามแม้จะเป็นการขอเข้าใช้พื้นที่สนามบิน ด้านการพาณิชย์ร่วมด้วยในภายหลังดังกล่าวก็ตาม แต่ในการดำเนินการนั้นได้มีการเตรียมการวางแผนงานการปฏิบัติในการใช้พื้นที่ร่วมกันของหน่วยเกี่ยวข้องเป็นอย่างดี ได้มีการพัฒนาบทเรียน ปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องจนทำให้การดำเนินการร่วมด้านความมั่นคงทางการทหาร และการปฏิบัติด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินของกองทัพอากาศประสบผลสำเร็จ มีการปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการบินพลเรือน สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎ ระเบียบมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด และไม่เป็นข้อจำกัดต่อการบินด้านความมั่นคง

แนวทางในการแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา นั้น จำเป็นต้องมุ่งเน้นที่การพิจารณาการใช้ประโยชน์ร่วมกันในมิติต่าง ๆ เป็นสำคัญเช่น โครงสร้างพื้นฐานของสนามบิน เครื่องช่วยเดินอากาศ การใช้ห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศ โดยศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการบริหารจัดการภายในสนามบินร่วมกันระหว่างกองทัพอากาศกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการภายในสนามบินอุตะเถา อย่างไรก็ตามยังคงมีความแตกต่างของการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคงกับสนามบินของกองทัพอากาศอยู่หลายประการเช่น การวางกำลังของกองทัพอากาศในสนามบินทางยุทธศาสตร์จะวางกำลังไว้พื้นที่ส่วนในของประเทศ ซึ่งมีความหนาแน่นของอากาศยานพลเรือนไม่มากเช่น จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดลพบุรี ในขณะที่สนามบินที่มีอากาศยานคับคั่ง กองทัพอากาศ

ใช้สนามบินนั้นในฐานะสนามบินทางธุรกิจเป็นส่วนใหญ่เช่น สนามบินดอนเมือง สนามบินเชียงใหม่ สนามบินหาดใหญ่ เป็นต้น ในขณะที่สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินทางยุทธศาสตร์สนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงมาโดยตลอด เมื่อต้องมีสภาพความคับคั่งแปรเปลี่ยนไประดับเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิในอีก ๑๕ ปีข้างหน้า ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ปี ย่อมส่งผลกระทบต่อการใช้สนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะการควบคุมการปฏิบัติการทางอากาศ การจราจรทางอากาศ และที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือการบริหารการใช้ห้วงอากาศ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่การใช้อาวุธ พื้นที่หวงห้ามเด็ดขาด พื้นที่อันตราย พื้นที่หวงห้ามเฉพาะ เป็นต้น ดังนั้น เพื่อให้ได้แนวทางการดำเนินงานมีความเหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของการปฏิบัติการของกองทัพเรือภายในสนามบินอุตะเถา นั้น จำเป็นต้องใช้หลักการบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤตมาเป็นหลักการในการพิจารณาด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้ได้แนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมสามารถนำมาใช้บริหารจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ทั้งสองด้านได้อย่างสมดุลและมีประสิทธิภาพ แต่เนื่องจากรูปแบบกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่จะเกิดขึ้นจากนโยบายระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC ภายในสนามบินอุตะเถานั้น จะมีความหลากหลายและเป็นโครงการขนาดใหญ่ มีระยะเวลาในการดำเนินโครงการต่อเนื่องยาวนาน ดังนั้นประเด็นสำคัญที่สุดที่จะทำให้ การดำเนินงานของกองทัพเรือในการปฏิบัติการด้านการทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา ตามนโยบายของรัฐบาลประสบผลสำเร็จคือความชัดเจนเชิงนโยบายในการบริหารจัดการ การใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างด้านความมั่นคงกับการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ของสนามบินอุตะเถาต่อการเปลี่ยนแปลงที่กำลังเกิดขึ้น

ทบทวนองค์ประกอบของปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา เพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน

ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่ก่อสร้างขึ้นและใช้ประโยชน์โดยกองทัพเรือ เพื่อใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงทางการทหาร ภายหลังเมื่อมีความต้องการใช้ประโยชน์ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ จึงได้มีการดำเนินการ ด้านการพาณิชย์ โดยในช่วงแรก การบริการท่าอากาศยานอุตะเถา เป็นการสนับสนุนการให้บริการภายในเขตภาคตะวันออกเท่านั้น ซึ่งปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีจำนวนไม่มาก แต่จากสถานการณ์ในปัจจุบัน การคมนาคมขนส่งทางอากาศในประเทศไทยมีการขยายตัว เนื่องจากการเข้าถึงการบริการเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และราคาไม่สูง จึงทำให้ได้รับความนิยมอย่างกว้างขวาง และเป็นสาเหตุให้สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินหลักรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีแนวโน้มเกินขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการจากการขยายตัวของการเดินทางขนส่งทางอากาศดังกล่าวได้ ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลาง โดยมีการกำหนดแผนงานโครงการสำคัญ ได้แก่การพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การขนส่งสินค้าของภูมิภาค การส่งเสริมพัฒนาด้านการอุตสาหกรรมอากาศยาน ซึ่งได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนอะไหล่และซ่อมบำรุงอากาศยาน การส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นงานที่เป็นนวัตกรรมแห่งอนาคต และการพัฒนาการศึกษาความรู้

ด้านเทคโนโลยีขั้นสูง โดยกิจกรรมต่าง ๆ อยู่ภายใต้แผนงานเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยโครงการต่าง ๆ ดังกล่าวจะก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจภายในประเทศไทยสูงขึ้นเป็นอย่างมาก ซึ่งมีผลการศึกษาเบื้องต้นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพบว่า สนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินที่พื้นที่มีความเหมาะสมที่สุดที่จะใช้เป็นพื้นที่ดำเนินโครงการดังกล่าวให้ประสบผลสำเร็จได้ นอกจากนั้นจากสถานการณ์ด้านการบินขนส่งทางอากาศของทุกภูมิภาคทั่วโลก มีการเติบโตขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดสภาพความแออัดของการใช้ห้วงอากาศและการจราจรทางอากาศ จนทำให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ต้องมีมาตรการพัฒนาปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศรูปแบบใหม่ เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ และสร้างความปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยกำหนดให้ทุกประเทศต้องมีการพัฒนาปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศ เพื่อตอบสนองความต้องการด้านการบินของประเทศ และของภูมิภาค ตลอดจนต้องพัฒนาปรับปรุงระบบท่าอากาศยานให้มีความทันสมัยได้มาตรฐาน ตามที่องค์กรที่มีหน้าที่กำกับดูแลกำหนด และเพียงพอสอดคล้องต่อความต้องการใช้บริการด้วย ดังนั้น สนามบินอู่ตะเภาที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านการทหาร และบางส่วนดำเนินการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบัน และจะเป็นกลไกหลักของรัฐในแผนการพัฒนาของประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาปรับปรุงข้อจำกัดในการบริหารจัดการที่มีอยู่ในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ ในบทที่ ๒ ได้กล่าวถึงปัญหาของกองทัพเรือในการ ใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ คือ ความแตกต่างของภารกิจทั้งสองด้าน มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ในขณะที่แต่ละด้านของภารกิจมีรูปแบบ การดำเนินงาน กฎระเบียบ ข้อกำหนด การกำกับควบคุมการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงต้องมีการบริหารจัดการองค์กร และจัดวางแบ่งการใช้ประโยชน์พื้นที่ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกันได้อย่างเหมาะสม ไม่มีการละเมิดต่อกัน ผู้ปฏิบัติทุกฝ่ายมีความเข้าใจขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของตน และผู้เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนทั้งการปฏิบัติประจำและในกรณีฉุกเฉิน มีแนวทางการปฏิบัติในการแก้ไขภาวะวิกฤตได้อย่างถูกต้องรวดเร็ว มีเอกภาพ สามารถลดผลกระทบ และความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงชื่อเสียงขององค์กร ปัญหาหลักของสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมในการสนับสนุนภารกิจการบินทางทหารด้านความมั่นคง และใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์อีกประการหนึ่งคือ ระบบบริหารจัดการ ด้วยระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ ที่ถูกกำหนดขึ้น เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติภารกิจทางการทหารที่มีอยู่เดิมเป็นหลัก ในขณะที่การให้บริการด้านการพาณิชย์ที่เกิดขึ้นในภายหลังเป็นการปฏิบัติเป็นการให้การบริการสาธารณะ และเป็นดำเนินการที่มีมาตรฐานสากลกำหนด จึงไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการบริหารจัดการและโครงสร้างพื้นฐานการบริการบางส่วนที่มีอยู่เดิมได้ ทำให้เป็นข้อจำกัดในการปฏิบัติไม่สามารถตอบสนองการใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และอาจเกิดการละเมิดในการปฏิบัติระหว่างกัน จนทำให้เกิดความเสียหายได้

จากการวิเคราะห์พบว่าปัญหาด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาในด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ร่วมกัน ในปัจจุบันและจะเกิดในอนาคต สรุปได้ดังนี้

๑. ความไม่เหมาะสมของพื้นที่ที่จะใช้ในการดำเนินงานระหว่างการบริหารปฏิบัติด้านความมั่นคงทางการทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภา

๒. รูปแบบความร่วมมือ และควมมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการกิจด้านการบินทางทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายใน สนามบินอุตะเถา

๓. การบริหารข้อจำกัดของพื้นที่ห้วงอากาศ ความหนาแน่นของการควบคุมการจราจรทางอากาศและโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการใช้บริการด้านการบินที่จะเพิ่มมากขึ้นจากนโยบายของรัฐ

๔. การดำเนินการด้านงบประมาณในการดูแล กลุ่มโครงสร้างพื้นฐานสนามบิน ระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ กรณีที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน

๕. โครงสร้างกำลังพล เพื่อรองรับการบริหารจัดการการใช้สนามบินอุตะเถาร่วมกัน ในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ

ทบทวนหลักการแนวทางในการดำเนินการภายในสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินของ กองทัพอากาศ

การปฏิบัติการบินด้านความมั่นคงทางการทหาร ร่วมกับการให้บริการการบินด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินของกองทัพอากาศนั้น มีการดำเนินการมาเป็นเวลานานและได้มีการพัฒนาเป็นลำดับ จนกระทั่งปัจจุบันรูปแบบการปฏิบัติงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินของกองทัพอากาศสามารถปฏิบัติงานได้ประสบผลสำเร็จ ตอบสนองภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งมีลักษณะการบริหารจัดการในแต่ละด้าน ที่สำคัญโดยสรุปคือ

๑. การกำหนดผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบิน เพื่อดำเนินการทั้งด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ได้อย่างเหมาะสมชัดเจน เพียงพอกับความต้องการที่จำเป็นของผู้ใช้และผู้รับบริการตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนด และมาตรฐานที่กำหนด

๒. การบริหารห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศที่ดำเนินการโดย บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย มีการพัฒนารูปแบบ และอุปกรณ์สื่อสารควบคุมการบินให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการประสานการปฏิบัติร่วมกันอย่างใกล้ชิดสามารถบริหารจัดการด้านการบินสนองต่อภารกิจของทั้งด้านการทหาร และด้านการบินพลเรือนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. การกำหนดระบบการช่วยเหลือ และการปฏิบัติเมื่อมีอากาศยานทางทหาร และพลเรือนประสบอุบัติเหตุในเขตสนามบิน มีการประสาน และกำหนดการปฏิบัติของหน่วยงานต่าง ๆ ตลอดจนเครื่องมือ ที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือ และคลี่คลายสถานการณ์ได้อย่างเหมาะสมชัดเจนเป็นระบบ

๔. มีการจัดทำข้อตกลงร่วมในการปฏิบัติภายในสนามบินระหว่างหน่วยงานทางทหาร ด้านความมั่นคง และภาคพลเรือนที่มีปฏิบัติงานร่วมกันภายในสนามบิน ตามแนวทางการบริหาร ความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤตที่อาจเกิดขึ้นภายในสนามบินได้ตามมาตรฐานกำหนด มีความเป็นเอกภาพสามารถป้องกันความผิดพลาดเสียหายที่จะเกิดขึ้น เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแล และผู้ใช้บริการ ดังนั้นรูปแบบและแนวทางในการปฏิบัติในการใช้ประโยชน์สนามบิน

ของกองทัพอากาศ เพื่อการสนับสนุนการปฏิบัติการบินทางทหาร และดำเนินการด้านการพาณิชย์ที่ประสบผลสำเร็จแล้วนั้น สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณา เพื่อกำหนดเป็นแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาในการดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ได้

วิเคราะห์แนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา เพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล

ดังที่กล่าวมาแล้วปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ร่วมในการดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ที่มีการปฏิบัติอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต ประกอบด้วย

๑. ความไม่เหมาะสมของบริเวณที่ตั้งของสถานที่ และขนาดของพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินงานระหว่างด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา

๒. รูปแบบความร่วมมือ และความมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการกิจการบินทางทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา

๓. ข้อจำกัดของห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการใช้บริการที่จะเพิ่มมากขึ้นจากนโยบายของรัฐ

๔. การดำเนินการด้านงบประมาณในการดูแล กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน และระบบเครื่องช่วยเดินอากาศกรณีที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน

๕. โครงสร้างกำลังพล เพื่อรองรับการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถา ร่วมกัน ในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ

เมื่อพิจารณาภารกิจและบทบาทของส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาร่วมกันแล้ว จะเห็นได้ว่าแม้ลักษณะรูปแบบการใช้ประโยชน์จะใกล้เคียงกับการดำเนินการของกองทัพอากาศที่มีการปฏิบัติการทั้งสองด้าน แต่ยังคงมีความแตกต่างในประเด็นสำคัญเช่น สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินทางยุทธศาสตร์ของประเทศ ในขณะที่สนามบินดอนเมือง ซึ่งมีขนาดความหนาแน่นของการใช้บริการของอากาศยาน ใกล้เคียงกับสนามบินอุตะเถา ในอนาคต ใช้เป็นเพียงสนามบินทางธุรกิจ ไม่รองรับการใช้เป็นฐานวางกำลังทางยุทธศาสตร์ได้ ทำให้การพิจารณาในส่วนเกี่ยวข้องด้านต่าง ๆ มีความแตกต่างกันไป ดังนั้น การพิจารณากำหนดรูปแบบความร่วมมือ จึงอาจมีความแตกต่างกันไปบ้าง นอกจากนั้นจากทฤษฎีหลักการในการบริหารความเสี่ยง และการจัดการกับภาวะวิกฤต ที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการองค์กร และใช้ในการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความเรียบร้อยปลอดภัย และหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้น สามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการพิจารณาตรวจสอบ กำกับการปฏิบัติ และกำหนดมาตรการต่าง ๆ ร่วมกัน ของการดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา โดยพิจารณาในแต่ละประเด็นของปัญหาการใช้ประโยชน์ในพื้นที่สนามบินอุตะเถา และแนวทางแก้ไขดังต่อไปนี้

ความไม่เหมาะสมของสถานที่ตั้ง และขนาดของพื้นที่ที่ใช้ในการปฏิบัติการทางด้านความมั่นคง และดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา นั้น ด้วยสนามบินอุตะเถา เป็นสนามบินที่ก่อสร้างขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการทหารของกองทัพเรือ มีเนื้อที่ ๑๖,๗๐๐ ไร่ ลักษณะทางกายภาพของสนามบินอุตะเถา นั้นพื้นที่เหมือนถูกแบ่งออกเป็นสองส่วนเท่า ๆ กันโดยมีทางวิ่ง (RUNWAY) แนวทิศเหนือ ใต้วางพาดอยู่ตอนกลางของพื้นที่ โดยแต่ละด้านมีขนาดพื้นที่ด้านละประมาณ ๘,๐๐๐ ไร่ พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง โดยทั่วไปเป็นที่ราบโล่ง บางส่วนถูกใช้เป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมอากาศยานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และมีอาคารพักรับรองขนาดใหญ่ของกรมพลังงานทดแทนทหาร สำนักปลัดกระทรวงกลาโหม ตั้งอยู่ในพื้นที่สำหรับพื้นที่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่ง เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงานส่วนราชการของกองการบินทหารเรือ และอาคารที่พักอาศัยของครอบครัวข้าราชการกองการบินทหารเรือ เกือบเต็มพื้นที่ทั้งหมด รวมทั้งเป็นที่ตั้งของการทำอากาศยานอุตะเถาด้วย สำหรับการผ่านเข้า - ออกพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งนั้น มีช่องทางเข้า - ออกสองช่องทางคือ ช่องทางเข้า - ออกหลักของสนามบินได้แก่ บริเวณประตูใหญ่ (Main gate) อยู่ด้านทิศเหนือของพื้นที่ สำหรับใช้ในการผ่านเข้า - ออกของข้าราชการกองการบินทหารเรือ และประตูช่องทางเข้า - ออกรองด้านทิศตะวันตกของสนามบิน (ประตูนานาชาติ) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางจากภายนอกไปยังทำอากาศยานอุตะเถา มีความยาว ๓.๕ กิโลเมตร และยังเป็นถนนที่ใช้ร่วมกันระหว่างข้าราชการกองการบินทหารเรือ และผู้โดยสารที่จะมาใช้บริการที่ทำอากาศยานอุตะเถา นอกจากนั้นถนนสายนานาชาติเส้นนี้ ยังผ่านสถานที่สำคัญภายในสนามบินได้แก่ เส้นทางสำหรับผ่านเข้า - ออกของตึกนักพิฆาตมาต ซึ่งเป็นเขตพระราชฐาน และอาคารโรงเก็บอากาศยานทางทหารของกองทัพเรือด้วย

แผนภาพที่ ๔ - ๑ ภาพสถานที่ตั้งหน่วยงานทหาร การทำอากาศยานอุตะเถา และเส้นทางถนนนานาชาติ ภายในสนามบินอุตะเถา



○ หน่วยงานทหาร ● ทำอากาศยานอุตะเถา

หลังจากที่รัฐบาลได้อนุมัติให้กองทัพเรือร่วมกับกรมการบินพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม (ชื่อในขณะนั้น) พัฒนาและใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถา ดำเนินการด้านการพาณิชย์ (การทำอากาศยานพลเรือนนานาชาติ) ร่วมด้วยนั้น กองทัพเรือได้ใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่ง บริเวณระหว่างศูนย์ซ่อมอากาศยาน กองการบินทหารเรือ และฝูงบิน ๑๐๑ กองบิน ๑ กองการบินทหารเรือ (ที่ตั้งในปัจจุบัน) เนื้อที่ประมาณ ๖๕ ไร่ เป็นที่ตั้งของการทำอากาศยานอุตะเถา เพื่อดำเนินกิจกรรมทั้งปวงในการให้บริการการเดินทางโดยสาร และการคมนาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

แผนภาพที่ ๔ - ๒ ภาพที่ด้งการท่าอากาศยานอุตะเถา และช่องทางเข้า - ออก
(ประตูนานาชาติ)



โดยพื้นที่ที่ใช้เพื่อดำเนินการท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ดังกล่าว กองทัพเรือได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. ๒๕๑๘ โดยขออนุญาตเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าว จากการใช้ประโยชน์ด้านการทหารเป็นการใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ และมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาคารสำนักงาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับให้บริการตามรูปแบบมาตรฐานการบริการท่าอากาศยานพลเรือนประกอบด้วย พื้นที่ให้บริการนอกเขตการบิน (Land Side) ได้แก่ อาคารพักผู้โดยสารที่มีขนาดพื้นที่ ๔,๒๘๐ ตารางเมตร ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ ๗๘๐,๐๐๐ คนต่อปี และพื้นที่ลานจอดรถยนต์ และพื้นที่บริเวณขนถ่ายผู้โดยสารด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร ซึ่งสามารถจอดรถยนต์ได้จำนวน ๓๐๐ คัน โดยการเดินทางมาใช้บริการของผู้โดยสาร จะใช้เส้นทางเข้าจากภายนอกมายังอาคารพักผู้โดยสารผ่านช่องทางประตูนานาชาติระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร สำหรับการเดินทางออกนั้นจะเป็นการเดินทางย้อนกลับเส้นทางเดิม

แผนภาพที่ ๔ - ๓ ภาพแสดงพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์
ด้านการพาณิชย์ สนามบินอุตะเถา



สำหรับการให้บริการในพื้นที่เขตการบิน (Air Side) ได้แก่ พื้นที่สำหรับการให้บริการอากาศยาน และผู้โดยสารบริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งเป็นการใช้พื้นที่ลานจอดอากาศยานร่วมกับอากาศยานทางทหารของกองทัพเรือ หน่วยราชการอื่น ๆ และอากาศยานทหารของมิตรประเทศ สำหรับการจอดของอากาศยานพลเรือน นั้น ในทางปฏิบัติจะกำหนดให้ใช้บริเวณลานจอด C และลานจอด D เป็นหลัก ซึ่งลานจอดอากาศยานทั้งสองส่วนนี้สามารถให้บริการอากาศยานพลเรือนขนาดใหญ่ที่ต้องการรับการบริการภาคพื้นให้เสร็จสิ้นภายใน ๓ ชั่วโมง (เวลาขั้นต่ำที่ใช้สำหรับให้บริการภาคพื้นอากาศยานจนพร้อมทำการบิน) โดยเป็นการใช้การเติมน้ำมันแรงดันสูงทางท่อจะสามารถดำเนินการได้พร้อมกัน จำนวน ๙ หลุมจอด หรือสามารถให้บริการอากาศยานได้ ๗๒ เครื่องต่อวัน หรือกว่า ๒๖,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี แต่หากรวมหลุมจอดทั้งหมดในลานจอด C และ D จะมีหลุมจอดทั้งสิ้น ๑๗ หลุมจอด (รวมหลุมจอดที่ไม่สามารถเติมน้ำมันแรงดันสูงทางท่อสำหรับอากาศยานด้วย) จากสถิติการให้บริการของการท่าอากาศยานที่ผ่านมานั้นมีผู้โดยสารทั้งในประเทศ และต่างประเทศ เดินทางมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานอุตะเถาเฉลี่ยปีละ ๑๔๐,๐๐๐ คน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๘ ของขีดความสามารถในการให้บริการของอาคารพักผู้โดยสาร ในขณะที่เครื่องบินโดยสารที่มาใช้บริการทั้งที่เป็นเครื่องเช่าเหมาลำจากต่างประเทศ และเที่ยวบินประจำภายในประเทศจะเดินทาง มาใช้บริการเฉลี่ยปีละ ๑,๐๐๐ เที่ยวบิน จะเห็นได้ว่าจากที่ผ่านมามีจำนวนเครื่องบินโดยสาร และผู้โดยสารที่มาใช้บริการ โดยเฉลี่ยต่อปียังมีจำนวนต่ำกว่าขีดความสามารถ ในการให้บริการของการท่าอากาศยานอุตะเถาแต่อย่างไรก็ตามการดำเนินการที่ผ่านมายังคงมีข้อจำกัดในการให้บริการของการท่าอากาศยานอุตะเถาจากประเด็นปัญหาของพื้นที่ในการให้บริการการขนส่งทางอากาศที่สำคัญได้แก่

๑. ความแออัดของผู้ใช้บริการในเขตภาคพื้น (Land side) ลักษณะการให้บริการของผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานอุตะเถา นั้น จะเป็นเครื่องเช่าเหมาลำจากต่างประเทศ ซึ่งจะมาใช้บริการจำนวนมากในฤดูกาลท่องเที่ยวของเมืองพัทยาระยะเวลาประมาณ ๕ เดือน (ระหว่างเดือน ธันวาคม - เมษายน) จึงทำให้ช่วงเวลาดังกล่าวเกิดความแออัดของผู้โดยสารที่มาใช้บริการ และผู้ประกอบการในบริเวณอาคารพักผู้โดยสารและลานจอดรถยนต์ ตลอดจนบริเวณขนถ่ายผู้โดยสารหน้าท่าอากาศยาน ทำให้ไม่สามารถให้บริการได้ตามมาตรฐานกำหนด

แผนภาพที่ ๔ - ๔ แสดงระดับมาตรฐานการให้บริการภายในท่าอากาศยาน

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>Report Systems Planning & Design / RPH</small>			

แผนภาพที่ ๔ - ๕ แสดงระดับมาตรฐานพื้นที่การให้บริการภายในท่าอากาศยาน

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
D:\los checkin.jpg			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 และผู้ประกอบการให้บริการ ซึ่งเป็นบุคคลพลเรือนจากภายนอกจำเป็นต้องใช้ถนนเส้นทางผ่านเข้า - ออกจากภายนอกมายังอาคารพักผู้โดยสารทางช่องทางประตูนานาชาติร่วมกับข้าราชการกองการบินทหารเรือ อีกทั้งถนนดังกล่าวต้องผ่านสถานที่มีการปฏิบัติทางทหารของกองทัพเรือ ทำให้เกิดความคับคั่งของการจราจรเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานทางทหารและการกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยบริเวณเส้นทางดังกล่าว ให้สอดคล้องเหมาะสมกับผู้เกี่ยวข้องที่มีความแตกต่างกัน

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

แผนภาพที่ ๔ - ๖ ภาพการจอดอากาศยานภายในลานจอดอากาศยานสนามบินอุ้งตะเภา



รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาศักยภาพสนามบินอุตะเถา ให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ แห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถา ร่วมกับสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง โดยการพัฒนาให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จำนวน ๕ ล้านคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ และจะพิจารณาเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นเป็น ๓๐ ล้านคน ในอีก ๑๐ปี ข้างหน้าและเพิ่มเป็น ๖๐ ล้านคน ใน ๑๕ ปี คือ พ.ศ.๒๕๗๕ นอกจากนี้รัฐบาลมีแผนงานชัดเจนที่จะใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเป็นพื้นที่สำหรับการพัฒนาตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ EEC โดยตามแผนงานดังกล่าวจะมีการใช้พื้นที่จำนวนมากสำหรับการดำเนินการและจะมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น คลังสินค้า ศูนย์ซ่อมอากาศยาน สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน และสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จะเห็นได้ว่าจากนโยบายการพัฒนาและแผนงานการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาของรัฐบาลดังกล่าว จะทำให้สนามบินอุตะเถามีอากาศยาน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการด้านการบินมาใช้บริการเพิ่มขึ้น แม้ว่าในปัจจุบันกองทัพเรือกำลังมีการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ก็ตาม แต่จะสามารถแก้ปัญหาได้เฉพาะการให้บริการผู้โดยสารภายในอาคารพักผู้โดยสารและเป็นการแก้ปัญหาในระยะสั้นเท่านั้น แต่ยังคงมีปัญหาขนาดของพื้นที่ที่จะใช้ เพื่อรองรับกิจกรรมการต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นทั้งในพื้นที่เขตการบิน และนอกเขตการบินรวมทั้งปัญหาการใช้ประโยชน์อื่น ๆ ภายในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันอาทิเช่น ความคับคั่งของการจราจรในเส้นทางผ่านเข้า - ออกพื้นที่ให้บริการขนถ่ายผู้โดยสารด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารการบริหารจัดการการปฏิบัติในพื้นที่ลานจอดอากาศยาน และปัญหาสำคัญที่เกี่ยวกับการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ซึ่งจะให้เกิดการละเมิดระหว่างกันทั้งการปฏิบัติภารกิจด้านการทหาร และด้านการพาณิชย์ที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วม ซึ่งมีแนวทางในการแก้ปัญหาในประเด็นดังกล่าวดังต่อไปนี้

การแก้ปัญหาความไม่เหมาะสมของสถานที่ และการใช้พื้นที่ในการดำเนินงานด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่มีศักยภาพทั้งด้านการทหารและด้านการพาณิชย์ ดังนั้น ที่ผ่านมารัฐบาลจึงให้กองทัพเรือได้มีการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถาร่วมด้วย โดยการดำเนินการด้านการทำอากาศยานรองรับผู้โดยสารในพื้นที่ภาคตะวันออก ซึ่งมีจำนวนไม่มากโดยกองทัพเรือใช้พื้นที่บางส่วนบริเวณด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งสำหรับดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ และธุรกิจต่อเนื่องสำหรับการบริการภายในสนามบินอุตะเถา แม้ว่าการดำเนินการทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์จะมีลักษณะรูปแบบการดำเนินการที่มีกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดในการปฏิบัติที่แตกต่างกันก็ตาม แต่ด้วยจำนวนของผู้ใช้บริการที่มีจำนวนน้อย และขนาดของกิจกรรมด้านการพาณิชย์มีไม่มากทำให้การปฏิบัติต่าง ๆ สามารถกำกับ ควบคุม โดยไม่ยุ่งยากซับซ้อน ทำให้โอกาสที่จะละเมิดการปฏิบัติระหว่างทางทหาร และด้านการพาณิชย์อยู่ในกรอบจำกัด แต่ด้วยสถานการณ์ในปัจจุบันที่รัฐบาลมีนโยบายที่ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และต้องการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อให้หลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางเป็นประเทศที่มีรายได้สูง โดยมีเป้าหมายที่จะผลักดันให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาเป็นพื้นที่ในการดำเนินการโครงการดังกล่าว ดังนั้นกองทัพเรือจึงจำเป็นต้องมีการปฏิบัติที่ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาล คือการเป็นพัฒนาให้สนามบินที่มีศักยภาพในการรองรับการคมนาคมเดินทางขนส่งทางอากาศ และการใช้พื้นที่ภายในสนามบินสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมตามแผนงานโครงการต่าง ๆ

ดังกล่าว โดยต้องมีการบริหารจัดการด้านการทำอากาศยานในการรองรับผู้โดยสารที่จะเพิ่มจำนวนมากขึ้นให้เพียงพอเป็นไปตามคุณลักษณะ และองค์ประกอบของทำอากาศยานตามมาตรฐานสากลอย่างครบถ้วน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนามบินให้มีขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศที่จะมีเพิ่มมากยิ่งขึ้น และการจัดแบบพื้นที่ให้เพียงพอสอดคล้องรองรับกิจกรรมตามแผนงานของโครงการระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกอย่างเพียงพอ และไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการกิจการทางทหาร โดยปัญหาที่เป็นข้อจำกัดสำคัญของการดำเนินงานของทำอากาศยานอยู่ตะเภา และผู้ประกอบการในด้านความเหมาะสมของขนาดพื้นที่ และสถานที่ตั้งของทำอากาศยานอยู่ตะเภา ที่ดำเนินการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบันนั้น ดังที่กล่าวแล้วเนื่องจากการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอยู่ตะเภา เพื่อดำเนินการพาณิชย์ในภายหลัง และในขณะที่เริ่มดำเนินการนั้น จำนวนอากาศยาน และผู้โดยสารตลอดจนผู้ประกอบการมีจำนวนไม่มาก การพิจารณาพื้นที่สำหรับก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารพื้นที่ดำเนินการด้านการพาณิชย์ จึงตั้งอยู่บริเวณระหว่างพื้นที่ที่มีการใช้ปฏิบัติการกิจการทางทหาร และขนาดของพื้นที่มีขนาดเล็ก ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ที่ต้องรองรับการเติบโตของการใช้บริการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศในอนาคตด้วย สำหรับการแก้ปัญหาดังกล่าวนี้ ต้องพิจารณาถึงคุณสมบัติที่สำคัญของระบบทำอากาศยาน และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ดังที่กล่าวแล้ว คือต้องตอบสนองต่อการเป็นระบบที่กว้างใหญ่ในการให้บริการประชาชนจำนวนมาก สามารถเข้าถึงการขนส่งทางอากาศได้อย่างรวดเร็ว มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ และมีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมตลอดจนต้องดูแลรักษาให้คงอยู่ในมาตรฐาน และเนื่องจากการให้บริการในระบบทำอากาศยานเป็นการบริการสาธารณะที่มีความเป็นสากล ดังนั้น การให้บริการจะต้องกำหนดขอบเขตและจัดเตรียมพื้นที่ เพื่อให้สามารถดำเนินกิจกรรมตามข้อกำหนดของระบบทำอากาศยาน ทั้งการบริการภายในเขตการบิน และนอกเขตการบินที่เหมาะสมเพียงพอเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการบริการสามารถได้รับการอำนวยความสะดวกเป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานของระบบทำอากาศยานดังกล่าว โดยแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่

