

แนวคิดการจัดระบบทำอากาศยาน

- ดูประวัติศาสตร์ก่อนเล็กน้อย
- ความสำคัญของทำอากาศยานต่อการขนส่งทางอากาศของชาติ
- ระบบทำอากาศยาน
- ใครควรเป็นเจ้าของทำอากาศยานและใครควรบริหารทำอากาศยาน
- แผนระบบทำอากาศยานแห่งชาติ
- การกำกับด้านความปลอดภัย

ไป่กับใจอะไรเกิดก่อนกัน เป็นคำถามที่ทุกคนเคยได้ยิน และบางทีอาจจะยังตอบไม่ได้ก็เป็นได้ คำถามนี้ใช้กับสถานการณ์หลายสถานการณ์รวมทั้งคำถาม “ควรจะมีสนามบินก่อนหรือรอให้มีเครื่องบินจะมาขึ้นลงที่เมืองของเราก่อน” “สนามบินหรือเครื่องบินอะไรควรมาก่อนกัน” ถ้าเราย้อนดูประวัติศาสตร์จนถึงวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2446 (1903) ที่ Kitty Hawk รัฐ North Carolina :ซึ่งช่างซ่อมจักรยานและเรียนรู้ด้วยตนเองจนเป็นวิศวกรการบิน ชื่อ Orville Wright ทำการบินด้วยยานพาหนะที่หนักกว่าอากาศได้ ระยะทางประมาณ 40 หลา บริเวณที่ Orville นำเครื่องบิน บินขึ้นและลง ยังไม่ได้เรียกว่าสนามบินในวันนั้น – เครื่องบินเกิดขึ้นก่อน !

แต่ ณ วันนี้ เหตุการณ์ยังคงคล้ายเมื่อ 100 ปีที่แล้วหรือไม่ ประเทศไทยมีอากาศยานแล้ว มีสนามบินแล้ว ซึ่งบางจังหวัดมีสนามบิน บางจังหวัดยังไม่มี ทำอากาศยานและสนามบินในประเทศไทยมีมากเกินไปแล้วใช่ไหม ทำไมยังมีบางชุมชน กลุ่มบุคคลบางกลุ่ม แสดงความต้องการ หรือความจำเป็นที่จะเดินทาง และขนส่งทางอากาศ ทำไม่มีเอกชนและหน่วยงานของรัฐระดับท้องถิ่น ขอสร้างสนามบินหรือขอรับการสนับสนุนจากรัฐส่วนกลางอยู่เป็นระยะ เราควรจะจัดการกับเรื่องของสนามบิน หรือทำอากาศยานอย่างไร

ดูประวัติศาสตร์ก่อนเล็กน้อย

ย้อนประวัติศาสตร์การบินของประเทศไทย (สยาม) เล็กน้อย วันที่ 31 มกราคม 2454 (1911) ประมาณ 7 ปีเท่านั้น หลังการบินที่ Kitty Hawk ที่สนามสระประทุม (สนามม้าของราชทัณฑ์ในสมัยปัจจุบัน) มีการแสดงการบินของนักบินชาวเบลเยียม ชื่อ Carles Van Der Born ต่อจากนั้น วันที่ 29 ธันวาคม 2456 (1913) เที่ยวบินแรกของนักบินสยามนายร้อยเอกหลวงอาวุธ ลิขิกร (หลัง สิ้น-สุข)

ร้อยโททิพย์ เกตุทัต และนายพันตรีหลวงศักดิ์ศัลยาวัช (สุณี สุวรรณประทีป) ทำการบินที่สนามสระประทุม จากนั้นสนามบินดอนเมือง เริ่มสร้าง 2457 (1914) และเสร็จปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2458 (1915)

39 ปีต่อมาในวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2497 ประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติการเดินอากาศขึ้น และมาตรา 17 ว่าไว้ในเรื่องของสนามบินว่า “ห้ามมิให้อากาศยานใช้ที่หนึ่งใดเป็นที่ขึ้นลง นอกจากสนามบินอนุญาต หรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยานที่ได้รับอนุญาต หรือที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด” ต่อจากนั้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (จอมพลอากาศพื้น รณนภากาศ ฤทธาคนี) ได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดสนามบินอนุญาต วันที่ 13 ธันวาคม 2497 ให้สนามบิน 30 แห่ง ที่มีอยู่ ให้เป็นสนามบินที่ให้อากาศยานพลเรือนใช้บินขึ้นลงได้ สนามบินเหล่านี้บ้างก็ยังคงใช้งานอยู่ เช่น สนามบินดอนเมือง สนามบินอุดรธานี บ้างก็ไม่มีสภาพให้ใช้งานได้อยู่หรือยกเลิกไปแล้ว เช่น สนามบินโพธิ์กลาง (นครราชสีมา) ต่อจากนั้นในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2497 รัฐมนตรีฯ จอมพลอากาศพื้นฯ ก็ได้ประกาศให้อีก 38 สนามบินเป็นสนามบินอนุญาต ซึ่งเมื่อดูรายชื่อสนามบินแล้วจะกระจายครอบคลุมพื้นที่ทั่วทุกภาคของประเทศ การประกาศสนามบินอนุญาตดังกล่าว เป็นการประกาศให้สนามบินที่ใช้อยู่ในทางทหาร ให้ทางพลเรือนได้ใช้ด้วย ก็เป็นอันว่า ณ เวลานั้น ประเทศไทยมีสนามบิน พร้อมให้อากาศยานพลเรือนบินขึ้นลงได้ถูกต้องตามกฎหมาย อยู่ตามจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยที่เจ้าของหรือผู้รับผิดชอบดูแลตัวสนามบินคือ ทางทหาร ช่วงเวลาต่อ ๆ มา กรมการบินพาณิชย์ (พ.ศ. 2506 - 2545) ได้ปรับปรุงสนามบินของทหาร และมีสร้างใหม่อีกหลายแห่ง ณ เวลาปัจจุบันนี้ มีสนามบินอนุญาตทั้งหมด 57 แห่ง

