

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๑๐๘



ก.ค. ๗๙

๒๗ เม.ย. ๖๕

๑๐. ๖๖ น.

สค. (eMail)

ส่ง : ก.ค.

รับที่ : ๕๔๑๘๖/๖๕

๒๗ เม.ย. ๒๕๖๕ เวลา ๑๐.๓๐ น.



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๖ เมษายน ๒๕๖๕

เรื่อง แนวทางการให้บริการ ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว ๔๑๘ ลงวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๑ เรื่อง ขอสั่งการนายกรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๙/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแนวทางการโอนท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานชุมพร
 ๓. สำเนาคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๒๗๗/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแนวทางการโอนท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานชุมพร เพิ่มเติม
 ๔. สำเนาคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๕๗/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางวิธีการในการให้บริการ ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน
 ๕. สรุปแนวทางเลือกในการให้บริการ ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน
 ๖. แนวทางการให้บริการ ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน
 ๗. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๙/๒๔ ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ เรื่อง ขอรื้อหรือแนวทางการให้บริการ ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๔ แห่ง
 ๘. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง แนวทางการให้บริการ ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ประกอบ (๑๒) เรื่องที่นายกรัฐมนตรีในฐานะหัวหน้ารัฐบาลนำเสนอหรือมีคำสั่งให้เสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการด้านเศรษฐกิจ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความแออัดของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง รวมทั้งเป็นการเตรียมการรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในอนาคต ตามนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาล จึงให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งพิจารณาดำเนินการโอนท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานชุมพร ไปให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ ทั้งนี้ ให้เร่งดำเนินการโอนให้ถูกต้อง เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จโดยเร็ว สำหรับท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานที่เหลืออยู่ ให้กรมท่าอากาศยานเร่งจัดทำแผนบริหารจัดการท่าอากาศยานแต่ละแห่งให้เหมาะสมและชัดเจนด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

๑.๒ กระทรวงคมนาคมได้หารือคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๒) หน่วยงานต่างๆ รวมถึงพิจารณากฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องแล้วเห็นว่า การให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานควรเป็นการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดนโยบายในการบริหารราชการแผ่นดินให้ท่าอากาศยานที่เคยอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานไปให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการแทน นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังได้พิจารณาท่าอากาศยานที่มีความเหมาะสมในเชิงยุทธศาสตร์ ที่จะให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการแทนกรมท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ เนื่องจากจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ทางอากาศ (Air Space) และยกระดับโครงข่ายท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน จำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปเป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยาน ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ข้อ ๑ (๔) กำหนดให้กรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยาน ให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยมีอำนาจหน้าที่ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

๒.๒ ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๙ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอโอนสิทธิตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ข้อ ๕ กำหนดให้ผู้ได้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ประสงค์จะขอโอนสิทธิตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของตน ให้ยื่นคำขอโอนสิทธิเป็นหนังสือต่อผู้อำนวยการ พร้อมแจ้งวันที่คาดว่าจะหยุดการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และชื่อผู้รับโอนสิทธิ โดยต้องยื่นล่วงหน้าก่อนวันที่คาดว่าจะหยุดการดำเนินงานสนามบินสาธารณะไม่น้อยกว่า ๙๐ วัน ตามแนบท้ายข้อกำหนดนี้ พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับผู้รับโอนสิทธิ

/ซึ่งต้อง...

ซึ่งต้องมีมติคณะรัฐมนตรีหรือกฎหมายที่ให้อำนาจในการโอนอำนาจหน้าที่หรือความรับผิดชอบในการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะใช้ประกอบการยื่นคำขอโอนสิทธิด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในรายละเอียดตามขั้นตอนของกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งนี้ เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเป็นเรื่องเร่งด่วน เพื่อให้สามารถ ดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ ๑๙๙/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๑ แต่งตั้ง คณะกรรมการจัดทำแนวทางการโอนท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และ ท่าอากาศยานชุมพร โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) เป็นรองประธาน กรรมการ ประกอบด้วย อธิบดีกรมท่าอากาศยาน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ปัจจุบัน คือ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนกรมธนารักษ์ และมีสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมเป็นฝ่ายเลขานุการ และต่อมาได้มีคำสั่งที่ ๒๗๗/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแนวทางการโอนท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานชุมพร เพิ่มเติม โดยเพิ่มผู้แทนกองทัพบก ผู้แทนกองทัพอากาศ ผู้แทนสำนักงาน ก.พ. และผู้แทนกรมป่าไม้ ร่วมเป็นกรรมการด้วย เพื่อทำหน้าที่จัดทำ แนวทางการโอนท่าอากาศยาน ทั้ง ๔ แห่ง ให้ถูกต้อง และเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จโดยเร็ว (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๓)

๓.๒ คณะกรรมการจัดทำแนวทางการโอนท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานชุมพร ได้มีการประชุม รวม ๒ ครั้ง เมื่อวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ และวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒ และได้จัดทำแนวทางการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานชุมพร แทนกรมท่าอากาศยาน ตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรีในเบื้องต้นแล้วเสร็จ

๓.๓ ต่อมากรมท่าอากาศยานได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาแนวทางเลือกอื่นๆ ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคมจึงได้มีคำสั่งที่ ๓๕๗/๒๕๖๓ สั่ง ณ วันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ยกเลิกคำสั่ง กระทรวงคมนาคม ที่ ๑๙๙/๒๕๖๑ และ ๒๗๗/๒๕๖๑ และแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทาง วิธีการในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ ของกรมท่าอากาศยาน โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่ม ภารกิจด้านการขนส่ง) เป็นรองประธาน กรรมการ ประกอบด้วย อธิบดีกรมท่าอากาศยาน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ผู้แทนกองทัพอากาศ ผู้แทนสำนักงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงาน ก.พ. ผู้แทนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้แทนกรมธนารักษ์

ผู้แทนกรมป่าไม้ และมีสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมเป็นฝ่ายเลขานุการ เพื่อพิจารณาแนวทางวิธีการในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยานที่เหมาะสม (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔)

๓.๔ คณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางวิธีการในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ได้มีการประชุม รวม ๒ ครั้ง เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๓ และวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๕ และได้เห็นชอบข้อเสนอท่าอากาศยานที่จะให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการแทนกรมท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ และแนวทางการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยาน และให้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๓.๔.๑ ข้อเสนอท่าอากาศยานที่จะให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการแทนกรมท่าอากาศยาน