๑. Business to Business (B to B)

๑.๑.๑ สายการบิน

๑.๑.๒ ผู้ประกอบการ

๒. Business to Consumer (B to C)

๒.๑ ผู้โดยสาร

๒.๒ ผู้ใช้บริการ

๒.๓ ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในทำอากาศยาน

๓. Business to Government (B to G) ได้แก่ หน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐราชการ

จากการพิจารณาการดำเนินการของกองทัพอากาศด้านการพาณิชย์ร่วมกับการปฏิบัติการบินทางทหารภายในสนามบินของกองทัพอากาศ จะเห็นได้ว่าการนำคุณลักษณะและหลักการบริการการขนส่งผู้โดยสารของระบบทำอากาศยาน ซึ่งได้แก่ ความสามารถในการระบายผู้โดยสารที่มาใช้บริการเข้า - ออกพื้นที่โดยเสียเวลาน้อยที่สุด และการจัดระบบการขนส่งระหว่างทำอากาศยานถึงพื้นที่ให้บริการอื่น ๆ ให้เกิดความคล่องตัวมาพิจารณาการเลือกใช้พื้นที่ให้มีความเหมาะสม และไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการกิจการทางทหาร โดยแม้ว่าจะมีการวางผังการใช้พื้นที่

ปฏิบัติการทางทหารกับท่าอากาศยานพลเรือนด้านการพาณิชย์อยู่ด้านเดียวกัน หรืออยู่คนละด้านของทางวิ่ง ก็ตามยังคงสามารถตอบสนองต่อภารกิจด้านความมั่นคง และสามารถดำเนินการด้านการพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้รับบริการสามารถเข้าถึงการบริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยตามมาตรฐานกำหนด ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถนำมาพิจารณาใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาในการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตจากนโยบายของรัฐบาลที่จะพัฒนาให้สนามบินอุตะเถามีขีดความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารโดยมีเป้าหมาย ๓ ล้านคน และ ๕ ล้านคน ในปี พ.ศ.๒๕๖๓ โดยมีแนวทางในการพิจารณาแก้ไขข้อจำกัดของขนาดพื้นที่ และที่ตั้งในการให้บริการด้านการพาณิชย์ของท่าอากาศยานอุตะเถาที่สอดคล้องกับเป้าหมายการเติบโตของผู้ใช้บริการตามแผนงานโดยใช้หลักการดังกล่าวข้างต้น ดังนี้

๑. ในกรณีที่มีจำนวนผู้มาใช้บริการระหว่าง ๑ - ๓ ล้านคนต่อปี จากนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ และส่งเสริมให้มีการบูรณาการพื้นที่ในภาคตะวันออกให้มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ตลอดจนการผลักดันการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานภายในสนามบินอุตะเถา จึงทำให้มีการคาดการณ์จากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ทั้งกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬาว่าในอนาคตอันใกล้ในพื้นที่ภาคตะวันออกจะมีผู้เดินทางมาท่องเที่ยว และทำงานเพิ่มมากขึ้น โดยสนามบินอุตะเถาจะมีจำนวนผู้มาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นรัฐบาลและกองทัพเรือจึงมีเป้าหมายร่วมกันที่จะพัฒนาศักยภาพของสนามบินอุตะเถาให้มีขีดความสามารถในการให้บริการที่เพิ่มมากขึ้น โดยกำหนดเป้าหมาย ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ จำนวน ๓ ล้านคน และ ๕ ล้านคน ภายในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันกำลังมีการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ (Terminal 2) ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปี และเปิดให้บริการแล้วในปี ๒๕๖๑ และหากมีการใช้งานร่วมกับอาคารพักผู้โดยสารหลังเดิม (Terminal 1) จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๕ ล้านคนต่อปี แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาในภาพรวมของขนาดพื้นที่ และที่ตั้งของการท่าอากาศยานอุตะเถาที่ให้บริการด้านการพาณิชย์ในปัจจุบันพบว่าการใช้ประโยชน์พื้นที่ของท่าอากาศยานอุตะเถาในพื้นที่ที่ตั้งปัจจุบัน จะสามารถให้บริการได้ตามมาตรฐานเฉพาะการบริการภายในอาคารพักผู้โดยสารที่มีขีดความสามารถ ในการรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปี เท่านั้น แต่มีความจำเป็นต้องปรับปรุงพื้นที่ภายนอก อาคารพักผู้โดยสารที่ต้องมีการให้บริการด้วยโดยในเขตนอกพื้นที่การบิน (Land side) ที่เป็นข้อจำกัดไม่เอื้อต่อการให้บริการผู้โดยสารจำนวนมาก และไม่ปฏิบัติตามหลักการบริการท่าอากาศยานที่ต้องการรูปแบบระบายนการขนส่งผู้โดยสารออกจากท่าอากาศยาน โดยสะดวกและรวดเร็ว กล่าวคือ

๑.๑ บริเวณถนนทางเข้า - ออกจากภายนอก ตั้งแต่ประตูนานาชาติถึงอาคารพักผู้โดยสารระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของผู้มาใช้บริการและมีการใช้งานร่วมกับข้าราชการกองการบินทหารเรือ เป็นเส้นทางที่ผ่านพื้นที่หน่วยงานทหารและถนนขนาดเล็กจะเป็นเส้นทางที่มีการจราจรคับคั่งเป็นอย่างมาก จากจำนวนรถยนต์รับส่งผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ประกอบกับเป็นลักษณะเส้นทางจราจรของรถยนต์ที่ใช้บริการต้องวิ่งไปหยุดที่หน้าอาคารพักผู้โดยสาร และวิ่งย้อนกลับเส้นทางเดิมทำให้บริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารที่มีขนาดพื้นที่จำกัดจะเกิดความ

คับคั่งของการจราจรเป็นอย่างมาก ดังนั้น แนวทางในการแก้ไขคือการขยายถนนจากประตูนานาชาติ ถึงอาคารพักผู้โดยสารจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร และปรับการจราจรเป็นลักษณะรถยนต์ เดินทางเดียวเป็นการเดินทางเป็นวงกลม เพื่อให้การเคลื่อนตัวของการจราจรมีความคล่องตัวไม่เป็น สภาพที่ต้องมีการหยุดนิ่งบริเวณหน้าท่าอากาศยานเหมือนในปัจจุบัน

๑.๒ พื้นที่ให้บริการด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร ได้แก่พื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ และบริเวณพื้นที่ให้บริการขนถ่ายผู้โดยสาร และสัมภาระด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร เนื่องจาก บริเวณที่ตั้งของท่าอากาศยานอยู่ตะเภาอยู่ระหว่างหน่วยทหารที่มีการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคง และขนาดของพื้นที่ใช้ประโยชน์ในการดำเนินการให้บริการนั้นมีจำกัดดังกล่าว โดยมีพื้นที่สำหรับ จอดรถยนต์รับ - ส่งผู้โดยสารได้ จำนวน ๓๐๐ คัน ซึ่งจะสามารถรองรับการให้บริการผู้โดยสาร ปัจจุบัน จำนวน ๗๐๐,๐๐๐ คนต่อปี แต่เมื่อจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นระหว่าง ๑ - ๓ ล้านคนต่อปี จะทำให้พื้นที่บริเวณด้านหน้าท่าอากาศยานในการขนถ่ายผู้โดยสาร และสัมภาระไม่เพียงพอ ประกอบกับระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะระหว่างท่าอากาศยาน กับชุมชนนั้นยังให้บริการไม่ สมบูรณ์ ดังนั้น การเดินทางของผู้โดยสารจะใช้รถยนต์ส่วนตัว รถยนต์โดยสารรับจ้างส่วนบุคคล และ รถยนต์ขนส่งขนาดเล็กที่มีให้บริการ โดยผู้ประกอบการรับจ้างขนส่งที่มีอยู่ภายในท่าอากาศยาน เท่านั้น จึงเป็นสาเหตุทำให้ต้องมีรถยนต์จำนวนมากมาใช้พื้นที่บริการดังกล่าว ซึ่งแนวทางแก้ไข เบื้องต้นนอกจากต้องจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมืองแล้วจำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่ให้บริการ บริเวณการขนถ่ายผู้โดยสาร และสัมภาระด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร การก่อสร้างพื้นที่จอดรถยนต์ เพิ่มเติมให้สามารถรองรับได้ จำนวนประมาณ ๑,๐๐๐ คัน และการก่อสร้างคลังสินค้า เป็นต้น อย่างไรก็ตามพื้นที่ที่จะใช้ ในการก่อสร้างและการขยายพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อให้บริการในพื้นที่นอกเขต การบิน (Land Side) ดังกล่าวทำได้จำกัดเนื่องจากพื้นที่ โดยรอบท่าอากาศยานในปัจจุบันนั้นถูกใช้ เป็นพื้นที่ปฏิบัติงานของ กองการบินทหารเรือแล้ว

๑.๓ การกำหนดมาตรการในการรักษาความปลอดภัย บริเวณพื้นที่ใช้ประโยชน์ ร่วมทางทหาร และเขตต่อเนื่องกับพื้นที่ให้บริการด้านการพาณิชย์ เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่ดำเนินการ ด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอยู่ตะเภาตั้งอยู่ระหว่างพื้นที่ที่มีการปฏิบัติทางทหาร ดังนั้นในการ เดินทางมาใช้บริการท่าอากาศยานอยู่ตะเภา โดยใช้เส้นทางผ่านเข้า - ออกตั้งแต่ประตูนานาชาติ ถึงอาคารพักผู้โดยสารที่ต้องใช้ร่วมกับข้าราชการกองการบินทหารเรือ ซึ่งต้องผ่านสถานที่ของหน่วย ทหารที่มีการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคงของกองทัพเรือ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักสำคัญในการเดินทาง เพื่อใช้บริการท่าอากาศยานอยู่ตะเภา ในการที่มีการใช้พื้นที่และการจราจรปะปนร่วมกัน นั้นอาจทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติที่ต้องเกี่ยวข้องกัน โดยเฉพาะในการด้านมาตรการรักษาความปลอดภัย เนื่องจากการปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยทางทหาร นั้นจะมีแนวทางการปฏิบัติที่อ้างอิง จากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๒ และระเบียบ กองทัพเรือว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย พ.ศ.๒๕๓๑ ในขณะที่การรักษาความปลอดภัยของ การท่าอากาศยาน และด้านการบินพลเรือนนั้นจะปฏิบัติพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ว่าด้วยการตรวจค้นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการ ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และแผนการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เป็นต้น โดยเป็นการปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติที่เป็นสากล หรือนานาชาติที่เป็นภาคีสมาชิกองค์การการบิน

พลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด ซึ่งมีรายละเอียดและวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติที่แตกต่างกัน ดังนั้น การที่ทั้งสองหน่วยมีรูปแบบภารกิจการปฏิบัติที่ต่างกัน และมีมาตรการในการรักษาความปลอดภัยที่ต่างกัน และต้องปฏิบัติงานในพื้นที่เดียวกันจะทำให้เกิดความขัดแย้งในแนวทางการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติและผู้รับบริการได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีข้อกำหนดร่วมกันที่ชัดเจน เพื่อให้การปฏิบัติไม่เกิดความสับสน

๒. ในกรณีที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากกว่า ๓ ล้านคนต่อปี กองทัพเรือได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วม (MOC) กับกระทรวงคมนาคมในการที่จะมีการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา โดยมีเป้าหมายให้สามารถรองรับผู้โดยสารให้ได้ ๕ ล้านคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ซึ่งเป็นจำนวนที่ผู้โดยสาร ผู้ประกอบการและกิจกรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนเพิ่มมากขึ้นจนพื้นที่ให้บริการของ การทำอากาศยานอู่ตะเภาในพื้นที่นอกเขตการบิน (Land Side) และพื้นที่ต่อเนื่องดังกล่าวข้างต้นไม่เพียงพอในการให้บริการ เส้นทางผ่านเข้า - ออกตั้งแต่ประตูนานาชาติถึงพื้นที่ให้บริการด้านการพาณิชย์ เช่น อาคารพักผู้โดยสารเป็นต้น รวมทั้งเส้นทางจราจรภายนอกโดยรอบสนามบิน ถนน สภาพการจราจรจะติดขัด จนเป็นปัญหาในด้านการจราจร และความปลอดภัย ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง เนื่องจากต้องรองรับการผ่านเข้า - ออกของผู้ใช้บริการ และยานพาหนะเฉลี่ยมากกว่า ๕๐๐ - ๑,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง อย่างต่อเนื่องตลอดเวลาและการขยายพื้นที่ให้บริการเพิ่มเติม เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นก็ไม่สามารถทำได้ ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้กองทัพเรือมีความจำเป็นต้องพิจารณาหาพื้นที่ภายในสนามบินที่จะใช้ในการดำเนินการด้านการพาณิชย์เพิ่มเติม เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อปฏิบัติการทั้งสองส่วน โดยต้องมีการแบ่งแยกพื้นที่ที่ต้องใช้ในการปฏิบัติด้านการทหาร และด้านการพาณิชย์ออกจากกันอย่างชัดเจนและเพียงพอโดยต้องมีการพัฒนา ใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นพื้นที่ว่างเปล่าไม่มีการใช้ปฏิบัติการทางทหารเพื่อใช้ในการดำเนินการด้านการพาณิชย์ที่เพิ่มมากขึ้น โดยการย้ายการให้บริการของการทำอากาศยานและกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่มีในปัจจุบัน และกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้นจากโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเช่น อาคารคลังสินค้า ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน และระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ทั้งหมดไปใช้พื้นที่ดังกล่าว ซึ่งจะช่วยให้การให้บริการของท่าอากาศยานในการขนส่งผู้โดยสาร และยานพาหนะออกจากพื้นที่ได้อย่างสะดวกรวดเร็วไม่เกิดการแออัดคับคั่งและอีกทั้งยังเป็นการทำให้ไม่เกิดการปฏิบัติที่จะละเมิดต่อภารกิจ ทางทหารที่ใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันตกของทางวิ่งได้เป็นอย่างดี ซึ่งการใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง เพื่อใช้เป็นพื้นที่ในการดำเนินงานของการทำอากาศยานอู่ตะเภาสามารถดำเนินการได้ โดยการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางขับ และลานจอดอากาศยานขึ้นใหม่เพิ่มเติม โดยยังคงใช้ทางวิ่งเดิมร่วมกับการบินทางทหาร ซึ่งการดำเนินการในกรณีดังกล่าวนี้ สามารถแก้ปัญหาพื้นที่ในการรองรับผู้ให้บริการ และกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่มีผลกระทบกับการปฏิบัติการทางทหาร

ความร่วมมือ และความมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการปฏิบัติการกิจด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายใน สนามบินอุตะเถา

การดำเนินการด้านการบินทางทหาร โดยกองการบินทหารเรือ และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ในการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยการทำอากาศยานอุตะเถา นั้น การดำเนินการทั้งสองส่วนมีการใช้พื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้านการบิน และการใช้ห้วงอากาศ และการบริการควบคุมการจราจรทางอากาศร่วมกัน โดยการดำเนินการดังกล่าวเป็นการให้บริการในพื้นที่เขตการบิน (Air Side) ของสนามบินอุตะเถา ซึ่งปัญหาสำคัญในการให้บริการด้านการบินในพื้นที่เขตการบินของสนามบินอุตะเถานี้คือ การจัดการกับการปฏิบัติการกิจที่เกี่ยวข้องระหว่างหน่วยงานในพื้นที่อย่างมีเอกภาพไม่ให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติของหน่วยต่าง ๆ และของผู้เกี่ยวข้อง จนทำให้เกิดความผิดพลาดเสียหายในการดำเนินงาน ดังที่กล่าวแล้วในส่วนของการให้บริการการคมนาคมขนส่งทางอากาศนั้น อาจเกิดความเสียหายได้จากปัจจัยความเสี่ยงในหลายประการเช่น เกิดขึ้นจากภัยธรรมชาติ หรือเกิดจากการกระทำของมนุษย์ทั้งที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจ นอกจากนี้สำหรับในสนามบินที่มีการปฏิบัติด้านการทหารร่วมด้วยนั้น จะมีปัจจัยเสี่ยงในการปฏิบัติงานร่วมกันมากยิ่งขึ้นอันเนื่องจากรูปแบบ และวัตถุประสงค์ตลอดจนขั้นตอนการปฏิบัติ และความจำเป็นในการสนองต่อภารกิจที่มีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะการควบคุม และการปฏิบัติการบินของอากาศยานทางทหารในสถานการณ์ไม่ปกติ หรือภารกิจพิเศษการปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุฉุกเฉินในเขตสนามบิน และการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบิน และเขตทำอากาศยานเป็นต้น ซึ่งต้องมีขอบเขตพื้นที่การปฏิบัติที่ชัดเจนผู้รับผิดชอบการปฏิบัติของส่วนต่าง ๆ ต้องมีความเข้าใจร่วมกันตามแนวทางขั้นตอน ตลอดจนมาตรการการปฏิบัติที่เหมาะสมถูกต้องสำหรับภายในสนามบินของกองทัพอากาศที่มีการดำเนินการด้านการบินทหาร และด้านการพาณิชย์ร่วมอยู่ในสนามบินเดียวกันนั้น การบริหารพื้นที่ในเขตการบิน (Air side) ที่มีการปฏิบัติในการสนับสนุนภารกิจด้านการบินร่วมกันนั้น จะมีรูปแบบแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความมีเอกภาพในการใช้พื้นที่ และการปฏิบัติงานใน ๒ ลักษณะคือ

๑. รูปแบบการแบ่งแยกพื้นที่ การปฏิบัติการกิจการบินทางทหาร และพลเรือนออกจากกันอย่างชัดเจน โดยการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินได้แก่ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยานและอาคารพักผู้โดยสาร ออกจากพื้นที่ทางการทหารอย่างชัดเจน ซึ่งในส่วนของสนามบินอุตะเถานั้นหากมีการกิจการบินด้านการพาณิชย์มาใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพิ่มขึ้น ซึ่งปัจจุบันมีทางวิ่งเพียงเส้นเดียวจนอาจมีผลกระทบกับการปฏิบัติการด้านความมั่นคงแล้ว แนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าวคือการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพิ่มเติม เพื่อแยกการใช้งานของทั้งสองส่วนออกจากกัน ซึ่งพื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง ในปัจจุบันมีพื้นที่เพียงพอสามารถก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพิ่มเติม เพื่อแยกการปฏิบัติทางทหารและพลเรือนออกจากกัน เช่น การก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารทางวิ่งเส้นที่ ๒ ทางขับ และลานจอดอากาศยานขึ้นใหม่เพิ่มเติม เป็นต้น ซึ่งจะสามารถรองรับอากาศยานและผู้โดยสารที่มาใช้บริการจำนวนมาก ตลอดจนกิจกรรมด้านการพาณิชย์ที่จะเกิดขึ้นต่าง ๆ ได้เป็น

อย่างดี สามารถแก้ปัญหาสภาพการจราจรทางอากาศมีความคับคั่ง และจะทำให้มีความเป็นเอกภาพ ในการปฏิบัติการบินทางทหารและพลเรือนด้านการพาณิชย์ โดยในการดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่สองขึ้นใหม่ดังกล่าวนี้สามารถ สร้างเพิ่มเติมทางด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งเส้นเดิมภายใน สนามบินอู่ตะเภา โดยในระหว่างรอกการก่อสร้างทางวิ่งที่ ๒ ภายในสนามบินอู่ตะเภา นั้น ควรมีการ ปรับปรุงอุปกรณ์ในการควบคุมการจราจรทางอากาศ และพัฒนารูปแบบวงจรกิจกรรมบินให้ทันสมัย เพื่อ จะสามารถรองรับอากาศยานได้จำนวนมากเพียงพอต่อการให้บริการทั้งอากาศยานทางทหาร และเครื่องบินโดยสารที่จะมาใช้บริการที่สนามบินอู่ตะเภาในอนาคตในช่วงรอยต่อการดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งที่ ๒ ดังที่กล่าวแล้วต่อไป

๒. รูปแบบความร่วมมือในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การปฏิบัติ การกิจด้านการบินทางทหาร และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภาที่มีการปฏิบัติงานร่วมกัน นั้นการป้องกันความผิดพลาดเสียหายตามหลักการแนวทางการบริหารความเสี่ยง และการจัดการ ภาวะวิกฤติเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง แบบอย่างการดำเนินการของสนามบินของกองทัพอากาศ ในประเด็นดังกล่าวนี้คือ ได้มีการจัดทำข้อตกลงร่วมมือในส่วนของการปฏิบัติที่มีการประเมินแล้ว ว่ามีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดจากการขาดความเข้าใจในรูปแบบการปฏิบัติร่วมกัน และความไม่ ชัดเจนในกรอบความรับผิดชอบของหน่วยต่าง ๆ จึงได้มีการจัดทำข้อตกลงในการปฏิบัติร่วมกัน ในประเด็นที่สำคัญได้แก่ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือประสบเหตุในเขตช่วยเหลือ ของสนามบิน และข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างกองทัพอากาศ การทำอากาศยาน แห่งประเทศไทย และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็น ๓ หน่วยงานหลักที่มีบทบาท สำคัญในการปฏิบัติภารกิจภายในสนามบินที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยสาระสำคัญของข้อตกลง นั้นมุ่งเน้นให้หน่วยต่าง ๆ เข้าใจบทบาทความรับผิดชอบในภาระหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ มีการกำหนด รูปแบบแนวทางการปฏิบัติในภารกิจที่มีความซ้ำซ้อน หรือมีความเร่งด่วนเป็นกรณีพิเศษอย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้ทันท่วงที มีการกำหนดเครื่องมือที่จะใช้ให้เหมาะสมกับ ภารกิจ และเป็นการกำหนดรูปแบบแนวทางการปฏิบัติในภาวะวิกฤติ หรือกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้องเหมาะสม สามารถป้องกัน และลดผลกระทบของความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ซึ่งการจัดทำข้อตกลงว่าด้วยการปฏิบัติร่วมกัน ดังกล่าวเป็นไปตามหลักการบริหารความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤติ (รายละเอียดในบทที่ ๓) ซึ่งในการดำเนินการร่วมกันระหว่างกองทัพอากาศ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินดังกล่าว นั้น ได้มีการดำเนินการมาเป็นเวลานานแล้วและในหลายสนามบินของกองทัพอากาศ สามารถใช้เป็น แนวทางการปฏิบัติของกองทัพเรือในการบริหารจัดการภายในสนามบินอู่ตะเภาที่มีลักษณะการ ดำเนินการร่วมกันระหว่างกองการบินทหารเรือกับหน่วยงานด้านการพาณิชย์ ซึ่งมีลักษณะการ ปฏิบัติงานภายในสนามบินเช่นเดียวกับสนามบินของกองทัพอากาศ โดยของกองทัพเรือ ควรมีการ จัดทำข้อตกลงในการปฏิบัติงานร่วมกันตามแนวทางการบริหารความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤติ ที่จะมียผลกระทบต่อการปฏิบัติงานภายในสนามบินอู่ตะเภาประกอบด้วย

๒.๑ การควบคุมการปฏิบัติการบินของอากาศยานทหารในกรณีต่าง ๆ ทั้งสถานการณ์ ไม่ปกติและกรณีเร่งด่วน โดยในข้อตกลงต้องมีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติตามลำดับความสำคัญ ของความเร่งด่วนในการให้บริการการควบคุมการจราจรทางอากาศ การปฏิบัติการบินของอากาศยาน

ทางทหารในสถานการณ์ไม่ปกติต่าง ๆ รวมถึงขั้นตอนรูปแบบการเข้าสู่พื้นที่การฝึกบิน และการกำหนดวงจรการบินในการลงสู่สนามบินของอากาศยานทางทหาร

๒.๒ การปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบเหตุฉุกเฉินในเขตสนามบินทั้งการช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบเหตุบนบก และในทะเล โดยเป็นการกำหนดแนวทางและขั้นตอนในการปฏิบัติของหน่วยที่มีหน้าที่รับผิดชอบภายในสนามบิน ตลอดจนกำหนดเครื่องมือที่ใช้ให้ชัดเจน

๒.๓ การรักษาความปลอดภัยในสนามบิน และในเขตท่าอากาศยาน โดยการกำหนดขอบเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ การประกาศกำหนดระดับมาตรการการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมกับสถานการณ์ และสภาวะแวดล้อมความปลอดภัยทั้งในส่วนความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยของทางทหารและของพลเรือน โดยคำนึงถึงกฎ ข้อบังคับ กรอบอำนาจหน้าที่ของแต่ละส่วนตลอดจนข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และไม่ละเมิดสิทธิในการรับบริการตามที่กำหนด

๒.๔ ความเป็นเอกภาพของการปฏิบัติภารกิจในพื้นที่ที่มีการปฏิบัติ และการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกโครงสร้างพื้นฐานร่วมกันเช่น พื้นที่บริเวณลานจอดอากาศยาน ซึ่งอากาศยานพลเรือนถูกกำหนดให้ใช้ลานจอด ร่วมกับการจอดอากาศยานทางทหาร โดยที่มาตรการตรวจสอบในการผ่านเข้าไปในเขตลานจอดดังกล่าวของเจ้าหน้าที่ และยานพาหนะตลอดจนการปฏิบัติต่าง ๆ ในพื้นที่ลานจอด ยังใช้ข้อกำหนด และมาตรการทางทหารในการกำกับดูแล ซึ่งการปฏิบัติมีความแตกต่างจากมาตรการการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยของด้านการบินพลเรือน และไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดการปฏิบัติภายในพื้นที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการด้านการบินของพลเรือนด้วย โดยต้องกำหนดรายละเอียดขอบเขตความรับผิดชอบการปฏิบัติของทั้งสองหน่วย เพื่อให้สามารถปฏิบัติภารกิจในความรับผิดชอบได้โดยไม่เกิดการปฏิบัติที่ซ้ำซ้อน หรือช่องว่างขาดหน่วยงานรับผิดชอบในการปฏิบัติ

๒.๕ การกำหนดพื้นที่จัดเก็บวัตถุระเบิดและการปฏิบัติในการเคลื่อนย้าย และติดตั้งกับอากาศยานภายในสนามบินอุตะเถา

๒.๖ การกำหนด การปฏิบัติตามแผนเผชิญเหตุในการแก้ปัญหากรณีที่มีการจี้อากาศยานพลเรือนมาลงที่สนามบินอุตะเถา และการเฝ้าระวังการระบาดของโรคติดต่อร้ายแรงที่เดินทางมากับผู้โดยสาร ซึ่งแนวทางในการจัดทำข้อตกลงร่วมกันของทั้งสองหน่วย ตามแนวทางการดำเนินการของกองทัพอากาศ และการนำหลักการในการบริหารความเสี่ยงและจัดการภาวะวิกฤต มาใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการการปฏิบัติงานร่วมกัน จะทำให้การปฏิบัติของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องสามารถตอบสนองภารกิจทางทหารและการดำเนินงานด้านการท่าอากาศยานพลเรือนของกองทัพเรือภายในสนามบินอุตะเถาเป็นไปด้วยความเรียบร้อยมีประสิทธิภาพต่อไป

๓. **ข้อจำกัดของพื้นที่ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน** เพื่อการพัฒนาและใช้ประโยชน์สนามบิน อุตะเถาที่จะเกิดขึ้นสนามบินอุตะเถา ถูกประกาศให้เป็นสนามบินศุลกากร และสนามบินพาณิชย์ระหว่างประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๑๘ ในช่วงแรกเป็นการดำเนินการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการสนับสนุนการขนส่งสินค้าด้านการเกษตรในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีปริมาณการขนส่งสินค้าและจำนวนผู้โดยสารมาใช้

บริการไม่มากแต่ในช่วง ๕ - ๑๐ ปีที่ผ่านมา การคมนาคมขนส่งทางอากาศของ ทุกภูมิภาครวมทั้ง ประเทศไทยมีอัตราการเติบโตรวดเร็วอย่างก้าวกระโดด จากธุรกิจการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) จนมีการคาดการณ์ว่าภายในระยะเวลาอีกไม่เกิน ๑๐ ปี สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง ซึ่งเป็นสนามบินหลักที่รองรับการเดินทางขนส่งทางอากาศของประเทศจะมี ผู้มาใช้บริการเกินกว่าขีดความสามารถที่สนามบินทั้งสองแห่งจะรองรับได้ (จำนวนผู้โดยสารคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนเกินกว่าขีดความสามารถในการรองรับที่ ๑๒๒ ล้านคนต่อปี) นอกจากนี้รัฐบาลยังมีนโยบายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และพัฒนาการผลิตด้านอุตสาหกรรมมูลค่าสูงให้เกิดขึ้นภายในเขตส่งเสริมพิเศษ โดยเฉพาะภายในสนามบินอู่ตะเภา ดังนั้นในปัจจุบัน รัฐบาลจึงได้สนับสนุนงบประมาณจำนวนมากให้กองทัพเรือ เพื่อใช้ในการพัฒนาศักยภาพของสนามบินอู่ตะเภาให้มีขีดความสามารถในการเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินหลักส่วนกลางของประเทศ และรองรับการขยายตัวด้านการขนส่ง ทางอากาศและอุตสาหกรรมของประเทศ ดังนั้นจึงมีการคาดการณ์จากหน่วยงานภาคราชการหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรงกันว่าภายในระยะเวลาอันใกล้สนามบินอู่ตะเภา จะมีอากาศยานและผู้โดยสารมาใช้บริการจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้มีปริมาณอากาศยานที่จะมาใช้ห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศของพื้นที่รับผิดชอบสนามบินอู่ตะเภาหนาแน่นมากขึ้นด้วย จึงมีความจำเป็นต้องมีการปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ พัฒนารูปแบบการควบคุมการจราจรทางอากาศ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินได้แก่ ทางวิ่ง (Run Way) ทางขับ (Taxi Way) ให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้นด้วย ซึ่งในประเด็นการใช้ห้วงอากาศดังกล่าวนี้สอดคล้องกับแนวนโยบายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการกำหนดให้ทุกประเทศมีการพัฒนาปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศในความรับผิดชอบของแต่ละประเทศ ให้มีศักยภาพในการรองรับปริมาณอากาศยานที่จะเพิ่มมากขึ้นให้เรียบร้อย ในส่วนของสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการใช้และร่วมบริหารห้วงอากาศจึงต้องมีการปรับปรุงในส่วนที่เกี่ยวข้องใน ๒ ส่วนดังนี้