ส่วนที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน ก็ได้มีการอนุญาตจัดตั้งและหมดอายุการใช้งานเป็นระยะ ๆ ตลอดเวลา ซึ่งที่ขึ้นลงของอากาศยานเหล่านี้ จัดตั้งกระจายไปตามท้องถิ่นต่าง ๆ ทั่วประเทศ ในช่วงเวลาต่าง ๆ กัน จึงนับได้ว่าเรามีเครือข่ายสนามบิน สิ่งที่เราควรคำนึงก็คือ เรามีระบบการจัดการกับสนามบินทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นอย่างใด

ความสำคัญของการทำอากาศยานต่อการขนส่งทางอากาศของชาติ

ก่อนที่จะดูว่าควรจัดการกับทำอากาศยานทั้งหมดอย่างไร มาทบทวนความสำคัญของทำอากาศยานก่อน

การขนส่งทางอากาศของชาติ จะมีไม่ได้ถ้าไม่มีทำอากาศยาน หรือการขนส่งทางอากาศของชาติ จะไม่สมบูรณ์ ถ้าระบบทำอากาศยานของประเทศไม่สมบูรณ์ ระบบทำอากาศยานไม่สมบูรณ์ก็หมายถึงระบบทำอากาศยานที่ไม่สามารถรองรับการบินได้ครบทุกประเภท ในการรองรับการขนส่งทางอากาศของชาติ ระบบทำอากาศยานต้องมีคุณสมบัติและลักษณะต่อไปนี้

- ระบบท่าอากาศยานต้องเป็นระบบที่กว้างใหญ่ในการให้บริการประชาชนจำนวนมากที่สุด สามารถเข้าถึงการขนส่งทางอากาศได้รวดเร็วเท่าเทียมกัน (หน้าที่ของรัฐในการให้ความเสมอภาคในการใช้การขนส่ง)
- ระบบท่าอากาศยานต้องช่วยการขนส่งทางอากาศในด้านเศรษฐกิจของชาติ และการแข่งขันระหว่างประเทศ
- ระบบท่าอากาศยานต้องสนับสนุนวัตถุประสงค์ของชาติด้านการป้องกันสาธารณภัยที่มีความพร้อมต่อเหตุการณ์ฉุกเฉิน และด้านการไปรษณีย์สื่อสาร
- ท่าอากาศยานของระบบต้องมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ มีตำแหน่งที่ตั้งเหมาะสมที่สุด ตลอดจนต้องพัฒนาและดูแลรักษาให้คงอยู่ในมาตรฐาน
- ท่าอากาศยานต้องไม่แพงเกินไปสำหรับผู้ใช้ และรัฐ ค่าใช้จ่ายของท่าอากาศยาน ควรมาจากค่าธรรมเนียมการใช้เป็นหลัก และพึงพารัฐส่วนกลางและท้องถิ่นให้น้อยที่สุด
- ท่าอากาศยานควรเป็นสิ่งที่ถาวรในการให้บริการต่อผู้ใช้ด้านการบินในระยะยาว ท่าอากาศยานควรอยู่อย่างสอดคล้องกับชุมชนข้างเคียง มีความสมดุลระหว่างความจำเป็นด้านการขนส่งทางอากาศและความต้องการของผู้อาศัยในบริเวณข้างเคียง

ระบบท่าอากาศยาน

ระบบท่าอากาศยาน (Airport System) เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญมากในอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Industry) เพราะเป็นระบบที่คอยให้บริการและสนับสนุนระบบและอุตสาหกรรมย่อยอื่นในอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะในระบบการบินขนส่งทางอากาศ (Air Transport System) ซึ่งทำให้บริการขนส่งทางอากาศที่มีความปลอดภัย รวดเร็ว สะดวกสบาย ดังนั้น ระบบท่าอากาศยานจึงเป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งในการกระจายความเจริญจากเขตเมืองใหญ่สู่เขตเมืองเล็ก ๆ และชนบทในส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้มากและรวดเร็ว

จากประวัติศาสตร์การบินของประเทศไทยที่ผ่านมามาตั้งแต่ยุคแรกของการบิน ได้มีการเน้นถึงการมีการบินเพื่อการขนส่งทางอากาศ และระบบท่าอากาศยานที่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ ดังจะเห็นได้จากแนวพระราชดำริ ของจอมพลสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนารถ กรมหลวงพิษณุโลกประชานารถ ซึ่งถือเป็นผู้ก่อกำเนิดกิจการการบินของประเทศไทย โดยทรงเป็นผู้ก่อตั้งแผนการบินกองทัพบกในปี พ.ศ. 2456 และทรงให้ความสำคัญ และส่งเสริมการบินในสมัยเริ่มต้นนั้น อย่างจริงจัง ดังจะเห็นได้จากบันทึกประวัติศาสตร์ด้านการบินของประเทศไทยว่า “ได้ทรงมีพระราชดำริสโนแกลงการณ์ และ

ได้พิมพ์ประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 36 ตอนที่ 50 ลงวันที่ 14 มีนาคม พระพุทธศักราช 2462 และในหนังสือพิมพ์รายวันทุกฉบับมีคำสำคัญว่า “...ในการที่จะได้นักบินสามารถบินไปได้ทั่วพระราชอาณาเขตนั้น จำจะต้องมีสนามสำหรับขึ้นลงให้มากหลายให้มีทั่วทุกจังหวัด...” ยิ่งไปกว่านั้นยังมีพระราชดำรัสของ จอมพลสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้า กรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต ขณะเสด็จดำรงตำแหน่งเสนาธิการทหารบกองค์ต่อมาได้มีพระราชดำรัสที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานตามคำแถลงการณ์ ซึ่งลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม พระพุทธศักราช 2463 ว่า “การที่จะบำรุงกำลังในอากาศนั้น นอกจากการจัดหาเครื่องบิน ยังมีการสำคัญอย่างหนึ่ง คือ การจัดสนามไว้เป็นพื้นที่ ที่เครื่องบินจะขึ้น – ลง ได้สะดวก ซึ่งจำจะต้องมีไว้ทุกจังหวัด จังหวัดละ 1 แห่งเป็นอย่างน้อย” (ตำนานกองทัพอากาศประจำพุทธศักราช 2454-2463) จากพระราชดำรัสของทั้งสองพระองค์ ดังกล่าว ได้แสดงถึงวิสัยทัศน์ของการวางระบบท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการขนส่งทางอากาศที่ครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ นอกจากนั้นการแสดงตัวเลขของท่าอากาศยานในแต่ละจังหวัดที่อาจมีมากกว่า 1 แห่งนั้น ทรงแสดงให้เห็นถึงแนวคิดการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานที่แตกต่างกัน เพราะอาจมีความจำเป็นที่ต้องการแยกการให้บริการแก่ประเภทการบินต่าง ๆ อันเป็นการแสดงให้เห็นถึงความเกี่ยวเนื่องกันของท่าอากาศยานอย่างเป็นระบบ ซึ่งแนวคิดดังกล่าว เป็นแนวคิดเดียวกันกับสากลประเทศที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน

ถึงแม้ว่าระบบการบินของประเทศไทยตลอดระยะเวลาตั้งแต่ พ.ศ. 2454 (ค.ศ. 1911) จนถึงปัจจุบันได้มีการพัฒนาการบินมาโดยตลอด แต่อย่างไรก็ตามแนวทางในการพัฒนาการบินของประเทศไทยในยุคหลัง ต่อมาดูเหมือนว่าจะเป็นการเน้นการพัฒนาการบินในรูปแบบการบินทางทหารและราชการเป็นส่วนใหญ่ เพื่อตอบสนองความต้องการของด้านยุทธศาสตร์การทหารในช่วงสงครามในภูมิภาคที่ผ่านมามีหลายยุคหลายสมัย ส่วนทางด้านการบินพลเรือนที่ใช้การขนส่งทางอากาศนั้นอาจไม่ได้ให้ความสนใจและพัฒนาตามแนวความคิดการพัฒนาการบินในยุคแรกอย่างจริงจัง ดังจะเห็นได้จากการที่ประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มีระบบขนส่งทางอากาศที่ครอบคลุมทุกจังหวัดของประเทศไม่ว่าจะเป็นการบินทางพาณิชย์หรือการบินทั่วไป ด้วยเหตุผลนี้แสดงให้เห็นถึงความไม่สมบูรณ์ของระบบการขนส่งทางอากาศในประเทศ เพราะการบินที่สมบูรณ์ในระบบการขนส่งทางอากาศนั้น จะต้องประกอบไปด้วยการบินพาณิชย์ (Commercial Operation) และการบินทั่วไป (General Aviation Operation) ซึ่งสามารถสนับสนุนการบินทางพาณิชย์ในพื้นที่ห่างไกล ที่การบินพาณิชย์ไม่สามารถให้บริการได้ ถึงแม้ว่าในปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานเป็นจำนวนมาก ทั้งเป็นท่าอากาศยานทหาร และท่าอากาศยานทางพลเรือน ซึ่งขึ้นตรงกับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด และกรมการขนส่งทางอากาศ การพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศไทยในอดีตที่ผ่านมา ยังไม่มีรูปแบบการพัฒนาที่ชัดเจน ตามหลักการที่ถูกต้อง การก่อสร้างท่าอากาศยานต่าง ๆ หลายแห่งไม่ได้เกิดขึ้นจากการศึกษาถึงความต้องการด้านการขนส่งทางอากาศแต่อย่างใด แต่เกิดมาจากความ

ต้องการของด้านการทหารในช่วงสงครามในภูมิภาคที่ผ่านมา ในหลายยุคหลายสมัย ดังที่กล่าวมาแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม รูปแบบของท่าอากาศยานที่ผ่านมาในอดีตนั้น ได้มีการพัฒนาเพื่อปรับเปลี่ยนส่งเสริมประเภทและจำนวน ตลอดจนตำแหน่งที่ตั้งของท่าอากาศยาน เพื่อตอบสนองความต้องการขนส่งทางอากาศของประเทศ

รูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยทั่วไปมีความจำเป็นต้องอาศัยหลักการของการวางแผนและกำหนดบทบาทของท่าอากาศยาน เพื่อใช้ประโยชน์ในระดับชาติ (National Plan) และระดับภูมิภาค ตลอดจนในระดับท้องถิ่นให้ประสานกัน และสอดคล้องกับประเภทการบินต่าง ๆ ที่มีอยู่ในระบบการขนส่งทางอากาศ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยไม่มีการกำหนดรูปแบบหรือบทบาทของท่าอากาศยานที่มีอยู่ในประเทศ เมื่อมุ่งเน้นในการบริการเฉพาะประเภทของการขนส่งทางอากาศที่ชัดเจน ตัวอย่างเช่น ท่าอากาศยานเพื่อรองรับการบินพาณิชย์หรือการบินทั่วไป ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถจัดรูปแบบการขนส่งทางอากาศที่จะให้เกิดสัดส่วน ระหว่างการบินพาณิชย์ และการบินทั่วไปที่เหมาะสม เพื่อตอบสนองความต้องการขนส่งทางอากาศได้ทั่วประเทศ นอกจากปัญหาของการวางแผนในทุกระดับ หรือการกำหนดบทบาทท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น ปัจจุบันระบบท่าอากาศยานในประเทศไทย ยังไม่มีการกำหนดความชัดเจน หรือมาตรฐานการบริการทางด้านการบินสำหรับท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นปัญหาหนึ่งที่ทำให้ระบบการบินขนส่งทางอากาศโดยเฉพาะการบินทั่วไปนั้นประสบปัญหา โดยเฉพาะท่าอากาศยานนอกเขตเมืองใหญ่ทั่วประเทศ จะพบว่ายังขาดแคลนการบริการต่าง ๆ สำหรับการบินไม่ว่าจะเป็นการบริการทางด้านการภาคพื้นดิน และการบริการด้านการบินโดยตรง รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบินทั่วไป หรือแม้กระทั่งการบินพาณิชย์ ทำให้อากาศยานไม่สามารถไปใช้บริการท่าอากาศยานได้ จากปัญหาของการขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นดังกล่าว เป็นสาเหตุให้ท่าอากาศยานส่วนใหญ่ในปัจจุบันยังอยู่ในภาวะขาดทุนอยู่ตลอดเวลา (ข้อความส่วนข้างต้นนี้ คัดลอกจากรายงานการศึกษาและจัดทำแนวทางการวางแผนระบบสนามบินของประเทศ)