(๑) หลักการและเหตุผล

คณะกรรมการการบินพลเรือนได้ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ทำการศึกษา และนำเสนอ คณะรัฐมนตรีรับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ซึ่งในแผนแม่บทฯ ดังกล่าวได้ศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) ภายใต้แนวคิดการกำหนดรูปแบบท่าอากาศยานพาณิชย์เป็น ๔ รูปแบบ ได้แก่ ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airport) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airport) ท่าอากาศยานระดับภาค (Regional Airport) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airport) โดยแนวคิดดังกล่าวจะนำไปสู่การวางแนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานของประเทศไทยในเชิงการแข่งขัน การสนับสนุนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน รวมทั้งรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศ อีกทั้งการเพิ่มศักยภาพและบทบาทของท่าอากาศยานในภูมิภาคของกรมท่าอากาศยานที่ปัจจุบันมีบทบาทเป็น Local airport เพื่อยกระดับเป็น Regional Airport และ Secondary Hub Airport ในอนาคต และจะเป็นโอกาสให้สายการบินมีทางเลือกด้านการตลาดเส้นทางการบินระหว่างประเทศ รวมทั้งสามารถขยายฐานการบิน โดยกระจายไปยังภูมิภาคของประเทศเพื่อลดการต่อเครื่อง/ถ่ายลำ เป็นการอำนวยความสะดวกและเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้โดยสาร อีกทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพและใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีอยู่ เพื่อรองรับการเติบโตของการเดินทางทางอากาศของประเทศไทย ตลอดจนช่วยลดปัญหาการบริการจราจรทางอากาศและขีดความสามารถของห้วงอากาศในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region: Bangkok FIR) ที่ต้องรองรับปริมาณเที่ยวบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ รวมถึงการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานอุตะเถา ซึ่งจะเปิดให้บริการในอนาคต อันใกล้ เนื่องจากห้วงอากาศในภูมิภาคโดยเฉพาะห้วงอากาศในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและตอนล่าง ยังมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศสูงกว่าปริมาณเที่ยวบินในปัจจุบัน การส่งเสริมเส้นทางการบินตรงไปยังท่าอากาศยานภูมิภาคจะส่งผลให้การบริการการจราจรทางอากาศของประเทศเกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนยังสามารถบรรเทาความแออัดคับคั่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองที่อยู่ระหว่างการพัฒนาขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานในปัจจุบันอีกทางหนึ่ง

กระทรวงคมนาคมได้มีนโยบายในการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศด้วยการเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาคให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศได้ไม่น้อยกว่า ๑๕๐ ล้านคนต่อปี รวมทั้งสนับสนุนให้สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) ให้บริการประชาชนในภูมิภาคมากขึ้น โดยมีมาตรการในการตรวจสอบ ควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยปัจจัยหลักที่จะทำให้ธุรกิจการบินขยายตัวและมีการกระจายไปตั้งฐานการบินในภูมิภาคขึ้นอยู่กับความพร้อมของท่าอากาศยาน ท่าเลที่ตั้ง และปริมาณความต้องการการเดินทางในพื้นที่โดยรอบ อัตราบรรทุกที่เหมาะสมในเที่ยวบินขาออกและขาเข้าของแต่ละเส้นทางบิน ทั้งนี้ สายการบินจะพิจารณาเปิดเส้นทางบินหรือตั้งฐานการบิน ณ ท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดที่เป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยว สันทนาการ การกีฬา หรือแหล่งธุรกิจสำคัญ อีกทั้งท่าอากาศยานต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวก และมีระดับมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยระดับสากล ตลอดจนมีศักยภาพในการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคอาเซียนและระดับโลก

เมื่อพิจารณาตามแนวทางการเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) ร่วมกับบทบาทของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารและดำเนินงานท่าอากาศยาน มีสัดส่วนการให้บริการการจราจรทางอากาศของประเทศไทยทั้งในประเทศและระหว่างประเทศถึงร้อยละ ๘๐ รองรับผู้โดยสารมากกว่า ๑๕๐ ล้านคนต่อปี มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการบริหารท่าอากาศยานในระดับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airport) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airport) ตลอดจนมีความคล่องตัวด้านการบริหารงาน บริหารงบประมาณ และระเบียบข้อบังคับที่สนับสนุนให้เกิดขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการบินเพื่อรองรับแนวคิดการพัฒนาโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) สามารถสร้างจุดเชื่อมโยงการบินระดับภูมิภาคของประเทศและระหว่างประเทศได้ภายใต้หลักการการจัดสรรตารางการบิน (Slot Management) การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ท่าอากาศยาน (Airport Strategic Positioning) และการวิเคราะห์ตลาดเส้นทางบิน (Route Analysis) อันจะนำไปสู่การบูรณาการโครงข่ายการขนส่งของประเทศที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถพัฒนาโครงข่ายในท่าอากาศยานระดับภาค (Regional Airport) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airport) มาเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน Primary Hub Airport และ Secondary Hub Airport ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคใต้ โดยการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางอากาศในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภูมิภาคอื่นในท่าอากาศยานที่มีศักยภาพจะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) ให้มีการพัฒนาได้อย่างสมดุล สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ในระดับภูมิภาค และระดับโลก

ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยพบว่า สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากข้อจำกัดในการเดินทางตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคในแต่ละประเทศ ผ่านการกำหนดนโยบาย/มาตรการปิดประเทศ (Lock Down) การจำกัดการเดินทางของผู้คนที่ยืดเยื้อและยาวนาน ส่งผลให้ความต้องการการเดินทางลดลงอย่างต่อเนื่อง อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินจะฟื้นตัว

กลับมาภายในปี ๒๕๖๗ ประกอบกับนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของประเทศไทยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง และการส่งเสริมการตลาดที่เน้นการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน จึงได้มีการทบทวนแนวทางการให้บริการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยาน แทนกรมท่าอากาศยาน จากเดิม ๔ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตาก และท่าอากาศยานชุมพร เป็น ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ เพื่อความเหมาะสม ในเชิงยุทธศาสตร์ตามแนวคิดการพัฒนาโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) และการดำเนินธุรกิจในรูปแบบ Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(๑.๑) Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีการเปลี่ยนแปลง จากท่าอากาศยานอุดรธานีและท่าอากาศยานสกลนคร ไปเป็นท่าอากาศยานอุดรธานีและท่าอากาศยานบุรีรัมย์ เนื่องจากท่าอากาศยานบุรีรัมย์จะมีความเหมาะสมในเชิงการสร้างเครือข่ายการบินมากกว่าท่าอากาศยานสกลนคร กล่าวคือ ท่าอากาศยานอุดรธานีจะมีบทบาทเป็นท่าอากาศยานหลักที่สามารถตอบสนองความต้องการในการเดินทาง ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งจะสามารถพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงร่วมกับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ที่ทำหน้าที่เป็นท่าอากาศยานรองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง โดยมีปัจจัยมาจากศักยภาพของทำเลที่ตั้ง ความพร้อมทางด้านกายภาพและห้วงอากาศของท่าอากาศยาน และนโยบายสนับสนุนจากทางภาครัฐ ด้านการท่องเที่ยวและกีฬา รวมถึงนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองหลักและเมืองรอง ซึ่งจะมีความแตกต่างไปจาก ท่าอากาศยานสกลนครที่มีระยะห่างจากท่าอากาศยานอุดรธานีไม่มาก และอยู่ในวิสัยที่สามารถเดินทางทางรถยนต์ ทดแทนได้ โดยหากจะสร้างเครือข่ายการบินระหว่างท่าอากาศยานรองไปยังท่าอากาศยานรองอีกแห่งในอนาคต จะเป็นไปได้ยากมาก เนื่องจากจะมีปริมาณความต้องการไม่เพียงพอต่อการสร้างเส้นทางการบินใหม่