๓.๑ การพัฒนาข้อจำกัดในการใช้ห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศ จากปัญหาในการบริหารห้วงอากาศ เพื่อใช้ประโยชน์ด้านการบินที่นับวันจะมีพื้นที่ให้บริการไม่เพียงพอกับความต้องการด้านการบิน ซึ่งมีสาเหตุมาจากหลายประการ ได้แก่ โครงสร้างพื้นที่ห้วงอากาศ และเส้นทางการบินที่ตายตัวไม่เปิดโอกาสให้สามารถใช้งานทรัพยากรด้าน การบริหารห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงการแบ่งแยกการเดินอากาศของพลเรือนจากพื้นที่ห้วงอากาศที่หวงห้ามไว้ เพื่อการทหารตลอดจนอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้เกี่ยวข้องแบบทันที (Real Time) มีจำกัด ซึ่งเป็นผลมาจากการตอบสนองของส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีน้อยต่อสถานการณ์ และการเปลี่ยนแปลงความต้องการของผู้ใช้งานเป็นต้นองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้มีแนวทางในการแก้ปัญหาโดยผลักดันความสอดคล้องเป็นหนึ่งในเดียวกันของห้วงอากาศ การกำหนดแนวคิดการเดินอากาศแบบไร้รอยต่อหรือไร้พรมแดนมาใช้ ซึ่งแนวทางในการแก้ปัญหาในประเด็นการพัฒนาการใช้ห้วงอากาศหรือการบริหารห้วงอากาศแบบไร้รอยต่อ นั้น คือการเดินอากาศระบบใหม่ Communication Navigation Surveillance/Air Traffic Management System (CNS / ATM) โดยการปรับปรุงโครงสร้างของระบบห้วงอากาศ ซึ่งหมายถึงการปรับปรุงเทคโนโลยีระบบ

อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นที่จัดให้มีขึ้น เพื่อใช้ในการดำเนินงานไปสู่เป้าหมายหลักของการบริหารจัดการห้วงอากาศคือ ความยืดหยุ่นและความสะดวกต่อการใช้งาน (Flexible Use Of Airspace) และรวมถึงระบบเทคโนโลยี และระบบบริหารการจราจรทางอากาศให้ต่อเนื่องเข้ากัน ทั้งระบบเชื่อมโยงการบินในทุกระดับในเขตควบคุมการบินของสนามบิน และเส้นทางบิน ในห้วงอากาศไม่ให้เกิดสภาพคอขวดจากข้อจำกัดทุกกรณี ในขณะที่เดียวกันการควบคุมการจราจร ทางอากาศภายในสนามบินต้องลดขั้นตอนเงื่อนไขที่เป็นอุปสรรคที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการกับอากาศยาน ในวงจรถับส่งที่ตรงการลงสู่สนามบินด้วย โดยการปรับปรุงอุปกรณ์เครื่องนำทางการบินให้มีความสามารถในการสื่อสารการบินด้วยข้อมูลแทนการควบคุมด้วยเสียง และปรับรูปแบบที่ต้องทำการบินเป็นวงจรรวรอ (Pattern Holding) สำหรับขั้นตอนบินเข้า และออกจากสนามบินซึ่งจะทำให้อากาศยานสามารถลงจอดตามกันได้อย่างรวดเร็วต่อเนื่อง โดยหลักเกณฑ์ของ ICAO เพื่อบรรลุตามแนวคิด เชิงปฏิบัติการของการบริหารจราจรทางอากาศยุคใหม่ (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

การวิเคราะห์เปรียบเทียบในประเด็นของระบบการบริการห้วงอากาศในปัจจุบัน กับการปรับเปลี่ยนไปสู่ระบบห้วงอากาศไร้พรมแดน คือ ประสิทธิภาพบางเส้นทางบิน หรือบางภูมิภาคยังมีลักษณะเป็นคอขวดในพื้นที่ห้วงอากาศ ซึ่งทำให้ลดประสิทธิภาพการบริหารจัดการการบิน ซึ่งในระบบห้วงอากาศแบบไร้พรมแดน นั้นจะเกิดการปรับเปลี่ยนระบบในการบริหารห้วงอากาศไปจากปัจจุบันคือ

๑. การลดระยะห่างแนวระดับของเส้นทางบิน โดยการจัดให้มีระยะห่างที่ ๕ ไมล์ทะเลตลอดเส้นทางบินโดยไม่ต้องเปลี่ยนแปลง

๒. การสื่อสารการบินด้วยข้อมูล (Data link) แทนเสียง

๓. การประสานข้อมูลข้ามหน่วยระหว่างประเทศอัตโนมัติผ่านระบบ Data link

๔. แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินครอบคลุมระยะไกล

๕. ความมั่นคงหรืออาณาเขตอธิปไตยเหนือน่านฟ้า

ซึ่งปัจจุบันการบริหารห้วงอากาศมีข้อจำกัดจากการแบ่งแยก ระหว่างการเดินทางอากาศของพลเรือน กับพื้นที่ห้วงอากาศที่หวงห้ามสำหรับการบินทางทหาร ทำให้การบริหารห้วงอากาศไม่เลือนไหลเกิดอุปสรรคต่อการบริหารจัดการเส้นทางบิน หรือความสูงของการทำการบิน รวมถึงพื้นที่ห้ามบิน ไม่มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อการบริหารจัดการอย่างเพียงพอ แต่เมื่อเกิดระบบห้วงอากาศไร้พรมแดนจะเกิดการจัดทำแผนแม่บทของระบบห้วงอากาศชาติ การตั้งศูนย์ประสานงาน

บริหารจราจรทางอากาศระหว่างพลเรือนและทหาร สอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และการจัดทำข้อตกลงและวิธีปฏิบัติเพื่อเข้าใช้พื้นที่ (Agreement on Priority and Negotiation Procedure) ซึ่งในส่วนของห้วงอากาศที่เป็นพื้นที่หวงห้ามโดยรอบสนามบินอยู่ตะเภา นั้น จะมีการพิจารณาอยู่ในแผนแม่บทของระบบห้วงอากาศชาติ และมีกลไกของศูนย์ประสานงานบริหารงานจราจรทางอากาศร่วมดำเนินการ เพื่อให้การใช้ห้วงอากาศมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย ซึ่งส่วนเกี่ยวข้องจะต้องมีการพิจารณาร่วมกัน เพื่อให้เกิดแผนแม่บทของระบบห้วงอากาศชาติที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการบินของพลเรือน และความมั่นคงทางการทหารต่อไป

การพัฒนาการบริหารห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศสนามบินอยู่ตะเภา

๑. ปัจจุบันสนามบินอยู่ตะเภาได้กำหนดวงจรรอบอากาศยานทั้งอากาศยานทางทหารและพลเรือนทุกประเภท และทุกความเร็วที่ทำการบินด้วยสายตา (Visual Flight Rule) จะใช้วงจรรอบการบินทางทิศตะวันออก Rectangular Pattern for Fix Wing Aircraft ความสูง ๑,๔๐๐ ฟุตจากระดับน้ำทะเลสำหรับเฮลิคอปเตอร์ใช้วงจรรอบทางทิศตะวันตก ความสูง ๘๐๐ ฟุตจากระดับน้ำทะเล ส่วนการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Rule) สนามบินอยู่ตะเภา มีอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศตามมาตรฐานที่เป็นสากล (ICAO) สามารถควบคุมอากาศยานที่ทำการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินให้ลงสนามได้ ๘ นาทีต่อเครื่อง หรือ 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 เร็วร้อยละ) และอากาศยานสามารถวิ่งขึ้นได้ เมื่อเกิดระยะต่อ ระยะเคียง (Separation) ที่เหมาะสมเป็นไปตามกฎการบินสากล (ICAO) ในอนาคตเมื่ออากาศยานเข้ามาใช้สนามบินอยู่ตะเภามากขึ้นจากเดิมอีกสอง - สามเท่า สภาพห้วงอากาศของสนามบินอยู่ตะเภาจะหนาแน่นมากขึ้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการรองรับการจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ควรได้มีการได้ประสานงานขอความร่วมมือจาก บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERO THAI) มาสำรวจพื้นที่ห้วงอากาศของสนามบินอยู่ตะเภา เพื่อดำเนินการจัดทาระบบ SID and STAR (Standard Instrument Departure and Standard Instrument Arrival) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยให้อากาศยานที่บินออก (Departure) จากสนามบิน รวดเร็ว ประหยัดเวลา สามารถไต่ระดับความสูงตามกำหนดได้รวดเร็วขึ้น และลดการติดต่อดสื่อสารกับพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศได้มากขึ้น สำหรับอากาศยานที่ต้องการลงทางวิ่ง (Runway) สามารถบินเข้ามาตามจุดที่กำหนดให้รายงาน เรียงตามจุดที่กำหนด ตามลำดับ ก่อนหลังพร้อมกำหนดความเร็วในการผ่านจุดแต่ละจุด ทั้งนี้เพื่อลดขั้นตอนการติดต่อดสื่อสารและจะไม่เกิดการบินแซงหน้ากัน (Overtaking) การใช้เรดาร์ในการควบคุมการบิน ซึ่งสนามบินอยู่ตะเภาใช้ทั้ง Primary radar และ Secondary radar ในการนำอากาศยานเข้าตามจุดกำหนดต่าง ๆ (Vectoring) พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ สามารถแนะนำให้อากาศยานลดความเร็ว และเพิ่มความเร็วได้ตามความเหมาะสม

และเป็นไปตามกฎการบินสากล เพื่อไม่ให้อากาศยานที่ต้องการลงสนามบิน ต้องบินวน (Holding) รอ ลำดับการร่อนลงสนามบิน ซึ่งการดำเนินการนี้จะทำให้สนามบินอยู่ตะเภา รองรับอากาศยานได้มากขึ้น สามารถจัดลำดับการลงทางวิ่งของอากาศยานได้ ๕ ไมล์ทะเล ต่อเครื่อง หรือ ๒ นาทีต่อเครื่อง หรือ ชั่วโมงละ ๓๐ เครื่อง โดยเป็นไปตามกฎการบิน ที่ควบคุมการบินด้วยเรดาร์ควบคุมการบิน (ความเร็ว อากาศยานร่อนลงที่ ๑๔๐ ไมล์ทะเลต่อชั่วโมง และอากาศยานออกจากทางวิ่งเรียบร้อย) และอากาศยานสามารถวิ่งขึ้นได้เมื่อเกิดระยะต่อระยะเคียง (Separation) ที่เหมาะสมเป็นไปตามกฎการบิน สากล (ICAO)

๒. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางวิ่ง (Run Way) ทางขับ (Taxi Way) ของสนามบิน อยู่ตะเภาให้มีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่มาใช้บริการเพิ่มขึ้น สนามบินอยู่ตะเภาเป็น สนามบินที่มีทางวิ่งขนาดใหญ่ตามเกณฑ์มาตรฐานการก่อสร้างสนามบิน แม้ว่าสนามบินอยู่ตะเภาจะ ก่อสร้างและถูกใช้ราชการมาตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๐๙ หรือ ๕๐ ปี แล้วก็ตามแต่จากการตรวจสอบสภาพ ความพร้อมการใช้งานแล้วพบว่าสนามบินอยู่ตะเภายังมีทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยานอยู่ใน สภาพที่ดีเยี่ยมสามารถรองรับอากาศยานได้ทุกประเภท และรองรับน้ำหนักบรรทุกของอากาศยานได้ ไม่จำกัดแต่อย่างไรก็ตามทางวิ่งของสนามบินอยู่ตะเภา นั้น มีทางขับ (Taxi Way) ซึ่งเชื่อมต่อทางวิ่ง สำหรับนำอากาศยานขับเคลื่อนออกจากทางวิ่ง มีลักษณะทำมุมตั้งฉากกัน ทำให้เกิดข้อจำกัดต้องลด ความเร็วลงมาก เพื่อเลี้ยวออกจากทางวิ่งเข้าสู่ทางขับ ไม่สามารถใช้ความเร็วในการขับเคลื่อนออก จากทางวิ่งได้ต่อเนื่องทันที โดยเฉพาะกรณีที่มีพื้นผิวทางวิ่งเปียกทำให้ต้องใช้เวลามากขึ้นในการออกจาก ทางวิ่ง ซึ่งเป็นข้อจำกัดของสนามบินในการรองรับอากาศยานจำนวนมาก สำหรับสนามบินอยู่ตะเภา นั้น หากต้องรองรับปริมาณอากาศยานจำนวนมากที่จะมาใช้บริการในอนาคต จำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไข ข้อจำกัดดังกล่าว โดยการก่อสร้างทางขับเร่งด่วน (Rapid Exit Taxiway) เพิ่มเติม เพื่อให้อากาศยาน ที่มาลงที่สนามบินอยู่ตะเภาสามารถใช้ความเร็วในการลงสู่สนามบิน และขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งจะ ทำให้สามารถรองรับอากาศยานได้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากข้อมูลที่ได้มีการระบุในเอกสารการบินพบว่า สนามบินที่มีทางวิ่ง ๑ เส้น และมีทางขับเร่งด่วนที่เหมาะสมในการรองรับการขับเคลื่อนของอากาศยาน แล้วจะสามารถรองรับอากาศยานที่บินมาลงจอดได้จำนวนมากกว่า ๕๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง (หรือ ประมาณ ๒๔๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี) ซึ่งจากขีดความสามารถ ในการให้บริการทางวิ่งของสนามบินอยู่ ตะเภาปัจจุบันโดยเฉลี่ยที่ ๘ เที่ยวบินต่อชั่วโมง (หรือประมาณ ๖๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี) หากมีการ ปรับปรุงการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นระบบใหม่แล้ว จะสามารถให้บริการได้ประมาณ ๓๐ เที่ยวบินต่อชั่วโมง (หรือประมาณ ๑๗๐,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี) แต่หากเปรียบเทียบความสัมพันธ์จาก สถิติจำนวนผู้โดยสารกับจำนวนเที่ยวบินที่มีการใช้สนามบินภายในประเทศไทย พบว่าสนามบินภูเก็ต ที่มีผู้โดยสาร ๓ - ๔ ล้านคนต่อปี จะมีจำนวนเที่ยวบิน ๒๗,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี สนามบินเชียงใหม่ที่มี ผู้โดยสาร ๒ - ๔ ล้านคนต่อปี จะมีจำนวนเที่ยวบิน ๑๕,๐๐๐ - ๓๕,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี สนามบิน หาดใหญ่ที่มีผู้โดยสาร ๗ แสน - ๒ ล้านคนต่อปี จะมีจำนวนเที่ยวบิน ๕๕,๐๐๐ - ๑๔,๐๐๐ เที่ยวบิน ต่อปี ซึ่งจะเห็นได้ว่าสนามบินอยู่ตะเภาที่มีเป้าหมาย ในการรองรับผู้โดยสารที่ ๓ - ๕ ล้านคนต่อปี นั้น จะมีเที่ยวบินที่มาใช้บริการระหว่าง ๒๗,๐๐๐ - ๓๕,๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี ดังนั้น ทางวิ่ง ทางขับใน ปัจจุบันยังมีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่จะมาใช้บริการได้อย่างเพียงพอ แต่อย่างไรก็ ตามการที่มีจำนวนอากาศยานมาใช้บริการจำนวนมากการมีทางขับเร่งด่วน (Rapid Exit Taxiway)

จะเป็นการลดความเสี่ยง ทำให้อากาศยานมีความปลอดภัยมากขึ้น และสอดคล้องรองรับการบริหาร ห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ (ICAO) ที่กำหนดว่าสนามบินอยู่ตะเภาต้องมีการพัฒนาต่อไป ดังนั้น การปรับปรุงระบบ บริหารจัดการห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจร ทางอากาศให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการ ปรับปรุงพัฒนารูปแบบทางวิ่งทางขับให้มีความเหมาะสมกับการใช้งานแล้วจะทำให้สนามบินอยู่ตะเภา สามารถรองรับปริมาณอากาศยานจากการคมนาคมขนส่ง ทางอากาศที่จะมีเพิ่มมากขึ้นได้อีกจำนวน มากได้อย่างปลอดภัย สามารถบูรณาการการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบิน ดอนเมืองที่กำลังจะประสบปัญหาจากผู้ใช้บริการที่มี จำนวนมาก รองรับการบิน ศูนย์กลางการบิน ของภูมิภาค และการพัฒนาด้านการอุตสาหกรรม แห่งอนาคตของประเทศไทยตามนโยบายของ รัฐบาลได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

๓. การดำเนินการด้านงบประมาณในการดูแลกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน และระบบเครื่องช่วยเดินอากาศกรณีที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน จะเห็นได้ว่าเดิมสนามบินอยู่ตะเภา อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบ และการบริหารจัดการของกองทัพเรือ ในการจัดหาอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการซ่อมบำรุง เพื่อรองรับการปฏิบัติการกิจของกองทัพ ซึ่งระดับความถี่ ในการใช้สนามบินอยู่ตะเภายังไม่มาก ต่อมาตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๓๕ เมื่อกองทัพเรือได้รับมอบหมายจาก รัฐบาลให้ดำเนินการจัดตั้งการทำอากาศยานอยู่ตะเภาขึ้น เพื่อการใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาในเชิง พาณิชยกรรม ทำให้สนามบินอยู่ตะเภาเริ่มมีการใช้งบประมาณจากการดำเนินการของการทำอากาศยาน อยู่ตะเภามาจัดการดูแลรักษาสภาพของสนามบินอยู่ตะเภา ให้คงสภาพเรียบร้อยรองรับการเป็น สนามบินในเชิงพาณิชย์ให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากล และต่อมาการดูแล ปรับปรุง และพัฒนา สนามบินอยู่ตะเภาในเชิงพาณิชย์ ก็ได้บรรจุไว้ในแผนงานงบประมาณของการทำอากาศยานอยู่ตะเภา นอกจากนี้ในด้านงบบุคลากรบางส่วนเช่น ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ ควบคุมการจราจรทางอากาศ ก็ใช้จากแผนงบประมาณการทำอากาศยานอยู่ตะเภา และบางส่วนใช้ จากงบประมาณกองทัพเรือเช่น งบบุคลากร งบค่าดูแลรักษาสนามบินทางวิ่งทางขับ อุปกรณ์ เครื่องช่วยเดินอากาศ เป็นต้น สำหรับในอนาคตเมื่อมีการยกระดับภาระความรับผิดชอบของการทำ อากาศยานอยู่ตะเภาอย่างเต็มตัวรองรับการให้บริการผู้โดยสาร จำนวนมาก เช่น ๕ ล้านคน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ หรือ ๖๐ ล้านคนเทียบเท่าสนามบินสุวรรณภูมิในอนาคต ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณา เตรียมการด้านแหล่งงบประมาณ ในช่วงรอยต่อของการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะเมื่อมีการใช้อาคาร ผู้โดยสารหลังที่ ๓ และทางวิ่งที่ ๒ ด้านตะวันออกที่มีแผนในการสร้างขึ้นและใช้งาน เพื่อรองรับการ ขยายตัวของสนามบินอยู่ตะเภาประมาณปี พ.ศ.๒๕๖๖ (หนังสือพิมพ์ เดอะเนชั่น February 18, 2018 01:00) เพราะหากไม่มีการเตรียมการในเรื่องนี้ จะเป็นอุปสรรคอย่างมากในการดูแลความ เรียบร้อยของสนามบินอยู่ตะเภาในภาพรวม เนื่องจากหน่วยงานรับผิดชอบอาจมีถึง ๓ หน่วยงานคือ กองทัพเรือ การทำอากาศยานอยู่ตะเภา และการทำอากาศยานแห่งใหม่ฝั่งตะวันออกของสนามบินเดิม ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนที่หน่วยงานใดจะเป็นหน่วยรับผิดชอบบริหารจัดการ

๔. โครงสร้างกำลังพล เพื่อรองรับการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภา ร่วมกันในด้านความมั่นคง และเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบจากการที่สนามบินอยู่ตะเภา เดิมเป็นสนามบิน ทางทหารเพียงอย่างเดียว และพัฒนาการมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์แบบค่อยเป็นค่อยไปมาระยะ

เวลานาน ประมาณ ๓๐ ปี โดยมีปริมาณการใช้บริการทางการบิน ทั้งด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์ ไม่หนาแน่น จึงไม่มีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญในการบูรณาการการใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ ในพื้นที่ด้านความมั่นคงทางทหารตลอดจนการใช้บุคคลากรกองทัพเรือที่ได้รับการฝึกอบรมมากำกับดูแล รวมทั้งให้บริการในด้านต่าง ๆ ได้ด้วยความเรียบร้อย ต่อมาเมื่อสนามบินอุตะเถา เป็นพื้นที่หนึ่งในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ในฐานะมหานครทางการบินในอนาคต โดยมีการตราพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ ขึ้นมารองรับ และมีการดำเนินการว่าจ้างจัดทำแผนแม่บท เพื่อการพัฒนาสนามบินอุตะเถาขึ้น โดยมีเป้าหมายให้สนามบินอุตะเถาสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๖๐ ล้านคน เทียบเท่าสนามบินสุวรรณภูมิในด้านโครงสร้างบุคคลากรในการบริหารการทำอากาศยานอุตะเถา นั้น ปัจจุบันใช้บุคคลากรจากกองทัพเรือ มาช่วยปฏิบัติราชการ โดยยังไม่มีกรอบมติโครงสร้างบุคคลากรของการทำงานอากาศยานอุตะเถาชัดเจน ดังนั้น ในอนาคตหากต้องใช้บุคคลากรจำนวนมาก หลายหน้าที่ในการบริหารและการบริการจะทำให้การบริหารกำลังพลเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการกิจทั้งการบริการด้านความมั่นคง และการบริการในเชิงพาณิชย์ ได้นอกจากนี้ในการวางแผนกำลังพลเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานด้านการบริการการจราจรทางอากาศให้แก่อากาศยาน นับแสนเที่ยวบินในแต่ละปี จะเป็นกรณีที่ต้องมีการวางแผนระยะยาว ในการผลิตบุคคลากร หรือการปรับโอนย้ายการปฏิบัติงานกับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ซึ่งต้องมีการหาข้อยุติและทำข้อตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอากาศยาน ในภารกิจด้านความมั่นคง และการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉินหรือวิกฤติต่าง ๆ ต่อไป ซึ่งในเรื่องนี้เป็นความเร่งด่วนในการพิจารณาการแก้ไขปัญหา เพื่อรองรับขยายตัวของสนามบินอุตะเถาในอนาคตอันใกล้ที่กองทัพเรือต้องให้ความสำคัญ

สรุป

สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินที่กองทัพเรือใช้ประโยชน์พื้นที่ เพื่อดำเนินการด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ร่วมกันโดยที่ผ่านมานั้นจำนวนอากาศยาน และผู้โดยสารที่ใช้บริการมีจำนวนไม่มาก ทำให้การใช้ประโยชน์พื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับภารกิจของทั้งสองส่วนยังสามารถดำเนินการได้ตามขอบเขตความรับผิดชอบ และภารกิจที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตามปัจจุบันด้วยความต้องการโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น และรัฐบาลมีนโยบายผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และการพัฒนาด้านการอุตสาหกรรมมูลค่าสูงซึ่งได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ และการซ่อมบำรุงอากาศยานให้เกิดขึ้นภายในประเทศ ตลอดจนได้มีการตราพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ และอยู่ระหว่างการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา (Master Plan Project for U-tapao International Airport Thailand) ซึ่งมีความชัดเจนในการทิศทางการพัฒนา จนมีการคาดการณ์ว่าสนามบินส่วนกลางของประเทศ ซึ่งได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมือง จะไม่สามารถรองรับความต้องการดังกล่าวได้อย่างเพียงพอ ดังนั้น รัฐบาลจึงมีนโยบายและสนับสนุนงบประมาณจำนวนมาก เพื่อใช้ในการพัฒนาศักยภาพสนามบินอุตะเถาให้มีขีดความสามารถเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ เพื่อบูรณาการการใช้ประโยชน์ร่วมกับสนามบินส่วนกลางของประเทศทั้งสอง แห่งดังกล่าว ซึ่งกองทัพเรือได้ตอบสนองต่อนโยบายของ

รัฐบาลดังกล่าว โดยมีการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปี เป็นต้น ดังนั้น เพื่อให้สนามบินอุตะเถาสามารถรองรับการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศจำเป็นต้องมีการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการภายในสนามบินอุตะเถาให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการด้านการบินพลเรือนตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด นอกจากนี้ต้องจัดทำข้อตกลงร่วม เพื่อกำหนดแนวทางการปฏิบัติและการใช้ประโยชน์พื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินรองรับการปฏิบัติภารกิจทางการทหาร ร่วมกับการบินในเชิงพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถา เพื่อให้สามารถปฏิบัติได้ทั้งในยามปกติและในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดการละเมิดการปฏิบัติระหว่างกันจากการศึกษาทั้งจากทฤษฎี หลักการ และการปฏิบัติของส่วนราชการที่มี การดำเนินงานทั้งสองภารกิจภายในสนามบินเดียวกัน เช่นเดียวกับสนามบินอุตะเถาพบว่า การดำเนินการของกองทัพอากาศมีรูปแบบการปฏิบัติร่วมกับหน่วยงานที่มีการให้บริการด้านการบินพลเรือนภายในสนามบินเดียวกัน มีการแก้ปัญหาความแออัด และความสับสนในการให้บริการได้เป็นอย่างดี สามารถใช้ประกอบเป็นแนวทางดำเนินการภายในสนามบินอุตะเถาได้ โดยการแบ่งแยกพื้นที่การปฏิบัติด้านการทหาร และพลเรือนออกจากกันอย่างชัดเจน มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินที่จำเป็นเพิ่มเติม เพื่อแยกการปฏิบัติทางทหารและทางพาณิชย์ออกจากกัน นอกจากนี้ในการปฏิบัติภายในพื้นที่ร่วมกันมีการนำเอาหลักการบริหารความเสี่ยง และการจัดการกับภาวะวิกฤตมาเป็นหลักในการกำหนดความร่วมมือของหน่วยงานที่มีการปฏิบัติร่วมกันภายในสนามบินอย่างมีความเป็นเอกภาพ รวมถึงการแก้ปัญหาความคับคั่งของปริมาณการจราจรทางอากาศ บริเวณสนามบินโดยการพัฒนาปรับปรุงการบริการห้วงอากาศ และการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในสนามบินร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีขีดความสามารถในการให้บริการเพิ่มมากขึ้น ตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้กองทัพเรือยังต้องพิจารณาเตรียมการในการเสนอแนวทางด้านงบประมาณที่จะมาสนับสนุนการดำเนินการด้านต่าง ๆ เกี่ยวกับการบริการ การดูแลรักษา ทางวิ่ง ทางขับของสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์เครื่องช่วยเดินอากาศภายในสนามบินที่ทางกองทัพเรือได้ให้กิจการในเชิงพาณิชย์ใช้ประโยชน์ร่วมกันเพราะหากไม่มีการร่วมพิจารณา กำหนดแนวทางวางแผน ดำเนินการร่วมกันไว้ อาจทำให้เกิดความสะดุดไม่ต่อเนื่องในการให้บริการภายในสนามบิน ด้วยอาจมีหน่วยงานเกี่ยวข้องหลายหน่วยที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันแต่ยังขาดความชัดเจนในการร่วมกันรับผิดชอบดูแลสนามบินอย่างไร อีกทั้งการพิจารณาดำเนินการในด้านโครงสร้างอัตรากำลังบุคลากรของการทำอากาศยานอุตะเถาให้เรียบร้อย เพื่อรองรับการขยายตัวอย่างเต็มที่ของท่าอากาศยานอุตะเถา ได้ทันเวลา และดำเนินการระหว่างด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความสมดุลต่อไป

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินขนาดใหญ่ ที่มีตำแหน่งที่ตั้งและโครงสร้างพื้นฐานที่ดีมาก กองทัพเรือใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาในภารกิจด้านความมั่นคงเป็นหลักสำหรับการเตรียมกำลัง และใช้กำลังอากาศนาวิกโยธินในการรักษาอธิปไตย และรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมทั้งสนับสนุนภารกิจต่าง ๆ ตามนโยบายของรัฐบาลด้านความมั่นคง นอกจากนี้ยังมีการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาด้านการพาณิชย์ร่วมด้วย โดยเมื่อ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙ กองทัพเรือได้อนุมัติจัดตั้งการทำอากาศยานอุตะเถาขึ้น เพื่อเป็นหน่วยงานด้านการพาณิชย์ โดยดำเนินงานด้าน การทำอากาศยานพลเรือนภายในสนามบินอุตะเถา แม้ว่าสนามบินอุตะเถาจะมีการใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ร่วมกันมากกว่า ๒๐ ปี แต่ด้วยการจัดตั้งการทำอากาศยาน อุตะเถาในตอนเริ่มต้นนั้น เป็นการจัดตั้งขึ้นในขณะที่ความต้องการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเถายังมีไม่มาก กองทัพเรือจึงกำหนดขอบเขตของพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินการด้านการพาณิชย์ อยู่ในขอบเขตที่จำกัด กล่าวคือพื้นที่ในการดำเนินการของการทำอากาศยานอุตะเถามีขนาดเล็ก และมีหลายส่วนหลายกิจกรรมอยู่ทับซ้อนกับการปฏิบัติในพื้นที่ทางทหารของกองการบินทหารเรือ ซึ่งในขณะนั้นยังสามารถปฏิบัติงานร่วมกันภายในพื้นที่เดียวกันได้ภายใต้การบริหารจัดการของกองทัพเรือ แต่อย่างไรก็ตามด้วยความแตกต่างของภารกิจทำให้มีโอกาสที่จะเกิดปัญหา การละเมิดระหว่างกัน ในการปฏิบัติของภารกิจทางทหาร กับผู้ให้และใช้บริการด้านการบินพลเรือน เนื่องจากรูปแบบการปฏิบัติการทางทหารซึ่งเป็นภารกิจด้านความมั่นคงที่ต้องการความรวดเร็ว ชัดเจน และบางครั้งเป็นการปฏิบัติการทางลับ รวมถึงการต้องระมัดระวังด้านการอาวุธยุทธโธปกรณ์สำหรับอากาศยาน ส่วนงานด้านการทำอากาศยานเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นบริการสาธารณะมีวัตถุประสงค์ กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่อ้างอิงในการปฏิบัติ โดยเฉพาะมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับผู้โดยสาร ต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลก็มีส่วนสำคัญยิ่ง ในขณะที่การดำเนินการของสองส่วนยังต้องใช้ประโยชน์ร่วมกันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน อาทิ ทางวิ่ง (Run Way) ทางขับ (Taxi Way) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ห้วงอากาศ (Airspace) และการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) เป็นต้น ซึ่งยังขาดความชัดเจนในการปฏิบัติร่วมกัน โดยเฉพาะเมื่อสถานการณ์ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ ในปัจจุบันมีการขยายตัวเติบโตเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว มีความจำเป็นต้องการใช้ประโยชน์ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน พื้นที่ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการดำเนินการอื่น ๆ ภายในเขตสนามบินเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะเป็นปัญหาและเป็นการเสียโอกาสหากประเทศขาดความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ในการสนับสนุนด้านการบินดังกล่าวสำหรับประเทศไทย ซึ่งมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นท่าอากาศยานหลักขนาดใหญ่ ที่ใช้ในการรองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ นั้น มีการ