ใครควรเป็นเจ้าของท่าอากาศยานและใครควรบริหารท่าอากาศยาน

รัฐมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดให้มีสาธารณูปโภคให้กับประชาชน และใช้เงินงบประมาณ (เงินภาษี) อย่างเหมาะสม เพื่อให้ประชาชนมีโอกาสอย่างเท่าเทียมกันในทุกเรื่อง เช่น การศึกษา การรักษาพยาบาล ฯลฯ รวมทั้งโอกาสในการใช้สาธารณูปโภคในการเดินทางไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ท่าอากาศยานได้ถูกมองว่าเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งต่อการขนส่งทางอากาศ รัฐบาลในอดีตจนถึงปัจจุบัน ในเกือบทุกประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทย เป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง พัฒนา และบริหาร

ท่าอากาศยาน โดยใช้เงินงบประมาณ ท่าอากาศยานจึงเป็นทรัพย์สินส่วนรวมของชาติ รัฐก็เป็นเจ้าของท่าอากาศยาน (อีกนัยหนึ่งคือประชาชนทุกคน) เหล่านี้ นอกจากรัฐเป็นผู้ดำเนินงานให้ท่าอากาศยานใช้งาน ได้ ให้บริการได้ รัฐจึงเป็นผู้บริหาร และดำเนินงานท่าอากาศยานด้วย

สนามบินหลายแห่งของไทย เริ่มต้นมาจากสนามบินที่ใช้ทางทหาร ซึ่งก็เป็นที่แน่นอนว่า รัฐเป็นเจ้าของสนามบินเหล่านั้น และเมื่อรัฐฝ่ายพลเรือนเข้าไปพัฒนา ปรับเปลี่ยนให้ใช้ในทางพลเรือน และให้หน่วยราชการทางพลเรือนเข้าบริหารจัดการสนามบินทหารที่กลายเป็นท่าอากาศยานที่ใช้ทางพลเรือนก็มี รัฐเป็นเจ้าของและบริหารงาน

สนามบินบางแห่งก็ถูกจัดสร้างขึ้นโดยเอกชน เช่น สนามบินที่ใช้เป็นการส่วนตัว ใช้ในกิจการของบริษัท การใช้สนามบินต้องขออนุญาตเจ้าของก่อน หรืออาจมีสนามบินเอกชน ที่ให้ใช้เหมือนสนามบินสาธารณะคือ ไม่ต้องขออนุญาตเจ้าของก่อน หากสนามบินนั้นเปิดให้บริการ การจราจรที่สนามบินเอกชนอาจมีผลต่อสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนรอบข้างสนามบิน ชุมชนก็ควรจะมีส่วนร่วมในกิจกรรมของสนามบิน ตัวอย่างเช่น พื้นที่ที่เข้าถึงได้ยาก เช่น ในหุบเขา บนเกาะ หากมีสนามบินก็จะทำให้การเข้าถึงพื้นที่นั้นง่ายขึ้น แต่ถ้าหากเป็นสนามบินของเอกชน การเข้าถึงพื้นที่ห่างไกลนั้นจะดูเหมือนว่าเอกชนนั้นผูกขาดอยู่ ซึ่งเป็นผู้รับประโยชน์โดยตรง ในขณะที่ชุมชนรอบสนามบินจะต้องถูกรบกวนจากปริมาณการจราจร และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ก่อโดยเอกชนรายนั้น ในทางตรงกันข้าม หากสนามบินเป็นของชุมชนของพื้นที่ห่างไกล ชุมชนจะเป็นผู้หาความสมดุล ของการจราจรของสนามบิน และสภาพแวดล้อมที่ถูกรบกวน กรณีเช่นนี้เคยเกิดขึ้นจริงในหลายประเทศและในที่สุดชุมชน (รัฐท้องถิ่น) ก็ก้าวเข้ามาเป็นเจ้าของสนามบินแทน เพื่อควบคุมทิศทางการพัฒนาสนามบินและชุมชน แม้แต่เอกชนที่เป็นเจ้าของสนามบินก็โอนหรือขายให้กับชุมชนเพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งกับชุมชนที่สนามบินของตนตั้งอยู่

ท่าอากาศยานที่รัฐส่วนกลางเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างมักจะมีแนวโน้มที่ก่อสร้างเกินความต้องการของท้องถิ่น ซึ่งอาจมีสาเหตุมากมาย เช่น เหตุผลทางการเมือง ความเป็นหน้าตาของเมือง แม้กระทั่งข้อจำกัดในเรื่องของแบบอากาศยานที่ประเทศมีอยู่อย่างจำกัด แต่ถ้าท้องถิ่นที่มีความจำเป็นและต้องการมีการขนส่งทางอากาศ เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างเอง แนวโน้มก็จะมีท่าอากาศยานที่พอเหมาะกับความต้องการ และเหมาะสมกับเวลา ซึ่งท้องถิ่นอาจมีปัญหาด้านเงินลงทุน เนื่องจากการก่อสร้างท่าอากาศยานให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ต้องใช้เงินลงทุนสูง ท้องถิ่นก็ไม่สามารถมีท่าอากาศยานได้ แต่ถ้ารัฐส่วนกลางเห็นว่าท้องถิ่นนั้น เมื่อมีท่าอากาศยานจะมีผลดีต่อการขนส่งของชาติ และเศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์ ฯลฯ รัฐส่วนกลางควรสนับสนุนท้องถิ่น ซึ่งอาจจะป็นรูปของเงินช่วยเหลือท้องถิ่นบางส่วน หรือแม้แต่มีกองทุนสนับสนุนท่าอากาศยาน เพื่อมีท่าอากาศยาน โดยท้องถิ่นได้ และไม่เกิดการ Overbuilt

ยิ่งกว่านั้น รัฐส่วนกลางที่สร้างท่าอากาศยานและดำเนินงานให้ด้วยแล้ว รัฐส่วนกลางต้องคอยหา (ซึ่งทำไม่ค่อยได้) จำนวนเจ้าหน้าที่ไปประจำยังท่าอากาศยานในท้องถิ่นต่าง ๆ และความต้องการที่ท้องถิ่นอยากมีท่าอากาศยานไม่มีทางสิ้นสุด เพราะเศรษฐกิจเติบโตตลอดเวลา จะมีท้องถิ่นต้องการมีท่าอากาศยานอยู่เป็นระยะ ๆ เสมอ ปัญหาการดำเนินงานท่าอากาศยานโดยรัฐส่วนกลางก็จะมากขึ้นเรื่อย ๆ

ความเป็นเจ้าของท่าอากาศยานโดยรับ ไม่ว่าจะป็นรัฐส่วนกลางหรือส่วนท้องถิ่น (หน่วยงานที่ใช้เงินภาษีในการดำเนินงาน) จะทำให้รัฐสามารถควบคุมท่าอากาศยานให้ทำหน้าที่ของมัน คือ บริการสาธารณะได้ เพราะความเป็นเจ้าของ แต่รัฐจะควบคุมท่าอากาศยานที่มีเจ้าของเป็นเอกชน (แน่นอน เอกชนบริหาร) ได้ยาก หากรัฐยังเห็นว่าท่าอากาศยานเป็นสิ่งสำคัญของระบบการขนส่งทางอากาศของชาติ และซึ่งส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจของชาติแล้ว รัฐควรจะควบคุมทิศทางการพัฒนา การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ฯลฯ ของท่าอากาศยานได้ จึงควรเป็นเจ้าของ ท่าอากาศยาน และควรให้เป็นรัฐท้องถิ่น ส่วนการบริหารท่าอากาศยาน รับท้องถิ่นอาจจะเองหรือให้เอกชนเข้ามาจัดการแทน ก็แล้วแต่ท้องถิ่นต่าง ๆ โดยรัฐส่วนกลางเป็นผู้ควบคุมมาตรฐาน ซึ่งจะกล่าวถึงต่อไป

ในช่วงเวลาประมาณ 10 กว่าปีถึงปัจจุบัน มีกระแส Privatization หรือการทำให้เป็นของเอกชน โดยให้เหตุผลต่าง ๆ เช่นว่า รัฐไม่ควรเป็นผู้ดำเนินการที่เกี่ยวกับการให้บริการ หรือรัฐต้องการเงินทุนในการพัฒนาท่าอากาศยานมากขึ้น ตลอดจนถึงเหตุผลที่ว่า การบริหารงานท่าอากาศยาน ถ้าอยู่ในมือของรัฐแล้ว จะไม่มีประสิทธิภาพท่าอากาศยานหลายแห่งในหลายประเทศจึงมีการถ่ายโอนไปเป็นของเอกชน ทั้งนี้ทั้งนั้นเอกชนกับรัฐมีมุมมองที่ต่างกัน รัฐบริหารท่าอากาศยานในแนวทาง เพื่อความเป็นอยู่ของสังคม (Social welfare) ในขณะที่เอกชนบริหารท่าอากาศยานในแนวทาง เพื่อหาผลกำไร เอกชนจึงสนใจทำอากาศยานที่มีแนวโน้มที่จะสร้างกำไรได้เท่านั้น ท่าอากาศยานที่ไม่สามารถสร้างกำไรได้จึงเป็นภาระของรัฐต่อไป ซึ่งมีแนวความคิดที่จะพ่วงท่าอากาศยานที่ไม่สามารถสร้างกำไร โดยตัวเองได้ให้เข้ากับท่าอากาศยานที่สร้างกำไร แล้วโอนให้เอกชนรับไปบริหารจัดการแนวทางนี้ก็จะไม่รับประกันว่าเอกชนจะลงการให้บริการของท่าอากาศยานที่ไม่สร้างกำไรนั้นหรือไม่ (เป็นเรื่องน่าประหลาดมากกว่าในการสร้างท่าอากาศยานของรับ เริ่มจากความเป็นอยู่ของสังคมต้องการให้บริการพื้นที่ที่มีท่าอากาศยานมีเศรษฐกิจดีขึ้น มีการวิเคราะห์ EIRR แต่ต่อมาก็มาพูดถึงกำไรของตัวท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นไปไม่ได้จนกว่าพื้นที่นั้นจะมีสภาพที่ Generate traffic ได้เพียงพอ)

ท่าอากาศยานอย่างไรก็มีความสำคัญต่อระบบการขนส่งทางอากาศของชาติ ไม่ว่าจะอยู่ในมือของเอกชน รัฐทุกรัฐยังต้องมีความกังวลในหน้าที่ของท่าอากาศยานที่จะให้บริการสาธารณะ บางประเทศแม้จะโอนท่าอากาศยานให้เป็นของเอกชนแล้ว ยังต้องการที่จะควบคุมแนวทางการบริหารท่าอากาศยานให้

เป็นไปตามนโยบายของชาติ บางประเทศ รัฐสร้างกลไกในรูปของ Golden share (หุ้นลักษณะหนึ่ง) ซึ่งทำให้รัฐสามารถ veto การตัดสินใจต่าง ๆ ของฝ่ายบริหารท่าอากาศยานของบริษัทได้ เมื่อรัฐเห็นว่าจำเป็น

ในการที่จะโอนทรัพย์สินของชาติของประชาชนทุกคนให้กับเอกชน (ถึงแม้ว่าเป็นหุ้นมหาชนที่ไม่ใช่ประชาชนทุกคน) ควรที่จะต้องอาศัยอำนาจประชาชนในการเห็นชอบรวมทั้งกำหนดกฎเกณฑ์ในการ “โอน” ให้กับกลุ่มบุคคลใดบุคคลหนึ่ง อำนาจในการเห็นชอบอาจจะต้องออกมาให้เห็นในรูปแบบของพระราชบัญญัติ ซึ่งอาจจะเรียกว่า “พระราชบัญญัติท่าอากาศยาน”

ประเทศที่มีการโอนท่าอากาศยานให้กับเอกชนแล้ว หรือเริ่มโอนบ้างแล้ว มักเป็นการหลังจากที่ประชาชนเห็นชอบแล้ว (เห็นชอบก็คือ มีการออกพระราชบัญญัติ) ทั้งนี้โดยที่มีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่จะยอมให้กลุ่มคนกลุ่มต่าง ๆ (ที่ไม่ใช่ประชาชนทั้งประเทศเหมือนเดิม) มาเป็นเจ้าของ และบริหารท่าอากาศยานได้อย่างไร สักส่วนเท่าใด คนในประเทศเท่านั้น หรือกลุ่มนอกประเทศได้หรือไม่ แม้กระทั่งไม่ให้บางกลุ่มบริหารจัดการท่าอากาศยานเมื่อเข้ามาเป็นเจ้าของและบริหารท่าอากาศยานแล้วมีกติกาค่าที่ต้องทำอะไรบ้าง เพื่อให้หน้าที่ของท่าอากาศยานในการให้บริการต่อสาธารณะยังคงอยู่ ระบบการขนส่งทางอากาศของชาติจึงจะไม่ถูกรบกวน ด้วยมือของเอกชนบางกลุ่ม นอกจากนี้ท่าอากาศยานจำเป็นต้องใช้ห้วงอากาศ (Airspace) ของชาติ ซึ่งถ้ามองในทำนองเดียวกัน เป็นทรัพย์สินส่วนรวมของประชาชนทุกคน ก็ต้องอาศัยอำนาจประชาชนในความเห็นชอบ การให้เอกชนใช้ห้วงอากาศ จึงควรเป็นพระราชบัญญัติด้วย หรือรวมอยู่ในพระราชบัญญัติเดียวกัน กับเรื่องของท่าอากาศยาน

เมื่อเปรียบเทียบความเป็นเจ้าของท่าอากาศยานระหว่างท่าอากาศยานทั่วประเทศ มีเจ้าของรายเดียวกันกับแต่ละท่าอากาศยานทั่วประเทศมีเจ้าของที่แตกต่างกัน ทำได้โดยลองดูกรณีต่อไปนี้

1. ท่าอากาศยานทั่วประเทศมีเจ้าของรายเดียวคือรัฐส่วนกลาง บริหารโดยรัฐส่วนกลาง
2. ท่าอากาศยานทั่วประเทศมีเจ้าของรายเดียวคือรัฐส่วนกลาง บริหารโดยเอกชน
3. ท่าอากาศยานทั่วประเทศมีเจ้าของรายเดียวคือเอกชน บริหารโดยเอกชนท่าอากาศยานทั่วประเทศมีเจ้าของเป็นเอกชน 2 – 3 กลุ่ม บริหารโดยเอกชน
4. แต่ละท่าอากาศยานทั่วประเทศมีเจ้าของแตกต่างกัน โดยเป็นรัฐท้องถิ่น บริหารโดยรัฐท้องถิ่น
5. แต่ละท่าอากาศยานทั่วประเทศมีเจ้าของแตกต่างกัน โดยเป็นรัฐท้องถิ่น บริหารโดยเอกชน
6. แต่ละท่าอากาศยานทั่วประเทศมีเจ้าของแตกต่างกัน แต่เป็นรัฐบ้าง บริหารโดยเอกชน หรือรัฐท้องถิ่น

แล้วพิจารณาแง่มุมต่อไปนี่ว่าจะมีอะไรเกิดขึ้น

- การให้บริการต่อผู้ใช้
- การทำหน้าที่ของท่าอากาศยานในฐานะเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการสาธารณะ
- การใช้ท่าอากาศยานในแง่ยุทธศาสตร์
- การใช้ท่าอากาศยานในการสนับสนุนนโยบายรัฐ และในการพัฒนาประเทศ
- การใช้ท่าอากาศยานเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น บริเวณใกล้เคียงท่าอากาศยาน
- การบริหารท่าอากาศยานเพื่อให้ได้ผลกำไร
- การนัดหยุดงาน (Strike)

ใครว่าง ๆ ลองไปไล่เรื่องพิจารณาดูก็ได้ แต่ตอนนี้มาคุยกันย่อ ๆ เฉพาะที่น่าคิดเป็นพิเศษ คือ การที่ท่าอากาศยานมีเจ้าของรายเดียว หรือ 2 - 3 ราย และเป็นเอกชน หรือหน่วยงานที่สามารถนัดหยุดงานได้ ระบบการขนส่งของชาติ ไม่เพียงแต่การขนส่งทางอากาศเท่านั้น จะเป็นอย่างไรความเสียหายที่เกิดขึ้นจะมีมากน้อยแค่ไหน แม้ว่าโอกาสการเกิดขึ้นได้จะต่ำก็ตาม แต่รัฐไม่สามารถควบคุมการเกิดขึ้นได้ ซึ่งโอกาสการเกิดขึ้นต่ำ แต่หากเกิดขึ้นแล้วมีผลกระทบที่รุนแรง เหตุการณ์นั้นจึงนับว่าเป็นเหตุการณ์ที่มีความเสี่ยงสูง ผู้เกี่ยวข้องต้องควบคุมให้ได้

รัฐส่วนกลางเป็นเจ้าของ และบริหารอาจจะสู้เอกชนไม่ได้ และอาจลงทุนสูงเกินจริง ดังที่ปรากฏให้เห็น รัฐส่วนท้องถิ่นเป็นเจ้าของแล้วบริหารเอง หรือว่าจ้างเอกชนบริหาร (ซึ่งแน่นอนความเป็นเจ้าของย่อมควบคุมการบริหารงานได้) ดูเหมือนจะเป็นแนวทางที่ดีที่สุด คือ 1. ไม่มีการนัดหยุดงาน 2. กระจายอำนาจ 3. กระจายความต้องการสู่เอกชน 4. การกำกับดูแลรัฐส่วนกลางต้องเน้นอนาคตเงินขึ้น สุดท้ายประชาชนได้ประโยชน์ได้รับการคุ้มครองความปลอดภัย ได้รับการประกันว่าจะมีการขนส่งทางอากาศรับรอง ได้มีโอกาสด้านการงาน

แผนระบบท่าอากาศยานแห่งชาติ

ท่าอากาศยานเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบการขนส่งทางอากาศของชาติ ซึ่งการขนส่งทางอากาศของชาติ นอกจากจะมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของชาติแล้ว ยังมีความสำคัญในแง่ความมั่นคง และยุทธศาสตร์ การวางแผนท่าอากาศยาน โดยวางแผนตามการพยากรณ์ความต้องการในการเดินอากาศ (Demand responsive) เป็นวิธีการวางแผนในแง่เศรษฐศาสตร์ ซึ่งหากท่าอากาศยานมีเจ้าของเป็นเอกชนก็คงในแนวทางนี้ แต่ความสอดคล้องในแง่สังคม ยุทธศาสตร์ และความมั่นคง แม้แต่ทางเศรษฐกิจ