(๑.๒) Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศใต้ ปรับเปลี่ยนจากท่าอากาศยานชุมพร เป็นท่าอากาศยานกระบี่ เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ ตั้งอยู่กึ่งกลางของจังหวัดฝั่งอันดามัน และฝั่งอ่าวไทย ซึ่งนอกเหนือไปจากการตอบสนองนโยบายด้านการท่องเที่ยวแล้ว ท่าอากาศยานกระบี่ยังสามารถ เป็นท่าอากาศยานที่ช่วยบรรเทาปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานภูเก็ต ที่มีข้อจำกัดด้านการขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ ทั้งภาคพื้นและภาคอากาศในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างด้วย

(๑.๓) ท่าอากาศยานตาก จากเดิมที่กำหนดบทบาทท่าอากาศยานตากเป็น Local Airport ภายใต้แนวคิดการพัฒนาโดยเน้นโอกาสในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการบินในรูปแบบอื่น เช่น Logistic Airport เพื่อพัฒนาศักยภาพของภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในภาคตะวันตก แต่เนื่องจากการพัฒนาโครงข่าย การขนส่งทางอากาศหรือ Cluster ภาคเหนือยังคงสอดคล้องกับการเติบโตของการเดินทางในภาคเหนือ ตอนบนที่มีศักยภาพในการยกระดับเป็น Hub ทางการบินของภูมิภาค ซึ่งจังหวัดตากไม่ได้อยู่ในจุดภูมิศาสตร์ ที่รองรับการเดินทางท่องเที่ยว รวมทั้งเส้นทางเชื่อมต่อทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดตาก จะเป็นเส้นทางไป เมียนมาร์และต่อไปยังบังกลาเทศ มีภูมิประเทศเป็นเทือกเขามากกว่าพื้นที่ราบ ส่งผลต่อต้นทุนในการขนส่ง ประกอบกับจังหวัดตากมีท่าอากาศยานแม่สอดที่มีบทบาทเป็น Local Airport ในภาคตะวันตกแล้ว จึงเห็นว่า ท่าอากาศยานตากไม่มีศักยภาพทางการตลาดเพียงพอในการพิจารณาดำเนินการเพื่อพัฒนาเป็น Hub ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศได้

(๒) แนวทางการบริหารจัดการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปเป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้พิจารณาแนวทางการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อพัฒนาศักยภาพของภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ซึ่งพบว่า การสนับสนุนให้มีการกำหนดบทบาทท่าอากาศยานของประเทศ และการจัดรูปแบบการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศในรูปแบบ Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศ จะเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดยจะเป็นการเชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศภายใต้โครงข่ายระบบท่าอากาศยานภายในประเทศไปสู่การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบท่าอากาศยานระหว่างประเทศต่อไป ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้พิจารณาศักยภาพและความต้องการในการเดินทางทางอากาศจาก (๑) สถิติการเดินทางโดยตรงไปในแต่ละพื้นที่ที่ปรากฏ (Explicit Demand) (๒) สถิติการเดินทางไปยังพื้นที่นั้นๆ โดยผ่านการ Transit/Transfer จากท่าอากาศยานอื่นมาก่อน หรือความต้องการในการเดินทางแฝง (Shadow Demand) และวางแผนการบริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบทั้ง ๖ แห่ง ร่วมกับท่าอากาศยานที่จะเข้าไปบริหารอีก ๓ แห่ง (ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่) ภายใต้การบริหารจัดการท่าอากาศยานในรูปแบบ Cluster ดังนี้

ตารางการบริหาร Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศจำแนกตามบทบาทท่าอากาศยาน

บทบาทท่าอากาศยาน	ภาพรวมประเทศ	Cluster		
		ภาคเหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคใต้
Primary Hub Airport	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง			
Secondary Hub Airport		ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ระยะยาว)	ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานกระบี่
Regional Airport		ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ระยะสั้น)	ท่าอากาศยานหาดใหญ่

(๒.๑) การบริหารจัดการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยใน Cluster การขนส่งทางอากาศภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วยท่าอากาศยานอุดรธานีและท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมีแนวทางการพัฒนาให้ท่าอากาศยานอุดรธานีปัจจุบันมีรูปแบบเป็น Regional Airport ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาเป็น Secondary Hub Airport และท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ปัจจุบันมีรูปแบบเป็น Local Airport ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาเป็น Regional Airport และ Secondary Hub Airport ในอนาคต โดยท่าอากาศยานอุดรธานีจะมีบทบาทเป็นท่าอากาศยานหลักที่ทำหน้าที่เป็น Gateway ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานบุรีรัมย์ที่ทำหน้าที่เป็นท่าอากาศยานรองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เพื่อรองรับนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองหลักเมืองรองที่ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวไปยังเมืองรอง ๕๕ จังหวัด ซึ่งเป็นโอกาสที่จะสามารถสนับสนุนให้เกิดโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวและเมืองสำคัญในภูมิภาคอาเซียนและอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ส่งเสริมการขยายตัวของเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงนักท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและราชอาณาจักรกัมพูชา รวมทั้งความต้องการการให้บริการอากาศยานส่วนตัว (Private Jet) ได้ในอนาคต

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์มีความได้เปรียบในการพัฒนาเพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านภาคพื้นและภาคอากาศ โดยสามารถเป็นท่าอากาศยานเพื่อรองรับผู้โดยสารต่างประเทศที่ต้องการเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์และเชื่อมต่อการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในราชอาณาจักรกัมพูชา และเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารต่างประเทศที่เดินทางผ่านช่องทางผ่านแดนไทย-กัมพูชา (ช่องสายตะกู) ที่ต้องการต่อเครื่องไปยังต่างประเทศได้

(๒.๒) การบริหารจัดการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยใน Cluster การขนส่งทางอากาศภาคใต้ ประกอบด้วย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานกระบี่ โดยท่าอากาศยานภูเก็ตมีบทบาทเป็น Secondary Hub Airport ทำหน้าที่เป็นท่าอากาศยานหลักเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางอากาศไปยังท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็น Regional Airport ทำหน้าที่เป็นท่าอากาศยานรอง อย่างไรก็ตาม จากการเติบโตของปริมาณการจราจรของท่าอากาศยานกระบี่ สามารถพัฒนาศักยภาพในการเป็น Secondary Hub Airport และรองรับความต้องการการเดินทางในรูปแบบอากาศยานส่วนตัว (Private Jet) ที่มีมากขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ การเข้าไปบริหารท่าอากาศยานกระบี่จะสามารถลดการเสียโอกาสทางธุรกิจและบรรเทาความแออัดของท่าอากาศยานภูเก็ต ในช่วงการดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตแบบเต็มศักยภาพ และการก่อสร้างท่าอากาศยานพังงายังไม่แล้วเสร็จ เนื่องจากปัจจุบันปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานกระบี่ เกิดจากสายการบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ที่ต้องการเดินทางมายังท่าอากาศยานภูเก็ต แต่ด้วยข้อจำกัดของขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานและการจัดสรรตารางการบิน ส่งผลให้สายการบินต้องขยายการให้บริการไปยังท่าอากาศยานกระบี่แทน

๓.๔.๒ แนวทางเลือกในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน

คณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางวิธีการในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานได้พิจารณาแนวทางเลือกในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ๔ แนวทาง ประกอบด้วย การโอนท่าอากาศยาน การจ้างบริหารท่าอากาศยาน การเช่าบริหารท่าอากาศยาน และการมอบความรับผิดชอบในการดูแลและบริหารท่าอากาศยาน โดยได้พิจารณาถึงข้อดี ข้อด้อย ปัญหา/อุปสรรค ข้อกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการแต่ละแนวทางแล้วเห็นว่า แนวทางที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ การมอบความรับผิดชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานแทนกรมท่าอากาศยาน (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕)

๓.๔.๓ แนวทางการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน มีแนวทางการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ดังนี้

(๑) แนวทางการมอบความรับผิดชอบในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน จำนวน ๓ แห่ง ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการแทนกรมท่าอากาศยาน

(๑.๑) ที่ผ่านมามีบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เคยรับโอนกิจการทรัพย์สิน สิทธิ หนี้สิน ตลอดจนงบประมาณของกรมท่าอากาศยาน (เดิม คือ กรมการบินพาณิชย์/กรมการบินพลเรือน) ในส่วนที่เกี่ยวกับสนามบินของกรมท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่

ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย มาเป็นของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยาน โดยเป็นการอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒

(๑.๒) ปัจจุบันการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และยกเลิกกฎหมายว่าด้วยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยแล้วเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ ดังนั้น อำนาจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการประกอบกิจการท่าอากาศยานจึงย่อมมีอยู่เฉพาะท่าอากาศยานที่ดำเนินการอยู่ก่อนที่พระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ จะถูกยกเลิกไปเท่านั้น และหากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะรับโอนท่าอากาศยาน ทั้ง ๓ แห่งดังกล่าวมาจากกรมท่าอากาศยาน จึงไม่สามารถกระทำโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้อีกต่อไป ดังนั้น การให้ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่งที่อยู่ในความดูแลและรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานซึ่งเป็นส่วนราชการ มาให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจในรูปแบบบริษัทมหาชนจำกัด ที่ปัจจุบันยังมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ (โดยมีกระทรวงการคลังถือหุ้น ร้อยละ ๗๐ อีกร้อยละ ๓๐ เป็นการกระจายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย) เข้าไปรับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการแทน จึงไม่อาจกระทำได้ในลักษณะของการโอนกิจการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่งของกรมท่าอากาศยานให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

(๑.๓) การให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานในความดูแลและรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง จึงควรเป็นการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดนโยบายในการบริหารราชการแผ่นดิน ให้ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง ที่เคยอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานไปให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการแทน ซึ่งภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่งแทนกรมท่าอากาศยานแล้ว บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถเข้าไปประกอบกิจการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่งได้ตามขอบวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิและหนังสือรับรองบริษัท โดยไม่จำเป็นต้องมีการออกกฎหมายเฉพาะเพื่อให้อำนาจแก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แต่อย่างใด แต่ทั้งนี้ในการประกอบกิจการท่าอากาศยานดังกล่าว บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน

ในการดำเนินการตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นต้องเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปเป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน พร้อมทั้งแนวทางการดำเนินการฯ ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแนวทางฯ ให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวต่อไป

(๒) แนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ (ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง)

(๒.๑) ทำอากาศยานอุดรธานี

ปัจจุบันที่ดินอันเป็นที่ตั้งของทำอากาศยานอุดรธานีเป็นที่ราชพัสดุ จำนวน ๒ แปลง อยู่ในความครอบครองดูแลและใช้ประโยชน์ของกองทัพอากาศ จำนวน ๑ แปลง และกรมทำอากาศยาน จำนวน ๑ แปลง โดยในส่วนของที่ราชพัสดุในความครอบครองของกองทัพอากาศนั้น กองทัพอากาศได้จัดทำข้อตกลงกับกรมทำอากาศยานเพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยกองทัพอากาศยังมีการกิจที่จำเป็นต้องครอบครองดูแลและใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุเพื่อดำเนินงานด้านความมั่นคงต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน

- กรมทำอากาศยานแจ้งความประสงค์เป็นหนังสือให้ความยินยอมให้กรมธนารักษ์นำที่ราชพัสดุที่อยู่ในความครอบครองของกรมทำอากาศยานไปจัดให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เช่า

- บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการขอความยินยอมจากกองทัพอากาศ ในการขอใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุร่วมกัน โดยแจ้งเหตุผลและความจำเป็นในการขอใช้ที่ราชพัสดุดังกล่าว และกองทัพอากาศแจ้งความประสงค์เป็นหนังสือให้ความยินยอมให้กรมธนารักษ์นำที่ราชพัสดุที่อยู่ในความครอบครองของกองทัพอากาศไปจัดให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เช่า

- บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทำหนังสือแจ้งความประสงค์ขอเช่าที่ราชพัสดุต่อกรมธนารักษ์ เพื่อดำเนินกิจการทำอากาศยาน โดยกรมธนารักษ์จะพิจารณาดำเนินการให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เช่าใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุตามกฎหมายที่กระทรวงการจัดหาประโยชน์ที่ราชพัสดุ พ.ศ. ๒๕๖๔ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๒.๒) ทำอากาศยานบุรีรัมย์