คาดการณ์ว่าในระยะเวลาไม่เกิน ๑๐ ปี ข้างหน้าหากการเดินทางขนส่งทางอากาศยังคงมีอัตราการเติบโตต่อเนื่องเหมือนในปัจจุบัน ท่าอากาศยานทั้งสองแห่งจะมีผู้มาใช้บริการเกินขีดความสามารถในการรองรับให้บริการได้ จึงทำให้รัฐบาลมีนโยบายอย่างชัดเจนที่จะพัฒนาศักยภาพสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ อยู่ในเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยพัฒนาเป็นเมืองการบินภาคตะวันออกหรือ Special EEC Zone: Eastern Airport City บนพื้นที่ขนาด ๖,๕๐๐ ไร่ บริเวณสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นการยกระดับสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์กลางการบิน รองรับผู้โดยสาร ๑๕ - ๓๕ - ๖๐ ล้านคน/ปี ในระยะ ๕ - ๑๐ - ๑๕ ปี ตามลำดับ โดยได้มีการตราพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ รองรับการพัฒนา พร้อมเร่งจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา โดยรัฐบาลมีนโยบายบูรณาการการใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาร่วมกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง นอกจากนั้นจากปัญหาในการพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจที่ประเทศไทย ยังคงติดกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลางด้วยความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค รัฐบาลจึงมีนโยบายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งของภูมิภาค ตลอดจนต้องการให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่มีมูลค่าสูงขึ้น โดยการกระตุ้นให้เกิดการคิดค้นนวัตกรรมที่เป็นที่ต้องการของตลาด รวมถึงการพัฒนาด้านการอุตสาหกรรม อากาศยานครบวงจร ซึ่งได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยานให้เกิดขึ้นในประเทศไทย และส่งเสริมการเรียนรู้พัฒนาองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ของประเทศ ซึ่งจะทำให้รายได้มวลรวมประชาชาติสูงขึ้น และหลุดพ้นจากประเทศที่มีรายได้ปานกลาง การดำเนินโครงการต่าง ๆ ดังกล่าวจะดำเนินการผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ทำให้สนามบินอู่ตะเภามีจำนวนผู้มาปฏิบัติงานและใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก สำหรับด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศมีการขยายตัวเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่มีพื้นที่ห้วงอากาศที่ให้บริการด้านการบินมีอย่างจำกัด อีกทั้งจำเป็นต้องมีการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน มีความปลอดภัยในการดำเนินงานของทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง หน่วยที่มีหน้าที่หลักในการกำกับ ควบคุม ดูแลด้านมาตรฐานการบิน จึงมีความพยายามในการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากร ด้านการบินอย่างคุ้มค่า เพียงพอต่อความต้องการ และมีการกำหนดรูปแบบมาตรฐานการปฏิบัติ ด้านความปลอดภัยในการทำการบินอย่างเคร่งครัด องค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลด้านมาตรฐานการบิน จึงมีการตรวจสอบ ประเมินการปฏิบัติต่าง ๆ อย่างเข้มงวดจริงจัง ซึ่งการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินอู่ตะเภาทั้งทางทหารและด้านการพาณิชย์ จำเป็นต้องมีการพัฒนาแก้ไขข้อจำกัดต่าง ๆ โดยปัญหาข้อจำกัดและแนวทางในการแก้ไขสรุปได้ดังนี้

๑. ข้อจำกัดในการบริหาร และการดำเนินงานในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภา จากการที่สนามบินอู่ตะเภามีการดำเนินการด้านการทหาร และมีการดำเนินการด้านการพาณิชย์ร่วมในพื้นที่เดียวกัน และมีแนวโน้มที่จะมีจำนวนผู้โดยสาร อากาศยาน และกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมการบินที่หลากหลายมาใช้ประโยชน์พื้นที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงอาจเป็นปัญหาในการบริหารจัดการสนามบินอู่ตะเภา ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑ การใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมในการดำเนินการท่าอากาศยาน สนามบินอู่ตะเภา เป็นสนามบินที่สร้างขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์ทางทหารและภายหลังจึงใช้ประโยชน์ด้านการพาณิชย์ ในลักษณะของการท่าอากาศยานพลเรือนโดยมีส่วนของอาคารกิจการด้านการพาณิชย์ ตั้งอยู่ในท่ามกลางพื้นที่ปฏิบัติการทางทหารของกองทัพเรือ จากสภาพการณ์ปัจจุบัน ที่รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ ภายในปี พ.ศ.๒๕๕๙ ตลอดจนการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค และนโยบายที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมผ่านโครงการ EEC ทำให้มีอากาศยานและผู้ปฏิบัติงาน ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอู่ตะเภาเพิ่มขึ้นจำนวนมาก จึงมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภาทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์

๑.๒ การบริหารงาน และการดำเนินการอย่างมีเอกภาพทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์บริเวณพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมภายในสนามบินอู่ตะเภา การท่าอากาศยานอู่ตะเภามีภารกิจในการให้บริการแก่อากาศยาน และผู้โดยสารพลเรือนที่มาใช้บริการซึ่งเป็นบริการสาธารณะ โดยมีการใช้ประโยชน์พื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอู่ตะเภาร่วมกับกองทหารเรือ กองเรือยุทธการ ที่ดูแลการปฏิบัติการทางทหารด้านความมั่นคง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานร่วมกันในหลายกรณี เช่นการปฏิบัติในสถานการณ์เร่งด่วน การดำเนินการตามมาตรการในการรักษาความปลอดภัย และการช่วยเหลืออากาศยานและผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งในกรณีต่าง ๆ ดังกล่าวมีรายละเอียดและขั้นตอนการปฏิบัติที่มีความแตกต่างกัน ซึ่งหากผู้ปฏิบัติไม่มีความเข้าใจ แม่นยำในบทบาทภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ ตลอดจนเครื่องมือ ที่ต้องใช้ในการปฏิบัติแล้วจะทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สินทั้งของทางราชการและผู้ใช้บริการ

๑.๓ การพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ และการบริการการจราจรทางอากาศ การพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ และการบริการการจราจรทางอากาศของสนามบินอู่ตะเภา นั้น ปัจจุบันจากปัญหาความแออัดของปริมาณอากาศยานที่ใช้ห้วงอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากการขยายตัวเติบโตด้านการบินของทุกภูมิภาครวมถึงปัญหาการกำหนดพื้นที่หวงห้ามด้านการบิน โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ทางทหารและใกล้เคียง ประกอบกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้มีการกำหนดให้ทุกประเทศต้องมีการพัฒนาการใช้ห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพไม่เกิดสภาพติดขัดมีความคล่องตัวเพียงพอต่อความต้องการใช้ห้วงอากาศ อีกทั้งต้องมีการปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินให้สอดคล้องด้วย ซึ่งจากสภาพการณ์ในปัจจุบันที่สนามบินอู่ตะเภาถูกสร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ทางการทหารเท่านั้น และเมื่อมีอากาศยานพลเรือนเข้ามาให้บริการจำนวนเพิ่มมากขึ้น ระบบจัดการการลงจอดที่สนามบินอู่ตะเภา นั้นยังมีความล่าช้า ให้บริการได้ในจำนวนจำกัด ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงพัฒนารูปแบบในการใช้ห้วงอากาศ การให้บริการการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอู่ตะเภาต่อไป

๑.๔ การดำเนินการด้านงบประมาณในการดูแล กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน และระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ กรณีที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันทั้งกิจการทางทหารและทางพาณิชย์ เนื่องจากเดิมสนามบินอู่ตะเภาอยู่ภายใต้การบริหารจัดการด้านงบประมาณ โดยกองทัพเรือ และการท่าอากาศยานอู่ตะเภา ซึ่งเป็นหน่วยในการกำกับดูแลของกองทัพเรือทั้งหมด แต่ในอนาคตอันใกล้เมื่อสนามบินอู่ตะเภาได้รับการพัฒนาสู่เชิงพาณิชย์อย่างเต็มที่ จะทำให้มีโครงสร้างพื้นฐานเกิดเป็นสองส่วนคือส่วนเดิมที่กองทัพเรือรับผิดชอบงบประมาณผ่านทางท่าอากาศยานอู่ตะเภา และส่วนที่เกิดใหม่เช่น ทางวิ่ง ลานจอด อาคารผู้โดยสารหลังใหม่ (Terminal 3) ที่จะมีการใช้งบประมาณ

รัฐบาลมาบริหารจัดการ และอาจบริหารจัดการโดยการท่าอากาศยานอุตะเถาใหม่ ที่อาจไม่อยู่ในการกำกับดูแลด้านงบประมาณของกองทัพเรือ ในกรณีนี้จะเป็นปัญหาการดูแลรักษาสภาพของสนามบินอุตะเถาเดิมให้คงสภาพเรียบร้อย หากยังไม่มีชัดเจนเชิงนโยบาย และการกำหนดแผนงานไว้ในแผนงานงบประมาณประจำปี ของการทำอากาศยานอุตะเถา นอกจากนี้ ในด้านงบประมาณ เช่น ค่าตอบแทนการปฏิบัติงานนอกเวลาเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศ ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาสนามบิน ทางวิ่ง ทางขับ อุปกรณ์เครื่องช่วยเดินอากาศ เป็นต้น หากไม่มีการเตรียมการในเรื่องนี้จะเป็นอุปสรรคอย่างมากในการดูแลความเรียบร้อยของสนามบินอุตะเถาในภาพรวมให้มีความพร้อมด้านความมั่นคง

๑.๕ ด้านโครงสร้างกำลังพล เพื่อรองรับการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาร่วมกัน ในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ จากการที่สนามบินอุตะเถาเป็นสนามบินทางทหารที่พัฒนาการมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์แบบค่อยเป็นค่อยไปมาเป็นระยะเวลาประมาณ ๒๐ ปี แต่เดิมปริมาณการใช้บริการของอากาศยาน ทั้งด้านความมั่นคง และเชิงพาณิชย์ ไม่หนาแน่น การบริหารจัดการการบินจึงไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ต่อการใช้บุคลากรกองทัพเรือที่ผ่านการฝึกอบรมมากำกับดูแล และให้บริการแก่อากาศยาน ได้ด้วยความเรียบร้อย ในอนาคตอันใกล้เมื่อสนามบินอุตะเถา เป็นพื้นที่หนึ่งในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ในฐานะมหานครทางการบินในอนาคต โดยมีการตราพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ ขึ้นมารองรับและมีการดำเนินการว่าจ้างจัดทำแผนแม่บท เพื่อการพัฒนาสนามบินอุตะเถาขึ้น โดยมีเป้าหมายให้สนามบินอุตะเถาสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๖๐ ล้านคนในปี พ.ศ.๒๕๗๕ เทียบเท่าสนามบินสุวรรณภูมิ บุคลากรในการบริหารการทำอากาศยานอุตะเถาอยู่เดิม ซึ่งเป็นบุคลากรจากกองทัพเรือจำนวนมาก มีหลายหน้าที่ในการบริหาร และบริการ จะเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการกิจทั้งการบริการด้านความมั่นคง และการบริการในเชิงพาณิชย์ได้ นอกจากนี้ยังมีบุคลากรเจ้าหน้าที่บริการทางการบิน เช่น เจ้าหน้าที่หอบังคับการบิน หน่านักการบิน และอื่น ๆ ที่จำเป็นต้องมีการวางแผนระยะยาว ในการผลิตบุคลากร หรือการปรับโอนย้าย การปฏิบัติงานกับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ซึ่งต้องมีการหาข้อยุติและทำข้อตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการให้บริการอากาศยาน ในภารกิจด้านความมั่นคง และการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน หรือวิกฤติต่าง ๆ ต่อไป จึงเป็นปัญหาความเร่งด่วนในการพิจารณาแก้ไข

๒. แนวทางการแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่มีการใช้ประโยชน์ด้านการบินทางทหาร ร่วมกับด้านการพาณิชย์ จากปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่มีการดำเนินการด้านการบินทางทหารร่วมกับด้านการบินพลเรือน รวมถึงการพัฒนาตามโครงการ EEC ดังกล่าวข้างต้น จำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบการดำเนินการการใช้ประโยชน์ให้สอดคล้องกับภารกิจ และกิจกรรมที่เกิดขึ้น ซึ่งในสนามบินหลาย ๆ แห่งของกองทัพอากาศมีการดำเนินการในลักษณะการใช้ประโยชน์สนามบินรวมทั้งสองภารกิจดังกล่าว โดยมีรูปแบบการบริหารจัดการที่สามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับการดำเนินการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นหลักการในการบริหารความเสี่ยง และการจัดการภาวะวิกฤติเป็นหลักการทฤษฎีที่มีความสำคัญในการบริหารจัดการระบบท่าอากาศยาน และการบริหารองค์กรให้ประสบความสำเร็จ ซึ่งต้องนำมาใช้เป็นหลักการพิจารณาแก้ปัญหาาร่วมด้วย โดยมีแนวทางในการแก้ปัญหาในประเด็นต่าง ๆ ข้างต้นดังนี้

๒.๑ การกำหนดผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาให้สอดคล้องเพียงพอสำหรับภารกิจด้านการทหาร และกิจกรรมด้านการพาณิชย์ จากการพิจารณาการดำเนินการของกองทัพอากาศในการใช้พื้นที่ เพื่อดำเนินการด้านท่าอากาศยานพลเรือน (ด้านการพาณิชย์) ร่วมกับการปฏิบัติการทางทหารภายในสนามบินของกองทัพอากาศ นั้น จะเห็นได้ว่าสามารถดำเนินการได้ตามมาตรฐานการให้บริการของระบบ ท่าอากาศยานพลเรือน ในขณะเดียวกันก็สามารถสนองต่อภารกิจทางการทหารได้เป็นอย่างดี สามารถนำมาพิจารณาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการแก้ปัญหา การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถา ที่ปัจจุบันมีพื้นที่ให้บริการด้านการพาณิชย์จำกัด และตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีการปฏิบัติทางการทหาร และมีนโยบายที่จะขยายเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการด้านการพาณิชย์ และด้านการอุตสาหกรรมอากาศยานภายในพื้นที่สนามบินอุตะเถาอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งหากพิจารณาในประเด็นจำนวนผู้ใช้บริการแล้วสามารถกำหนดแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านการพาณิชย์ ที่จะไม่เกิดผลกระทบกับการปฏิบัติทางการทหารด้านความมั่นคงดังนี้

๒.๑.๑ ในกรณีที่ทำอากาศยานอุตะเถามีจำนวนผู้มาใช้บริการระหว่าง ๑ - ๓ ล้านคนต่อปี ปัจจุบันสนามบินอุตะเถากำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร โดยการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารหลังใหม่ (Terminal 2) ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓ ล้านคนต่อปี และหากมีการใช้งานรวมกับอาคารพักผู้โดยสารหลังเดิม (Terminal 1) จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๕ ล้านคนต่อปี ได้อย่างเพียงพอตามมาตรฐานการบริการ แต่อย่างไรก็ตามการให้บริการในเขตนอกพื้นที่การบิน (Land side) ซึ่งเป็นพื้นที่ต่อเนื่องโดยรอบอาคารพักผู้โดยสาร หากมีผู้โดยสารมาใช้บริการเกิน ๓ ล้านคนต่อปีแล้วจะทำให้เกิดข้อจำกัดต่อการ ให้บริการผู้โดยสารและกระทบต่อการปฏิบัติทางการทหารซึ่งควรแก้ไขปัญหามันในระยะเวลาเร่งด่วนดังนี้

๒.๑.๑.๑ บริเวณถนนเส้นทางการจราจรที่ใช้ในการผ่านเข้า - ออกจากภายนอกมายังท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นเส้นทางที่ต้องใช้ร่วมกันระหว่างทหารกับพลเรือนที่มาใช้บริการ ท่าอากาศยานสามารถแก้ไข โดยขยายเส้นทางจราจรจาก ๒ ช่องทางที่มีอยู่เดิมเป็น ๔ ช่องทางและกำหนดเส้นทางการเดินรถเป็นลักษณะวงเวียนต่อเนื่องไม่มีการหยุดนิ่งและย้อนกลับระหว่างเส้นทางผ่านพื้นที่สำคัญทางทหารต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม

๒.๑.๑.๒ พื้นที่ให้บริการในการขนถ่ายผู้โดยสารบริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสารที่ต้องรองรับผู้ให้บริการจำนวนมาก ต้องมีการขยายพื้นที่ให้บริการขนถ่ายผู้โดยสารบริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร และก่อสร้างลานจอดรถยนต์เพิ่มเติม

๒.๑.๑.๓ การกำหนดมาตรการในการรักษาความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ร่วมกับการปฏิบัติทางการทหารให้มีความเป็นเอกภาพ และสอดคล้องตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๒ ในกรณีที่มีผู้มาใช้บริการมากกว่า ๓ ล้านคนต่อปี พื้นที่ให้บริการของการท่าอากาศยานอุตะเถาในพื้นที่นอกเขตการบิน (Land Side) และพื้นที่ต่อเนื่องจะไม่เพียงพอและไม่เหมาะสมในการให้บริการ และการปฏิบัติการทางทหารยากต่อการควบคุมและบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ กองทัพเรือมีความจำเป็นต้องพัฒนาใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่า เพื่อใช้ในการให้บริการผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น โดยการย้ายการให้บริการของการ

ท่าอากาศยานทั้งหมด รวมทั้งโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ตามนโยบายของรัฐบาลที่กำลังจะเกิดขึ้นไปใช้พื้นที่ดังกล่าว และจะทำให้การใช้พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภาสอดคล้องรองรับกิจกรรมต่าง ๆ โดยสามารถดำเนินการได้ดังนี้

๒.๑.๒.๑ ก่อสร้างเฉพาะอาคารพักผู้โดยสาร ทางขับ และลานจอดอากาศยานชั้นใหม่เพิ่มเติม โดยยังคงใช้ทางวิ่งเส้นเดิมร่วมกับการปฏิบัติการบินทางทหารและพัฒนาพื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งเป็นพื้นที่ดำเนินการตามโครงการ EEC

๒.๑.๒.๒ ก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางขับ ลานจอดอากาศยาน และทางวิ่งเส้นที่ ๒ เพิ่มเติมขึ้นใหม่ ในด้านฝั่งตะวันออกของทางวิ่งเดิม เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น และจะทำให้การปฏิบัติการทางทหาร และการดำเนินการด้านการบินของพลเรือนมีเอกภาพมีความชัดเจนในขณะเดียวกันกิจกรรมด้านอุตสาหกรรมอากาศยาน และโครงการ EEC ก็ยังสามารถพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่งเดิมได้อย่างเพียงพอเหมาะสมต่อไป

๒.๒ รูปแบบความร่วมมือ และควมมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการด้านการบินทางทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอุตะเภา การดำเนินการด้านการบินทางทหาร โดยกองการบินทหารเรือ และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ โดยการท่าอากาศยานอุตะเภา นั้น การดำเนินการทั้งสองส่วนมีการใช้โครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้านการบิน และการใช้ห้วงอากาศ และการบริการควบคุมการจราจรทางอากาศร่วมกัน ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความเป็นเอกภาพในการปฏิบัติงานตามมาตรฐาน และตามหลักการแนวทางการบริหารความเสี่ยงและการจัดการภาวะวิกฤตินั้น สามารถดำเนินการได้โดยมีการจัดทำข้อตกลงร่วมในส่วนของปฏิบัติที่มีการประเมิรร่วมกันแล้วว่า มีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดขาดความเข้าใจในรูปแบบขั้นตอนการปฏิบัติร่วมกัน และความไม่ชัดเจนในกรอบความรับผิดชอบของหน่วยต่าง ๆ โดยเป็นการจัดทำข้อตกลงร่วมกันในประเด็นที่สำคัญได้แก่ การปฏิบัติการบินในกรณีเร่งด่วนการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือประสบเหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบิน การเกิดเหตุภัยพิบัติในสนามบิน และในเขตอุตสาหกรรมอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งเป็นการกำหนดรูปแบบแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้ทันทั่วทั้งที่ โดยเครื่องมือที่ใช้เหมาะสมกับการปฏิบัติตามภารกิจต่อไป

๒.๓ การพัฒนาพื้นที่ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการบิน และใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภาที่จะเกิดขึ้น จากการคมนาคมขนส่งทางอากาศของทุกภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตรวดเร็วอย่างก้าวกระโดด มีการคาดการณ์จากหน่วยงานภาครัฐราชการหลายหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องที่ตรงกันว่าภายในระยะเวลาอันใกล้ สนามบินอุตะเภาจะมีอากาศยานและผู้โดยสารมาใช้บริการจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้มีปริมาณอากาศยานที่จะมาใช้ห้วงอากาศ และการจราจรทางอากาศของพื้นที่รับผิดชอบสนามบินอุตะเภาหนาแน่นมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ พัฒนารูปแบบการควบคุมการจราจรทางอากาศ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรองรับด้านการบินได้แก่ทางวิ่ง (Run Way) ทางขับ (Taxi Way) ให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้นด้วย โดยการปรับปรุงโครงสร้างของ

ระบบห้วงอากาศได้แก่ การปรับปรุงเทคโนโลยี ระบบอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่การดำเนินงานไปสู่เป้าหมายหลักของการบริหารจัดการห้วงอากาศคือ ความยืดหยุ่นและความสะดวกต่อการใช้งาน (Flexible Use Of Airspace) และรวมถึงระบบเทคโนโลยี และระบบบริหารการจราจรทางอากาศให้ต่อเนื่องเข้ากันทั้งระบบ เชื่อมโยงการบินในทุกระดับในเขตควบคุมการบินของสนามบิน และเส้นทางบินในห้วงอากาศไม่ให้เกิดสภาพคอขวดจากข้อจำกัดทุกกรณี ในขณะที่เดียวกันการควบคุมการจราจรทางอากาศภายในสนามบินต้องลดขั้นตอนเงื่อนไขที่เป็นอุปสรรคที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการกับอากาศยานในวงจราจรบินที่ต้องการลงสู่สนามบินด้วย โดยการปรับปรุงอุปกรณ์เครื่องนำทางการบินให้มีความสามารถในการสื่อสารการบินด้วยข้อมูล แทนการควบคุมด้วยเสียง และปรับรูปแบบที่ต้องทำการบินเป็นวงจรรวนรอ (Pattern Holding) สำหรับขั้นตอนบินเข้าและออกจากสนามบิน สามารถให้บริการได้รวดเร็วขึ้น โดยเป็นไปตามกฎการบินนอกจากนั้น เพื่อให้การขับเคลื่อนอากาศยานภาคพื้นมีความคล่องตัวสามารถดำเนินการได้ โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ทางวิ่ง (Run Way) ทางขับ (Taxi Way) ของสนามบินอยู่ตะเภาให้มีขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่มาใช้บริการเพิ่มขึ้น โดยการก่อสร้างทางขับเร่งด่วน (Rapid Exit Taxiway) เพิ่มเติม เพื่อให้อากาศยานที่มาลง ณ สนามบินอยู่ตะเภาสามารถใช้ความเร็วหลังลงสู่สนามบิน และขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้อย่างปลอดภัย โดยไม่ต้องลดความเร็วใกล้หยุดนิ่ง จะทำให้สามารถรองรับอากาศยานได้จำนวนเพิ่มมากขึ้น

๒.๔ การดำเนินการด้านงบประมาณในการดูแล กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน และระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ กรณีที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันสามารถดำเนินการดังนี้

ทำข้อตกลงให้ชัดเจนถึงแนวทางความรับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานเดิมกับโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินที่จะสร้างขึ้นใหม่ โดยการท่าอากาศยานอยู่ตะเภาในโครงสร้างใหม่ที่รองรับตามแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภา เป็นหน่วยรับผิดชอบในการดูแลรักษาสนามบิน โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องช่วยเดินอากาศ ทั้งหมดที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันการซ่อมบำรุง และการจัดหาเพิ่มเติมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลกำหนด กรณีไม่สามารถดำเนินการได้ เห็นควรให้การท่าอากาศยานอยู่ตะเภาเดิมภายใต้การกำกับดูแลของกองทัพเรือ เป็นผู้บริหารจัดการดูแลโครงสร้างพื้นฐานสนามบินอยู่ตะเภาเดิม ทางฝั่งตะวันตกของทางวิ่ง โดยปรับรูปแบบกิจกรรมการท่าอากาศยานเดิมให้สามารถใช้ประโยชน์สนับสนุนการท่าอากาศยานที่จะสร้างขึ้นใหม่ในฝั่งตะวันออกได้อย่างลงตัว เพื่อให้ดำรงขีดความสามารถในการสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงให้คงอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีรายได้ในการดูแลรักษาสภาพโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกควบคู่ไปกับการพัฒนาในเชิงพาณิชย์ในฝั่งตะวันออกได้อย่างสมบูรณ์

๓. โครงสร้างกำลังพล เพื่อรองรับการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภา ร่วมกัน ในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบจากการที่สนามบินอยู่ตะเภา ซึ่งเดิมเป็นสนามบินทางทหารต่อมาได้พัฒนาการมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์แบบค่อยเป็นค่อยไปมาระยะเวลานาน ประมาณ ๒๐ ปี โดยมีปริมาณการใช้บริการสนามบิน ทั้งด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์ยังไม่หนาแน่นนัก ปริมาณอากาศยานและผู้โดยสารจึงยังไม่เป็นผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติสำหรับการบริหารจัดการนั้นได้ใช้บุคคลากรกองทัพเรือกำกับดูแล รวมทั้งให้บริการในด้านต่าง ๆ ได้ด้วยความเรียบร้อย ต่อมาเมื่อสนามบินอยู่ตะเภา เป็นพื้นที่หนึ่งในโครงการระเบียงเศรษฐกิจ

ภาคตะวันออก ในฐานะมหานครทางการบินในอนาคตมีพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ ขึ้นมารองรับ และมีการดำเนินการจัดทำแผนแม่บท เพื่อการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาขึ้น โดยมีเป้าหมายให้สนามบินอู่ตะเภาสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง ๖๐ ล้านคน เทียบเท่าสนามบินสุวรรณภูมิใน ๑๕ ปีข้างหน้า จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการปรับโครงสร้างการทำอากาศยานอู่ตะเภาใหม่ เพื่อรองรับกิจกรรมอันสำคัญดังกล่าว โดยมีหัวข้อสำคัญในการพิจารณาเตรียมการดังนี้

๓.๑ โครงสร้างกำลังพลเพื่อรองรับการขยายตัวของสนามบินอู่ตะเภาตามแผนแม่บทการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา

๓.๒ การบริหารจัดการกำลังพลเจ้าหน้าที่ ด้านการให้บริการทางการบิน ได้แก่ เจ้าหน้าที่บริการการจราจรทางอากาศประจำหอบังคับการบิน เจ้าหน้าที่แนะนำการบิน เจ้าหน้าที่เรดาห์ ซึ่งมีความสำคัญต่อความปลอดภัยทางการบินทั้งความมั่นคงและด้านการบินพลเรือน โดยฝ่ายพลเรือนอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ฝ่ายความมั่นคงอยู่ในการกำกับดูแลของกองทัพเรือ จึงควรต้องมีการประชุมกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานเป็นข้อตกลงร่วมที่ชัดเจนต่อไป ซึ่งในเรื่องนี้เป็นความเร่งด่วนในการพิจารณาการแก้ไขปัญหา เพื่อรองรับการขยายตัวของสนามบินอู่ตะเภาในอนาคตอันใกล้ที่มีความสำคัญต่อการปฏิบัติการบินทั้งด้านความมั่นคง และเชิงพาณิชย์

ข้อเสนอแนะ

การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอู่ตะเภา เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ของกองทัพเรือในปัจจุบันนั้น อยู่ในระหว่างการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์สนามบินอู่ตะเภาอย่างมีนัยยะสำคัญ ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาลอย่างแท้จริงที่มีความแตกต่างจากในอดีตที่ผ่านมาอย่างสิ้นเชิง มีการกำหนดแนวทาง เป้าหมายการพัฒนาการใช้ประโยชน์ และสนับสนุนงบประมาณดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม เป็นนโยบายและกรอบดำเนินการที่กองทัพเรือไม่สามารถปฏิเสธได้ในขณะเดียวกันกองทัพเรือ มีสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินหลักของการใช้กำลังอากาศนาวิเพียงสนามบินเดียว ที่สนับสนุนการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคง ในการรักษาอธิปไตย และผลประโยชน์ของชาติทางทะเล รวมถึงการสนับสนุนการกิจด้านความมั่นคงของชาติตามนโยบายรัฐบาล ดังนั้นกองทัพเรือจึงต้องดำเนินการภารกิจทั้งสองด้านในความรับผิดชอบอย่างสมดุล เพื่อให้การปฏิบัติไม่เกิดการละเมิดต่อกันจนทำให้เกิดผลกระทบต่อภารกิจที่รับผิดชอบ ซึ่งประเด็นสำคัญที่สุดที่จะทำให้กองทัพเรือสามารถปฏิบัติการกิจด้านการทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอู่ตะเภา ตามนโยบายของรัฐบาลให้ประสบผลสำเร็จได้อย่างมีเอกภาพคือ การที่กองทัพเรือต้องมีการดำเนินการอย่างมืออาชีพ ให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากลกำหนด ทั้งภารกิจหลักด้านความมั่นคงและภารกิจด้านการพาณิชย์ โดยมีเป้าหมายคือ ผลประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนอย่างรักก็ตาม แม้เอกสารฉบับนี้ จะได้แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาในเชิงพาณิชย์ตามนโยบายของรัฐบาลที่จะเกิดขึ้นตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีก็ตาม แต่มิติด้านความมั่นคงที่กองทัพเรือต้องรับผิดชอบก็เป็นสิ่งสำคัญยิ่ง ที่จำเป็นต้องได้รับการจัดการที่ถูกต้องเป็นระบบ มีความชัดเจน มีความเป็นเอกภาพในปฏิบัติการระหว่างกัน รองรับการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาสู่อนาคตที่มีประสิทธิภาพได้อย่างสมบูรณ์ นอกจากนี้ผู้วิจัยได้มีข้อเสนอแนะด้านต่าง ๆ ดังนี้

๑. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑.๑ กองทัพเรือควรเร่งดำเนินการ วิเคราะห์ ประเมิน และวางแผนการใช้ประโยชน์ สนามบินอู่ตะเภา ให้ชัดเจนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้กำกับดูแล โครงการต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในสนามบินอู่ตะเภา

๑.๒ กำหนดนโยบายการบริหารจัดการทั้งในด้านเชิงพาณิชย์ และด้านความมั่นคง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นของสนามบิน การกำหนดขอบเขตพื้นที่การใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงในอนาคตที่ชัดเจน มิฉะนั้นอาจเกิดความเสียหายกรณี การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ทับซ้อนกับการในประโยชน์ด้านความมั่นคงในอนาคต ที่แก้ไขได้ยาก

๑.๓ ปรับหลักสูตรการศึกษาของ รร.ชุมพลทหารเรือ ให้รองรับกับการเปลี่ยนแปลงของวิวัฒนาการ และวิทยาการ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่สนามบินอู่ตะเภา และท่าเรือพาณิชย์ สัตหีบ ในแผนพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมสนามบินอู่ตะเภา

๒. ข้อเสนอแนะเชิงโครงสร้าง

๒.๑ กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการ การท่าอากาศยานอู่ตะเภาแห่งเดิม และแห่งใหม่ที่จะต้องเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อการดำเนินการอย่างมืออาชีพ

๒.๒ กำหนดโครงสร้างด้านบุคลากรเพื่อรองรับการบริหารจัดการร่วมกันระหว่าง การปฏิบัติการเชิงพาณิชย์ตามมาตรฐานสากล กับด้านความมั่นคง ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

๓. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

๓.๑ กำหนดแนวทางการบริหารจัดการกำลังพล ที่มีลักษณะงานเฉพาะ เช่น เจ้าหน้าที่ให้บริการทางการบิน กับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ในการดำเนินการร่วมกัน ทั้งฝ่ายการบินทางทหารและการบินพลเรือน

๓.๒ พิจารณาระดับขีดความสามารถการสร้างบุคลากรช่างอากาศยานของ กองทัพเรือ ให้สอดคล้องและรองรับกับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการบินที่เกิดขึ้นในพื้นที่ สนามบินอู่ตะเภา เขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่จะถูกพัฒนาเป็นเมืองการบิน ภาคตะวันออก (Special EEC Zone: Eastern Airport City) เพื่อเป็นฐานการผลิตและการพัฒนา บุคลากรช่างฝีมือของกองทัพเรือในอนาคต

๔. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

๔.๑ ศึกษาโครงสร้างการบริหารจัดการสนามบินอู่ตะเภา ในมิติความมั่นคงและเชิงพาณิชย์ที่เหมาะสม ต่อการขยายตัวของสนามบินอู่ตะเภาในอนาคต

๔.๒ ศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา สู่เชิงพาณิชย์ต่อวิถีชีวิตกำลังพลและครอบครัวของกองทัพเรือ เพื่อเสนอหนทางในการป้องกัน แก้ไข เยียวยา หรือการจัดสวัสดิการที่เหมาะสม ให้กับกำลังพลและครอบครัวกองทัพเรือต่อไป

อย่างไรก็ตามเอกสารฉบับนี้ได้เสนอแนวทาง และหลักการในการใช้ประโยชน์พื้นที่ ภายในสนามบินอู่ตะเภา ที่สามารถตอบสนองต่อการปฏิบัติการทั้งสองด้าน และข้อเสนอที่เป็นประโยชน์ต่อการนำมาใช้เป็นแนวคิดเพิ่มเติม สำหรับต่อยอดการพิจารณาใช้ประโยชน์ภายใน สนามบินอู่ตะเภาให้สมบูรณ์ต่อไป

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กองการทำอากาศยานอุ้ต๊ะเกา “คู่มือสนามบิน (Aerodrome Manual)” .๒๕๔๘. ส่วนที่ ๑ – ๓.
จรรยา มีสมบูรณ์. “แนวคิดการจัดระบบทำอากาศยาน ๔๐ ปี” .๒๕๔๖.
เจือทิพย์ ปลาทอง, พันตำรวจโทหญิง. “การบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management)” .
เอกสารประจำภาคนักศึกษาวินิจฉัยการทัพอากาศ รุ่่นที่ ๔๗, ๒๕๕๘.
ฐันนตรีศักดิ์ บวรนนท์กุล, “การบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis Management)” . คณะสังคมศาสตร์
และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล. ๑๐ เมษายน ๒๕๕๘.
บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. อุตสาหกรรมการบินและการจำหน่ายตัวเครื่องบิน .พิมพ์ครั้งที่ ๒ ,
กรุงเทพมหานคร : บริษัท เพรส แอนด์ ดีไซน์ จำกัด , ๒๕๔๘. หน้า ๘๐.
“พระราชบัญญัติ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก”, ราชกิจจานุเบกษา. ลงวันที่ ๑๔ พฤษภาคม
๒๕๖๑.
ยุทธการทหารเรือ, กรม กองทัพอากาศ. “ร่างประเมินยุทธศาสตร์ของกองทัพอากาศใน ๑๐ ปี ข้างหน้า
พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๗” . ๒๕๕๘.
ยุทธการทหารเรือ, กรม. “บันทึกข้อความที่ กท ๐๕๐๔/๑๒๘๒ เรื่อง ขออนุมัติจัดตั้งกองการทำอากาศยาน
อุ้ต๊ะเกาและแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสนามบินอุ้ต๊ะเกา” . ลงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙.
สุเทพ เทียนมาศ, นาวาโท. หัวหน้าแผนกปฏิบัติการฐานบิน กองสนับสนุนกองบิน ๒ กองการบิน
ทหารเรือ .สัมภาษณ์ . ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๙.