จำเป็นต้องมีการวางแผนท่าอากาศยานทั้งระบบทั้งประเทศ ทั้งนี้เพื่อควบคุมกำกับให้เป็นไปตาม วัตถุประสงค์ของชาติ โดยควบคุมการพัฒนาที่เป็นระบบสอดคล้องกับความต้องการระดับท้องถิ่น นั่นคือ ต้องมีแผนระบบท่าอากาศยานของชาติ แผนนี้จะสร้างความชัดเจนในทิศทางการขนส่งทางอากาศของชาติ ซึ่งแน่นอนความชัดเจนจะช่วยผู้ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ สามารถตัดสินใจการดำเนินกิจการของตัวเองได้ แผนนี้ ต้องทันเหตุการณ์ของประเทศ และของโลกเสมอ

ความแน่นอนชัดเจนของแผนฯ ชาตินี้ ทำได้โดย ผู้บริหารหรือคณะบริหารระดับชาติ ต้องเป็นผู้รับผิดชอบ อาจจะทำให้ได้โดยเป็นมติคณะรัฐมนตรีซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ ต้องใช้ยึดเป็นหลักปฏิบัติความทัน ต่อเหตุการณ์ ทำได้โดยกำหนดให้ใช้แผนฯ ในช่วงเวลาหนึ่ง เช่น 3 ปี แล้วปรับแผนฯ โดย ค.ร.ม. เห็นชอบ เช่นกัน ความชัดเจนของนโยบายชาติที่เกี่ยวกับท่าอากาศยานกับความทันเหตุการณ์ เป็นสิ่งที่อยู่คนละมุม กัน หากกำหนดให้มีการปรับแผนชาติ ในช่วงเวลาที่ยาวมาก เช่น 20 ปี ความทันต่อเหตุการณ์อาจมีน้อย แต่ ถ้าให้มีการปรับแผนทุก 1 ปี แน่แน่นอนจะทันเหตุการณ์มาก แต่จะดูว่าไม่มีความแน่นอน รวมทั้งการปฏิบัติจะ ทำไม่ได้ (หมายเหตุ ประเทศสหรัฐอเมริกา โดย FAA ปรับแผนท่าอากาศยานแห่งชาติทุก 2 ปี)

นโยบายชาติกับความต้องการท้องถิ่น ทำให้ความสอดคล้องกันได้โดยแนวทางที่มีลักษณะแบบ บนลงล่าง และล่างขึ้นบน (Top – down & Bottom up) ซึ่งมีหลักการ คือ ความต้องการในการมีท่าอากาศยานควรเป็นความต้องการของท้องถิ่น และใช้เงินลงทุนของท้องถิ่นเองก่อน ท่าอากาศยานที่เกิดขึ้น จึงจะ สอดคล้องถึงความต้องการจริง และมีบทบาทตลอดจนขนาดที่ถูกต้องเหมาะสมกับความต้องการของ ท้องถิ่นนั้น ๆ แต่ถ้าหากว่าแต่ละท้องถิ่นทำการวางแผนและก่อสร้างพัฒนา ท่าอากาศยานท้องถิ่นตนใน ลักษณะต่างคนต่างทำจะไม่เป็นผลดีนัก ในภาพรวมของระบบการขนส่งทางอากาศของพื้นที่ที่ครอบคลุม หลายท้องที่ เช่น จังหวัด ดังนั้น ท้องถิ่นแต่ละท้องถิ่นที่ทำการวางแผนและพัฒนาท่าอากาศยานในท้องถิ่น ของตน จึงควรที่จะต้องวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานของตนให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การขนส่งใน ภาพของจังหวัดด้วย จังหวัดแต่ละจังหวัด อาจมีวัตถุประสงค์และความจำเป็นในการขนส่งแตกต่างกัน บาง จังหวัดใช้ท่าอากาศยานในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ด้านสังคมความมั่นคง ในขณะที่บางจังหวัด อาจจะใช้ท่าอากาศยานเน้นทางการพัฒนาเศรษฐกิจบางจังหวัด อาจจะไม่ต้องการท่าอากาศยานเลยก็ได้

ดังนั้น จังหวัดแต่ละจังหวัดควรมีแผนท่าอากาศยานของตนแล้วแต่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ใน การขนส่งของจังหวัดนั้น ซึ่งก็จะทำให้ท่าอากาศยานที่เกิดขึ้นหรือที่จะต้องพัฒนาเป็นไปตามความต้องการ จริงของจังหวัดนั้น ๆ ในทำนองเดียวกัน หากแต่ละจังหวัดทำการวางแผนและพัฒนาท่าอากาศยานใน ลักษณะต่างคนต่างทำก็อาจจะไม่เป็นผลดีที่สุด อาจจะทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรเกินความจำเป็น เช่น จังหวัดที่ อยู่ติดกันต่างก็มีท่าอากาศยานขนาดใหญ่ใกล้เคียงกันหรือท่าอากาศยานจังหวัดหนึ่ง อาจจะมีพื้นที่บริการ ครอบคลุมไปยังบางส่วนของจังหวัดที่ติดกัน การแยกวางแผนแต่ละจังหวัด จึงอาจจะเป็นปัญหาได้

จำเป็นต้องมีแผนที่มีลักษณะที่ครอบคลุมพื้นที่กว้างขึ้นเป็นภูมิภาค เป็นแผนระดับภูมิภาค ซึ่งก็จะมีลักษณะคล้ายกับแผนจังหวัด คือมีเป้าหมายและวัตถุประสงค์การขนส่งของภูมิภาค แต่จะเป็นการมองภาพกว้างกว่า แผนท่าอากาศยานของท้องถิ่นนอกจากจะเป็นไปตามความต้องการของท้องถิ่นตนเองแล้ว จะต้องสอดคล้องกับเป้าหมาย และวัตถุประสงค์การขนส่งทางอากาศของจังหวัด และภูมิภาคด้วย

