

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/ ๑ ๙๙๙



กวก. 147
วันที่ ๗ พ.ค. ๖7
เวลา 15.00

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่.....
รับที่(อีเมล)..... 5231
วันที่..... = 7 พ.ค. 2567 11.00

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๙ พฤษภาคม ๒๕๖๗

เรื่อง การมอบหมายให้กรมท่าอากาศยานมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตาก ให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ที่ กษ ๒๘๐๐/๒๙๑๔ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖
๒. สำเนาหนังสือกรมท่าอากาศยาน ที่ คค ๐๕๐๕/๑๑๒๓ ลงวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๗
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ กพท ๑๔/๓๕๖๐ ลงวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๗
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๘.๒/๑๐๑๒ ลงวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๗

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การมอบหมายให้กรมท่าอากาศยานมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้ เข้าข่ายที่จะให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

๑.๑ กรมฝนหลวงและการบินเกษตรได้มีหนังสือ ที่ กษ ๒๘๐๐/๒๙๑๔ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ ถึงกรมท่าอากาศยาน แจ้งความประสงค์ขอเป็นหน่วยงานใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานตาก เพื่อการบินปฏิบัติการฝนหลวงและการบินเกษตร และขอรับโอนท่าอากาศยานตาก เพื่อกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะสามารถพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานตาก ให้เป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติการบินตัดแปรสภาพอากาศ

๑.๒ ในคราวตรวจราชการ ณ จังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างวันที่ ๑๑ - ๑๒ มกราคม ๒๕๖๗ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งพิจารณาการขอใช้พื้นที่ท่าอากาศยาน จังหวัดตาก เพื่อให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมฝนหลวงและการบินเกษตร) ใช้จอดเครื่องบินปฏิบัติการดับไฟป่า เพื่อให้การปฏิบัติงานดับไฟป่าในพื้นที่ภาคเหนือมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

๑.๓ ในการมอบหมายให้กรมท่าอากาศยานมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตาก ให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑.๓.๑ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อ ๑ (๓) ซึ่งกำหนดให้กรมท่าอากาศยานมีหน้าที่ในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย ถูกหลักเศรษฐกิจ และเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และ

/ ให้ได้มาตรฐาน ...

ให้ได้มาตรฐานสากล และ (๔) กำหนดให้กรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยานและท่าอากาศยานให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยมีอำนาจหน้าที่ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

๑.๓.๒ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมฝนหลวงและการบินเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พ.ศ. ๒๕๕๖ ข้อ ๑ ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตร มีภารกิจเกี่ยวกับการปฏิบัติการฝนหลวงและการบินเกษตร ทั้งระบบ โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๔) ปฏิบัติการด้านการบินและการสื่อสารเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการฝนหลวง การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีฝนหลวง และปฏิบัติงานด้านการเกษตร

(๕) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

๒. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เพื่อให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตร สามารถใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานตากเพื่อการบินปฏิบัติการฝนหลวงและการบินเกษตร ปฏิบัติการดับไฟป่า และแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า $PM_{๒.๕}$ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและคล่องตัวมากยิ่งขึ้นตามข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี รวมทั้ง สามารถพัฒนาท่าอากาศยานตากให้เป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติการบินตัดแปรสภาพอากาศได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเป็นเรื่องเร่งด่วนโดยเร็ว ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในรายละเอียดตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ต่อไป

๓. สำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ กรมฝนหลวงและการบินเกษตรได้มีหนังสือ ที่ กษ ๒๘๐๐/๒๕๑๔ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๖ ถึงกรมท่าอากาศยาน แจ้งความประสงค์ขอเป็นหน่วยงานใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานตาก เพื่อการบินปฏิบัติการฝนหลวงและการบินเกษตร และขอรับโอนท่าอากาศยานตาก เพื่อกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะสามารถพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานตาก ให้เป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติการบินตัดแปรสภาพอากาศ

๓.๒ กรมท่าอากาศยานได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๕๐๕/๑๑๒๓ ลงวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๗ ถึงกระทรวงคมนาคม สรุปลด ดังนี้