ภาษาอังกฤษ

- International Civil Aviation Organization. “Air traffic Management Document 9854,
Global Air Traffic Management Operation Concept”. 1st edition. 2005.
International Civil Aviation Organization. “Working Document For The Aviation System
Block Upgrades”. The Framework For Global Harmonization Issued. 28 March 2013.
International Civil Aviation Organization. “Asia/Pacific Regional Air Navigation Plan
Document 9673”. Asia/Pacific Seamless ATM Plan. 2013.

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	พลเรือตรี กฤษพล เรียงเล็กจำนำงค์
วัน เดือน ปีเกิด	๓๐ ตุลาคม ๒๕๐๔
การศึกษา	<p>พ.ศ. ๒๕๑๙ โรงเรียนบ้านบึงมณูญวิทยาการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๒๐ โรงเรียนอำนวยศิลป์พระนคร</p> <p>พ.ศ. ๒๕๒๓ โรงเรียนเตรียมทหารรุ่นที่ ๒๑</p> <p>พ.ศ. ๒๕๒๙ โรงเรียนการบิน กองทัพอากาศ รุ่นที่ ๗๗</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๔ โรงเรียนนายทหารชั้นต้น พรรคนาวิน</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๗ โรงเรียนเสนาธิการทหารเรือ รุ่นที่ ๕๔ สถาบันวิชาการทหารเรือชั้นสูง</p> <p>พ.ศ. ๒๕๕๐ ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา (รปม.๙)</p> <p>พ.ศ. ๒๕๕๐ วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๔๑ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง</p>
ประวัติการทำงาน	<p>พ.ศ. ๒๕๒๙ รรก.นักบินหมวดบิน๑ ผูกบิน๒ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๐ นักบินหมวดบิน ๒ ผูกบิน๑๐๒ กองบิน๑กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๔ นักบินหมวดบิน ๒ ผูกบิน๑๐๒ กองบิน๑ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ และ รรก.นายธง ผู้บัญชาการ กองการบินทหารเรือ อีกตำแหน่งหนึ่ง</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๖ นักบินหมวดบิน ๒ ผูกบิน ๒๐๒ กองบิน๒ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ และ รรก.นายธง ผู้บัญชาการ กองการบินทหารเรือ อีกตำแหน่งหนึ่ง</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๖ นายทหารยุทธการผูกบิน ๒๐๒ กองบิน๒ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ และ รรก.นายธง ผู้บัญชาการ กองการบินทหารเรือ อีกตำแหน่งหนึ่ง</p> <p>พ.ศ. ๒๕๓๙ ผู้บังคับผูกบิน ๒๐๑ กองบิน๒ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๐ เสนาธิการกองบิน ๒ กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๑ หัวหน้ากองส่งกำลังบำรุง กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๓ หัวหน้ากองโครงการและงบประมาณ กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๖ รองผู้อำนวยการกองส่งกำลังบำรุง กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๔๗ ผู้อำนวยการกองข่าว กองเรือยุทธการ</p> <p>พ.ศ. ๒๕๕๐ ผู้บังคับหมวดเรือที่๑ กองเรือตรวจอ่าว กองเรือยุทธการ</p>

พ.ศ. ๒๕๕๐ ผู้อำนวยการกองกำลังพล กองบัญชาการ กองเรือภาคที่ ๒
กองเรือยุทธการ

พ.ศ. ๒๕๕๑ ผู้อำนวยการกองธุรการและกำลังพล กองเรือป้องกันฝั่ง กองเรือยุทธการ

พ.ศ. ๒๕๕๒ ผู้อำนวยการกองบริหารทรัพยากร สำนักงานปลัดบัญชาทหารเรือ

พ.ศ. ๒๕๕๔ ผู้อำนวยการกองงบประมาณ สำนักงานปลัดบัญชาทหารเรือ

พ.ศ. ๒๕๕๕ เสนาธิการกองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ

พ.ศ. ๒๕๕๗ รองผู้บัญชาการกองการบินทหารเรือ

พ.ศ. ๒๕๕๘ ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพอากาศ

ตำแหน่งปัจจุบัน พ.ศ. ๒๕๖๐ ผู้อำนวยการสำนักกิจการพลเรือน กรมกิจการพลเรือนทหารเรือ

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง การใช้สนามบินอุทตะเกาในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ผู้วิจัย พลเรือตรี กฤษพล เรียงเล็กจางงค์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักกิจการพลเรือน กรมกิจการพลเรือนทหารเรือ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

โครงการพัฒนาสนามบินอุทตะเกาให้เป็นสนามบินพาณิชย์นานาชาติระดับสากล แห่งที่ ๓ ก่อเกิดขึ้นจากนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาประเทศ ที่ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ ในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor, EEC) ซึ่งเป็นการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก ให้เป็นเมืองแห่งอุตสาหกรรมการบินในอนาคต มุ่งเน้นการส่งเสริม การลงทุนเพื่อเป็นฐานการผลิต อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยเฉพาะเทคโนโลยีสะอาด ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เป็นพื้นฐานสำคัญ สำหรับการต่อยอดไปสู่การสร้างเทคโนโลยีแห่งอนาคตของประเทศ นอกจากนี้รัฐบาลยังมีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักประเทศ รายได้ปานกลางที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และด้วยเหตุที่สนามบินอุทตะเกาเป็นสนามบินที่แต่เดิมได้ใช้ประโยชน์ทางทหารเป็นหลัก เมื่อมีการปรับมาใช้ประโยชน์ร่วมในเชิงพาณิชย์ตามมาตรฐานสากล จึงทำให้มีลักษณะการใช้งานที่แตกต่างจากการใช้งานทางทหารหลายประการ และหากขาดการศึกษา เตรียมการ ในการจัดการที่รอบคอบ อาจทำให้เกิดผลกระทบต่อการใช้สนามบินทหารในด้านความมั่นคง และการใช้งานในเชิงพาณิชย์ ในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และเมื่อถึง เวลานั้น การแก้ไขจะทำได้ยาก เนื่องจากมีการลงทุนในสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ด้วยงบประมาณเป็นจำนวนมาก จึงมีความจำเป็นที่สำคัญอย่างยิ่งในการศึกษาวิจัยเพื่อให้การใช้ประโยชน์สนามบินอุทตะเกา ทั้งด้านความมั่นคงและการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์เกิดประโยชน์สูงสุดตามนโยบายของประเทศและแผนยุทธศาสตร์ของชาติระยะ ๒๐ ปี

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- ศึกษาและวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐาน ที่จำเป็นสำหรับการใช้สนามบินทางทหารในด้านความมั่นคง
- ศึกษารูปแบบ และวิเคราะห์ โครงสร้างพื้นฐาน ตามความจำเป็น ต่อการใช้สนามบินในเชิงพาณิชย์ ตามกรอบนโยบายรัฐบาล
- เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงสนามบินทหาร เพื่อให้สามารถใช้งานในด้านความมั่นคง และ เชิงพาณิชย์ได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

ขอบเขตของการวิจัย

เน้นการวิจัยเฉพาะการใช้สนามบินอยู่ตะเภา ของกองทัพเรือ ในด้านความมั่นคง ต่อกรณีนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาและใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาในเชิงพาณิชย์ควบคู่กัน ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบด้วย การวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research)ด้วยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ค้นคว้า จากตำรา ข้อมูลสถิติ เอกสารทางราชการ และสิ่งพิมพ์ทางวิชาการ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ข้อมูลเอกสารจากสารสนเทศและทฤษฎี และนโยบายต่าง ๆ โดยศึกษาในรูปแบบการบริหารงาน และการใช้พื้นที่ทั้งด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอยู่ตะเภาของกองทัพเรือในปัจจุบัน ตลอดจนกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นจากนโยบายของรัฐบาล และกองทัพเรือในอนาคต รวมทั้งศึกษาทฤษฎีหลักการ ข้อกำหนดในการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ทั้งด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์ภายในสนามบินทั้งสนามบินภายในประเทศและต่างประเทศ แล้วนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า มาวิเคราะห์ตามหลักการ และความสมเหตุสมผลเพื่อให้ได้ผลการวิจัยมีข้อสรุปตามหลักการเหตุผล รวมทั้งข้อวิเคราะห์และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อกองทัพและประเทศชาติต่อไป

ผลการวิจัย

๑. ทำให้ทราบข้อจำกัดต่าง ๆ ในการใช้สนามบินอยู่ตะเภาด้านภารกิจความมั่นคงต่อกรณีการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาในเชิงพาณิชย์ ในปัจจุบันและการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

๒. ได้แนวทางในการดำเนินการเพื่อรองรับการใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภา ทั้งด้านความมั่นคงและการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ ได้อย่างสมดุล

ด้วยสนามบินอยู่ตะเภาเป็นสนามบินขนาดใหญ่ในความรับผิดชอบดูแลของกองทัพเรือ กองทัพเรือใช้ประโยชน์สนามบินอยู่ตะเภาในภารกิจด้านความมั่นคงเป็นหลัก แม้จะมีการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ร่วมด้วยในระดับการทำอากาศยานขนาดเล็ก มาเป็นเวลามากกว่า ๒๐ ปี ตั้งแต่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๓๙ การจัดตั้งการทำอากาศยานอยู่ตะเภาในตอนเริ่มต้น ที่มีความต้องการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านการพาณิชย์ภายในสนามบินอยู่ตะเภายังมีไม่มาก กองทัพเรือจึงได้กำหนดขอบเขตของพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินการอยู่ในขอบเขตที่จำกัด โดยมีหลายส่วนหลายกิจกรรม ใช้ร่วมกันกับการปฏิบัติทางทหารของกองการบินทหารเรือ ต่อมาเมื่อมีนโยบายการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภาองรับในเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบตามมาตรฐานสากล จึงมีโอกาที่จะเกิดปัญหาในการปฏิบัติระหว่าง การปฏิบัติภารกิจทางทหารด้านความมั่นคง กับผู้ให้และใช้บริการด้านการบินพล ในขณะที่การดำเนินการของสองส่วนมีความจำเป็นต้องใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพื่อรองรับภารกิจร่วมกันเช่น ทางวิ่ง (Run Way) ทางขับ (Taxi Way) ลานจอดอากาศยาน (Apron) ห้วงอากาศ (Airspace) และ

การควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) เป็นต้น ข้อจำกัดสำคัญที่พบคือการขาดความชัดเจนในการปฏิบัติร่วมกัน แต่ด้วยรัฐบาลมีนโยบายอย่างชัดเจนที่จะพัฒนาศักยภาพสนามบินอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ อยู่ในเขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นเมืองการบินภาคตะวันออก หรือ Special EEC Zone: Eastern Airport City ขนาดพื้นที่ ๖,๕๐๐ ไร่ บริเวณสนามบินนานาชาติอุตะเถา เพื่อยกระดับสนามบินอุตะเถาให้เป็นศูนย์กลางการบิน รองรับผู้โดยสาร ๑๕-๓๕-๖๐ ล้านคน/ปี ในระยะ ๕-๑๐-๑๕ ปี ตามลำดับ โดยได้ตราพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๑ รองรับการพัฒนา พร้อมเร่งจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา โดยรัฐบาลมีนโยบายบูรณาการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาร่วมกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานดอนเมือง และมีนโยบายที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งของภูมิภาค ตลอดจนต้องการให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตที่มีมูลค่าสูงขึ้น เกิดการคิดค้นนวัตกรรมที่เป็นที่ต้องการของตลาด รวมถึงการพัฒนาด้านการอุตสาหกรรม อากาศยานครบวงจร ผ่านโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ด้วยปัจจัยดังกล่าว ทำให้สนามบินอุตะเถามีจำนวนผู้มาปฏิบัติงานและใช้บริการเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก และเกิดแรงผลักดันให้เกิดระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีการขยายตัวเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่มีพื้นที่ห้วงอากาศที่ใช้ในการให้บริการด้านการบินอย่างจำกัด อีกทั้งจำเป็นต้องมีการปฏิบัติตามมาตรฐาน ต้องมีความปลอดภัยในการดำเนินงานของทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรด้านการบินอย่างคุ้มค่า เพียงพอต่อความต้องการ และมีการกำหนดรูปแบบมาตรฐานการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการทำการบินอย่างเคร่งครัด ตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Administration Organization : ICAO) กำหนด จากการวิจัยพบว่า การปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในสนามบินอุตะเถา ทั้งทางทหาร และด้านการพาณิชย์ มีปัญหาข้อจำกัดต่างๆ และแนวทางในการแก้ไขสรุปได้ดังนี้

๑. ข้อจำกัดในการบริหาร พบว่าปัญหาในการบริหารจัดการสนามบินอุตะเถาสรุปได้ดังนี้

๑.๑ การใช้ประโยชน์พื้นที่ร่วมในการดำเนินการท่าอากาศยานพบว่าอาคารกิจการด้านการพาณิชย์เดิมนั้น ตั้งอยู่ระหว่างกลางของพื้นที่ปฏิบัติการทางทหารของกองการบินทหารเรือ และจากการที่รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาให้สนามบินอุตะเถาเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓ ภายในปี พ.ศ.๒๕๕๙ จะมีผลกระทบในภาพรวมต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์ หากไม่พิจารณา การก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสารแห่งที่ ๓ และโครงสร้างพื้นฐาน ในพื้นที่นอกเขต พื้นที่ปฏิบัติการทางทหารที่ใช้ประโยชน์ในปัจจุบัน

๑.๒ การบริหารงาน และการดำเนินการอย่างมีเอกภาพทั้งด้านความมั่นคง และด้านการพาณิชย์บริเวณพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมภายในสนามบินอุตะเถา กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ เป็นหน่วยงานที่มีการกิจการทางทหารด้านความมั่นคง ส่วนการทำอากาศยานอุตะเถา มีภารกิจในการให้บริการแก่อากาศยานและผู้โดยสารพลเรือนซึ่งเป็นบริการสาธารณะ โดยมีการใช้ประโยชน์พื้นที่ และโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอุตะเถาร่วมกันการเกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน

ร่วมกันอาจเกิดในหลายกรณี เช่นการปฏิบัติในสถานการณ์เร่งด่วนด้านความมั่นคง การดำเนินการตามมาตรการในการรักษาความปลอดภัย และการช่วยเหลืออากาศยานและโดยสารในกรณีฉุกเฉินต่าง ๆ ซึ่งมีรายละเอียด และขั้นตอนการปฏิบัติที่มีความแตกต่างกัน หากผู้ปฏิบัติไม่มีความเข้าใจแม่นยำในบทบาทภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ ตลอดจนเครื่องมือ ที่ต้องใช้ในการปฏิบัติแล้วจะทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สินทั้งของทางราชการ และผู้ใช้บริการ

๑.๓ การพัฒนาการใช้ห้วงอากาศ และการบริการการจราจรทางอากาศ ของสนามบินอุตะเถา ปัจจุบันจากปัญหาความแออัดของปริมาณอากาศยานที่ใช้ห้วงอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากการขยายตัวเติบโตด้านการบินของทุกภูมิภาค รวมถึงปัญหาการกำหนดพื้นที่หวงห้ามด้านการบินโดยเฉพาะในเขตพื้นที่ทางทหารและใกล้เคียง ประกอบกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้มีการกำหนดให้ทุกประเทศต้องมีการพัฒนาการใช้ห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพไม่เกิดสภาพติดขัดมีความคล่องตัวเพียงพอต่อความต้องการใช้ห้วงอากาศ อีกทั้งต้องมีการปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินให้สอดคล้องด้วย ซึ่งจากสภาพการณ์ในปัจจุบันที่สนามบินอุตะเถาส่งเสริมเพื่อวัตถุประสงค์ทางการทหารเท่านั้น ทำให้อากาศยานพลเรือนที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ระบบจัดการจราจรที่สนามบินอุตะเถานั้นยังมีความล่าช้า ให้บริการได้ในจำนวนจำกัด ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงพัฒนารูปแบบในการใช้ห้วงอากาศ การให้บริการการจราจรทางอากาศ และโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบินอุตะเถาให้สอดคล้องกับการขยายตัวการใช้ห้วงอากาศของประเทศ

๑.๔ การดำเนินการด้านงบประมาณในการดูแล กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน และระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ กรณีที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกันทั้งกิจการทางทหารและทางพาณิชย์ ในอนาคตอันใกล้เมื่อสนามบินอุตะเถาได้รับการพัฒนาสู่เชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ ปัญหาการดูแลรักษาสภาพของสนามบินอุตะเถาเดิมซึ่งสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคง ให้คงสภาพเรียบร้อย หากยังไม่มีมาตรการเชิงนโยบาย และการกำหนดแผนงานไว้ในแผนงานงบประมาณประจำปีจะเป็นอุปสรรคอย่างมากในการดูแลความเรียบร้อยของสนามบินอุตะเถาในภาพรวม

๑.๕ ด้านโครงสร้างกำลังพล เพื่อรองรับการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเถาร่วมกัน ในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบจำเป็นต้องมีการวางแผนระยะยาวด้านโครงสร้างกำลังพลเพื่อรองรับกิจกรรมดังกล่าวไม่ว่าจะเป็น การผลิตบุคลากร หรือการปรับโอนย้าย การปฏิบัติงานกับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

๒. แนวทางการแก้ปัญหาการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาที่มีการใช้ประโยชน์ด้านการบินทางทหารร่วมกับด้านการพาณิชย์ มีแนวทางในการแก้ปัญหาในประเด็นต่าง ๆ ข้างต้นดังนี้

๒.๑ การกำหนดผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเถาให้สอดคล้องเพียงพอสำหรับภารกิจด้านการทหารและกิจกรรมด้านการพาณิชย์ สามารถกำหนดแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านการพาณิชย์ ที่จะไม่เกิดผลกระทบกับการปฏิบัติทางทหารดังนี้

๒.๑.๑ ในกรณีที่ท่าอากาศยานอุตะเถามีจำนวนผู้มาใช้บริการระหว่าง ๑ - ๓ ล้านคนต่อปี หากมีผู้โดยสารมาใช้บริการ ๓ ล้านคนต่อปีแล้ว จะทำให้เกิดข้อจำกัดต่อการให้บริการผู้โดยสารและกระทบต่อการปฏิบัติทางทหารซึ่งต้องแก้ไข้ปัญหาในระยะสั้นเร่งด่วนได้แก่

๒.๑.๑.๑ บริเวณถนนเส้นทางการจราจรที่ใช้ในการผ่านเข้า - ออกจาก ภายนอกมายังท่าอากาศยาน แก่ไขโดยขยายเส้นทางการจราจรจาก ๒ ช่องทางที่มีอยู่เดิมเป็น ๔ ช่องทาง และกำหนดเส้นทางการเดินรถเป็นลักษณะวงกลมต่อเนื่องไม่มีการหยุดนิ่ง และย้อนกลับ ระหว่างเส้นทางการผ่านพื้นที่สำคัญทางทหารต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสม

๒.๑.๑.๒ พื้นที่ให้บริการในการขนถ่ายผู้โดยสารบริเวณด้านหน้าอาคาร พักผู้โดยสารที่ต้องรองรับผู้ให้บริการจำนวนมากต้องมีการขยายพื้นที่ให้บริการขนถ่ายผู้โดยสาร บริเวณด้านหน้าอาคารพักผู้โดยสาร และก่อสร้างลานจอดรถยนต์เพิ่มเติม

๒.๑.๑.๓ การกำหนดมาตรการในการรักษาความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ ที่ใช้ประโยชน์ร่วมกับการปฏิบัติทางทหารให้มีความเป็นเอกภาพ และสอดคล้องตามกฎหมายระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๑.๒ ในกรณีที่มีผู้มาใช้บริการมากกว่า ๓ ล้านคนต่อปี

กองทัพเรือมีความจำเป็นต้องพัฒนาใช้พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทาง วิ่ง ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าเพื่อใช้ในการให้บริการผู้โดยสาร ที่เพิ่มมากขึ้น โดยการย้ายการให้บริการของ การท่าอากาศยานทั้งหมดรวมทั้งโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ตามนโยบายของ รัฐบาลที่กำลังจะเกิดขึ้นไปใช้พื้นที่ฝั่งตะวันออก และ ดำเนินการก่อสร้างอาคารพักผู้โดยสาร ทางขับ ลานจอดอากาศยาน และทางวิ่งเส้นที่ ๒ เพิ่มเติมขึ้นใหม่ จะทำให้การปฏิบัติการทางทหารและการ ดำเนินการด้านการบินของพลเรือนมีเอกภาพมีความชัดเจนในขณะเดียวกันกิจกรรมด้านอุตสาหกรรม อากาศยาน และโครงการ EEC ก็ยังสามารถพัฒนาและใช้ประโยชน์พื้นที่ด้านทิศตะวันออกของทางวิ่ง ได้อย่างเพียงพอเหมาะสมต่อไป

๒.๒ รูปแบบความร่วมมือ และควมมีเอกภาพในการปฏิบัติงานของหน่วยต่าง ๆ สามารถดำเนินการได้โดยมีการจัดทำข้อตกลงร่วมในส่วนของการปฏิบัติที่มีการประเมินร่วมกันแล้วว่ามีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดขาดความเข้าใจ ในรูปแบบขั้นตอนการปฏิบัติร่วมกัน และความไม่ ชัดเจนในกรอบความรับผิดชอบของหน่วยต่าง ๆ โดยเป็นการจัดทำข้อตกลงร่วมกันในประเด็นที่ สำคัญได้แก่ การปฏิบัติการบินในกรณีเร่งด่วน การปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือประสบ เหตุในเขตช่วยเหลือของสนามบิน การเกิดเหตุภัยพิบัติในสนามบิน และในเขตอุตสาหกรรมอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งเป็นการกำหนดรูปแบบแนวทาง การปฏิบัติ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้ ทันท่วงที โดยเครื่องมือที่ใช้อย่างเหมาะสมกับการปฏิบัติตามภารกิจต่อไป

๒.๓ การพัฒนาพื้นที่ห้วงอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และ โครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการบิน และใช้ประโยชน์สนามบิน อยู่ตะเถาที่จะเกิดขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการปรับปรุงการใช้ห้วงอากาศ พัฒนารูปแบบการควบคุม การจราจรทางอากาศ และปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรองรับด้านการบินได้แก่ ทางวิ่ง (Run Way) ทางขับ (Taxi Way) ให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้นด้วย โดยการปรับปรุงโครงสร้างของระบบห้วงอากาศ ได้แก่ การปรับปรุงเทคโนโลยี ระบบอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่การดำเนินงานไปสู่ เป้าหมายหลักของการบริหารจัดการห้วงอากาศคือ ความยืดหยุ่นและความสะดวกต่อ การใช้งาน (Flexible Use Of Airspace) และรวมถึงระบบเทคโนโลยี และระบบบริหารการจราจรทางอากาศ ให้ต่อเนื่องเข้ากันทั้งระบบ เชื่อมโยงการบินในทุกระดับในเขตควบคุมการบินของสนามบิน และ

เส้นทางบินในห้วงอากาศไม่ให้เกิดสภาพคอขวดจากข้อจำกัดทุกกรณี และก่อสร้างทางขับเร่งด่วน (Rapid Exit Taxiway) เพิ่มเติม เพื่อให้อากาศยานที่มาจากสนามบินอุตะเภาสวมารถใช้ความเร็วในการลงสู่สนามบิน และขับเคลื่อนออกจากทางวิ่งได้อย่าง และประหยัดเวลา

๒.๔. การดำเนินการด้านงบประมาณในการดูแล กลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน สนามบิน และระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ กรณีที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน สามารถดำเนินการดังนี้

๒.๔.๑ ทำข้อตกลงให้ชัดเจนถึงแนวทางความรับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานเดิม กับโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินกรณีที่มีการสร้างขึ้นใหม่ หน่วยรับผิดชอบในการดูแลรักษา สนามบิน รองรับภารกิจด้านความมั่นคง ควบคู่ไปกับการพัฒนาในเชิงพาณิชย์ในฝั่งตะวันออกได้อย่างสมบูรณ์

๒.๕ โครงสร้างกำลังพล เพื่อรองรับการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์สนามบิน อุตะเภาร่วมกัน ในด้านความมั่นคงและเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบโดยมีหัวข้อสำคัญในการพิจารณาเตรียมการดังนี้

๒.๕.๑ โครงสร้างกำลังพลเพื่อรองรับการขยายตัวของสนามบินอุตะเภาตาม แผนแม่บทการพัฒนาสนามบินอุตะเภา

๒.๕.๒ การบริหารจัดการกำลังพลเจ้าหน้าที่ ด้านการให้บริการทางการบิน ควรต้องมีการประชุมกำหนดแนวทางในการปฏิบัติงานเป็นข้อตกลงร่วมที่ชัดเจนต่อไป ซึ่งในเรื่องนี้เป็นความเร่งด่วนในการพิจารณาการแก้ไขปัญหาเพื่อรองรับการขยายตัวของสนามบินอุตะเภาในอนาคตอันใกล้ที่มีความสำคัญต่อการปฏิบัติการบินทั้งด้านความมั่นคง และเชิงพาณิชย์

ข้อเสนอแนะ

การใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในสนามบินอุตะเภา เพื่อดำเนินการด้านการพาณิชย์ของ กองทัพเรือในปัจจุบันนั้น อยู่ในระหว่างการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ประโยชน์สนามบินอุตะเภา อย่างมีนัยยะสำคัญ ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาลอย่างแท้จริงที่มีความแตกต่างจากในอดีตที่ผ่านมา อย่างสิ้นเชิง มีการกำหนดแนวทาง เป้าหมายการพัฒนาการใช้ประโยชน์ และสนับสนุนงบประมาณ ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม เป็นนโยบายและกรอบดำเนินการที่กองทัพเรือไม่สามารถปฏิเสธได้ ในขณะที่เดียวกันกองทัพเรือ มีสนามบินอุตะเภาเป็นสนามบินหลักของการใช้กำลังอากาศนาวิเพียง สนามบินเดียว ที่สนับสนุนการปฏิบัติการกิจด้านความมั่นคง ในการรักษาอธิปไตย และผลประโยชน์ ของชาติทางทะเล รวมถึงการสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงของชาติตามนโยบายรัฐบาล ดังนั้น กองทัพเรือจึงต้องดำเนินการภารกิจทั้งสองด้านในความรับผิดชอบอย่างสมดุล เพื่อให้การปฏิบัติไม่ เกิดการละเมิดต่อกันจนทำให้เกิดผลกระทบต่อภารกิจที่รับผิดชอบ ซึ่งประเด็นสำคัญที่จะทำ ให้ กองทัพเรือสามารถปฏิบัติการกิจด้านการทหาร และการดำเนินการด้านการพาณิชย์ภายในสนามบิน อุตะเภา ตามนโยบายของรัฐบาลให้ประสบผลสำเร็จได้อย่างมีเอกภาพ คือการบริหารจัดการแบบมี ออาชีพ ให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากลกำหนด ทั้งภารกิจหลักด้านความมั่นคงและภารกิจ ด้านการพาณิชย์ โดยมีเป้าหมายคือ ผลประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชน โดยผู้วิจัยได้มี ข้อเสนอแนะด้านต่าง ๆ ดังนี้

๑. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑.๑ กองทัพเรือควรเร่งดำเนินการ วิเคราะห์ ประเมิน และวางแผนการใช้ประโยชน์ สนามบินอู่ตะเภา ให้ชัดเจนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้กำกับดูแล โครงการต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในสนามบินอู่ตะเภา

๑.๒ กำหนดนโยบายการบริหารจัดการทั้งในด้านเชิงพาณิชย์ และด้านความมั่นคง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นของสนามบิน การกำหนดขอบเขตพื้นที่การใช้ประโยชน์ด้านความมั่นคงในอนาคตที่ชัดเจน มิฉะนั้นอาจเกิดความเสียหายกรณี การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ทับซ้อนกับการในประโยชน์ด้านความมั่นคงในอนาคต ที่แก้ไขได้ยาก

๑.๓ ปรับหลักสูตรการศึกษาของ รร.ชุมพลทหารเรือ ให้รองรับกับการเปลี่ยนแปลงของวิวัฒนาการ และวิทยาการ ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่สนามบินอู่ตะเภา และท่าเรือพาณิชย์ สัตหีบ ในแผนพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมสนามบินอู่ตะเภา

๒. ข้อเสนอแนะเชิงโครงสร้าง

๒.๑ กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการ การท่าอากาศยานอู่ตะเภาแห่งเดิม และแห่งใหม่ที่จะต้องเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อการดำเนินการอย่างมืออาชีพ

๒.๒ กำหนดโครงสร้างด้านบุคลากรเพื่อรองรับการบริหารจัดการร่วมกันระหว่าง การปฏิบัติการเชิงพาณิชย์ตามมาตรฐานสากล กับด้านความมั่นคง ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

๓. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

๓.๑ กำหนดแนวทางการบริหารจัดการกำลังพล ที่มีลักษณะงานเฉพาะ เช่น เจ้าหน้าที่ให้บริการทางการบิน กับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ในการดำเนินการร่วมกัน ทั้งฝ่ายการบินทางทหารและการบินพลเรือน