ปัจจุบันที่ดินอันเป็นที่ตั้งของทำอากาศยานบุรีรัมย์เป็นป่าสงวนแห่งชาติที่อยู่ในความครอบครองดูแลและใช้ประโยชน์ของกรมป่าไม้ โดยกรมป่าไม้ได้จัดทำข้อตกลงกับกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบัน คือ กรมทำอากาศยาน) เพื่อใช้ประโยชน์ป่าสงวนแห่งชาติร่วมกัน สำหรับสิ่งปลูกสร้างบนที่ดินดังกล่าวเป็นอาคารราชพัสดุ ที่อยู่ในความครอบครองดูแลและใช้ประโยชน์ของกรมทำอากาศยาน

แนวทางการดำเนินงาน : ป่าสงวนแห่งชาติ

- กรมทำอากาศยานแจ้งความประสงค์เป็นหนังสือให้ความยินยอมหรือไม่ขัดข้องให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานที่ขออนุญาตเข้าใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

- บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการขออนุญาตจากกรมป่าไม้ในการขอใช้ประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติตามระเบียบซึ่งออกตามความในมาตรา ๑๖ ของพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยแนบหนังสือให้ความยินยอมหรือไม่ขัดข้องของกรมทำอากาศยานประกอบการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

แนวทางการดำเนินงาน : อาคารราชพัสดุ

บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทำหนังสือแจ้งความประสงค์ขอเช่าอาคารราชพัสดุต่อกรมธนารักษ์ เพื่อดำเนินกิจการทำอากาศยาน โดยแนบหนังสือได้รับอนุญาตจากกรมป่าไม้ในการใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และกรมธนารักษ์จะพิจารณาดำเนินการให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เช่าใช้ประโยชน์ในอาคารราชพัสดุตามกฎหมายที่กระทรวงการจัดหาประโยชน์ที่ราชพัสดุ พ.ศ. ๒๕๖๔ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

/(๒.๓) ทำอากาศยาน...

(๒.๓) ทำอากาศยานกระบี่

ปัจจุบันที่ดินอันเป็นที่ตั้งของทำอากาศยานกระบี่เป็นที่ราชพัสดุที่อยู่ในความครอบครองดูแลและใช้ประโยชน์ของกรมทำอากาศยาน และมีพื้นที่บางส่วนเป็นป่าสงวนแห่งชาติที่อยู่ในความครอบครองดูแลและใช้ประโยชน์ของกรมป่าไม้ โดยกรมป่าไม้ได้จัดทำข้อตกลงกับกรมการบินพาณิชย์ (ปัจจุบัน คือ กรมทำอากาศยาน) เพื่อใช้ประโยชน์ป่าสงวนแห่งชาติร่วมกัน

แนวทางการดำเนินงาน : ป่าสงวนแห่งชาติ

- กรมทำอากาศยานแจ้งความประสงค์เป็นหนังสือให้ความยินยอมหรือไม่ขัดข้องให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานที่ขออนุญาตเข้าใช้พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ
- บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการขออนุญาตจากกรมป่าไม้ในการขอใช้ประโยชน์ในเขตพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติตามระเบียบซึ่งออกตามความในมาตรา ๑๖ ของพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๐๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยแนบหนังสือให้ความยินยอมหรือไม่ขัดข้องของกรมทำอากาศยานประกอบการขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

แนวทางการดำเนินงาน : ที่ราชพัสดุ

- กรมทำอากาศยานแจ้งความประสงค์เป็นหนังสือให้ความยินยอมให้กรมธนารักษ์นำที่ราชพัสดุที่อยู่ในความครอบครองของกรมทำอากาศยานไปจัดให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เช่า
- บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทำหนังสือแจ้งความประสงค์ขอเช่าที่ราชพัสดุดต่อกรมธนารักษ์ เพื่อดำเนินกิจการทำอากาศยาน โดยกรมธนารักษ์จะพิจารณาดำเนินการให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าใช้ประโยชน์ในที่ราชพัสดุตามกฎหมายที่กระทรวงการกำหนดหาประโยชน์ที่ราชพัสดุ พ.ศ. ๒๕๖๔ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(๓) แนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เป็นสังหาริมทรัพย์ (ครุภัณฑ์)

ในการประกอบกิจการทำอากาศยาน นอกจากทรัพย์สินที่เป็นที่ดินและสิ่งปลูกสร้างแล้ว ยังมีทรัพย์สินประเภทครุภัณฑ์ที่ใช้ในการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกของทำอากาศยาน ซึ่งทรัพย์สินประเภทครุภัณฑ์ของทำอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง ที่อยู่ในความครอบครองของกรมทำอากาศยานสามารถโอนหรือขาย (โดยวิธีเฉพาะเจาะจง) ให้แก่บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีสถานะเป็นหน่วยงานของรัฐได้ โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ในส่วนของการจำหน่ายพัสดุ ข้อ ๒๑๕ (๑) (ข) และ (๓) ซึ่งกำหนดว่า หากพัสดุใดหมดความจำเป็นหรือหากใช้ในหน่วยงานของรัฐต่อไป จะสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายมาก ให้หน่วยงานของรัฐพิจารณาดำเนินการขายให้แก่หน่วยงานรัฐหรือองค์กรสาธารณกุศลโดยวิธีเฉพาะเจาะจงโดยการเจรจาตกลงราคากัน หรือให้หน่วยงานของรัฐพิจารณาดำเนินการโอนให้แก่หน่วยงานรัฐ หรือองค์กรสาธารณกุศล ทั้งนี้ ให้มีหลักฐานส่งมอบไว้ต่อกันด้วย

แนวทางการดำเนินงาน

- กรมทำอากาศยานมีความประสงค์จะนำทรัพย์สินประเภทครุภัณฑ์ไปใช้ในภารกิจ : กรมทำอากาศยานสามารถนำทรัพย์สินประเภทครุภัณฑ์ที่อยู่ในทำอากาศยานทั้ง ๓ แห่งไปใช้ในภารกิจที่ทำอากาศยานอื่นๆ ของกรมทำอากาศยานได้

- กรณีกรมท่าอากาศยานไม่มีความประสงค์จะนำทรัพย์สินประเภทครุภัณฑ์ไปใช้
ในการกิจ : ให้กรมท่าอากาศยานจัดทำเป็นบัญชีเพื่อขายทรัพย์สินให้แก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
(โดยวิธีเฉพาะเจาะจง) ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐
ประกอบกับระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

(๔) แนวทางการดำเนินงานเกี่ยวกับบุคลากร

ปัจจุบันบุคลากรของกรมท่าอากาศยานที่ปฏิบัติหน้าที่ ณ ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง
ประกอบด้วย ข้าราชการ พนักงานราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างทุนหมุนเวียน รวม ๓๔๘ คน (ข้าราชการ
๒๙ คน พนักงานราชการ ๗๐ คน ลูกจ้างประจำ ๕๑ คน และลูกจ้างทุนหมุนเวียน ๒๔๘ คน) ซึ่งการให้บริษัท
ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยาน
จำเป็นต้องคำนึงถึงแนวทางการรับบุคลากรของกรมท่าอากาศยานเข้ามาปฏิบัติงาน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อ
บุคลากรของกรมท่าอากาศยานที่ปฏิบัติงานอยู่ที่ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง

แนวทางการดำเนินงาน

(๔.๑) กรณีข้าราชการของกรมท่าอากาศยานที่ปฏิบัติงานอยู่ที่ท่าอากาศยาน
ไม่สมัครใจไปปฏิบัติงานกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้กรมท่าอากาศยานพิจารณาจัดการกิจ
และตำแหน่งงานให้ตามความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการกำหนดตำแหน่งของสำนักงาน ก.พ.
(ที่ นร ๑๐๐๘/ว ๒ ลงวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘) และในกรณีที่ข้าราชการกลุ่มดังกล่าวไม่ยินยอมที่จะ
ไปปฏิบัติงานในการกิจที่กรมท่าอากาศยานจัดไว้ให้หรือประสงค์จะลาออกจากราชการนั้น อาจสามารถพิจารณา
ให้ออกจากราชการได้โดยถือเหตุตามมาตรา ๑๑๐ (๔) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน
พ.ศ. ๒๕๕๑ ที่กำหนดว่า “เมื่อทางราชการเลิกหรือยุบหน่วยงานหรือตำแหน่งที่ข้าราชการพลเรือนสามัญปฏิบัติ
หน้าที่หรือดำรงอยู่ สำหรับผู้ที่ออกจากราชการในกรณีนี้ให้ได้รับเงินชดเชยตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข
ที่กระทรวงการคลังกำหนด”

(๔.๒) กรณีข้าราชการของกรมท่าอากาศยานที่ปฏิบัติงานอยู่ที่ท่าอากาศยาน
สมัครใจย้ายไปปฏิบัติงานกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้ดำเนินการตามแนวทางการลาออก
จากราชการของข้าราชการพลเรือนสามัญตามระเบียบสำนักงาน ก.พ. ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
จะพิจารณารับข้าราชการของกรมท่าอากาศยาน รวมทั้งพนักงานราชการ ลูกจ้างประจำ และลูกจ้างทุนหมุนเวียน
ที่สมัครใจจะมาปฏิบัติงานกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามคุณสมบัติของบริษัท ท่าอากาศยานไทย
จำกัด (มหาชน) โดยไม่ทำให้สิทธิประโยชน์และค่าตอบแทนลดลง โดยในหลักการบุคลากรที่ประสงค์จะมา
ปฏิบัติงานกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะได้รับตำแหน่งเมื่อเทียบแล้วไม่ต่ำกว่าเดิมและค่าตอบแทน
ตามโครงสร้างและเงินเดือนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งในการพิจารณารับบุคลากรมาปฏิบัติงาน
ที่ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะให้ความสำคัญกับบุคลากรของกรมท่าอากาศยาน
เป็นลำดับแรก โดยจะได้หารือร่วมกับกรมท่าอากาศยานและดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๕) แนวทางการดำเนินการขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ

ปัจจุบันท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่งของกรมท่าอากาศยานสามารถให้บริการแก่
สาธารณะในระหว่างที่ยังไม่มีใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะได้ เนื่องจากอาศัยอำนาจแห่งบทเฉพาะกาล
ตามพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔๕ ซึ่งบัญญัติให้
สนามบินอนุญาตที่ให้บริการแก่สาธารณะ ซึ่งดำเนินการโดยส่วนราชการอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้
ใช้บังคับยังคงดำเนินการได้ต่อไป โดยให้ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยออกใบรับรอง
การดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้

แนวทางการดำเนินงาน

(๕.๑) การขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เมื่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้ามาเป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยาน จะไม่สามารถให้บริการแก่สาธารณะได้จนกว่าจะได้รับใบรับรองการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ เนื่องจากอำนาจตามบทเฉพาะกาลดังกล่าวสิ้นสุดลงพร้อมกับการบริหารจัดการของ กรมท่าอากาศยาน ดังนั้น เพื่อให้ท่าอากาศยาน ทั้ง ๓ แห่ง สามารถให้บริการแก่สาธารณะได้อย่างต่อเนื่อง และไม่เกิดการหยุดชะงัก ให้กรมท่าอากาศยานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามมาตรา ๔๕ เพื่อให้ได้ ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ แล้วจึงโอนใบรับรองฯ ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต่อไป โดยในช่วงการขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะนั้น อาจพิจารณาให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดบุคลากรเข้าดำเนินงานควบคู่กันกับกรมท่าอากาศยานด้วย เพื่อให้ช่วง โอนใบอนุญาตไม่เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ

(๕.๒) การขอโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๙ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอโอนสิทธิตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยถือเป็นกรณีผู้รับโอนสิทธิเป็นหน่วยงานของรัฐตามข้อ ๔ (๑)

(๖) แนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับงบประมาณ

กรมท่าอากาศยานมีงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่ถูกผันไว้แล้ว สำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ ที่ยังอยู่ระหว่างดำเนินการ รวม ๑๔ รายการ (ท่าอากาศยานอุดรธานี จำนวน ๔ รายการ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ จำนวน ๕ รายการ และ ท่าอากาศยานกระบี่ จำนวน ๕ รายการ)

แนวทางการดำเนินการ

กรมท่าอากาศยานจะดำเนินงานที่ได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี ที่ถูกผันไว้แล้วสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ ให้แล้วเสร็จทุกรายการ

๓.๔.๔ แผนพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่

ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปรับผิดชอบดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่แทนกรมท่าอากาศยาน จะช่วยลดภาระงบประมาณที่ภาครัฐต้องจัดสรรให้กรมท่าอากาศยานในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวกท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่งในอนาคต โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้วางแผนพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ต่อเนื่องจากที่ กรมท่าอากาศยานได้พัฒนาไว้ มีประมาณการในการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง วงเงินลงทุนรวม ๙,๑๙๙.๙๐ ล้านบาท กรณีท่าอากาศยานพังงาเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๔ หรือวงเงินลงทุนรวม ๑๐,๔๗๑.๕๐ ล้านบาท กรณีท่าอากาศยานพังงาไม่เปิดให้บริการ ดังนี้

(๑) ท่าอากาศยานอุดรธานี ประมาณการวงเงินในการพัฒนา จำนวน ๓,๕๒๓.๙๐ ล้านบาท แบ่งการพัฒนาเป็น ๓ ระยะ คือ

- การพัฒนาระยะสั้น วงเงินลงทุน รวม ๒,๑๙๔.๐๐ ล้านบาท โดยหลังจากได้รับมอบท่าอากาศยานอุดรธานีจากกรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะเร่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย พร้อมทั้งยกระดับขีดความสามารถท่าอากาศยานอุดรธานีให้สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่จะเกิดขึ้นในปี ๒๕๗๖ รวมทั้งดำเนินการลงทุนติดตั้งระบบ Smart Airport และระบบ CUSS และ CUBD ตลอดอายุการใช้งาน ๓๐ ปี ซึ่งจะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๓.๔ ล้านคนต่อปี เป็น ๔.๕ ล้านคนต่อปี ภายในปี ๒๕๗๑ และยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยให้กับท่าอากาศยานอุดรธานี

- การพัฒนาระยะกลาง วงเงินลงทุน รวม ๑,๐๔๙.๔๐ ล้านบาท โดยจะเป็นการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาระยะสั้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๔.๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๕.๕ ล้านคนต่อปี ภายในปี ๒๕๗๖ ซึ่งจะสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้จนถึงปี ๒๕๗๙ และยกระดับท่าอากาศยานอุดรธานีจาก Regional Airport ไปสู่ Secondary Hub Airport ที่มีปริมาณผู้โดยสารเกินกว่า ๕ ล้านคนต่อปี

- การพัฒนาระยะยาว วงเงินลงทุน รวม ๒๘๐.๕๐ ล้านบาท โดยจะเป็นการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาระยะกลาง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก ๕.๕ ล้านคนต่อปี เป็น ๖.๕ ล้านคนต่อปี ภายในปี ๒๕๗๙ ซึ่งสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศจนถึงปี ๒๕๘๓

(๒) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ประมาณการวงเงินในการพัฒนา จำนวน ๔๖๐.๐๐ ล้านบาท โดยจากแผนการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ของกรมท่าอากาศยาน เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๖ จะสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้จนถึงปี ๒๕๘๓ ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการลงทุนติดตั้งระบบ Smart Airport และระบบ CUSS และ CUBD ตลอดอายุการใช้งาน ๓๐ ปี

(๓) ท่าอากาศยานกระบี่ ประมาณการวงเงินในการพัฒนาเป็น ๒ กรณี คือ
๑) กรณีท่าอากาศยานพังงาเปิดให้บริการปี ๒๕๗๔ จำนวน ๕,๒๑๖.๐๐ ล้านบาท และ ๒) กรณีท่าอากาศยานพังงาไม่เปิดให้บริการ จำนวน ๖,๔๘๗.๖๐ ล้านบาท แบ่งการพัฒนาเป็น ๒ ระยะ คือ

- การพัฒนาระยะสั้น วงเงินลงทุน รวม ๓,๘๐๘.๐๐ ล้านบาท โดยจากแผนการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ของกรมท่าอากาศยาน เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๕ จะทำให้ท่าอากาศยานกระบี่มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ ๘ ล้านคนต่อปี ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการลงทุนติดตั้งระบบ Smart Airport และระบบ CUSS และ CUBD ตลอดอายุการใช้งาน ๓๐ ปี

- การพัฒนาระยะกลาง

๑) กรณีท่าอากาศยานพังงาเปิดให้บริการปี ๒๕๗๔ วงเงินลงทุน จำนวน ๑,๔๐๘.๐๐ ล้านบาท โดยจะเป็นการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาระยะสั้นที่กรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการไว้ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจากแผนระยะสั้นที่รองรับผู้โดยสารได้ ๘ ล้านคนต่อปี เป็น ๑๐ ล้านคนต่อปี ภายในปี ๒๕๗๖ และยกระดับการให้บริการของท่าอากาศยานกระบี่

๒) กรณีท่าอากาศยานพังงาไม่เปิดให้บริการ วงเงินลงทุน จำนวน ๒,๖๗๙.๖๐ ล้านบาท โดยจะเป็นการพัฒนาที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาระยะสั้นที่กรมท่าอากาศยานได้ดำเนินการไว้ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจากแผนระยะสั้นที่รองรับผู้โดยสารได้ ๘ ล้านคนต่อปี เป็นรองรับผู้โดยสารได้ ๑๒ ล้านคนต่อปี ภายในปี ๒๕๗๖ และยกระดับการให้บริการของท่าอากาศยานกระบี่

๓.๔.๕ ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานและการประเมินความสำเร็จ

ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน มีตัวชี้วัด ผลการดำเนินงานและการประเมินความสำเร็จ เพื่อให้การบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง เป็นไปอย่าง มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศและประชาชน ประกอบด้วย ๕ ตัวชี้วัด ดังนี้

ตัวชี้วัดที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของ ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องมีการพัฒนาเป็นระยะให้สอดคล้องกับ ปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เกิดขึ้นจริง และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด โดยต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน ก่อนที่ปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินจะถึงขีดความสามารถของท่าอากาศยาน ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง ดังนี้

ท่าอากาศยานอุดรธานี : ยกระดับจาก Regional Airport ไปเป็น Secondary Hub Airport ภายในปี ๒๕๗๐

ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ : ยกระดับจาก local Airport ไปเป็น Regional Airport ภายในปี ๒๕๖๗

ท่าอากาศยานกระบี่ : ยกระดับจาก Regional Airport ไปเป็น Secondary Hub Airport ภายในปี ๒๕๖๖

ตัวชี้วัดที่ ๒ การเติบโตของปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง

ตารางแสดงสัดส่วนคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง (ประมาณการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ณ ตุลาคม ๒๕๖๔)

ปี	ท่าอากาศยานอุดรธานี		ท่าอากาศยานบุรีรัมย์		ท่าอากาศยานกระบี่	
	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตรา การเติบโต (%)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตรา การเติบโต (%)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	อัตรา การเติบโต (%)
๒๕๖๖ (Baseline)	๒,๐๘๗,๗๑๘	-	๒๙๒,๐๖๔	-	๒,๔๑๓,๑๑๒	-
๒๕๗๖	๔,๔๕๓,๐๖๓	๑๑๓	๘๖๐,๗๒๘	๑๙๕	๘,๐๒๙,๙๒๖	๒๓๓
๒๕๘๖	๗,๑๖๑,๘๘๘	๒๔๓	๑,๔๙๓,๖๐๑	๔๑๑	๑๑,๙๗๖,๓๒๑	๓๙๖
๒๕๙๖	๙,๙๙๔,๖๔๑	๓๗๙	๒,๐๘๙,๑๒๗	๖๑๕	๑๕,๗๒๗,๘๓๖	๕๕๒

ตัวชี้วัดที่ ๓ ระดับการให้บริการ (Level of Service) ของท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศ ระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association: IATA) และมีการประเมินผลการดำเนินงาน โดยบุคคลที่ ๓ หรือได้รับการจัดอันดับท่าอากาศยานจากหน่วยงานหรือองค์กรที่เป็นที่ยอมรับในระดับ “ดี” ทั้งนี้ ตามเกณฑ์การจัดอันดับคุณภาพการให้บริการ (Airport Service Quality: ASQ) ของสมาคมท่าอากาศยาน ระหว่างประเทศ (Airport Council International: ACI) มี ๕ ระดับคะแนน โดยระดับคะแนน ๔ ถือว่าอยู่ในระดับ “ดี”

ตัวชี้วัดที่ ๔ การบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์และการบริการภายในท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องมีการควบคุมกำกับให้มีราคาที่เหมาะสม เป็นธรรม สอดคล้องกับคุณภาพการให้บริการที่ผู้ใช้บริการได้รับ และมีการประเมินผลความพึงพอใจจากผู้โดยสารในระดับ ที่เกิดความรู้สึกคุ้มค่าทางการเงิน (Value of Money) จากการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์และการบริการภายใน ท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง

ตัวชี้วัดที่ ๕ การใช้ประโยชน์ห้วงอากาศและโครงข่ายท่าอากาศยานของประเทศมี ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยวัดจากภาพรวมปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศที่ทำการบินตรงไปยัง ท่าอากาศยานที่เป็น Secondary Hub Airport (ท่าอากาศยานอุดรธานีและท่าอากาศยานกระบี่) โดยไม่แวะจอด ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองเพิ่มขึ้น
(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖)

๔. ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘
ข้อ ๑ (๔) กำหนดให้กรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการ ท่าอากาศยาน และท่าอากาศยาน ให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยมีอำนาจหน้าที่ปฏิบัติการอื่นใด ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

๔.๒ ข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๙ ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขอโอนสิทธิตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ข้อ ๕ กำหนดให้ ผู้ได้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะที่ประสงค์จะขอโอนสิทธิตามใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะของตน ให้ยื่นคำขอโอนสิทธิเป็นหนังสือต่อผู้อำนวยการ พร้อมแจ้งวันที่คาดว่าจะหยุดการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะ และชื่อผู้รับโอนสิทธิ โดยต้องยื่นล่วงหน้าก่อนวันที่คาดว่าจะหยุดการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะไม่น้อยกว่า ๙๐ วัน ตามแนบท้ายข้อกำหนดนี้ พร้อมด้วยเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับผู้รับโอนสิทธิ ซึ่งต้องมีมติคณะรัฐมนตรีหรือกฎหมายให้อำนาจในการโอนอำนาจหน้าที่หรือความรับผิดชอบในการดำเนินงาน สนามบินสาธารณะใช้ประกอบการยื่นคำขอโอนสิทธิด้วย

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแนวทางการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยานแล้วมีความเห็น ดังนี้

๕.๑ ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการ ท่าอากาศยานบางแห่งของกรมท่าอากาศยานเป็นการดำเนินการตามข้อสั่งการนายกรัฐมนตรี ซึ่งจะเป็นการช่วย ลดภาระงบประมาณของภาครัฐที่ต้องจัดสรรให้กรมท่าอากาศยานในการลงทุนพัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สามารถนำประสบการณ์การบริหารท่าอากาศยานนานาชาติขนาดใหญ่ และขีดความสามารถของการเป็น บริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมาเพิ่มศักยภาพและบทบาทของท่าอากาศยาน ในภูมิภาคทั้ง ๓ แห่ง ของกรมท่าอากาศยานให้เกิดประโยชน์สูงสุด และเป็นกลไกในการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวทั้งในระดับประเทศและระดับภาค รวมทั้งยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ ห้วงอากาศ (Air Space) และโครงข่ายท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม โดยการพิจารณาท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง

ที่จะให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการแทนกรมท่าอากาศยานได้พิจารณาจากความเหมาะสมในเชิงยุทธศาสตร์ตามแนวคิดการพัฒนาโครงข่ายระบบท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม (National Airport System) และการดำเนินธุรกิจในรูปแบบ Cluster ด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะสร้างการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน และศักยภาพในการแข่งขันด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ในระดับภูมิภาค และระดับสากล โดยกระทรวงคมนาคมจะกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ต่อไป

๕.๒ ในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยาน นั้น คณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางวิธีการในการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ได้พิจารณากฎหมาย ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องแล้วเห็นว่า มีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดนโยบายในการบริหารราชการแผ่นดิน ให้ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ที่เคยอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานไปให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการแทน พร้อมทั้งแนวทางการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ก่อนกรมท่าอากาศยานและบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงจะสามารถดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไปได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางที่คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๒) ได้เคยมีผลการพิจารณาตามเรื่องเสร็จที่ ๒๙๒/๒๕๖๒

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ ในการจัดทำแนวทางการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน ได้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณา ประกอบด้วย กองทัพอากาศ สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงาน ก.พ. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กรมบัญชีกลาง กรมธนารักษ์ และกรมป่าไม้ ซึ่งทุกหน่วยงานได้เห็นชอบแนวทางดังกล่าวแล้ว

๖.๒ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๒) ได้เคยมีผลการพิจารณา เรื่องเสร็จที่ ๒๙๒/๒๕๖๒ ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้ว่า การให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน มิใช่เป็นเรื่องการดำเนินการเพื่อโอนส่วนราชการหรือกิจการของรัฐไปให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แต่เป็นเรื่องการมอบความรับผิดชอบในการบริหารจัดการท่าอากาศยานให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปดูแลและบริหารจัดการแทน และสำหรับแนวทางการดำเนินการเพื่อให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน นั้น จะต้องพิจารณาถึงการดำเนินการในแต่ละเรื่อง ซึ่งมีกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ ที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติให้ถูกต้อง ซึ่งหากกระทรวงคมนาคมได้พิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการในเรื่องต่างๆ เพื่อปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ แล้ว กระทรวงคมนาคมย่อมสามารถเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบกับแนวทางการดำเนินการดังกล่าวได้ หากคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบก็เป็นเรื่องที่กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวต่อไป (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗)

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๗.๑ เห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่เป็นหน่วยงานของรัฐ เข้าไปเป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ แทนกรมท่าอากาศยาน

๗.๒ เห็นชอบแนวทางการให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการท่าอากาศยานทั้ง ๓ แห่ง แทนกรมท่าอากาศยานตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแนวทางฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ motaeroplan@gmail.com