๓.๒.๑ ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานตาก

(๑) ท่าอากาศยานตากก่อสร้างในปี พ.ศ. ๒๕๑๖ ในรัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร ในพื้นที่ป่าสงวน จำนวน ๑,๓๐๐ ไร่ ตั้งอยู่ใน ตำบลน้ำร้อน อำเภอเมือง จังหวัดตาก เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๑๘ โดยเป็นที่ราชพัสดุทั้งหมด

(๒) ท่าอากาศยานตาก มีความยาวทางวิ่ง ๑,๕๐๐ x ๓๐ เมตร รองรับเที่ยวบินขนาดสูงสุด (ATR-๗๒) ได้ โดยอาคารที่พักผู้โดยสารรองรับผู้โดยสารได้ ๖๙,๑๐๐ คน/ปี ปัจจุบันไม่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๗ แต่ยังมีเครื่องบินของราชการพลเรือน ทหาร ตำรวจ และเครื่องบินส่วนบุคคลทำการบินเป็นครั้งคราว

(๓) สถิติการใช้บริการของเครื่องบินพลเรือน ทหาร ตำรวจ และเครื่องบินส่วนบุคคล ในปีล่าสุด พ.ศ. ๒๕๖๖ มีทั้งหมด ๓๑๒ เที่ยวบิน โดยเป็นการทำการบินในภารกิจฝนหลวงทั้งสิ้น

(๔) อัตรากำลังของกรมท่าอากาศยาน ที่ท่าอากาศยานตาก มีจำนวนทั้งสิ้น ๓ อัตรာ โดยมีสถานะเป็นลูกจ้างประจำทั้ง ๓ อัตรာ (ตำแหน่ง พนักงานกู้ภัย ๒ อัตรာ และพนักงานสถานีที่ ๑ อัตรာ)

(๕) ท่าอากาศยานตาก มีสิ่งปลูกสร้าง และครุภัณฑ์ คือ

(๕.๑) สิ่งปลูกสร้าง

- อาคารที่พักผู้โดยสาร จำนวน ๑ หลัง
- หอบังคับการบิน จำนวน ๑ หลัง
- อาคารดับเพลิง จำนวน ๑ หลัง
- อาคารใช้สำหรับประชุม จำนวน ๑ หลัง
- อาคาร Non-Directional Beacon (NDB) จำนวน ๑ หลัง
- บ้านพักสำหรับเจ้าหน้าที่ จำนวน ๑๘ หลัง

(๕.๒) ครุภัณฑ์ที่ใช้ในท่าอากาศยานตาก

(๖) ปัจจุบันท่าอากาศยานตากให้บริการการบินโดยใช้กฎการบินด้วยสายตา (VFR) จึงไม่มีผู้ให้บริการเดินอากาศ รวมทั้งไม่มีส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจอื่นที่ให้บริการในท่าอากาศยานตาก

๓.๒.๒ กรมท่าอากาศยานได้ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ เพื่อพิจารณาการขอใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานตาก ของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร และสอบถามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานตาก ให้เป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติการบินตัดแปรสภาพอากาศ ซึ่งที่ประชุมมีมติให้กรมท่าอากาศยาน มีหนังสือแจ้งกระทรวงคมนาคมเพื่อขอทราบแนวนโยบายในการดำเนินการต่อไป

๓.๒.๓ การเปรียบเทียบข้อดี - ข้อจำกัด ในการมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตาก ให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร มีดังนี้

(๑) ข้อดี

(๑.๑) ปัจจุบันท่าอากาศยานตากส่วนใหญ่เป็นการให้บริการอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร โดยไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ทำการบินแบบประจำตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๗ การมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะทำให้ทางราชการสามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าอากาศยานตากได้อย่างเต็มที่ หากกรมท่าอากาศยานส่งคืนพื้นที่ท่าอากาศยานตากให้กับกรมธนารักษ์แล้ว กรมฝนหลวงและการบินเกษตรสามารถขอใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าอากาศยานตากโดยตรงกับกรมธนารักษ์ได้ และสามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับภารกิจของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

(๑.๒) ลดภาระการบริหารจัดการของกรมท่าอากาศยาน รวมถึงลดภาระด้านงบประมาณที่รัฐบาลจะต้องจัดสรรให้กรมท่าอากาศยาน โดยกรมท่าอากาศยานสามารถนำทรัพยากรไปพัฒนาท่าอากาศยานที่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๑.๓) ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานมีท่าอากาศยานแม่สอด ที่ให้บริการทั้งเที่ยวบินพาณิชย์ทำการบินแบบประจำ และเที่ยวบินที่เป็นการบินทั่วไป (General Aviation) โดยประชาชนสามารถไปใช้บริการได้ ซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ ๑๐๗ กิโลเมตร และไม่มีผลกระทบต่อการบินบริการประชาชนแต่อย่างใด

(๒) ข้อจำกัด

การมอบความรับผิดชอบท่าอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร อาจจะทำให้เกิดปัญหาการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่อากาศยานที่เคยทำการบินมายังท่าอากาศยานตาก

/ ที่เป็นการบิน ...

ที่เป็นการบินทั่วไป (General Aviation) เช่น การฝึกบิน การบินค้นหาการ การบินเพื่อการทำงาน (สำรวจ
ถ่ายรูป และการเกษตร) ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวสามารถกำหนดในเงื่อนไขการมอบให้กรมฝนหลวง
และการบินเกษตรให้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่อากาศยานที่เป็นการบินทั่วไป (General Aviation) ได้

๓.๒.๔ แนวทางการดำเนินการ

(๑) การให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรเป็นหน่วยงานบริหารทำอากาศยานตาก
แทนกรมทำอากาศยาน จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอบหมายให้กรมทำอากาศยาน
มอบความรับผิดชอบการบริหารทำอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ตามนัยข้อ ๑ (๔)
แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทำอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบข้อ ๑ (๕)
แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมฝนหลวงและการบินเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พ.ศ. ๒๕๕๖
ก่อนกรมทำอากาศยาน กรมฝนหลวงและการบินเกษตร และกรมธนารักษ์ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง
ตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๒) กรมทำอากาศยานดำเนินการตามขั้นตอนของกฎกระทรวงการใช้ที่ราชพัสดุ
พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อขอคืนการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานตาก โดยให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรเป็นผู้ใช้
ประโยชน์ที่ราชพัสดุและอาคารราชพัสดุต่อไป

(๓) กรมทำอากาศยานดำเนินการจัดอัตรากำลังของทำอากาศยานตาก
ที่ปัจจุบันมีอยู่ ๓ อัตรา ไปปฏิบัติงานทำอากาศยานอื่น โดยนำเสนอตามขั้นตอน ส่วนครุภัณฑ์ในทำอากาศยานตาก
กรมทำอากาศยานจะได้พิจารณาร่วมกับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร เพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัติ
การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้าง
และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ต่อไป

๓.๒.๕ กรมทำอากาศยานพิจารณาแล้วเห็นว่า การมอบความรับผิดชอบทำอากาศยานตาก
ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรพัฒนาปรับปรุงทำอากาศยานตากให้เป็นศูนย์หลักในการปฏิบัติการบิน
ตัดแปรสภาพอากาศนั้น มีข้อดีกล่าวคือ ทางราชการสามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ทำอากาศยานตากได้อย่างเต็มที่
และเป็นการกระจายงบประมาณที่รัฐบาลสนับสนุนให้กรมทำอากาศยานไปใช้ในทำอากาศยานที่มีการให้บริการ
เที่ยวบินพาณิชย์ จึงเป็นประโยชน์ทั้งในมิติของการแก้ไขปัญหามลพิษ ดับไฟป่า และความแห้งแล้งของประเทศ
ในขณะเดียวกัน เป็นการลดภาระการบริหารจัดการทำอากาศยานที่ไม่มีการให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์
ของกรมทำอากาศยาน และเป็นการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุดอีกด้วย
ดังนั้น กรมทำอากาศยาน จึงไม่ขัดข้องที่จะมอบความรับผิดชอบการบริหารทำอากาศยานตากให้กับ
กรมฝนหลวงและการบินเกษตรรับไปบริหารจัดการต่อไป

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๒)

๔. ประโยชน์และผลกระทบ

การมอบความรับผิดชอบการบริหารทำอากาศยานตากให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตร
จะทำให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรสามารถปฏิบัติการฝนหลวงและการบินเกษตรได้อย่างเต็มที่
สามารถแก้ปัญหาหมอกควันและไฟป่า รวมถึงปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ในพื้นที่ภาคเหนือที่มีความรุนแรง
อยู่ในขณะนี้ได้อย่างคล่องตัวมากขึ้น รวมทั้ง สามารถพัฒนาปรับปรุงทำอากาศยานตากให้เป็นศูนย์หลัก
ในการปฏิบัติการบินตัดแปรสภาพอากาศได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยที่ประชาชนจะไม่ได้รับผลกระทบ
จากการให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรใช้ประโยชน์ทำอากาศยานตาก เนื่องจากไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์

ให้บริการมาตั้งแต่ปี ๒๕๓๗ โดยมีเฉพาะอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตรทำการบินขึ้น - ลง และอากาศยานที่เป็นการบินทั่วไป (General Aviation) เป็นครั้งคราว ซึ่งสามารถไปใช้ทำอากาศยานแม่สอดที่อยู่ห่างออกไปประมาณ ๑๐๗ กิโลเมตร แทนได้ จึงเป็นการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานตากและทำอากาศยานแม่สอดเพิ่มขึ้นให้เกิดประโยชน์สูงสุด และในส่วนของบุคลากรที่ปฏิบัติงานอยู่ที่ทำอากาศยานตาก จำนวน ๓ อัตราสามารถโอนไปปฏิบัติงานที่ทำอากาศยานอื่นได้ จึงไม่มีผลกระทบต่อด้านบุคลากร

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา หรือการสูญเสียรายได้

การให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรใช้ประโยชน์ทำอากาศยานตาก จะไม่ทำให้กรมทำอากาศยานสูญเสียรายได้ และไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ที่กรมทำอากาศยานนำส่งรัฐ รวมทั้งไม่มีผลกระทบต่อรายได้ทุนหมุนเวียนกรมทำอากาศยาน เนื่องจากทำอากาศยานตากมีรายจ่ายมากกว่ารายได้ ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๖

๖. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแนวทางการมอบหมายให้กรมทำอากาศยานมอบความรับผิดชอบการบริหารทำอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตรแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๖.๑ ทำอากาศยานตาก เดิมได้ถูกกำหนดบทบาทเป็น Local Airport ภายใต้แนวคิดการพัฒนาโดยเน้นโอกาสในการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการบินในรูปแบบอื่น เช่น Logistic Airport เพื่อพัฒนาศักยภาพของภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในภาคตะวันตก แต่เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางอากาศของภาคเหนือยังคงสอดคล้องกับการเติบโตของการเดินทางในภาคเหนือตอนบนที่มีศักยภาพในการยกระดับเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค ซึ่งจังหวัดตากไม่ได้อยู่ในจุดภูมิศาสตร์ที่รองรับการเดินทางท่องเที่ยว รวมทั้งเส้นทางเชื่อมต่อทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดตาก จะเป็นเส้นทางไปเมียนมาร์และต่อไปยังบังกลาเทศ มีภูมิประเทศเป็นเทือกเขามากกว่าพื้นราบ ส่งผลต่อต้นทุนในการขนส่ง ประกอบกับจังหวัดตาก มีทำอากาศยานแม่สอดที่มีบทบาทเป็น Local Airport ในภาคตะวันตกแล้ว ซึ่งในปัจจุบันทำอากาศยานตากไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ทำการบิน และกรมทำอากาศยานไม่มีแผนการดำเนินการเพื่อบริหารจัดการทำอากาศยานตากในเชิงพาณิชย์ ดังนั้น การมอบความรับผิดชอบการบริหารทำอากาศยานตาก ของกรมทำอากาศยานให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตรจะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์พื้นที่ทำอากาศยานตากเพื่อการบินปฏิบัติการฝนหลวงและการบินเกษตรได้อย่างเต็มศักยภาพ และสามารถพัฒนาปรับปรุงทำอากาศยานตากให้เป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติการบินตัดแปรสภาพอากาศอย่างเป็นรูปธรรม โดยส่งเสริมให้อากาศยานที่เป็นการบินทั่วไป (General Aviation) ที่ให้บริการที่ทำอากาศยานตาก ย้ายไปใช้บริการที่ทำอากาศยานแม่สอดแทน ซึ่งจะเป็นการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานของรัฐทั้ง ๒ แห่ง ให้เกิดประโยชน์ได้สูงสุด ทั้งนี้ กรมธนารักษ์ กรมทำอากาศยาน และ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร อาจทำความตกลงให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรอนุญาตให้การบินทั่วไปใช้ทำอากาศยานตากได้กรณีที่มีความต้องการ

๖.๒ ปัจจุบันปัญหาหมอกควันและไฟป่าในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน หมอกควันจากประเทศเพื่อนบ้านที่พัดเข้ามา รวมถึงปัญหาฝุ่นละออง PM_{๒.๕} ได้ทวีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้ปัญหามลพิษทางอากาศในภาคเหนือกลายเป็นประเด็นที่ควรให้ความสำคัญ เนื่องจากส่งผลกระทบต่อประชาชนอย่างรุนแรงและเป็นวงกว้าง ซึ่งการปฏิบัติการฝนหลวงเป็นมาตรการหนึ่งที่สามารถบรรเทาปัญหาดังกล่าวได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งการปฏิบัติการฝนหลวงยังช่วยเพิ่มปริมาณน้ำในพื้นที่การเกษตรและอ่างเก็บกักน้ำ แก้อาการภัยแล้งให้แก่เกษตรกรในพื้นที่ภาคเหนือ ดังนั้น การให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรบริหารทำอากาศยานตาก จะทำให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรสามารถพัฒนาทำอากาศยานตากเป็นศูนย์กลางสำหรับปฏิบัติการตัดแปร

สภาพอากาศในพื้นที่ภาคเหนือ เพื่อปฏิบัติการฝนหลวง ดับไฟป่า และแก้ไขภาวะภัยแล้งในพื้นที่ภาคเหนือ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

๖.๓ เมื่อกรมฝนหลวงและการบินเกษตรเข้าไปบริหารท่าอากาศยานตากแล้ว ท่าอากาศยานตากจะมีสถานะเป็นท่าอากาศยานของส่วนราชการ ซึ่งไม่จำเป็นต้องขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เนื่องจากไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการ อย่างไรก็ตาม เห็นควรให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรรักษามาตรฐานท่าอากาศยานให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยินดีให้คำปรึกษาในส่วนของมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องต่อไป

๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสำนักงานโยบายและแผนการขนส่งและจราจรพิจารณาเรื่องดังกล่าวแล้ว มีความเห็นสรุปได้ ดังนี้

๗.๑ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๗.๑.๑ ตามแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ จังหวัดตากอยู่ในพื้นที่การให้บริการของท่าอากาศยานใกล้เคียง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สอด และท่าอากาศยานสุโขทัย โดยปัจจุบันท่าอากาศยานตากไม่มีการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ มีเพียงอากาศยานของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร อากาศยานทหาร และเครื่องบินส่วนตัวที่ใช้ประโยชน์ ดังนั้น หากมีการมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตาก ไปใช้ในกิจการฝนหลวง ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการ จะไม่กระทบต่อการให้บริการในเชิงพาณิชย์ของประเทศ เนื่องจากประชาชนในจังหวัดตากสามารถเดินทางไปใช้บริการเชิงพาณิชย์ได้ที่ท่าอากาศยานแม่สอด และท่าอากาศยานสุโขทัยได้

๗.๑.๒ ท่าอากาศยานตากเป็นสนามบินอนุญาตตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดสนามบินอนุญาต ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน เป็นสนามบินอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศที่อากาศยานพลเรือนใช้เป็นที่ยื่นลงได้ตามกฎหมายซึ่งจะเปิดให้บริการสาธารณะได้ต่อเมื่อได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และปัจจุบันท่าอากาศยานตากไม่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์ กรมท่าอากาศยานจึงไม่ประสงค์จะออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ดังนั้น หากมีการมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จึงไม่มีกระบวนการที่ต้องดำเนินงานเกี่ยวกับการโอนใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม แต่หากประสงค์จะเปิดให้บริการแก่สาธารณะจะต้องเข้าสู่กระบวนการขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ตามความในมาตรา ๕ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผู้รับผิดชอบสนามบิน ต้องแจ้งให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทราบ เพื่อจะได้ดำเนินการแก้ไขข้อมูลในเอกสารแถลงข่าวการบิน (Aeronautical Information Publication : AIP THAILAND)

๗.๑.๓ ปัจจุบันกรมท่าอากาศยานไม่มีการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานตากในเชิงพาณิชย์ การมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร จะทำให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตรมีความคล่องตัวในการปฏิบัติการกิจ ลดขั้นตอนที่จะต้องขออนุญาตจากกรมท่าอากาศยาน ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานที่รัฐลงทุนก่อสร้างไว้มีการใช้ประโยชน์ในกิจการประเภทอื่นได้อย่างเต็มที่มีมากขึ้น และสามารถจัดทางงบประมาณและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้ตรงกับภารกิจที่เหมาะสม นอกจากนั้น ยังเป็นต้นแบบให้กับท่าอากาศยานอื่นๆ ที่มีการก่อสร้างขึ้นแล้วไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์เปิดให้บริการ ซึ่งต่อไปอาจปรับบทบาทให้บริการเฉพาะการบินทั่วไป เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงานและการซ่อมบำรุงได้ ดังนั้น สำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทยจึงไม่ขัดข้อง หากมีการมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวง และการบินเกษตร

๗.๒ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การขอใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานตากของกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ซึ่งไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ทำการบินแบบประจำตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๗ นั้น กรมท่าอากาศยานได้แจ้งว่า จะเป็นการเพิ่มการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานตาก ไม่มีผลกระทบต่อการใช้บริการประชาชนแต่อย่างใด เนื่องจากสามารถใช้บริการที่ท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก ได้ สำหรับการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่อากาศยานที่เคยทำการบินมายังท่าอากาศยานตากที่เป็นการบินทั่วไป (General Aviation) เช่น การฝึกบิน การบินค้นหา การบินเพื่อการทำงาน สามารถกำหนดในเงื่อนไขการมอบให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตร ให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่อากาศยานที่เป็นการบินทั่วไป (General Aviation) ได้ ทั้งนี้ การดำเนินงานในขั้นต่อไป ขอให้กรมท่าอากาศยาน และกรมฝนหลวงและการบินเกษตรดำเนินการตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหลักเกณฑ์แนวปฏิบัติต่างๆ ให้ถูกต้องครบถ้วนในทุกขั้นตอน พร้อมทั้งกำกับดูแลมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และกำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมในด้านต่าง ๆ ต่อไปด้วย

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๔)

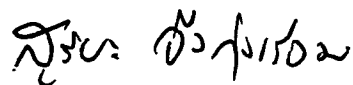
๘. ข้อกำหนดและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องนอกเหนือจากข้อ ๑ และข้อ ๓ “ไม่มี”

๙. ข้อเสนอของหน่วยงานของรัฐ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้กรมท่าอากาศยานมอบความรับผิดชอบการบริหารท่าอากาศยานตากให้กับกรมฝนหลวงและการบินเกษตร ตามนัยข้อ ๑ (๔) แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบข้อ ๑ (๕) แห่งกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมฝนหลวงและการบินเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พ.ศ. ๒๕๕๖ ก่อนกรมท่าอากาศยาน กรมฝนหลวงและการบินเกษตร และกรมธนารักษ์ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๘๕ (ปณิธิ)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ motaeroplan@gmail.com