๓.๒ พิจารณาระดับขีดความสามารถการสร้างบุคลากรช่างอากาศยานของ กองทัพเรือ ให้สอดคล้องและรองรับกับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการบินที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ สนามบินอู่ตะเภา เขตส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ที่จะถูกพัฒนาเป็นเมืองการบิน ภาคตะวันออก (Special EEC Zone: Eastern Airport City) เพื่อเป็นฐานการผลิตและการพัฒนา บุคลากรช่างฝีมือของกองทัพเรือในอนาคต

๔. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

๔.๑ ศึกษาโครงสร้างการบริหารจัดการสนามบินอู่ตะเภา ในมิติความมั่นคงและเชิงพาณิชย์ที่เหมาะสม ต่อการขยายตัวของสนามบินอู่ตะเภาในอนาคต

๔.๒ ศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา สู่เชิงพาณิชย์ต่อวิถีชีวิตกำลังพลและครอบครัวของกองทัพเรือ เพื่อเสนอหนทางในการป้องกัน แก้ไข เยียวยา หรือการจัดสวัสดิการที่เหมาะสม ให้กับกำลังพลและครอบครัวกองทัพเรือต่อ

ภาคผนวก

ผนวก ก

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOC) ในการพัฒนาท่าอากาศยาน
อุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ ๓

สำเนาฉบับ



บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา
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 ในอันที่จะพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ ๓ นอกเหนือจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวของภาคคมนาคมขนส่งทางอากาศในอนาคตได้อย่างยั่งยืนด้วยการบูรณาการทรัพยากรของหน่วยงานภาครัฐ ทั้งด้านบุคลากร วิทยาการ เทคโนโลยี ตลอดจนเครื่องมือต่างๆ มาใช้ประโยชน์และสนับสนุนซึ่งกันและกันอย่างเป็นระบบ เกิดความคุ้มค่า เพื่อให้บริการประชาชนด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศให้สามารถแข่งขัน และรักษาความเป็นศูนย์กลางทางการบินของประเทศในภูมิภาค

๑. วัตถุประสงค์

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

รวมทั้งการจัดทำแผนงานและงบประมาณท่าอากาศยานอุตะเกาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ ๓ ของประเทศ ภายใต้การบริหารของกองทัพเรือ นอกเหนือจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง

๒. ขอบเขตความร่วมมือ

(๑) ความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ท่าอากาศยานอุตะเกา

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการเชิงพาณิชย์ รองรับการเดินทางเชิงพาณิชย์ และการแข่งขันทางการขนส่งทางอากาศที่มีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจาก ประเทศไทยมีปัจจัยดึงดูดจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเติบโตสูง รวมถึงมีภูมิประเทศ ที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (HUB) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นส่วนสำคัญ ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆ ในอาเซียนได้สะดวก รองรับการแข่งขัน เศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อันจะเป็นการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานอุตะเกาเพื่อความมั่นคง และการพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ

(๒) ความร่วมมือด้านการวางแผนธุรกิจ (business plan)

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

(๓) ความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งภายในและภายนอก ท่าอากาศยาน

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

(๔) ความร่วมมือในการจัดทำแผนและงบประมาณในการดำเนินการ : โดยจะ วางแผนการดำเนินงานเป็น ๓ ระยะ ดังนี้

- ระยะที่ ๑ (ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๐)

เพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารเป็น ๓ ล้านคนต่อปี โดยใช้อาคาร ผู้โดยสารที่มีอยู่เดิมและที่จะสร้างเสริมใหม่ในปี ๒๕๕๔ รวมทั้งทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน การบริการทางภาคพื้น ระบบเติมน้ำมัน และหอบังคับการบินที่มีอยู่เดิม ซึ่งกองทัพเรือ เป็นผู้บริหารท่าอากาศยานอุตะเกาเหมือนเดิม สำหรับการพัฒนาคอนกรีตเชื่อมโยง ท่าอากาศยานอุตะเกา กับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และพื้นที่ท่องเที่ยว ในภาคตะวันออกเฉียงใต้ 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 และท่าอากาศยานอุตะเกา ให้สอดคล้องกัน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ควรมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ผู้เกี่ยวข้อง ในการเพิ่มบทบาทของการสร้าง Cluster กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกให้เป็น Tourist Destination เพื่อดึงดูดและกระตุ้นให้ผู้โดยสารมาใช้ท่าอากาศยานอุตะเกาให้มากขึ้น

- ระยะที่ ๒ (ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๓)

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

เตรียมการศึกษาในการบริหารจัดการพื้นที่การให้บริการเชิงพาณิชย์และความมั่นคง ภายใต้ความเห็นชอบของกองทัพเรือ

- ระยะที่ ๓ (หลังปี ๒๕๖๓ เป็นต้นไป)

ศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พื้นที่ (Landside และ Airside) และสิ่งอำนวยความสะดวก ในการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานอุตะเกา ให้รองรับการเติบโตของกิจการการบินในอนาคต

โดยให้ทั้ง ๒ หน่วยงานพิจารณาทารือร่วมกัน หรืออาจแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมของทั้ง ๒ หน่วยงาน เพื่อพิจารณากลับกรองงาน/โครงการ และงบประมาณในการดำเนินงาน

๓. ระยะเวลาความร่วมมือ

บันทึกข้อตกลงนี้มีผลใช้บังคับตลอดไป จนกว่าจะมีการยกเลิกโดยความเห็นชอบร่วมกันของทั้งสองฝ่าย ทั้งนี้ การยกเลิกบันทึกข้อตกลงจะไม่ส่งผลกระทบต่อความดำเนินโครงการ ตามบันทึกข้อตกลงที่ได้เริ่มดำเนินการไปแล้ว โดยให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ

๔. การแก้ไขเปลี่ยนแปลงบันทึกข้อตกลง

การแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมบันทึกข้อตกลงนี้ กระทำได้โดยความยินยอมร่วมกันของหน่วยงานทั้งสองฝ่าย โดยทำเป็นบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติม

๕. การมีผลบังคับใช้

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นไป

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือนี้ได้จัดทำขึ้น จำนวน ๒ ฉบับ มีข้อความอย่างเดียวกัน ทั้ง ๒ หน่วยงานได้อ่านข้อความถูกต้องตรงกันแล้ว จึงได้ลงนามไว้เป็นสำคัญต่อหน้าสักขีพยาน และต่างยึดถือไว้ฝ่ายละฉบับ

พลอากาศเอก..... พลเรือเอก.....
 (ประจัน จันทอง) (ไกรสร จันทรสุวนิชย์)
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการทหารเรือ

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ พยาน พลเรือเอก..... พยาน
 (นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์) (พิจารณ์ อีร์เนตร)
 ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้บัญชาการกองเรือยุทธการ

ผนวก ข

พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑

เล่ม ๑๓๕ ตอนที่ ๓๔ ก

ราชกิจจานุเบกษา

๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๑



พระราชบัญญัติ

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

พ.ศ. ๒๕๖๑

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

เป็นปีที่ ๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๔ และมาตรา ๓๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อดำเนินการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกให้เป็นระบบและโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการประกอบพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทนสมัย สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐

(๒) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒๘/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐

(๓) คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๗/๒๕๖๐ เรื่อง ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ในที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” หมายความว่า พื้นที่ตามมาตรา ๖

“เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ” หมายความว่า พื้นที่ภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดตามมาตรา ๔๐

“ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ” หมายความว่า ผู้ประกอบการซึ่งเป็นนิติบุคคล หรือบุคคลอื่นใดซึ่งมีความรู้ความสามารถพิเศษ ซึ่งได้รับอนุญาตจากเลขาธิการตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดให้ประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษหรือกิจการที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

“อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ” หมายความว่า อุตสาหกรรมที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดตามมาตรา ๓๕

“อุตสาหกรรมเป้าหมาย” หมายความว่า อุตสาหกรรมเป้าหมายตามกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

“คณะกรรมการนโยบาย” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

“เลขานุการ” หมายความว่า เลขานุการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑

บททั่วไป

มาตรา ๖ ให้พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และพื้นที่อื่นใดที่อยู่ใน
ในภาคตะวันออกที่กำหนดเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เพื่อวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) พัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มขีด
ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(๒) จัดให้มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรเพื่อลดอุปสรรคและต้นทุน
ในการประกอบกิจการ

(๓) จัดทำโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่มีประสิทธิภาพมีความต่อเนื่อง
ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวกและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบโดยสมบูรณ์

(๔) กำหนดการใช้ประโยชน์ในที่ดินอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่
โดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(๕) พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวก
ปลอดภัย เข้าถึงได้โดยถ้วนหน้าและการประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพ

ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตาม (๓)
จะตราพระราชกฤษฎีกาให้พื้นที่บางส่วนในเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อกับหรือเกี่ยวข้องกับพื้นที่ตามวรรคหนึ่ง
และเฉพาะพื้นที่เท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการดังกล่าว ให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกด้วยก็ได้

มาตรา ๗ ในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามมาตรา ๖ ให้รัฐจัดให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินการตามแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้มีความน่าอยู่และทันสมัยโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน และพัฒนาระบบการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร ระบบสาธารณูปโภค ระบบคมนาคมและขนส่ง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร ระบบการส่งเสริมวัฒนธรรม ระบบพลังงานที่มีความมั่นคง ระบบการบริหารจัดการน้ำ ระบบการควบคุมและขจัดมลภาวะ ระบบการผลิตสินค้าและการให้บริการโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการอื่นใดที่จำเป็นต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งนี้ต้องดำเนินการให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มั่นคง และประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

(๒) ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศเข้ามาประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และกิจการที่เกี่ยวข้องในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนา และการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม ตลอดจนให้มีการถ่ายทอดความรู้ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบการ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยที่มีศักยภาพสูงเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(๓) จัดสรรงบประมาณ จัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมและจำเป็น รวมถึงให้การสนับสนุนด้านอื่น เพื่อให้การดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องบรรลุวัตถุประสงค์ของการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๔) สร้างบรรยากาศที่ดีสำหรับการประกอบกิจการและการอยู่อาศัย โดยลดขั้นตอนในการประกอบธุรกิจให้มีความสะดวกรวดเร็ว มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ ที่ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล เช่น สถานศึกษา สถานพยาบาล สวนสาธารณะ และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

(๕) ส่งเสริมและสนับสนุนสถาบันการเงินไทยและต่างประเทศในการให้บริการทางการเงินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีข้อจำกัดเพียงเท่าที่จำเป็น เพื่อการรักษาเสถียรภาพของระบบการเงินและระบบเศรษฐกิจของประเทศ

มาตรา ๘ การดำเนินโครงการหรือกิจการใดภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สุขภาพของประชาชนหรือชุมชนตามที่มี

กฎหมายกำหนด ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแต่งตั้งคณะกรรมการผู้ชำนาญการเป็นการเฉพาะ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นหรือความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการหรือกิจการนั้น โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่ได้รับรายงานที่ถูกต้องและมีข้อมูลครบถ้วน

ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ต้องประกาศให้ประชาชนทราบถึงรายการเอกสารที่ต้องยื่นพร้อมทั้งรายงานตามวรรคหนึ่ง โดยระบุหัวข้อที่จะต้องจัดทำรายงานให้ชัดเจน และกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการอนุญาตของทางราชการ โดยเคร่งครัด โดยให้ถือว่าการพิจารณารายงานเป็นการอนุญาตตามกฎหมายดังกล่าว

ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษเพิ่มเติมจากสำนักงานหรือผู้ขออนุญาต และให้จ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการผู้ชำนาญการเพิ่มเติมเป็นพิเศษได้ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด

ในกรณีที่ไม่มีผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการหรือกิจการใด หรือมีแต่ไม่เพียงพอ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีหน้าที่อนุญาตให้มีผู้ชำนาญการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นให้เพียงพอโดยเร็ว โดยมีให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการขอและการออกใบอนุญาต และคุณสมบัติของผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้มีหน้าที่ศึกษาหรือจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมาใช้บังคับ และจะอนุญาตให้ผู้ไม่มีสัญชาติไทยเป็นผู้มีหน้าที่ศึกษาหรือจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมก็ได้ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติกำหนด

มาตรา ๕ ในการดำเนินการเพื่อพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หากคณะกรรมการนโยบายเห็นว่ากฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งใดก่อให้เกิดความไม่สะดวกหรือล่าช้า มีความซ้ำซ้อนหรือเป็นการเพิ่มภาระการดำเนินการ โดยไม่จำเป็น หรือมีปัญหาหรืออุปสรรคอื่นใด ให้คณะกรรมการนโยบายเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้มีการดำเนินการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งดังกล่าว หรือมีกฎหมายขึ้นใหม่เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีประสิทธิภาพ สะดวก และรวดเร็ว ทั้งนี้ต้องไม่กระทบต่อความเสมอภาค สิทธิและเสรีภาพ ของประชาชน และต้องไม่เลือกปฏิบัติ

หมวด ๒

คณะกรรมการนโยบาย

มาตรา ๑๐ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก” ประกอบด้วย

(๑) นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ

(๒) รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ

(๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นกรรมการ

(๔) ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ เลขานุการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเลขานุการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นกรรมการ

(๕) ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และประธานสมาคมธนาคารไทย เป็นกรรมการ

(๖) ผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งนายกรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญอันจะเป็นประโยชน์แก่การกำหนดนโยบายและการดำเนินการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก จำนวนไม่เกินห้าคน เป็นกรรมการให้เลขานุการเป็นกรรมการและเลขานุการ

ในกรณีที่ไม่มีกรรมการตาม (๕) หรือ (๖) หรือมีไม่ครบไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้คณะกรรมการนโยบาย ประกอบด้วยกรรมการเพียงเท่าที่มีอยู่

การประชุมและการลงมติของคณะกรรมการนโยบายให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปี และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

การพ้นจากตำแหน่งด้วยเหตุอื่นนอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระและการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนตำแหน่งที่ว่างหรือการแต่งตั้งเพิ่มให้ขึ้นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง

มติของคณะกรรมการนโยบายมีผลผูกพันกระทรวงและหน่วยงานทุกหน่วยที่เป็นกรรมการอยู่ด้วย มาตรา ๑๑ คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ (๑)

กำหนดนโยบายเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๒) ให้ความเห็นชอบแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ในที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๓) ให้ความเห็นชอบแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค

(๔) ประกาศกำหนดพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และสิทธิประโยชน์ที่จะให้แก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแต่ละแห่ง

(๕) อนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๖) ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน

(๗) ออกระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(๘) พิจารณาอนุมัติอนุญาต ให้สิทธิหรือให้สัมปทานตามมาตรา ๓๗

(๙) แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งของเลขาธิการตามมาตรา ๔๔ ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วยกรรมการนโยบายตามมาตรา ๑๐ (๔) และ (๖) ประเภทละหนึ่งคน

(๑๐)

แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจหรือคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการตามที่คณะกรรมการนโยบาย มอบหมาย

(๑๑) กำกับดูแลการดำเนินงานของสำนักงาน และออกระเบียบและข้อบังคับให้สำนักงานปฏิบัติ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างคล่องตัวและมีประสิทธิภาพ

(๑๒) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน โดยต้องรายงานผลการดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบทุกกรอบระยะเวลาตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

(๑๓) ปฏิบัติการอื่นใดที่เกี่ยวข้องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

การดำเนินการตาม (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) และ (๘) เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้มีมติอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบเรื่องใดแล้ว ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากไม่มีข้อทักท้วงหรือไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่น ให้ถือว่าคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหรือเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายระเบียบ ข้อบังคับ และประกาศเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขตาม (๔) (๖) และ (๗) เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๑๒ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการไว้เป็นการเฉพาะแล้ว การร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนตามพระราชบัญญัตินี้ให้ดำเนินการตามกระบวนการและวิธีการดังกล่าว โดยให้ถือว่าการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนนั้นได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐแล้ว

การกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามวรรคหนึ่งจะใช้กับ โครงการประเภทหรือลักษณะใดให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๑๓ ให้คณะกรรมการนโยบาย คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คณะกรรมการเฉพาะกิจ และคณะอนุกรรมการ ได้รับคำตอบแทน คำใช้จ่าย และประโยชน์ตอบแทนอื่น ตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

หมวด ๓

สำนักงาน

มาตรา ๑๔ ให้มีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีฐานะเป็นนิติบุคคลที่เป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วย

วิธีการงบประมาณและกฎหมายอื่น แต่ในกรณีที่รัฐจะจัดสรรเงินอุดหนุนทั่วไปหรืองบประมาณอื่นใด ให้แก่สำนักงาน ให้สำนักงานงบประมาณมีหน้าที่จัดสรรเงินงบประมาณให้แก่สำนักงานได้โดยตรง

ให้สำนักงานเป็นหน่วยงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบาย

กิจการของสำนักงานไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน แต่พนักงานและลูกจ้างของสำนักงานต้องได้รับประโยชน์ตอบแทนโดยรวมไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยประกันสังคม และกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน

มาตรา ๑๕ สำนักงานมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (๑) รับผิดชอบในงานธุรการและงานวิชาการของคณะกรรมการนโยบาย
- (๒) เสนอแนะคณะกรรมการนโยบายเกี่ยวกับการดำเนินงานตามมาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒
- (๓) ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบเบื้องต้นจากการกำหนดและการดำเนินการตามนโยบาย แผน และมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมตลอดทั้งแนวทางหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาผลกระทบดังกล่าวเสนอต่อคณะกรรมการนโยบาย
- (๔) กำกับ ติดตาม และรายงานความคืบหน้าในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ต่อคณะกรรมการนโยบายอย่างน้อยทุกสามเดือน
- (๕) จัดทำรายงานประจำปีเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาเพื่อทราบ
- (๖) ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปตามนโยบาย แผน และมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด
- (๗) ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- (๘) ลงทุนหรือร่วมลงทุนกับบุคคลอื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อการประกอบกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- (๙) ตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบกิจการที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
- (๑๐) กู้ยืมเงินเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงาน

(๑๑) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น หรือตามที่ คณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการนโยบายมอบหมาย

ในการดำเนินการตาม (๘) (๙) และ (๑๐) ให้กระทำได้เมื่อได้รับ อนุมัติจาก คณะกรรมการนโยบายแล้ว โดยคณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดเงื่อนไขตามที่เห็นสมควรก็ได้และ ในกรณีการดำเนินการตาม (๑๐) ถ้าเกินห้าสิบล้านบาทต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน มาตรา ๑๖ ให้สำนักงานมีเลขานุการคนหนึ่งซึ่งคณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งมีหน้าที่ รับผิดชอบในการดำเนินงานของสำนักงานและขึ้นตรงต่อคณะกรรมการนโยบาย

ให้เลขานุการเป็นผู้บังคับบัญชาพนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน

มาตรา ๑๗ เลขานุการต้องเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญ และประสบการณ์ที่จะยังประโยชน์ แก่กิจการของคณะกรรมการนโยบายและสำนักงานตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด มีสัญชาติไทย มีอายุไม่เกินหกสิบห้าปีสามารถทำงานให้แก่สำนักงานได้เต็มเวลา และไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลายทุจริต
- (๒) เป็นข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐ หรือเป็นลูกจ้างของบุคคลใด
- (๓) เป็นผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง
- (๔) เป็นสมาชิกสภาท้องถิ่นหรือผู้บริหารท้องถิ่น
- (๕) เป็นกรรมการหรือผู้ดำรงตำแหน่งอื่นในพรรคการเมืองหรือเจ้าหน้าที่ของพรรคการเมือง
- (๖) เป็นผู้มีส่วนได้เสียตามมาตรา ๒๓
- (๗) เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกเพิกถอนสิทธิเลือกตั้งหรือเคยถูกเพิกถอนสิทธิเลือกตั้งหรือ

สิทธิสมัครรับเลือกตั้ง หรือเป็นผู้อยู่ในระหว่างต้องห้ามหรือเคยถูกตัดสิทธิมิให้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ทั้งนี้ไม่ว่าด้วยเหตุใด

(๘) เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือหน่วยงาน ของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือถือว่ากระทำการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ

(๙) เคยเป็นผู้ต้องพ้นจากตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารบริษัทมหาชนจำกัด เพราะเหตุมีลักษณะ ที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้น ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

(๑๐) เคยต้องคำพิพากษาให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะการรวบผิดปกติหรือมีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นผิดปกติ

(๑๑) เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดว่ากระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ หรือความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรม หรือกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับยาเสพติดหรือกฎหมายเกี่ยวกับการพนันในฐานความผิดเป็นเจ้าของหรือเจ้าสำนัก

มาตรา ๑๘ การแต่งตั้งเลขาธิการให้ทำเป็นสัญญาจ้างตามแบบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด โดยประธานกรรมการนโยบายเป็นผู้ลงนามในสัญญาจ้าง

สัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง อย่างน้อยต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่ง เงื่อนไขการทำงาน การประเมินผลงาน การพ้นจากตำแหน่ง การเลิกจ้าง ค่าจ้าง และประโยชน์ตอบแทนอื่นของเลขาธิการ เลขาธิการอยู่ในตำแหน่งตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างซึ่งต้องไม่เกินคราวละสี่ปีและอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้แต่จะดำรงตำแหน่งติดต่อกันเกินสองวาระไม่ได้

ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้กำหนดอัตราค่าจ้างและประโยชน์ตอบแทนอื่นของเลขาธิการ มาตรา ๑๙ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง เลขาธิการพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
 - (๒) ลาออก
 - (๓) ขาดคุณสมบัติหรือมีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๑๗
 - (๔) ไม่ผ่านการประเมินผลงาน
 - (๕) ถูกเลิกจ้างตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้าง
 - (๖) คณะกรรมการนโยบายมีมติให้เลิกจ้างเพราะมีความประพฤติเสื่อมเสีย
- มาตรา ๒๐ เลขาธิการมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) รับผิดชอบการบริหารกิจการของสำนักงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งนโยบาย แผน และมาตรการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๒) บังคับบัญชา บรรจุแต่งตั้ง ถอดถอน เลื่อน ลด ตัดเงินเดือนหรือค่าจ้าง ลงโทษทางวินัย พนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน ตลอดจนให้พนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงานออกจากตำแหน่ง ทั้งนี้

ตามข้อบังคับที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด แต่ถ้าเป็นตำแหน่งรองเลขาธิการและผู้ตรวจสอบภายใน ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายก่อน

(๓) กำหนดระเบียบและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของสำนักงาน พนักงานและลูกจ้าง โดยไม่ขัดหรือแย้งกับระเบียบ ข้อบังคับ หรือมติที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๔) ออกระเบียบเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้หรือเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการภายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการที่ดีและหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(๕) ปฏิบัติการอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย

ในกิจการของสำนักงานที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก ให้เลขาธิการเป็นผู้แทนสำนักงาน เพื่อการที่เลขาธิการอาจมอบอำนาจให้รองเลขาธิการหรือพนักงานกระทำการแทนก็ได้และในกรณีที่มีความจำเป็นซึ่งมิใช่กรณีตามมาตรา ๔๑ เลขาธิการอาจมอบอำนาจให้บุคคลอื่นกระทำการแทนได้ทั้งนี้ ตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

ระเบียบตาม (๔) เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๒๑ ให้มีรองเลขาธิการตามจำนวนที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดเพื่อช่วยเลขาธิการ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามที่เลขาธิการมอบหมาย

คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม การแต่งตั้ง และการพ้นจากตำแหน่งของรองเลขาธิการ ให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๒๒ ในกรณีที่ไม่มีผู้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งรองเลขาธิการคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนเลขาธิการ ในกรณีที่ไม่มีรองเลขาธิการหรือมีแต่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งพนักงานของสำนักงานคนหนึ่งเป็นผู้รักษาการแทนเลขาธิการ

ให้ผู้รักษาการแทนเลขาธิการตามวรรคหนึ่งมีหน้าที่และอำนาจอย่างเดียวกับเลขาธิการ

มาตรา ๒๓ เลขาธิการและรองเลขาธิการต้องไม่เป็นผู้มีส่วนได้เสียในสัญญาทำกับสำนักงานหรือในกิจการที่กระทำหรือจะกระทำให้แก่สำนักงาน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

คู่สมรสหรือบุตรซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะของเลขานุการหรือรองเลขานุการผู้ใดกระทำการตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าเลขานุการหรือรองเลขานุการผู้นั้นมีส่วนได้เสียในกิจการของสำนักงาน

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช่บังคับแก่กรณีที่เลขานุการหรือรองเลขานุการได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการนโยบายให้เป็นกรรมการในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่สำนักงานเป็นผู้ถือหุ้นนิติกรรมใดที่ได้ทำขึ้น โดยฝ่าฝืนมาตรานี้ไม่มีผลผูกพันสำนักงาน เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะได้ให้สัตยาบัน

มาตรา ๒๔ รายได้ของสำนักงานมีดังต่อไปนี้

- (๑) เงินอุดหนุนทั่วไปที่รัฐบาลจัดสรรให้ตามความเหมาะสมและจำเป็น
- (๒) เงิน ทรัพย์สิน หรือผลประโยชน์อันได้มาจากการลงทุน การประกอบกิจการ หรือการดำเนินงานตามหน้าที่และอำนาจของสำนักงาน
- (๓) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้
- (๔) ดอกผลหรือผลประโยชน์อื่นที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของสำนักงาน

บรรดารายได้ที่สำนักงานได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของสำนักงาน และเมื่อหักค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินงานและค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษาและค่าเสื่อมราคา ประโยชน์ตอบแทนของคณะกรรมการนโยบาย พนักงานและลูกจ้างของสำนักงาน เงินสมทบกองทุนเพื่อการสงเคราะห์และสวัสดิการ เงินกองทุน และเงินสำรองเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงานแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

เงินสำรองเพื่อใช้จ่ายในกิจการของสำนักงานตามวรรคสอง ประกอบด้วยเงินสำรองธรรมดา ซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองเพื่อขยายกิจการ เงินสำรองเพื่อไถ่ถอนหนี้ และเงินสำรองอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ทั้งนี้ การกำหนดวงเงินสำรองแต่ละประเภทต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

การนำเงินสำรองออกมาใช้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ทรัพย์สินของสำนักงานไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดีและผู้ใดจะยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้มิได้

มาตรา ๒๕ ให้สำนักงานวางและรักษาไว้ซึ่งระบบบัญชีที่เหมาะสมโดยถูกต้องตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปและสอดคล้องกับระบบบัญชีที่กระทรวงการคลังได้วางไว้

ปีบัญชีให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๒๖ ให้สำนักงานจัดให้มีการตรวจสอบภายในเป็นประจำ

ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการตรวจสอบภายในต่อคณะกรรมการนโยบายในการตรวจสอบภายใน ให้ผู้ตรวจสอบภายในรายงานผลการตรวจสอบโดยตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๒๗ ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีอิสระที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินให้ความเห็นชอบเป็นผู้สอบบัญชีของสำนักงาน

มาตรา ๒๘ ให้ผู้สอบบัญชีรายงานผลการสอบบัญชีต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชี และให้สำนักงานเผยแพร่งบการเงินที่ผู้สอบบัญชีรับรองแล้วภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ

หมวด ๔

การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา ๒๙ ให้สำนักงานจัดทำนโยบายและแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในภาพรวม แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค แผนการดำเนินงาน และแผนการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็ว เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับประโยชน์สูงสุดและให้การใช้พื้นที่มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องซึ่งรับผิดชอบการดำเนินการเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเพื่อให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าวในการดำเนินการ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น

นโยบายและแผนตามวรรคหนึ่งต้องคำนึงถึงความเชื่อมโยงกับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

โดยให้ยึดหลักการคุ้มครอง เคารพ และเยียวยาให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบตามหลักการส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในบริบทของการประกอบธุรกิจ และสิทธิตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย

มาตรา ๓๐ เมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแผนตามมาตรา ๒๕ แล้วให้สำนักงานร่วมกับกรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจัดทำรายละเอียดของแผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับ แผน ดังกล่าว โดยต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน หนึ่งปีนับแต่วันที่คณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบแผนนั้น

แผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคตามวรรคหนึ่ง ต้องคำนึงถึงความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกับ โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคของพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกด้วย และอย่างน้อยต้องประกอบด้วยระบบดังต่อไปนี้

- (๑) ระบบสาธารณูปโภค
- (๒) ระบบคมนาคมและขนส่ง
- (๓) ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- (๔) ระบบการตั้งถิ่นฐานและภูมิสังคม
- (๕) ระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย

อุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ และการประกอบกิจการ

- (๖) ระบบบริหารจัดการน้ำ
- (๗) ระบบการควบคุมและขจัดมลภาวะ
- (๘) ระบบป้องกันอุบัติภัย

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้สำนักงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคำนึงถึงความสัมพันธ์กับชุมชน สุขภาวะของประชาชน สภาพแวดล้อม และระบบนิเวศตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วย ทั้งนี้ โดยให้สร้างความรับรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนในพื้นที่และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้เสีย ประชาชน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาด้วย

มาตรา ๓๑ ในระหว่างการจัดทำแผนผังตามมาตรา ๓๐

- (๑) ให้ดำเนินการตามหลักวิชาการผังเมือง

(๒) คณะกรรมการนโยบายจะมีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามนโยบายและแผนตามมาตรา ๒๕ ในเรื่องใดไปพลางก่อนก็ได้

มาตรา ๓๒ แผนผังที่จัดทำขึ้นตาม มาตรา ๓๐ เมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้ว ให้ผังเมืองตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองในส่วนที่ใช้บังคับในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอยู่ก่อนวันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติแผนผังนั้นเป็นอันยกเลิกไป และให้กรมโยธาธิการและผังเมืองดำเนินการจัดทำผังเมืองขึ้นใหม่ให้สอดคล้องกับแผนผังดังกล่าว ในระหว่างที่ยังจัดทำผังเมืองไม่แล้วเสร็จ ให้ถือว่าแผนผังที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเป็นผังเมืองรวมตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองสำหรับแต่ละจังหวัดที่อยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา ๓๓ ในกรณีที่มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการใดเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือเพื่อสนับสนุนหรืออำนวยความสะดวกในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้เกิดการบูรณาการและผลสัมฤทธิ์และมีประสิทธิภาพสูงสุด ไม่ว่าจะการนั้นจำเป็นต้องดำเนินการภายในหรือภายนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หากการดำเนินการดังกล่าวเป็นหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานของรัฐหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือหลายหน่วย คณะรัฐมนตรีจะกำหนดให้หน่วยงานของรัฐหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือสำนักงานเป็นผู้ดำเนินการแต่เพียงหน่วยเดียว หรือให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดหรือบางหน่วยร่วมกันดำเนินการหรือร่วมกับสำนักงานดำเนินการก็ได้ โดยคณะรัฐมนตรีจะกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการ มาตรฐาน และคุณลักษณะเฉพาะที่จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกด้วยก็ได้

ในการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง หากมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ดำเนินการนั้นต้องได้รับอนุมัติหรืออนุญาตหรือต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหน่วยใด ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้พิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตหรือให้ความเห็นชอบแทนหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น แต่ต้องแจ้งให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือให้ความเห็นชอบตามกฎหมายนั้นทราบก่อนเข้าดำเนินการ และเพื่อประโยชน์แห่งการนี้ให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาตหรือให้ความเห็นชอบตามกฎหมายนั้น มีหน้าที่ให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกแก่หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง

ถ้าคณะรัฐมนตรีมิได้กำหนดไว้เป็นประการอื่น หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมาย จากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งจะมอบให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก็ได้ในกรณีเช่นนั้น ให้ถือว่าเอกชนนั้น ได้รับอนุมัติหรืออนุญาตหรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายแทนหน่วยงานของรัฐ ตามกฎหมายนั้นแล้ว แต่หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่ง ต้องควบคุมดูแลการดำเนินการของเอกชนดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎหมายนั้นด้วย

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องได้มาซึ่งที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์อื่นเพื่อประโยชน์ ในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้สำนักงานมีอำนาจดำเนินการโดยวิธีการจัดซื้อ เช่า เช่าซื้อ แลกเปลี่ยน เวนคืน หรือโดยวิธีการอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

ก่อนการดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้น คณะหนึ่ง เพื่อศึกษาความเหมาะสมของพื้นที่ความเหมาะสมทางการเงิน ตลอดจนผลกระทบและ แนวทางหรือมาตรการป้องกัน แก้ไข หรือเยียวยาผลกระทบดังกล่าว และความคุ้มค่าที่ประชาชน ในพื้นที่และรัฐจะได้รับ

ที่ดินที่สำนักงานได้มาตามพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานมีอำนาจใช้หรือจัดหาประโยชน์ ในที่ดินนั้นได้ตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด และถ้าเป็นที่ดินที่ได้มาจากการซื้อ เช่าซื้อ หรือ แลกเปลี่ยนกับที่ดินที่ซื้อหรือเช่าซื้อ หรือมีผู้อุทิศให้ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของสำนักงานและให้สำนักงาน มีอำนาจขาย แลกเปลี่ยน หรือให้เช่าซื้อได้

มาตรา ๓๕ ให้สำนักงานและผู้ซึ่งทำธุรกรรมกับสำนักงานในกิจการเกี่ยวกับที่ดินและ อสังหาริมทรัพย์บรรดาที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีการจดทะเบียน สิทธิและนิติกรรม ได้รับยกเว้น ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรมตามกฎหมายนั้น

มาตรา ๓๖ ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คณะกรรมการนโยบายโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจให้สำนักงานเข้าใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมได้มาตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เพื่อการดำเนินการหรือประกอบกิจการอื่นใดนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดิน เพื่อเกษตรกรรมได้โดยไม่ต้องดำเนินการเพิกถอนเขตปฏิรูปที่ดินสำหรับที่ดินส่วนนั้น

ในการใช้ที่ดินตามวรรคหนึ่ง ให้อำนาจของคณะกรรมการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมเป็นอำนาจของคณะกรรมการนโยบาย และให้หน้าที่

และอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เป็นหน้าที่และอำนาจของเลขาธิการหรือผู้ซึ่งเลขาธิการมอบหมาย

ที่ดินที่สำนักงานมีอำนาจใช้ตามวรรคหนึ่ง สำนักงานโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบาย จะมอบให้บุคคลอื่นใช้โดยมีค่าตอบแทนได้ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบาย กำหนด

ในกรณีที่ที่ดินที่สำนักงานมีอำนาจเข้าใช้ตามวรรคหนึ่งมีบุคคลอื่นมีสิทธิใช้ประโยชน์อยู่ก่อน ให้สำนักงานจัดหาที่ดินอื่นให้ผู้นั้นใช้แทนหรือจะจ่ายค่าชดเชยหรือให้ประโยชน์ตอบแทนอื่น ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๓๗ เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ ตามมาตรา ๖ และนโยบายและแผนตามมาตรา ๒๕ ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานแก่บุคคลซึ่งดำเนินการอันเป็นประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนา เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามกฎหมายดังต่อไปนี้ด้วย แต่ในกรณีเป็นการดำเนินการภายนอก เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะต้องเป็นเรื่องที่เชื่อมโยงกันและต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี ผู้รักษาการตามกฎหมายนั้น

(๑) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และอำนาจของกระทรวงการคลัง

(๒) กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

(๓) กฎหมายว่าด้วยการชลประทานหลวง

(๔) กฎหมายว่าด้วยการประกอบกิจการพลังงาน

(๕) กฎหมายว่าด้วยทางหลวงสัมปทาน

(๖) กฎหมายว่าด้วยพลังงานนิวเคลียร์เพื่อสันติ

ในการอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการนโยบาย คำนึงถึงหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายนั้น แต่ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบาย เห็นว่าหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขเช่นว่านั้นจะทำให้การอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานดังกล่าวมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้แจ้งให้ผู้มีหน้าที่และอำนาจตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอความเห็น และเมื่อคณะกรรมการนโยบายพิจารณาแล้ว ให้ประกาศหลักเกณฑ์

วิธีการ หรือเงื่อนไขที่เห็นสมควรในราชกิจจานุเบกษา และให้คณะกรรมการนโยบายอนุมัติอนุญาต ให้สิทธิหรือให้สัมปทาน ตามหลักเกณฑ์วิธีการ หรือเงื่อนไขที่แก้ไขเพิ่มเติมนั้น

เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้อนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เลขาธิการหรือพนักงานของสำนักงานซึ่งเลขาธิการมอบหมายมีฐานะเป็นเจ้าพนักงานหรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่และอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๓๘ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของสำนักงานให้เกิดประสิทธิภาพ เลขาธิการ อาจขอให้ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐมาปฏิบัติงานเป็นพนักงานหรือลูกจ้าง ของสำนักงานเป็นการชั่วคราวได้ แต่ต้องทำความตกลงกับหน่วยงานของรัฐนั้นก่อน และเมื่อหมด ความจำเป็นเมื่อใด ให้รีบส่งตัวผู้นั้นคืนสังกัดเดิม

ให้ถือว่าข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐที่มาปฏิบัติงานเป็นพนักงานหรือ ลูกจ้างของสำนักงานเป็นการชั่วคราวตามวรรคหนึ่งไม่ขาดจากสถานภาพเดิมและคงได้รับเงินเดือนหรือ ค่าจ้าง แล้วแต่กรณีจากสังกัดเดิม

คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดค่าตอบแทนพิเศษให้แก่ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้าง ของหน่วยงานของรัฐตามวรรคหนึ่งในระหว่างปฏิบัติงานในสำนักงานด้วยก็ได้

หมวด ๕

เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

มาตรา ๓๙ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศไปสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านต่าง ๆ คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้มีเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรม เป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้าน หรือเพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจการที่เกี่ยวข้องหรือ เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษหรือเพื่อให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ ความเชี่ยวชาญจากผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ สถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัย ที่มีศักยภาพสูงด้วย

ในการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ คณะกรรมการนโยบายจะประกาศกำหนดจาก อุตสาหกรรมเป้าหมายทั้งหมดหรือบางส่วน หรืออุตสาหกรรมอื่นนอกเหนือจากอุตสาหกรรมเป้าหมาย

โดยอาจรวมถึงอุตสาหกรรมบริการ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการจัดประชุม หรืออุตสาหกรรมอื่นใด
ด้วยก็ได้แต่อย่างน้อยต้องประกอบด้วยอุตสาหกรรมด้านต่าง ๆ ที่มีการพัฒนาตามวรรคหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (๑) ยานยนต์สมัยใหม่
- (๒) อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ
- (๓) การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ
- (๔) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ
- (๕) การแปรรูปอาหาร
- (๖) หุ่นยนต์
- (๗) การบินและโลจิสติกส์
- (๘) เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ
- (๙) ดิจิทัล
- (๑๐) การแพทย์และสุขภาพครบวงจร

ในการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษตามวรรคสอง ให้นำหลักการ
การออกแบบที่เป็นสากล และการพัฒนาเทคโนโลยีสิ่งอำนวยความสะดวกมาประกอบการพิจารณาด้วย

ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษตามวรรคสอง ให้คำนึงถึงการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกและการให้บริการแก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และผู้ซึ่งเข้ามา
ปฏิบัติงานในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษด้วย

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่เห็นสมควร คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดให้พื้นที่ใดในเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อวัตถุประสงค์ในการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรม
เป้าหมายพิเศษด้านใดด้านหนึ่งหรือหลายด้านที่ไม่เป็นปฏิปักษ์ต่อกันก็ได้

ก่อนการกำหนดเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามวรรคหนึ่ง ให้สำนักงานจัดให้มีการศึกษา
ความเป็นไปได้ในการดำเนินการ ประโยชน์ผลกระทบ และมาตรการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น
แก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหาย พร้อมทั้งจัดทำร่างแผนผังการใช้ประโยชน์
ในที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยให้นำความในมาตรา ๓๐ วรรคสาม มาใช้บังคับด้วย โดยอนุโลม
และให้เผยแพร่ผลการศึกษาและร่างแผนผังดังกล่าวในระบบเครือข่ายสารสนเทศของ
สำนักงานและวิธีการอื่นที่ทำให้ประชาชนทราบได้เป็นการทั่วไปด้วย

มาตรา ๔๑ เจ้าของที่ดินซึ่งมีที่ดินที่ตั้งอยู่ภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก อาจขอให้สำนักงานดำเนินการกำหนดให้ที่ดินบริเวณดังกล่าวเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้ โดยต้อง ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข และชำระค่าบริการและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามมาตรา ๔๐ วรรคสอง ตามที่สำนักงานประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบาย

ในกรณีที่สำนักงานดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้วเห็นว่าที่ดินบริเวณดังกล่าวเหมาะสม ที่จะประกาศกำหนดให้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และผู้มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินดังกล่าวได้ให้ ความยินยอมที่จะรับผิดชอบการเยียวยาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนหรือชุมชนที่อาจได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายตามแนวทางที่สำนักงานกำหนดแล้ว ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการนโยบาย พิจารณาเพื่อประกาศกำหนดพื้นที่ดังกล่าวเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้

ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขอตามวรรคหนึ่งเป็นประชาชนในพื้นที่ร่วมกันยื่นคำขอ สำนักงาน จะดำเนินการโดยลดหรือยกเว้นค่าบริการและค่าใช้จ่ายให้ก็ได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๔๒ การจัดตั้ง เปลี่ยนแปลงเขต และการยุบเลิกเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ แต่ละเขต ให้คณะกรรมการนโยบายประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ประกาศจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามวรรคหนึ่งอย่างน้อยต้องมีสาระสำคัญ

ดังต่อไปนี้ (๑) ชื่อของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

(๒) วัตถุประสงค์ของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

(๓) บริเวณของเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ โดยให้มีแผนที่กำหนดแนวเขตไว้ท้ายประกาศด้วย

(๔) แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ

ให้นำความในมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ มาใช้บังคับแก่การจัดทำแผนผังและ ผลบังคับของแผนผังตาม (๔) ด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๔๓ การดำเนินการหรือการกระทำใดภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง กับกฎหมายดังต่อไปนี้ หากกฎหมายกำหนดให้ผู้ดำเนินการหรือผู้กระทำได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้น หรือต้องจดทะเบียน หรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นก่อน ให้ถือว่าเลขานุการเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ

อนุญาต ออกใบอนุญาต หรือให้ความเห็นชอบ หรือเป็นผู้มีอำนาจในการรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายนั้น

(๑) กฎหมายว่าด้วยการขุดดินและถมดิน

(๒) กฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

(๓) กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเครื่องจักร

(๔) กฎหมายว่าด้วยการสาธารณสุข

(๕) กฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง เฉพาะเพื่อการอนุญาตให้คนต่างด้าวตามมาตรา ๕๔ (๑)

หรือ (๒) อยู่ต่อในราชอาณาจักร

(๖) กฎหมายว่าด้วยทะเบียนพาณิชย์

(๗) กฎหมายว่าด้วยโรงงาน

(๘) กฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน

เมื่อได้รับอนุมัติอนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากเลขาธิการหรือได้จดทะเบียนหรือแจ้งต่อเลขาธิการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ถือว่าผู้ดำเนินการหรือผู้กระทำการนั้นได้รับอนุมัติ อนุญาต ใบอนุญาต หรือความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นแล้ว หรือได้จดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นแล้ว

ภายใต้บังคับวรรคสี่ การอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบรับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามวรรคสอง เลขาธิการต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายนั้น และต้องแจ้งหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน

ในกรณีที่เลขาธิการเห็นว่าหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์วิธีการ หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ตามกฎหมายตามวรรคสาม จะทำให้การอนุมัติ อนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ รับจดทะเบียนหรือรับแจ้งตามกฎหมายนั้นมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้แจ้งหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายนั้นเพื่อเสนอความเห็น และเสนอคณะกรรมการนโยบายพิจารณา หากคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบ ให้เลขาธิการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่แก้ไขเพิ่มเติมนั้น แทนหลักเกณฑ์วิธีการ หรือเงื่อนไขที่มีอยู่เดิม

เลขาธิการจะมอบอำนาจตามวรรคหนึ่ง ให้รองเลขาธิการ พนักงานของสำนักงานหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐในหน่วยงานใดที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ปฏิบัติการแทนก็ได้ เมื่อมีการมอบอำนาจดังกล่าว ให้แจ้งหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทราบด้วย

ให้เลขาธิการ รองเลขาธิการ พนักงานของสำนักงาน และเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งได้รับมอบอำนาจตามวรรคห้า มีฐานะเป็นเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งมีหน้าที่และอำนาจในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๔๔ ผู้ขอรับอนุมัติอนุญาต ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือขอจดทะเบียนหรือแจ้งตามมาตรา ๔๓ มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งของเลขาธิการต่อคณะกรรมการพิจารณา อุทธรณ์ที่คณะกรรมการนโยบายแต่งตั้งได้ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำสั่งนั้น

การอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และให้ถือว่าเป็นการอุทธรณ์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นแล้ว

คำวินิจฉัยของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นที่สุด

มาตรา ๔๕ ในการอนุมัติอนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ รับจดทะเบียน หรือรับแจ้งตามมาตรา ๔๓ ให้เลขาธิการมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าตอบแทน ค่าใช้จ่ายหรือค่าอื่นใดที่กฎหมาย ข้อบัญญัติ หรือเทศบัญญัติว่าด้วยการนั้นกำหนดไว้ และให้มีอำนาจเรียกเก็บค่าบริการในการดำเนินการดังกล่าวเพิ่มเติมได้ตามอัตราที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนด

ค่าธรรมเนียม ค่าตอบแทน ค่าใช้จ่าย หรือค่าอื่นใดที่เลขาธิการเรียกเก็บตามวรรคหนึ่งให้นำส่งหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนั้น

มาตรา ๔๖ ห้ามมิให้ผู้ใช้ชื่อ เครื่องหมาย หรือถ้อยคำในประการที่น่าจะทำให้ประชาชนเข้าใจว่าเป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษโดยมิได้เป็นเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๗ คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดให้ผู้ประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษและกิจการที่เกี่ยวข้องในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต้องส่งเงินบำรุงกองทุนตามอัตรา หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่สำนักงานประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการนโยบายก็ได้

มาตรา ๔๘ ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้รับสิทธิประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างตามหมวดนี้ตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) สิทธิในการถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินเพื่อการประกอบกิจการหรือห้องชุดเพื่อการประกอบกิจการ หรือการอยู่อาศัยตามมาตรา ๔๕

(๒) สิทธิในการนำคนต่างด้าวเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักร

(๓) สิทธิในการที่จะได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากร

(๔) สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน

(๕) สิทธิประโยชน์อื่นตามมาตรา ๕๕

ในการกำหนดสิทธิประโยชน์ตามวรรคหนึ่ง คณะกรรมการนโยบายจะกำหนดให้แตกต่างกันก็ได้ โดยคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษแต่ละแห่ง

มาตรา ๔๕ ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นนิติบุคคลและเป็นคนต่างด้าวตามประมวลกฎหมายที่ดิน มีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินภายในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อการประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาตตามประมวลกฎหมายที่ดิน

ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นนิติบุคคลและเป็นคนต่างด้าว ตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุดมีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในห้องชุด โดยได้รับการยกเว้นจากการจำกัดสิทธิของคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยอาคารชุด

ผู้ประกอบกิจการซึ่งจะมีสิทธิ และจำนวนที่ดินหรือห้องชุดตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เกินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

มาตรา ๕๐ ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการตามมาตรา ๔๕ ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ แต่มิได้มีการประกอบกิจการภายในเวลาสามปีหรือหยุดประกอบกิจการในที่ดินดังกล่าว ผู้ประกอบกิจการนั้นต้องจำหน่ายที่ดินดังกล่าวภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่สำนักงานแจ้งให้ทราบ มิฉะนั้นให้สำนักงานมีอำนาจดำเนินการให้มีการจำหน่ายที่ดินดังกล่าวแทนผู้ประกอบกิจการแล้วคืนเงินที่ได้จากการจำหน่ายที่หักค่าใช้จ่ายแล้วให้แก่ผู้ประกอบกิจการ

มาตรา ๕๑ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมให้บุคคลผู้มีความรู้ความสามารถพิเศษอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเทคโนโลยีและก่อให้เกิดนวัตกรรมเข้ามาประกอบกิจการหรือทำงานในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ บุคคลดังกล่าวรวมทั้งคู่สมรส บุพการีและบุตรที่อยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

หรือเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษอาจได้รับการลดหย่อนภาษีสิทธิเกี่ยวกับการเข้าเมืองและการขออนุญาตทำงาน และสิทธิอื่นเพิ่มเติม ทั้งนี้ตามที่คณะกรรมการนโยบายประกาศกำหนดก็ได้

ลักษณะของบุคคลและสิทธิที่จะได้รับตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา
มาตรา ๕๒ การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ใน

เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรม

เป้าหมายพิเศษ มิให้นำความในมาตรา ๕๔๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และมาตรา ๕

แห่งพระราชบัญญัติการเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม พ.ศ. ๒๕๔๒ มาใช้บังคับ

การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงตามวรรคหนึ่ง ห้ามมิให้ทำสัญญาเช่าเป็นกำหนดเวลา

เกินห้าสิบปีถ้าได้ทำสัญญากันไว้เป็นกำหนดเวลานานกว่านั้นก็ให้ลดลงมาเป็นห้าสิบปีการต่อสัญญาเช่า

อาจทำได้แต่จะต่อสัญญาเกินสี่สิบเก้าปีนับแต่วันครบห้าสิบปีไม่ได้

มาตรา ๕๓ ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายมีมติให้นำที่ราชพัสดุมาใช้เพื่อประโยชน์

ในการจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งการนำไปให้เช่า หรือให้เช่าช่วง ให้อำนาจทั้งปวงของ

กรมธนารักษ์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุนั้นเป็นอำนาจของสำนักงาน แต่ถ้าที่ราชพัสดุนั้นอยู่ในความครอบครอง

หรือใช้ประโยชน์ของหน่วยงานของรัฐอื่นใด ต้องได้รับความยินยอมจากหน่วยงานของรัฐนั้นก่อน ทั้งนี้

คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้สำนักงานแบ่งสัดส่วนรายได้ที่ได้รับจากการใช้ที่ราชพัสดุนั้น

ให้เป็นรายได้ของหน่วยงานของรัฐที่ครอบครองหรือใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุนั้นอยู่เดิมหรือกรมธนารักษ์ก็ได้

การใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุตามวรรคหนึ่ง มิให้นำหลักเกณฑ์วิธีการ หรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้

ในกฎหมายว่าด้วยที่ราชพัสดุมาใช้บังคับ

การจดทะเบียนการเช่าที่ดินอันเป็นที่ราชพัสดุหรือที่ดินของรัฐ ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์

ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด และเมื่อได้จดทะเบียนตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวแล้ว ให้ถือว่าได้มีการ

จดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว

การเช่า เช่าช่วง ให้เช่า หรือให้เช่าช่วงตามมาตรา ๕๒ นี้ไม่ถือว่าเป็นการร่วมทุนตามกฎหมายว่าด้วย

การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เว้นแต่คณะกรรมการนโยบายจะมีมติเป็นรายกรณีให้ถือว่าเป็น

เป็นการร่วมทุนตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ

มาตรา ๕๔ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริม
เศรษฐกิจพิเศษซึ่งได้รับสิทธิตามมาตรา ๔๘ (๒) มีสิทธินำคนต่างด้าวดังต่อไปนี้เข้ามาและ

อยู่ในราชอาณาจักรได้ตามจำนวนและระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตจากเลขานุการ แม้ว่า จะเกินกำหนด จำนวนหรือระยะเวลาให้อยู่ได้ในราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง

(๑) ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านใด ๆ ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๒) ผู้บริหารหรือผู้ชำนาญการ

(๓) คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของบุคคลใน (๑) หรือ (๒)

สิทธิการเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักร รวมทั้งการนำคู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะเข้ามา และอยู่ในราชอาณาจักรตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้บังคับแก่บุคคลผู้มีความรู้ความสามารถพิเศษตามที่ คณะกรรมการนโยบายกำหนดให้เชิญชวนให้เข้ามาทำงานในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษด้วยโดยอนุโลม ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

กรณีที่คนต่างด้าวตามวรรคหนึ่งยังมิได้เข้ามาในราชอาณาจักร เมื่อเลขานุการอนุญาตให้คนต่างด้าว ผู้ใดเข้ามาและอยู่ในราชอาณาจักรตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้เลขานุการแจ้งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย ว่าด้วยคนเข้าเมืองทราบ และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองต่อไป

กรณีที่คนต่างด้าวตามวรรคหนึ่ง (๑) หรือ (๒) ได้เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรและได้รับอนุญาต ให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองแล้ว ให้เลขานุการอนุญาตให้คนต่างด้าว นั้นอยู่ต่อในราชอาณาจักรและให้ออกหนังสือรับรองการอนุญาตให้คนต่างด้าวนั้นอยู่ในราชอาณาจักร ต่อไปได้

มาตรา ๕๕ ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ให้ผู้ได้รับอนุญาตให้เข้ามาและ อยู่ในราชอาณาจักรตามมาตรา ๕๔ (๑) และ (๒) มีสิทธิทำงานตำแหน่งหน้าที่การทำงานที่ คณะกรรมการนโยบายกำหนด โดยไม่ต้องได้รับใบอนุญาตทำงานตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการ การทำงานของคนต่างด้าว แต่ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเลขานุการ ทั้งนี้ให้ถือว่าหนังสืออนุญาต ของเลขานุการมีสถานะเป็นใบอนุญาตทำงานของคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการบริหารจัดการ การทำงานของคนต่างด้าว

มาตรา ๕๖ ให้ผู้ประกอบการกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษมีสิทธิได้รับยกเว้นหรือ ลดหย่อนภาษีอากรตามมาตรา ๔๘ (๓) ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบาย กำหนด แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วย การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย

นอกจากสิทธิตามวรรคหนึ่งแล้ว คณะกรรมการนโยบายอาจกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดหรือบางรายได้รับประโยชน์เช่นเดียวกับผู้ประกอบกิจการในเขตปลอดอากร คลังสินค้าทัณฑ์บน หรือเขตประกอบการเสรีด้วยก็ได้

มาตรา ๕๖ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษ คณะกรรมการนโยบายอาจประกาศให้ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติไว้ด้วยก็ได้

มาตรา ๕๗ ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งได้รับสิทธิตามมาตรา ๔๘ (๔) มีสิทธิดังต่อไปนี้

(๑) ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินทั้งหมดหรือบางส่วนตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๒) สามารถใช้เงินตราต่างประเทศเพื่อชำระค่าสินค้าหรือบริการระหว่างผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตาม (๑) และ (๒) ให้คณะกรรมการนโยบายพิจารณาดกลงร่วมกับธนาคารแห่งประเทศไทยก่อน

มาตรา ๕๘ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ คณะกรรมการนโยบายจะประกาศกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ หรือผู้ประกอบการวิชาชีพที่เป็นประโยชน์ต่อเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ได้รับสิทธิพิเศษอื่นใดตามมาตรา ๔๘ (๕) ตามที่เห็นสมควร ดังต่อไปนี้ก็ได้

(๑) ในกรณีที่การประกอบวิชาชีพใดมีกฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบวิชาชีพหรือผู้ขออนุญาตต้องมีสัญชาติไทยหรือต้องได้รับใบอนุญาต จดทะเบียน หรือรับรองก่อนการประกอบวิชาชีพตามกฎหมายแล้ว คณะกรรมการนโยบายอาจประกาศให้ผู้ซึ่งได้รับใบอนุญาต จดทะเบียน หรือรับรองให้ประกอบวิชาชีพนั้นในประเทศที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด สามารถประกอบวิชาชีพนั้นเพื่อกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษได้ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๒) สิทธิและประโยชน์อื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนหรือกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยให้อำนาจ

ของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนและอำนาจของ
คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย
ตามกฎหมายว่าด้วยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย
เป็นอำนาจของคณะกรรมการนโยบายด้วย

มาตรา ๖๐ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมเป้าหมายพิเศษในส่วนที่เกี่ยวข้อง
อากาศยาน มิให้นำความในมาตรา ๔๑/๒๓ มาตรา ๔๑/๓๓ และมาตรา ๔๑/๕๕ แห่งพระราชบัญญัติ
การเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ.
๒๕๕๑ มาใช้บังคับแก่ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญ
ของอากาศยาน และผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อม ซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ
แต่ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตอากาศยาน ผู้ขอรับใบอนุญาตผลิตส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน หรือ
ผู้ขอรับใบรับรองหน่วยซ่อม ซึ่งประกอบกิจการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษต้องมีคุณสมบัติ
ตามที่เลขาธิการกำหนดโดยความเห็นชอบของผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ตามกฎหมายว่าด้วยการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

หมวด ๖

กองทุน

มาตรา ๖๑ ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสำนักงาน เรียกว่า “กองทุนพัฒนาเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออก” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทุนสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ชุมชน และประชาชน
ที่อยู่ภายในหรือที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา ๖๒ กองทุนประกอบด้วย

- (๑) เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้
- (๒) เงินบำรุงตามมาตร ๔๗
- (๓) เงินสมทบจากรายได้ของสำนักงานตามมาตรา ๒๔ (๒)
- (๔) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้บริจาคให้
- (๕) เงินหรือทรัพย์สินอื่นที่ตกเป็นของกองทุน
- (๖) ดอกผลหรือผลประโยชน์ใด ๆ ที่เกิดจากเงินหรือทรัพย์สินของกองทุน

เงินและทรัพย์สินที่เป็นของกองทุนไม่ต้องนำส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตามกฎหมายว่าด้วย
เงินคงคลังและกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

มาตรา ๖๓ ให้สำนักงานเป็นผู้รับเงิน จ่ายเงิน เก็บรักษา และบริหารจัดการเงินกองทุน
แยกออกจากงบประมาณของสำนักงาน

การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษา และการบริหารจัดการเงินกองทุนให้เป็นไปตามระเบียบ
ที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

มาตรา ๖๔ เงินกองทุนให้ใช้จ่ายเพื่อกิจการ ดังต่อไปนี้

(๑) เพื่อการพัฒนาพื้นที่หรือชุมชน รวมตลอดทั้งช่วยเหลือ หรือเยียวยาประชาชนและชุมชน
บรรดาที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๒) สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาและให้ทุนการศึกษาแก่ประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออกหรือที่อยู่ใกล้เคียงและได้รับผลกระทบจากการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(๓) ค่าใช้จ่ายอื่นที่จะส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพและความรวดเร็วในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ
ภาคตะวันออกตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนด

(๔) ค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน

การใช้จ่ายเงินกองทุนตาม (๑) และ (๒) ให้คำนึงถึงความต้องการของประชาชนในท้องถิ่นด้วย

หมวด ๓

การกำกับดูแล

มาตรา ๖๕ ให้นายกรัฐมนตรีมีหน้าที่และอำนาจกำกับ โดยทั่วไปซึ่งกิจการของสำนักงาน
เพื่อการนี้จะสั่งให้สำนักงานชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็น หรือทำรายงานก็ได้

ในกรณีที่เห็นว่าสำนักงานกระทำการใดอันมิชอบ หรืออาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือเสียหาย
นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้สำนักงานยับยั้งหรือระงับการกระทำการนั้นได้

หมวด ๔

บทกำหนดโทษ

มาตรา ๖๖ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๖๗ ให้ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและเขตส่งเสริมตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ เป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรือเขตส่งเสริม เศรษฐกิจพิเศษแล้วแต่กรณีตามพระราชบัญญัตินี้จนกว่าคณะกรรมการนโยบายตามพระราชบัญญัตินี้จะได้มีมติให้ยกเลิกหรือกำหนดเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๖๘ ในวาระเริ่มแรก ให้คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ที่มีอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ทำหน้าที่คณะกรรมการนโยบายตามพระราชบัญญัตินี้ไปพลางก่อนจนกว่าจะมีคณะกรรมการนโยบายตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งต้องจัดให้มีคณะกรรมการนโยบายภายในหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๖๙ ในวาระเริ่มแรก ให้เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการไปพลางก่อนจนกว่าจะมีการแต่งตั้งเลขาธิการตามมาตรา ๑๖ ซึ่งต้องแต่งตั้งเลขาธิการให้แล้วเสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๗๐ ให้โอนบรรดาหน้าที่และอำนาจ กิจการ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ ความรับผิดชอบทั้งงบประมาณของสำนักงานเพื่อการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ที่มีอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ไปเป็นของสำนักงาน

มาตรา ๗๑ ให้ถือว่าการดำเนินการใด ๆ ที่คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก คณะกรรมการบริหารการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และสำนักงาน
 เพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ได้อนุมัติให้ความเห็นชอบ หรือดำเนินการไปแล้ว
 ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ
 ภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่
 ๒๘/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่
 ๒๖ พฤษภาคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๔๗/๒๕๖๐ เรื่อง
 ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม
 พุทธศักราช ๒๕๖๐ ยังคงมีผลใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าคณะกรรมการนโยบาย
 ตามพระราชบัญญัตินี้จะได้มีมติให้ยกเลิกหรือกำหนดเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๗๒ ให้ถือว่าการอนุมัติอนุญาต ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ รับผิดชอบ
 หรือรับแจ้ง รวมถึงการดำเนินการใด ๆ เพื่อบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายภายในเขตส่งเสริมของ
 เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่ได้้อนุมัติอนุญาต
 ออกใบอนุญาต ให้ความเห็นชอบ รับผิดชอบ หรือรับแจ้ง หรือดำเนินการไปแล้วตามคำสั่งหัวหน้า
 คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
 ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒๘/๒๕๖๐ เรื่อง
 มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม
 พุทธศักราช ๒๕๖๐ และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๔๗/๒๕๖๐ เรื่อง
 ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๒๕ ตุลาคม
 พุทธศักราช ๒๕๖๐ มีผลใช้บังคับต่อไปได้ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๗๓ ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างของหน่วยงานของรัฐที่เลขาธิการขอให้มา
 ปฏิบัติงานเป็นการชั่วคราวตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนา
 ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๖๐ ผู้ใดประสงค์
 จะเป็นพนักงานหรือลูกจ้างของสำนักงาน ให้แสดงความจำนงเป็นหนังสือต่อผู้บังคับบัญชาภายใน
 เก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และเมื่อได้ผ่านการคัดเลือกหรือประเมินจากเลขาธิการ
 ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดและได้รับการบรรจุเป็นพนักงานหรือลูกจ้าง
 ของสำนักงานแล้ว ให้เป็นอันออกจากราชการหรือออกจากงาน แล้วแต่กรณี

ข้าราชการ พนักงาน หรือลูกจ้างที่ออกจากราชการหรือออกจากงานตามวรรคหนึ่งให้ถือว่าเป็นการออกจากราชการหรือออกจากงานเพราะเลิกหรือยุบตำแหน่งตามกฎหมายว่าด้วยบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือกฎหมายว่าด้วยกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการหรือกฎหมายจัดตั้งหน่วยงานนั้นแล้วแต่กรณีหรือในกรณีเป็นลูกจ้าง ให้ถือว่าเป็นการให้ออกจากงานเพราะทางราชการยุบตำแหน่งหรือทางราชการเลิกจ้างโดยไม่มีความคิด และให้ได้รับบำเหน็จตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยบำเหน็จลูกจ้าง