การจัดตั้งตลอดจนพัฒนาท่าอากาศยานโดยใช้เงินลงทุนของท้องถิ่นเอง จะทำให้มีท่าอากาศยานที่มีขนาดเหมาะสม ไม่เกินความต้องการจริง แต่ต้องเป็นท่าอากาศยานที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามที่กำหนด จึงจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนที่ค่อนข้างสูง ท้องถิ่นบางท้องถิ่นมีความจำเป็นต้องมีท่าอากาศยาน (ท่าอากาศยานในที่นี้ หมายรวมถึงพื้นที่ขึ้นลงสำหรับอากาศยานแบบต่าง ๆ อาจเป็นเฮลิคอปเตอร์ตามความต้องการของท้องถิ่นนั้น) จริง ๆ แต่ความเป็นไปได้ด้านการเงินมีน้อยมาก ดังนั้น รัฐจำเป็นต้องช่วยเหลือสนับสนุนเพิ่มเติมเงินทุนในท้องถิ่น โดยเฉพาะกับท่าอากาศยานที่มีความสำคัญต่อการขนส่งของประเทศ แผนท่าอากาศยานในระดับชาติ จึงควรเป็นการแสดงถึงเงินช่วยเหลือที่จะสมทบให้กับท่าอากาศยานต่าง ๆ ที่มีการวางแผนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การขนส่งของจังหวัด และของภูมิภาค

เพื่อจุดประสงค์ของการใช้ท่าอากาศยานให้ทำบทบาทหน้าที่ของตัวเองในระบบการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานต้องถูกจัดแบ่งตามบทบาท และหน้าที่ตามประเภทการบินตามบทบาท การให้บริการ (ต่อสาธารณะ) ดังนี้

ท่าอากาศยานที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ แบ่งย่อยเป็น

1. ท่าอากาศยานพาณิชย์หลัก
2. ท่าอากาศยานพาณิชย์รอง

ท่าอากาศยานประเภทนี้เป็นท่าอากาศยานสาธารณะ จึงควรเป็นท่าอากาศยานที่หน่วยงานสาธารณะเป็นเจ้าของในหลายประเทศที่มีท่าอากาศยานส่วนบุคคล และใช้เป็นสาธารณะเมื่อถึงจุดหนึ่งด้านผลกระทบต่อส่วนรวม ไม่ว่าจะเป็นส่วนเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม รัฐจะเวนคืนความเป็นเจ้าของ ส่วนการบริหารก็ยังคงอาจเป็นเอกชนหรือรัฐก็ได้

ท่าอากาศยานสำหรับการบริการทั่วไป แบ่งย่อยเป็น

1. ท่าอากาศยานรองรับ (บางประเทศใช้คำว่า Reliever airport เป็นท่าอากาศยานที่แบ่งเบาความคับคั่งของการจราจรจากท่าอากาศยานหลัก)
2. ท่าอากาศยานส่วนบุคคลที่ให้สาธารณะชนใช้ไม่ว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารขาออกอยู่ในเกณฑ์ท่าอากาศยานพาณิชย์

ท่าอากาศยานสำหรับการบินทั่วไปอื่น ๆ ความเป็นเจ้าของท่าอากาศยานประเภทนี้ เป็นได้ทั้งสาธารณะ และเอกชน

การกำกับด้านความปลอดภัย

นอกจากการจัดแบ่งประเภทท่าอากาศยานตามบทบาทการให้บริการ และเพื่อจุดประสงค์ของการวางแผนระบบท่าอากาศยานของชาติแล้ว ยังควรจัดแบ่งประเภทท่าอากาศยานเพื่อการให้อนุญาตประกอบการ โดยควรจัดแบ่งตามขนาดของอากาศยาน และวัตถุประสงค์ของการใช้อากาศยานที่ท่าอากาศยานนั้น ทั้งนี้การกำหนดตามขนาดของอากาศยาน และวัตถุประสงค์ของการใช้อากาศยานควรกำหนดให้สอดคล้องกับข้อกำหนดสากลที่ประเทศต่าง ๆ กำหนดขึ้นและบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและอุปกรณ์ด้านการบินอื่น ๆ นิยมใช้เป็นหลักในการผลิต โดยควรแบ่งดังนี้คือ

ชั้น 1 (Class I Airport) ระดับหนึ่ง คือ ท่าอากาศยานที่ให้บริการทุกประเภทของการปฏิบัติการบินของสายการบินขนาดใหญ่ที่ทำการบินแบบประจำ และประเภทของการปฏิบัติการบินของสายการบินอื่น ๆ

ชั้น 2 (Class II Airport) คือ ท่าอากาศยานระดับสองที่ให้บริการแก่สายการบินประจำที่ใช้เครื่องบินขนาดเล็ก (10 – 30 ที่นั่ง) และสายการบินที่ใช้เครื่องบินขนาดใหญ่ (มากกว่า 30 ที่นั่ง) ที่ไม่ใช่สายการบินที่บินประจำ

ชั้น 3 (Class III Airport) คือ ท่าอากาศยานระดับสาม ที่ให้บริการเฉพาะการบินแบบประจำของสายการบินที่ใช้เครื่องบินตั้งแต่ 30 ที่นั่งเท่านั้น

ชั้น 4 (Class IV Airport) คือ ท่าอากาศยานระดับสี่ ในปัจจุบันได้รับใบอนุญาตแบบจำกัดที่ให้บริการเฉพาะการปฏิบัติการของสายการบินที่ไม่ประจำที่ใช้เครื่องบินเกิน 30 ที่นั่งเท่านั้น โดยจะไม่ให้บริการแก่สายการบินประจำที่ใช้เครื่องบินขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก (ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางอากาศกำลังเสนอให้ออกข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน เพื่อควบคุมกำกับท่าอากาศยานที่ให้บริการสาธารณะทั้งหมด แต่อนาคตจะต้องแบ่งประเภทของใบอนุญาตให้มีความเข้มงวดเหมาะสมกับการรองรับอากาศยาน)

แผนระบบท่าอากาศยานแห่งชาติ ก็จะบอกให้รู้ว่าเมื่อใดจะทำอะไรเป็นเงินเท่าไร งบประมาณมาจากไหน บทบาทหน้าที่ของแต่ละท่าอากาศยานในระบบคืออะไร ท่าอากาศยานควรจะถูกกำกับอย่างไร นี่ก็เป็นแนวคิดตามที่นานาประเทศที่มีความก้าวหน้าทางการบินได้ใช้