ในกรณีผู้ที่ออกจากราชการหรือออกจากงานตามวรรคหนึ่งยังมีสัญญาที่จะต้องรับราชการหรือปฏิบัติงานตามระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อชดใช้ทุนแล้ว ให้นำระยะเวลาที่มาปฏิบัติงานกับสำนักงานเป็นการรับราชการหรือปฏิบัติงานตามสัญญานั้นด้วย

ผู้รับสนองพระราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ โดยที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง หากมีการพัฒนาพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เป็นระบบและโดยสอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนแล้วจะทำให้การใช้ที่ดินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นไปอย่างเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ได้อย่างแท้จริง ทั้งยังจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การส่งเสริมให้มีการประกอบพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทันสมัย สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการเกษตรกรรมดั้งเดิม ตลอดจนวิถีชีวิตของชุมชนในพื้นที่ดังกล่าว แต่กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันไม่เอื้อต่อการพัฒนาพื้นที่ตามแนวทางดังกล่าว ไม่มีการวางแผนการบริหารพื้นที่แบบองค์รวม การพัฒนาด้านต่าง ๆ จึงเป็นไปอย่างแยกส่วนและกระจัดกระจาย ผลของการขาดการบูรณาการดังกล่าว ทำให้ไม่สามารถพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้อย่างเต็มศักยภาพ ทั้งการจัดทำระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ ยังขาดความต่อเนื่องและ เชื่อมโยงกัน กรณีจึงสมควรกำหนดให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ชัดเจนแน่นอนโดยเหมาะสมกับสภาพและศักยภาพของพื้นที่ สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีการบูรณาการการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้ต่อเนื่องและ เชื่อมโยงกันทั้งในและนอกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พัฒนาเมืองให้มีความทันสมัยระดับนานาชาติ ที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยและการประกอบกิจการ มีการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร รวมทั้ง ให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษเป็นการเฉพาะ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ผนวก ค

ข้อตกลงว่าด้วยการเดินอากาศระหว่างกองทัพอากาศ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด ณ สนามบินเชียงใหม่

สนามบินเชียงใหม่

ตามที่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ได้จัดทำข้อตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศ เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2533 เพื่อให้การดำเนินงานควบคุมจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย สามารถอำนวยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยแก่กิจการบินของกองทัพอากาศและกิจการบินพลเรือนที่ปฏิบัติการบินอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กับการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย รวมทั้งเพื่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและความร่วมมืออันดีในการใช้ประโยชน์บริเวณสนามบินร่วมกัน ให้ได้รับประโยชน์ใช้สอยสูงสุด เมื่อจะใช้ข้อตกลงนี้ ณ สนามบินใดให้เป็นไปตามภาคผนวก

เนื่องจากสนามบินเชียงใหม่อยู่ในความรับผิดชอบในการดำเนินงานร่วมกันของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย โดยมีกองบิน 41 กองทัพอากาศใช้งานร่วมอยู่ด้วย ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลงที่กล่าวในวรรคก่อน คณะผู้แทนที่มีอำนาจของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงได้จัดทำภาคผนวกนี้เพื่อใช้สำหรับสนามบินเชียงใหม่ โดยความเห็นชอบของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พร้อมกับการจัดทำข้อตกลงดังต่อไปนี้

ข้อ 1. เว้นแต่ข้อความจะแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น ในข้อตกลงและภาคผนวกนี้

1.1. "ข้อตกลง" หมายความว่า ข้อตกลงว่าด้วยการบริการเดินอากาศระหว่างบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กองทัพอากาศและการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ทำเมื่อวันที่

1.2. "บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด" หมายความว่า ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ในความรับผิดชอบของผู้จัดการศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

1.3. "กองทัพอากาศ" หมายความว่า กองบิน 41 ในความรับผิดชอบของผู้บังคับการกองบิน 41

1.4. "การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย" หมายความว่า ทำอากาศยานเชียงใหม่ ในความรับผิดชอบของผู้ควบคุมการทำอากาศยานเชียงใหม่

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

ข้อ 3. การบินในสถานการณ์ EMERGENCY ตาม ข้อ 4.1. ของข้อตกลง

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

3.2. อุปกรณ์ GYRO หรือ COMPASS ใดก็ไม่ถูกต้อง

3.3. อุปกรณ์รับ-ส่งวิทยุบนเครื่องขัดข้อง

3.4. อากาศยานหลงทาง (UNCERTAIN OF POSITION IN AGGRAVATED CIRCUMSTANCES)

3.5. อากาศยานอยู่ในสถานการณ์อันมิชอบด้วยกฎหมาย (UNLAWFUL INTERFERENCE)

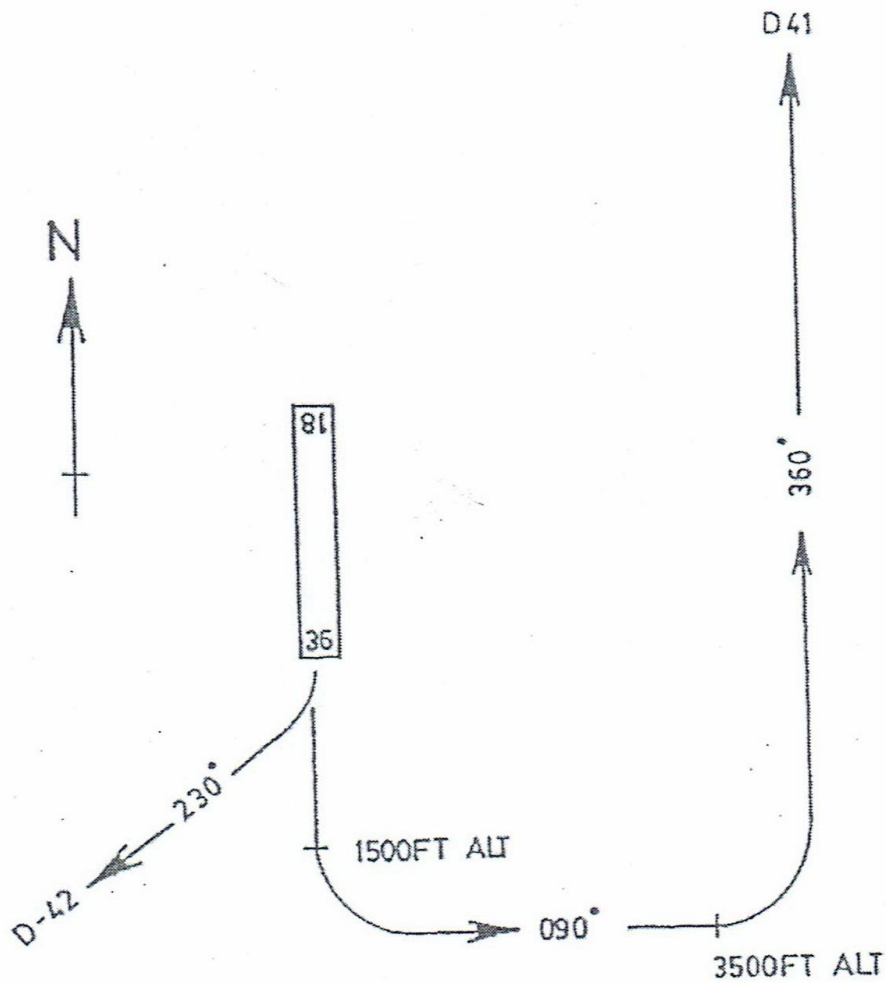
3.6. ในกรณีที่อากาศยานอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่สามารถรักษาระดับบินได้ (UNABLE TO MAINTAIN LEVEL FLIGHT) เช่น เครื่องยนต์ดับ เครื่องยนต์เกิดไฟลุกไหม้ อุปกรณ์ FLIGHT CONTROL ขัดข้องหรือชำรุด (MULFUNCTIONING OR DAMAGE AFFECTED HANDLING) เป็นต้น

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

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

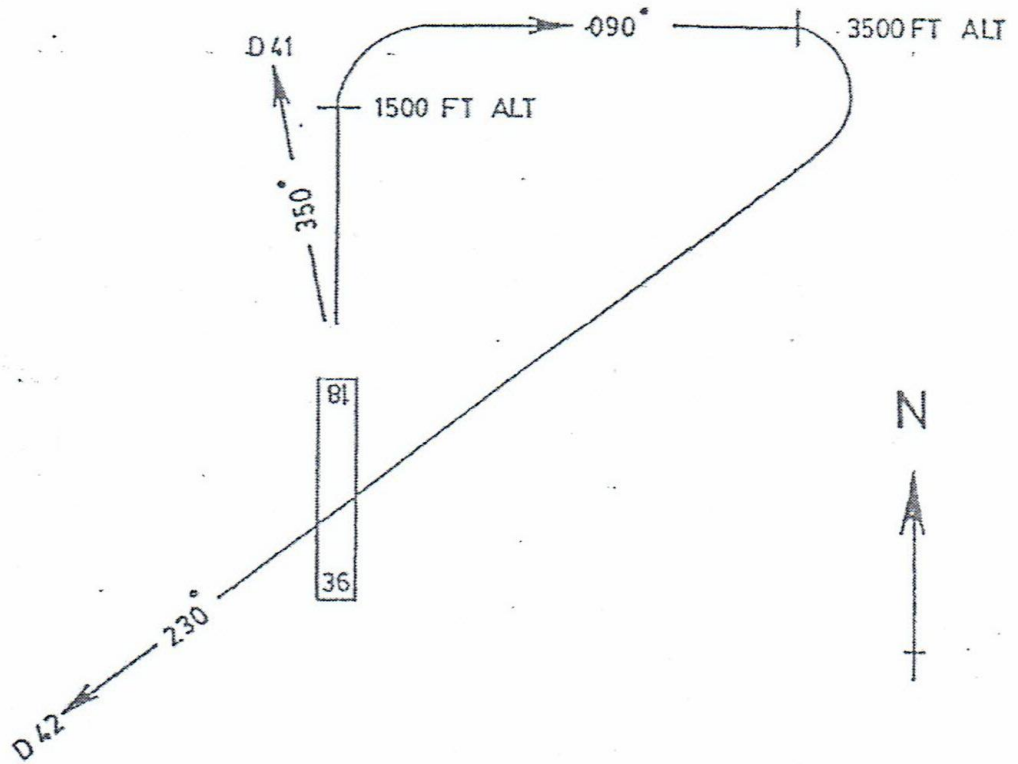
5.1. ทางวิ่ง 18

หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงโค 1,500 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวไตทางซ้ายคืนตรง 090 องศา ระยะสูงโค 3,500 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวไตทางซ้ายคืนตรงทิศ 360 องศา บินโคตรงหน้าเข้าพื้นที่ D-41 หรือหลังจากวิ่งขึ้น เลี้ยวโคทางขวาคืนตรงทิศ 230 องศา บินโคตรงหน้าเข้าพื้นที่ D-42



5.2. ทางวิ่ง 36

หลังจากวิ่งขึ้น เลี้ยวไต่ทางซ้ายกับตรงทิศ 350 องศา บินไต่ตรงหน้าเข้า
 คั่นที่ D-41 หรือหลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 1,500 ฟุต เครื่องวัดซี เลี้ยวไต่ทางขวากับตรงทิศ
 090 องศา ระยะสูงได้ 3,500 ฟุต เครื่องวัดซี เลี้ยวขวากับตรงทิศทางเข้าหาถึงกลางสนามบิน-
 เชียงใหม่. ศึกษาคือหมังกัมการบินเขมบิณข้ามสนามบินที่ระยะสูง 3,500 ฟุต เครื่องวัดซีหรือตามก้า
 แนะนำของหมังกัมการบิน เมื่อผ่านสนามบินแล้วไต่ตรงหน้าทิศ 230 องศา เข้าหาพื้นที่ D-42



5.3. การบินหมู่ให้เลี้ยวรับหมู่ทางทิศตะวันออกของสนามบิน เมื่อรวมหมู่เรียบร้อยแล้ว ดิ่งทิศ 360 องศา ไต่ตรงหน้าเข้าพื้นที่ D-41 หรือขอบินเข้าสนามบินที่ระยะสูง 3,500 ฟุต เกร็งวงวัดขึ้นหรือตามตำแหน่งนำของหม้อบังคับการบิน แล้วไต่ตรงหน้าทิศ 230 องศา เข้าพื้นที่ D-42

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

6.1. การบินเข้าพื้นที่การฝึกบินด้วยเครื่องช่วยเดินอากาศ เอดีเอฟ (ADF)

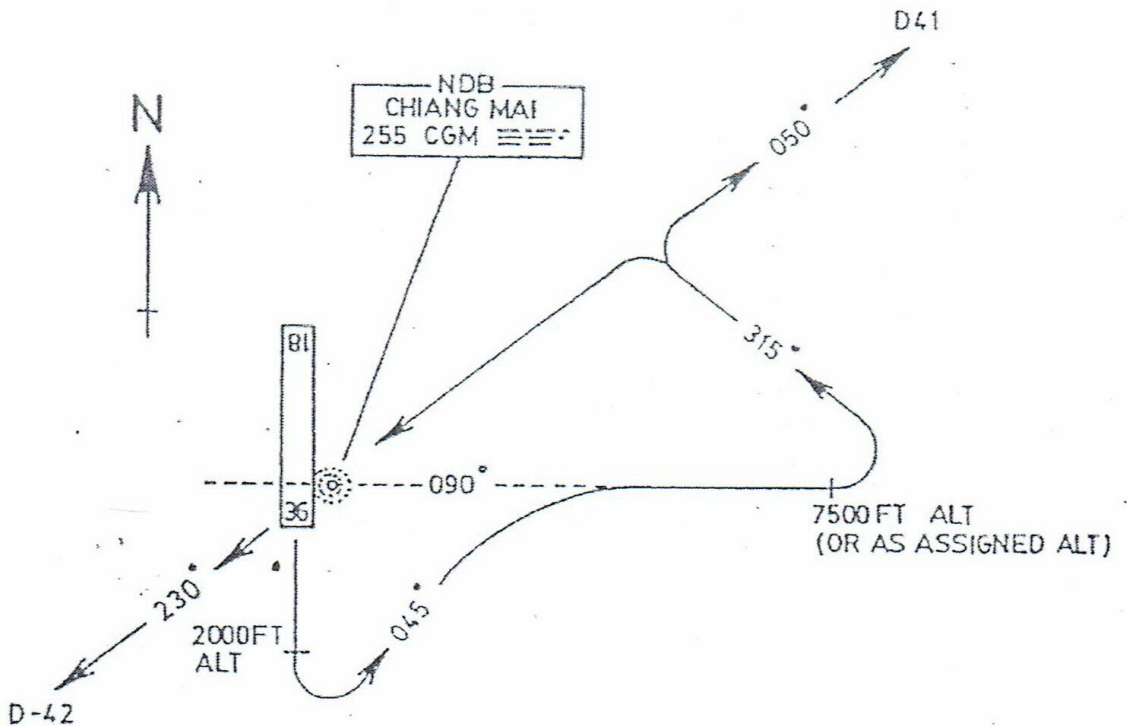
ใช้เมื่อทำการบินฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือทำการฝึกบินด้วย

เชิงทัศนภาพพิเศษ (SPECIAL VFR)

6.1.1. ทางวิ่ง 18

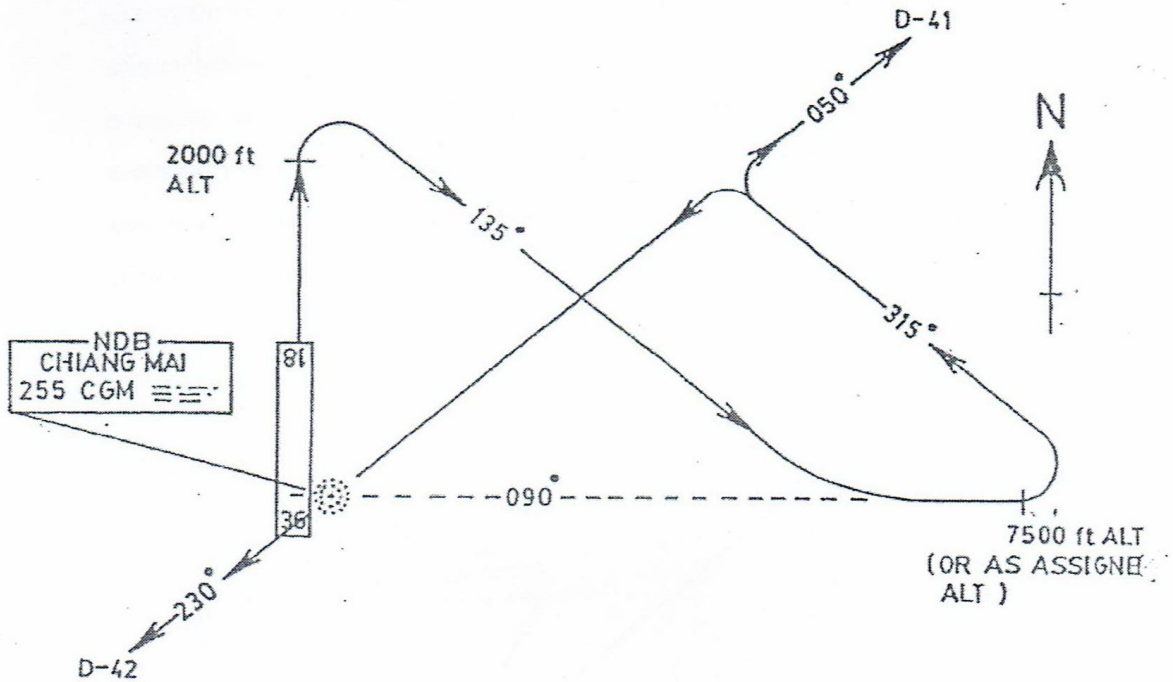
หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 2,000 ฟุต เครื่องวัดชี้เลี้ยวไต่ทางซ้าย

กั้นตรงทิศ 045 องศา INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 090 องศา บินระดับที่ระยะสูง 7,500 ฟุต เครื่องวัดชี้หรือระยะสูงระดับอื่นที่หอดควบคุมจราจรทางอากาศกำหนดให้ เลี้ยวซ้ายกั้นตรงทิศ 315 องศา INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 050 องศา เข้าพื้นที่ D-41 หรือหลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 2,000 ฟุต เครื่องวัดชี้เลี้ยวไต่ทางซ้ายกั้นตรงทิศ 045 องศา INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 090 องศา บินระดับอื่นที่หอดควบคุมจราจรทางอากาศกำหนดให้ เลี้ยวซ้ายกั้นตรงทิศ 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 เครื่องวัดซีเดียวโตทางขวา
 ถัดตรงทิศ 135 องศา INTERCEPT OUTBOUND ทิศ 090 องศา ค่อยจากนั้นใหม่ปฏิบัติเช่นเดียวกับการ
 วิ่งขึ้นทางวิ่ง 18 ตาม ข้อ 6.1.1. หักการบินเข้าพื้นที่ D-41 และพื้นที่ D-42



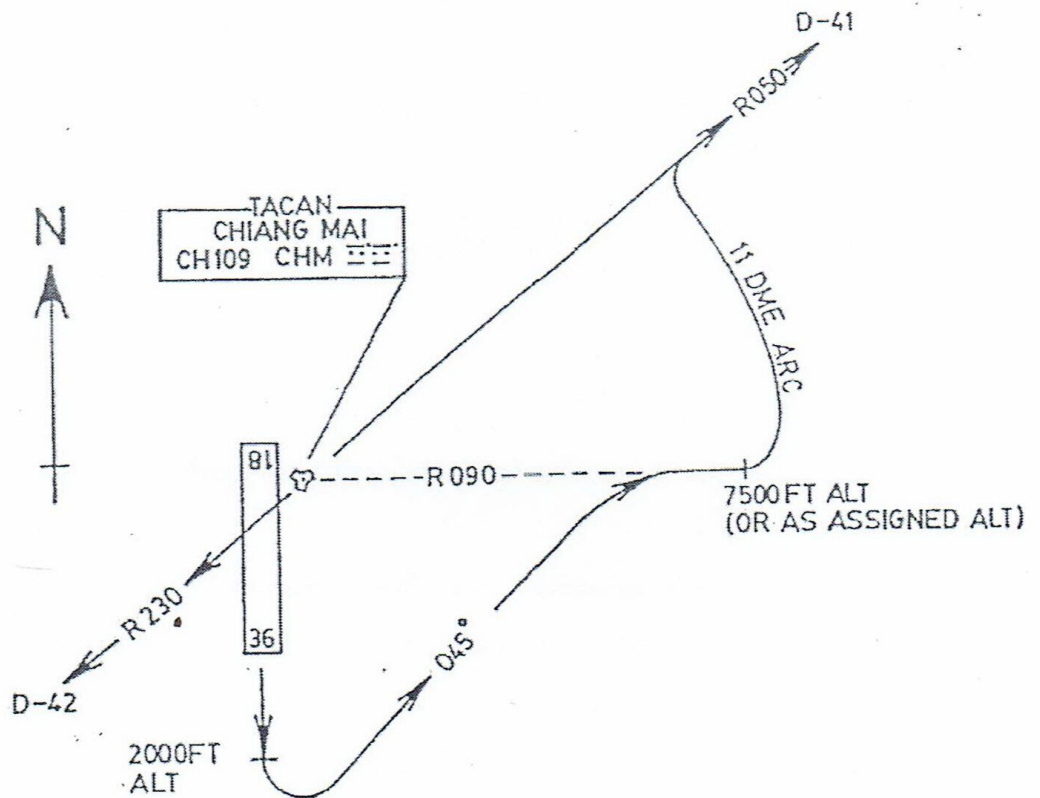
6.2. การบินเข้าพื้นที่การฝึกบินด้วยเครื่องช่วยเดินอากาศหอดวีซี (TACAN)

- ใช้เมื่อทำการฝึกบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน หรือทำการฝึกบินด้วย

เชิงทัศนการณ์พิเศษ (SPECIAL VFR)

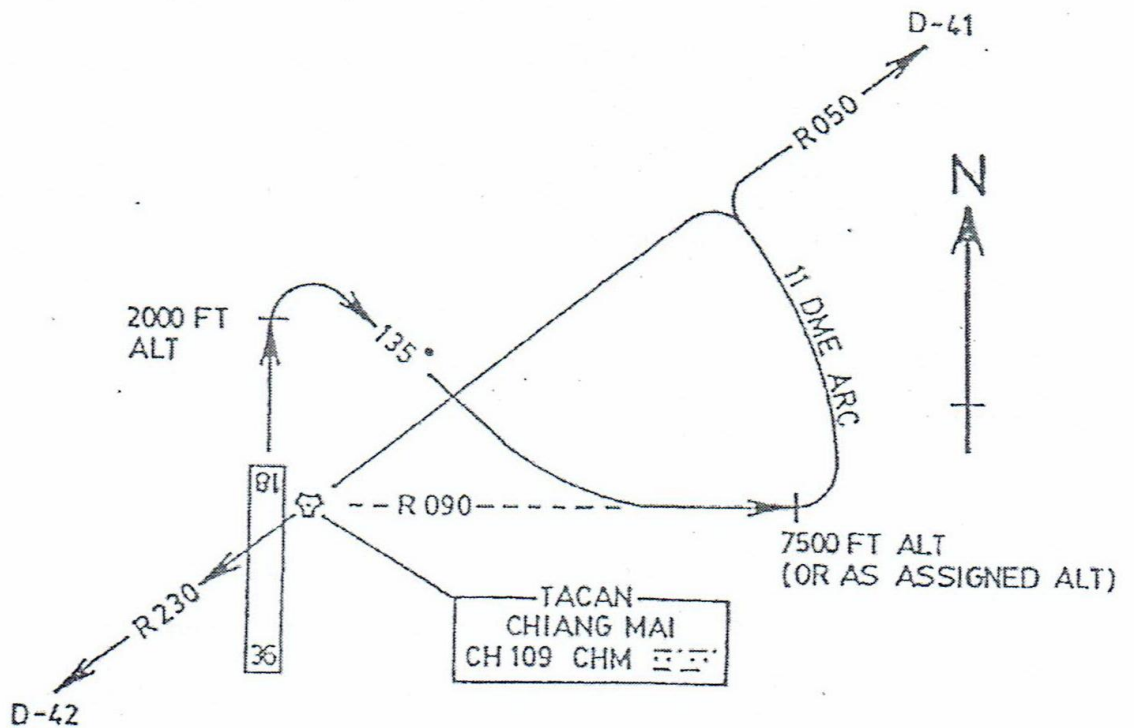
6.2.1. ทางวิ่ง 18

หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 2,000 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวไตทางซ้าย
 คั่นตรงทิศ 045 องศา INTERCEPT OUTBOUND RADIAL 090 บินระดับที่ระยะสูง 7,500 ฟุต
 เครื่องวัดซีเลียวไตหรือระยะสูงระดับอื่นที่นอกควบคุมจราจรทางอากาศกำหนดให้เลี้ยวซ้าย INTERCEPT และ
 MAINTAIN 11 DME ARC แล้ว INTERCEPT OUTBOUND RADIAL 050 เข้าพื้นที่ D-41 หรือ
 หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 2,000 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวไตทางซ้ายคั่นตรงทิศ 045 องศา INTERCEPT
 OUTBOUND RADIAL 090 บินระดับที่ระยะสูง 7,500 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวไตหรือตามระยะสูงระดับอื่นที่
 นอกควบคุมจราจรทางอากาศกำหนดให้เครื่องวัดซีเลียวไต INTERCEPT และ MAINTAIN 11 DME
 ARC แล้ว INTERCEPT INBOUND RADIAL 050 เข้าหาสถานี TACAN ผ่านสถานี TACAN แล้ว
 INTERCEPT OUTBOUND RADIAL 230 เข้าพื้นที่ D-42



6.2.2. ทางวิ่ง 36

หลังจากวิ่งขึ้นระยะสูงได้ 2,000 ฟุต เครื่องวัดซีเลียวโตทางขวา คำนวณที่ 135 องศา INTERCEPT OUTBOUND RADIAL 090 ต่อจากนั้นให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับการ วิ่งขึ้นจากทางวิ่ง 18 ตาม ข้อ 6.2.1. หงการบินเข้าพื้นที่ D-41 และพื้นที่ D-42



ข้อ 7. การบินออกจากพื้นที่การฝึกและการบินกลับมาสวมบินเชียงใหม่ ตาม ข้อ 6.5. ของข้อตกลง

7.1. ถ้าสภาพอากาศเป็น VMC ให้ติดต่อหอบังคับการบินก่อนออกจากพื้นที่ และ บินเข้ามาลงตามคำแนะนำ พร้อมทั้งรายงานตำแหน่ง ณ จุดรายงาน (VFR REPORTING POINTS) ตามกำหนดไว้ในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย หมวด RAC

7.2. ถ้าสภาพอากาศเป็น IMC ให้ทำการลงสนามบินด้วยเครื่องวัดประกอบ การบินของเครื่องช่วยการเดินอากาศตาม APPROACH PROCEDURES ที่กำหนดไว้ในเอกสารแถลง ข่าวการบินของประเทศไทย หรือแก้ไขเพิ่มเติมโดยเอกสารประกาศบังคับ (NOTAM) ฉบับที่มีผลบังคับ ใช้ในปัจจุบัน

7.3. การฝึกบินในขั้นที่การฝึกหรือบริเวณสนามบินหลายเครื่อง/หมู่ในเวลาเดียวกัน หรือใกล้ถึงกัน กองบิน 41 จะจัดแบ่งพื้นที่การฝึกให้แต่ละเครื่อง/หมู่ เพื่อความปลอดภัยขณะทำการฝึกบิน

ข้อ 8. การปฏิบัติเมื่ออากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือขอลงฉุกเฉินของสนามบิน เชียงใหม่ตาม ข้อ 11.1. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยาน เชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบในการให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือขอลงฉุกเฉิน โดยให้หมังกับการบิน เชียงใหม่รับผิดชอบในการแจ้งข่าวอากาศยานประสบอุบัติเหตุหรือขอลงฉุกเฉินให้กับท่าอากาศยาน เชียงใหม่และกองบิน 41 และให้หมังกับการบิน- เชียงใหม่รับผิดชอบในการอนุญาตให้รถคันเหลืองของท่าอากาศยาน เชียงใหม่และกองบิน 41 เข้าไปในทางวิ่งเพื่อให้ความช่วยเหลือ

ข้อ 9. การกำจัดวัสดุแปลกปลอม (FOD) ของสนามบิน เชียงใหม่ตาม ข้อ 11.2. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยาน เชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบในการกำจัดวัสดุแปลกปลอมบนทางวิ่ง ทางขับและลานจอด โดยทำการตรวจเป็นประจำทุก ๆ วัน วันละสองเวลาคือ 0600 น. และ 1830 น.

ข้อ 10. การวางไฟ (FLARE) ของสนามบิน เชียงใหม่ตาม ข้อ 11.3. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยาน เชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ 11. ความรับผิดชอบเกี่ยวกับไฟทางวิ่ง ทางขับและลานจอดของสนามบิน เชียงใหม่ตาม ข้อ 11.4. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยาน เชียงใหม่รับผิดชอบไฟทางวิ่ง ไฟทางขับและไฟลานจอดของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย กองบิน 41 รับผิดชอบไฟลานจอดของกองทัพอากาศ

ข้อ 12. การออกประกาศนียบัตรของสนามบิน เชียงใหม่ตาม ข้อ 11.5. ของข้อตกลง ให้หมังกับการบิน เชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบในการออกประกาศเกี่ยวกับระบบไฟ สภาทางวิ่ง ทางขับและลานจอดเมื่อชักข้อหรือชำรุด โดยประสานงานกับท่าอากาศยาน เชียงใหม่และกองบิน 41

ข้อ 13. ข้อกำหนดเกี่ยวกับพิธีการของสนามบิน เชียงใหม่ตาม ข้อ 11.6. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยาน เชียงใหม่เป็นผู้รับผิดชอบในการแจ้งปลอมหรือหน่วงเหนี่ยวการเกินทางของอากาศยานต่อหมังกับการบิน เชียงใหม่

ข้อ 14. พื้นที่ความรับผิดชอบในการตรวจค้นบุคคลและยานพาหนะของสนามบิน เชียงใหม่ตาม ข้อ 11.7. ของข้อตกลง ให้ท่าอากาศยาน เชียงใหม่รับผิดชอบในการตรวจค้นบุคคลและยานพาหนะที่ผ่านเข้าออกบริเวณสนามบิน เชียงใหม่ บริเวณอาคารที่ทำการของท่าอากาศยาน เชียงใหม่ทั้งหมดและบริเวณทางเข้าลานจอดอากาศยานพาณิชย์ นอกนั้นกองบิน 41 เป็นผู้รับผิดชอบ

ข้อ 15. วันมีผลใช้บังคับ


ภาคผนวกของข้อตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2533

เป็นต้นไป

ภาคผนวกของข้อตกลงฉบับนี้ทำขึ้นไว้เป็นสามฉบับ ให้ทั้งสามฝ่ายเก็บรักษาไว้ฝ่ายละ

หนึ่งฉบับ


พลอากาศโท



(ยุทธพงศ์ กิตติชจร)

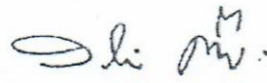
เจ้ากรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
ผู้รับมอบอำนาจฝ่ายกองทัพอากาศ

พลอากาศโท



(สมบุญ ระหงษ์)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานแห่งชาติแห่งประเทศไทย



(นายสุรพงศ์ ศรีศิริโรจน์)

กรรมการและผู้จัดการใหญ่

บริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด