

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา (ฉบับปรับปรุง)

๑. ชื่อโครงการ ค่าจ้างศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
๒. วงเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ๔๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
๓. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๗.
เป็นเงิน ๔๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
๔. ค่าตอบแทนบุคลากร
 - ๔.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ
 - ๔.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา เป็นที่ปรึกษาไทยที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ทางวิชาชีพ เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปในการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ทั้งนี้ ประเภทของผู้เชี่ยวชาญจะเป็นไปตามขอบเขตของงานซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ดังตารางคุณสมบัติที่ปรึกษาข้างท้ายนี้
 - ๔.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๑๖ คน (บุคลากรหลัก)

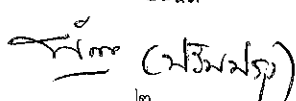
คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่ม วิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวน คน-เดือน (man-month)	ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
บุคลากรหลัก							
๑. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๒๐	๑๕	๓๒,๒๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๘๐,๔๒๕.๐๐
๒. รองผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๕๒๙,๕๕๐.๐๐
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผน กลยุทธ์การขนส่งทางอากาศ	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๒๕,๔๘๐.๐๐
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์และ การเงิน	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๒๕,๔๘๐.๐๐
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบท่าอากาศยาน	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๒๕,๖๑๐.๐๐
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรม สายการบิน	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๒๕,๔๘๐.๐๐
๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการจราจร ทางอากาศ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๒๕,๖๑๐.๐๐
๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายการขนส่ง ทางอากาศ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๒๕,๖๑๐.๐๐
๙. ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย การขนส่งทางอากาศ	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๒๕,๖๑๐.๐๐
๑๐. ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนา บุคลากรการขนส่งทางอากาศ	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๖๒๕,๔๘๐.๐๐
๑๑. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมการ อากาศยานและระบบขนส่งโลจิสติกส์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๑๑	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๑๒๑,๖๗๐.๐๐
๑๒. ผู้เชี่ยวชาญด้านการตลาดธุรกิจ การบินและระบบสนับสนุนภาคพื้น	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๑๑	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๒,๒๒๑,๕๖๐.๐๐
๑๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการภาครัฐ และนโยบายสาธารณะ	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๙	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๑,๘๑๗,๖๔๐.๐๐
๑๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าการลงทุน และบริการท่องเที่ยว	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๙	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๑,๘๑๗,๖๔๐.๐๐

๒๘ ต.ก. ๒๕๕๗
 (ปรับปรุง)

ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่ม วิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวน คน-เดือน (man-month)	ค่าตอบแทนต่อ เดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark Up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
๑๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ	ปริญญาโท	เทคโนโลยีสารสนเทศฯ	๑๐	๙	๖๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๑,๓๖๓,๒๓๐.๐๐
๑๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๙	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๙๑๗,๗๓๐.๐๐
บุคลากรสนับสนุน							
๑. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการวางแผนกลยุทธ์การขนส่งทางอากาศ (๒ คน)			๕	๑๒	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐.๐๐
๒. นักวิชาการผู้ช่วยด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน (๒ คน)			๕	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐.๐๐
๓. นักวิชาการผู้ช่วยด้านระบบท่าอากาศยาน (๓ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐.๐๐
๔. นักวิชาการผู้ช่วยด้านอุตสาหกรรมสายการบิน (๓ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๗๒๐,๐๐๐.๐๐
๕. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการจัดการจราจรทางอากาศ (๒ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๔๘๐,๐๐๐.๐๐
๖. นักวิชาการผู้ช่วยด้านกฎหมายการขนส่งทางอากาศ (๒ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๔๘๐,๐๐๐.๐๐
๗. นักวิชาการผู้ช่วยด้านความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ (๒ คน)			๕	๑๐	๓๐,๐๐๐		๖๐๐,๐๐๐.๐๐
๘. นักวิชาการผู้ช่วยด้านพัฒนาบุคลากร (๒ คน)			๕	๙	๓๐,๐๐๐		๕๔๐,๐๐๐.๐๐
๙. นักวิชาการผู้ช่วยด้านวิศวกรรมการอากาศยานและระบบขนส่งโลจิสติกส์ (๒ คน)			๕	๙	๓๐,๐๐๐		๕๔๐,๐๐๐.๐๐
๑๐. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการตลาด (๑ คน)			๕	๑๐	๓๐,๐๐๐		๓๐๐,๐๐๐.๐๐
๑๑. นักวิเคราะห์สถิติ (๑ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐.๐๐
๑๒. นักบัญชีและการเงิน (๑ คน)			๕	๘	๓๐,๐๐๐		๒๔๐,๐๐๐.๐๐
๑๓. เจ้าหน้าที่สำรวจ (๔ คน)			๕	๑๐	๓๐,๐๐๐		๑,๒๐๐,๐๐๐.๐๐
๑๔. เลขานุการ (๑ คน)			๕	๑๒	๑๕,๐๐๐		๑๘๐,๐๐๐.๐๐
๑๕. เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล (๑ คน)			๕	๑๐	๑๒,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐.๐๐

หมายเหตุ : * ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark Up Factor) = ๒.๔๗๕ หมายถึง บริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานได้ประกอบด้วย

๑. ใบรับรองระบบคุณภาพที่เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น
๒. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้งานอย่างน้อยร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งบริษัท มีใบรับรองประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาท ในปียื่นข้อเสนอ

๒๘ ต.ค. ๒๕๕๕

 (นางพิมพ์ฤ)

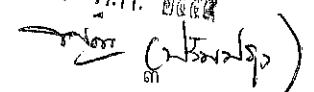
๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ ๘๘๔,๕๐๐ บาท

๕.๑ ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร ๘๘๔,๕๐๐ บาท

- ๕.๑.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report)
จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๕๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๑๕,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๒ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report ๑)
จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๘๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๒๔,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๓ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report ๒)
จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๘๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๒๔,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๔ รายงานขั้นกลาง (Interim Report)
จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๕ รายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๓ (Progress Report ๓)
จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๖ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)
จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๓๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๗ ร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
จำนวน ๓๐ ชุด ชุดละ ๖๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๑๘,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๘ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด ภาษาไทย
จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๑๐๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๙ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๑๐๐ ชุด ภาษาอังกฤษ
จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๑,๒๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๑๒๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๑๐ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย
จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๖๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๖๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๑๑ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ
จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๘๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๘๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๑๒ แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
จำนวน ๑๐๐ ชุด ชุดละ ๖๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๖๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๑๓ รายงานและแผนงาน ไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑๐๐ ชุด และบันทึกใน Portable Hard disk จำนวน ๕ ชุด ชุดละ ๔,๗๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๒๓,๕๐๐ บาท
- ๕.๑.๑๔ เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ และข้อเสนอแนะของโครงการ
ไม่น้อยกว่า ๖๐๐ ชุด ชุดละ ๒๐๐ บาท รวมเป็นเงิน ๑๒๐,๐๐๐ บาท
- ๕.๑.๑๕ วิทยุทัศน์แสดงผลการศึกษา
จำนวนไม่น้อยกว่า ๑ เรื่อง เรื่องละ ไม่น้อยกว่า ๑๐ ชุด รวมเป็นเงิน ๑๕๐,๐๐๐ บาท

๖. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ๘,๑๖๑,๖๙๕ บาท

- ๖.๑ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน จัดทำรายงาน และเอกสารข้อมูลใน
บริบทที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งหมด ๘๗๕,๐๐๐ บาท
- ๖.๑.๑ ค่าถ่ายเอกสาร ๑๕๐,๐๐๐ บาท
- ๖.๑.๒ ค่าเครื่องใช้สำนักงานและวัสดุสิ้นเปลือง ๑๕๐,๐๐๐ บาท
- ๖.๑.๓ ค่าติดต่อสื่อสาร ๑๕๐,๐๐๐ บาท
- ๖.๑.๔ ค่าเช่ารถ คนขับรถและน้ำมันเชื้อเพลิง ๕๒๕,๐๐๐ บาท

๒๘ ต.ค. ๒๕๕๕

 (พร้อมรูป)

๖.๒ ค่าใช้จ่ายในการเก็บข้อมูลและสำรวจภาคสนาม การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้แทนภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน และการวิเคราะห์ ประมวลผลข้อมูล รวมทั้งแบบจำลอง (Model) ที่เกี่ยวข้อง (เหมารวม) รวมเป็นเงิน ๕,๑๕๕,๒๙๕.๐๐ บาท

๖.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา รวมเป็นเงิน ๒,๐๓๑,๔๐๐ บาท

๖.๓.๑ สัมมนา ครั้งที่ ๑ ในต่างจังหวัด

๖.๓.๒ ประชุมกลุ่มย่อย จำนวน ๕ ครั้ง

๖.๓.๓ สัมมนา ครั้งที่ ๒ ในกรุงเทพมหานคร

๖.๓.๔ ฝึกอบรมทางวิชาการ

๗. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตดำเนินการ (TOR)

จินตวดี สุขศรี

(นางสาวจินตวดี สุขศรี)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

กฤติกา บุณณะดิษ

(นางสาวกฤติกา บุณณะดิษ)

หัวหน้ากลุ่มแผนมหภาค

ยีนอง ตั้งเปรมศรี

(นายยีนอง ตั้งเปรมศรี)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

๒๙ ต.ค. ๒๕๖๕

ยีนอง

๕

ขอบเขตโดยละเอียดของงานจ้างที่ปรึกษา (Terms of Reference)
การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

๑. หลักการและเหตุผล

ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดความเป็นศูนย์กลางการบินในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ประกอบด้วยที่ตั้งพื้นที่ และพื้นที่การให้บริการของสนามบิน (Catchment Area) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในธุรกิจการขนส่งทางอากาศ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของทั้งสำหรับท่าอากาศยาน และระบบบริการการเดินทาง การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ การบริหารเครือข่ายเส้นทางการบินของสายการบิน จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณสินค้านำเข้าส่งออกและสินค้าถ่ายลำ ตลอดจนค่าใช้จ่ายรวมของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมทั้งเมื่อพิจารณาการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยทั้งระบบที่ผ่านมา ก็ยังขาดความชัดเจนของทิศทาง และการบูรณาการร่วมกันในการพัฒนาท่าอากาศยาน ธุรกิจสายการบิน การบริหารจราจรทางอากาศ กฎหมาย และการผลิตบุคลากรรองรับ ทำให้ประเทศอื่นที่มีศักยภาพต่างกำหนดกลยุทธ์เร่งพัฒนาขีดความสามารถของการขนส่งทางอากาศของตน ให้มีความได้เปรียบในทุกด้านเพื่อแย่งชิงความเป็นศูนย์กลางการบิน ตัวอย่างเช่น การสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดจำนวนมากในเส้นทางบินหลักระหว่างทวีปออสเตรเลียไปยังทวีปยุโรปให้แก่สายการบินชั้นนำของตะวันออกกลาง

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นและจำเป็นต้องกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศในภาพรวม ตลอดจนการกำหนดเป้าหมาย บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานให้ชัดเจนเพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการกิจกรรมรับผิดชอบตามขั้นตอนต่างๆ ที่จะนำพาประเทศไทยมุ่งไปสู่เป้าหมายภายใต้กรอบและทิศทางที่กำหนดร่วมกันได้อย่างบูรณาการเป็นระบบในทุกมิติ ทั้งนี้ เพื่อเร่งรัดแก้ไขปัญหาคritical เช่น การบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสายการบินของไทย การใช้ประโยชน์ห้วงอากาศซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้เต็มประสิทธิภาพสูงสุด ตลอดจนการเพิ่มศักยภาพของบุคลากรด้านการบินที่ผลิตออกสู่ตลาดให้มีคุณภาพและมีจำนวนเพียงพอรองรับกับความต้องการ กระทรวงคมนาคมจึงริเริ่มให้มีการศึกษาเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย รวมทั้งตัวชี้วัดที่เหมาะสม นำไปสู่การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่ชัดเจนในอนาคตต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย ตัวชี้วัดที่เหมาะสมด้านการขนส่งทางอากาศ และยุทธศาสตร์ การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) สำหรับใช้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยเชื่อมโยงทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ ให้สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศ และรองรับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงระดับประเทศและระดับภูมิภาคได้อย่างเป็นระบบ

๒.๒ เพื่อจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๑ โดยครอบคลุมยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางอากาศที่สำคัญอย่างน้อย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้ ๑) การพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศไทย (Airport System) ๒) การพัฒนาธุรกิจสายการบิน (Airline Business) ๓) การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management System) ๔) การพัฒนากฎหมายเพื่อส่งเสริมและกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ (Legal and Regulation) ๕) การผลิตและพัฒนาบุคลากร

ด้านการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Human Resources) ให้เพียงพอกับความต้องการของกิจการ
อุตสาหกรรมการบินของไทย

๒.๓ เพื่อจัดทำแนวทางการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยจัดทำโครงการนำร่อง
การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ เพื่อเป็นต้นแบบในการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ
ประหยัดต้นทุน และมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง

๓. ขอบเขตการศึกษา

การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) มีขอบเขต
การศึกษา ดังนี้

๓.๑ การกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของ
ประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) และตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศของไทย

๓.๑.๑ ศึกษา รวบรวม ทบทวนข้อมูล สำหรับใช้ในการวิเคราะห์กำหนดทิศทางและเป้าหมาย
การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของไทย อย่างน้อยครอบคลุมประเด็นดังต่อไปนี้

๑) นโยบายและแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย
เช่น นโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ
คมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ แผนหลักการพัฒนาระบบ
ขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๖๔ นโยบายและแผนการพัฒนาระบบการขนส่งในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ ทางราง ทางถนน
และทางน้ำ บทบาทและแผนพัฒนาท่าอากาศยานในประเทศไทย แนวทางการพัฒนาห้วงอากาศของไทย แผนพัฒนาสายการบิน
(Airlines) เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างบูรณาการสามารถรองรับการเติบโตของประเทศ และเพียงพอต่อความต้องการประชาชน

๒) นโยบายและแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศขององค์การระหว่างประเทศ เช่น ICAO และ IATA เป็นต้น การเจรจาสิทธิการบินและความตกลงระหว่างประเทศ รวมทั้งกรณีศึกษาของประเทศชั้นนำ
ในด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น สหรัฐอเมริกา ตลอดจนแผนหลักการขนส่งทางอากาศของสหภาพยุโรป เป็นต้น

๓) ปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยี กฎระเบียบ และการเมืองที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับอุตสาหกรรม
การขนส่งทางอากาศ เช่น ภาวะเศรษฐกิจปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตในอนาคตของไทยและประเทศที่มีบทบาทสำคัญทางเศรษฐกิจของโลก รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นต้น

๓.๑.๒ ศึกษาวิเคราะห์สถานการณ์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก สถานะการแข่งขัน ตลอดจนสภาพปัญหาของการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค และ
ความท้าทายในการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันและในอนาคต โดยครอบคลุม
อย่างน้อยประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้

๑) ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก ให้ครอบคลุมประเด็นต่างๆ เช่น ด้านโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานและการบริหารจัดการ การดำเนินธุรกิจสายการบิน การใช้ประโยชน์
ห้วงอากาศ การจัดการจราจรทางอากาศ องค์กรที่เกี่ยวข้อง ข้อกฎหมาย และบุคลากร เป็นต้น นอกจากนี้ให้
ศึกษาสภาพแวดล้อมทางการแข่งขัน (Competitive Environment) โดยครอบคลุมการวิเคราะห์เพื่อระบุคู่แข่งที่สำคัญ (Competitor Analysis) การวิเคราะห์ระดับขีดความสามารถในการดำเนินงาน การแข่งขัน
โดยเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศที่เป็นคู่แข่งที่สำคัญ (Comparative Analysis) เช่น สิงคโปร์
ฮ่องกง เป็นต้น

๒) ศึกษา รวบรวม วิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา การขนส่งทางอากาศ โดยระบุผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศของไทย (Stakeholders) ทั้งระบบ รวมทั้งบทบาทหน้าที่ ความสำคัญในห่วงโซ่คุณค่าการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Value Chain) ชี้ความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ เพื่อวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนการพัฒนา การขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันและทิศทางการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งการแข่งขัน ระหว่างรูปแบบการขนส่งอื่น

๓.๑.๓ ศึกษา วิเคราะห์สถานการณ์ และสภาพปัญหา การขนส่งทางอากาศในปัจจุบันของโลกร ภูมิภาค และประเทศไทย เพื่อคาดการณ์แนวโน้มการเติบโตและการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งทางอากาศของประเทศไทยและภูมิภาค รวมทั้งการวิเคราะห์การอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลง (Sensitivity Analysis) ของปริมาณการขนส่งทางอากาศในระยะเวลา ๑๐ ปี ในเส้นทางการบินในประเทศ และระหว่างประเทศ ครอบคลุมประเด็นอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- ๑) จำนวนผู้โดยสาร สินค้า เที่ยวบิน และความต้องการการเดินทางขนส่งทางอากาศ (Air Transport Demand) และการบินทั่วไป (General Aviation)
- ๒) จำนวนและประเภทอากาศยาน ชี้ความสามารถในการรองรับของสายการบิน
- ๓) ชี้ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร สินค้า และเที่ยวบิน ของระบบการบิน
- ๔) บทบาทของท่าอากาศยานทั้งหมดของประเทศไทย (Airport Positioning)
- ๕) ความสะดวก และระยะเวลาในการเชื่อมต่อเที่ยวบิน (Minimum Connecting Time-MCT) และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นๆ
- ๖) การรักษาความปลอดภัย (Safety & Security) ทางการบิน
- ๗) กฎหมายด้านการบินของไทยและภูมิภาค
- ๘) เขตปลอดอากรท่าอากาศยาน (Custom Free Zone)

๓.๑.๔ ศึกษา วิเคราะห์เปรียบเทียบความเพียงพอของขีดความสามารถโครงสร้างพื้นฐานและ การให้บริการที่มีอยู่ในปัจจุบันและอนาคต กับการคาดการณ์ความต้องการการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ เพื่อเสนอแนะทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศและกำหนดความเป็นศูนย์กลาง การบินที่เหมาะสม

๓.๑.๕ กำหนด วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของ ประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) และตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศของไทย โดยครอบคลุม ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศที่สำคัญอย่างน้อย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้ ๑) การพัฒนาระบบ ท่าอากาศยานของประเทศไทย (Airport System) และการกำหนดบทบาทท่าอากาศยาน (Airport Positioning) ๒) การพัฒนาธุรกิจสายการบิน (Airline Business) ๓) การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management System) ๔) การพัฒนาองค์รกำกับ และกฎหมายเพื่อส่งเสริมและกำกับดูแลกิจการการขนส่ง ทางอากาศ (Legal and Regulation) ๕) การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Human Resources) เพื่อรองรับการแข่งขันในระดับภูมิภาค และให้เพียงพอกับความต้องการของกิจการ อุตสาหกรรมการบินของไทย

๓.๒ การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๑)

การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๑ ซึ่งครอบคลุมประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญอย่างน้อย ๕ ยุทธศาสตร์ดังต่อไปนี้ ๑) การพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศไทย (Airport System) และการกำหนดบทบาทท่าอากาศยาน (Airport Positioning) ๒) การพัฒนารูธุรกิจสายการบิน (Airline Business) ๓) การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management System) ๔) การพัฒนาองค์การกำกับ และกฎหมายเพื่อส่งเสริมและกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ (Legal and Regulation) ๕) การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Human Resources) เพื่อรองรับการแข่งขันในระดับภูมิภาค และให้เพียงพอกับความต้องการของกิจการอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยในแต่ละยุทธศาสตร์ต้องระบุเป้าหมาย ตัวชี้วัด กลยุทธ์ กิจกรรม แผนงาน/โครงการ งบประมาณ รวมทั้งจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินแผนงาน/โครงการ แนวทางการติดตามประเมินผล และหน่วยงานรับผิดชอบเพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาและการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ

๓.๒.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบท่าอากาศยาน

๑) ศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน จัดกลุ่มและกำหนดบทบาทที่เหมาะสมของท่าอากาศยานไทยทั้งหมดที่มีอยู่ในความรับผิดชอบของภาครัฐและเอกชน เพื่อเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานต่างๆ และเสนอแนะทิศทางการพัฒนา ตลอดจนความจำเป็นในการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ รวมทั้งการกำหนดจุดที่ตั้งที่เหมาะสม เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในอนาคตอย่างเป็นระบบ รวมถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่ของท่าอากาศยาน เช่น เขตปลอดอากรท่าอากาศยาน (Custom Free Zone) ให้ประเทศไทยได้เปรียบเชิงการแข่งขันในการขนส่งทางอากาศ

๒) ศึกษา วิเคราะห์แนวทางการพัฒนาเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงภายในระบบท่าอากาศยาน และกับระบบการขนส่งอื่น การขนส่งสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยานแต่ละแห่งกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ เพื่อเสนอแนะรูปแบบการบริหารจัดการการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เหมาะสม

๓) กำหนดทิศทางการพัฒนาและเสนอแนะกลไกในการผลักดันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคที่สามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ใช้เวลาในการต่อเที่ยวบินสั้นที่สุด รวมถึงสามารถแข่งขันได้กับท่าอากาศยานชั้นนำ เช่น สิงคโปร์ แฟรงก์เฟิร์ต ดูไบ เป็นต้น ตลอดจนพิจารณาความเป็นไปได้ในการกระจายความเป็นศูนย์กลางการบินสู่ท่าอากาศยานในภูมิภาคตามตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ภูเก็ต เป็นต้น

๔) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบท่าอากาศยาน (National Strategic Plan for Airport System) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) ให้ครอบคลุมทิศทางและแนวทาง การพัฒนาท่าอากาศยานแต่ละแห่ง การกำหนดตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสม รูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน และการใช้ประโยชน์ร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด ตลอดจนการพัฒนาท่าอากาศยานหลักเป็น Airport Corridor ที่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองหรือแหล่งธุรกิจการค้า ซึ่งเหนี่ยวนำให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่อย่างมีศักยภาพ

๓.๒.๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจสายการบิน

๑) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์โครงสร้างทางธุรกิจสายการบิน โครงสร้างตลาดของแต่ละกลุ่มลูกค้า สภาพปัญหาการพัฒนาธุรกิจสายการบินของประเทศไทยในปัจจุบัน ทั้งสายการบิน อุตสาหกรรมการผลิตและการซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น ตลอดจนลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มประเภทอุตสาหกรรม/กิจกรรม โครงสร้างและการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจการบิน และอุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง

๒) เสนอแนะทิศทางและแนวทางการพัฒนาธุรกิจสายการบินและอุตสาหกรรมสนับสนุนสายการบินและเกี่ยวเนื่องให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และ/หรือเสนอแนะ การกำหนดโครงสร้างของอุตสาหกรรมสายการบินที่เหมาะสม วางเป้าหมายส่วนแบ่งตลาดให้สอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งการขยายฝูงบินของสายการบินหลัก จำนวนและขนาดของอากาศยานแต่ละแบบ การวางแผนเพื่อกำหนดขีดความสามารถ (Capacity) ของเส้นทางบิน หรือโครงข่ายการบิน (Network) สนับสนุนการพัฒนาธุรกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสายการบินของไทย และแนวทางส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนการกำหนดทิศทางและแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตและการซ่อมบำรุงอากาศยาน และแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องอื่น

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจสายการบิน (National Strategic Plan for Airline Business) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) ให้ครอบคลุมการพัฒนาสายการบิน อุตสาหกรรมสนับสนุนสายการบินและเกี่ยวเนื่องอื่น สอดคล้องอย่างบูรณาการกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบท่าอากาศยานไทย เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด

๓.๒.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ

๑) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์แนวทางการบริหารห้วงอากาศ โครงสร้างห้วงอากาศ ปริมาณการจราจรทางอากาศ ปริมาณความต้องการการเดินทางในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคตให้สอดคล้องกับสถานการณ์และปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งวิเคราะห์ศักยภาพ ข้อจำกัด ปัญหาอุปสรรค และขีดความสามารถในการรองรับของห้วงอากาศไทยเพื่อการบริหารจราจรทางอากาศ

๒) เสนอแนะแนวทางการพัฒนา การกำหนดโครงสร้าง และระเบียบปฏิบัติในการใช้ห้วงอากาศของไทย ตลอดจนแนวทางการใช้ประโยชน์ร่วมกันอย่างสมดุลและคล่องตัวระหว่างทหารและพลเรือนเพื่อผลประโยชน์แห่งชาติ ทั้งทางเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ รวมทั้งแนวทางการพัฒนาระบบจราจรทางอากาศหรือการบริการการเดินทางอากาศ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับข้อกำหนดขององค์การระหว่างประเทศ

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารการจราจรทางอากาศ (National Strategic Plan for Air Traffic Management System) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) ให้ครอบคลุมการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ห้วงอากาศที่เป็นทรัพยากรของชาติที่มีจำกัด รวมถึงการให้บริการการเดินทางอากาศให้มีความปลอดภัย และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด สอดคล้องอย่างบูรณาการกับการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและการพัฒนาธุรกิจสายการบินเพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด

๓.๒.๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนองค์กรกำกับ และกฎหมายเพื่อส่งเสริมและกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศ

๑) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อตกลง ข้อบังคับขององค์การระหว่างประเทศที่เป็นปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัดในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทย ศึกษาทบทวนโครงสร้าง การกำกับดูแล กฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเปรียบเทียบเป็นกรณีศึกษากับต่างประเทศที่มีโครงสร้าง กำกับดูแลที่ดี รวมทั้งการเจรจาสิทธิการบินระหว่างประเทศ โดยทบทวนกลไก ผลการเจรจาสิทธิการบิน และการใช้ประโยชน์จากผลการเจรจาดังกล่าวที่ผ่านมา รวมทั้งเสนอแนะกลไกและหลักเกณฑ์การพิจารณา ที่ยึดผลประโยชน์ของประเทศเป็นสำคัญ

๒) เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงองค์กร และแก้ไขข้อกฎหมาย รวมทั้งการกำหนด ข้อกำหนด กฎ ระเบียบ วิธีปฏิบัติที่เหมาะสม และการเสนอแนะรูปแบบการกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางอากาศที่เหมาะสม ให้สามารถลดข้อจำกัด อุปสรรค ตลอดจนเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมขีดความสามารถของกิจการการขนส่งทางอากาศของไทย พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานการบินของประเทศ ให้แข่งขันได้ในภูมิภาค

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการกำกับ และกฎหมายเพื่อส่งเสริมและกำกับดูแล กิจการการขนส่งทางอากาศ (National Strategic Plan for Legal and Regulation) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) ให้ครอบคลุมการปรับปรุง แก้ไข กฎหมาย กฎ ระเบียบ ตลอดจนกำหนดรูปแบบโครงสร้างการกำกับดูแล มาตรฐาน ความปลอดภัย การค้นหาผู้ประสบภัยทางอากาศ (Search and Rescue) ให้สอดคล้องอย่างบูรณาการและเอื้ออำนวย ให้เกิดการส่งเสริมการพัฒนาระบบท่าอากาศยาน การพัฒนาธุรกิจการบิน และการพัฒนาการใช้ประโยชน์ห้วงอากาศ ของไทย เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด

๓.๒.๕ ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่งทางอากาศ

๑) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ สภาพปัญหา ข้อจำกัด อุปสรรค และศักยภาพของสถาบัน การฝึกอบรมด้านการบินและสถาบันการศึกษาที่ผลิตบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศทั้งของรัฐและเอกชน รวมทั้งคาดการณ์ความต้องการของบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศของไทยและภูมิภาคในอนาคต ในสาขา วิชาชีพที่สำคัญ เช่น นักบิน ช่างซ่อมบำรุงในระดับต่างๆ พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ ธุรการบิน เป็นต้น เพื่อรองรับการแข่งขันในระดับภูมิภาค

๒) เสนอแนะแนวทางการผลิตและการพัฒนาศักยภาพให้มีคุณภาพและมาตรฐานระดับสากล รวมถึงให้มีจำนวนเพียงพอและมีศักยภาพ มีความรู้ความสามารถ สนองตอบต่อความต้องการและ แนวโน้มการเติบโตของกิจการขนส่งทางอากาศในอนาคต

๓) กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่งทางอากาศ (National Strategic Plan for Air Transport Human Resources) ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) ให้ครอบคลุมแนวโน้มความต้องการ ในอนาคตทั้งในระดับประเทศและในภูมิภาค เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระบบท่าอากาศยาน การพัฒนาธุรกิจสายการบิน และการพัฒนาการใช้ประโยชน์ห้วงอากาศของไทย ให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาการขนส่งทางอากาศตาม วิสัยทัศน์ที่กำหนด

๓.๓ เสนอแนะแนวทางการดำเนินงาน มาตรการ หรือกลไก เพื่อขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติที่เกี่ยวกับการ พัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ โดยจัดทำโครงการนำร่อง (Pilot Project) การพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ อย่างน้อย ๒ เรื่อง เพื่อเป็นต้นแบบในการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด ต้นทุน และมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง

๔. หน่วยงานรับผิดชอบ

กลุ่มแผนมหภาค สำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๕. ระยะเวลาการศึกษา

ระยะเวลาดำเนินโครงการ ๑๕ เดือน

๖. งบประมาณที่ใช้ดำเนินงาน

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๖.๐๐๐ ล้านบาท (สี่สิบล้านบาทถ้วน)

ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๒๑.๓๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๔.๗๐๐ ล้านบาท

๗. คุณสมบัติที่ปรึกษาและบุคลากร

๗.๑ ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับดำเนินงานโครงการ จะต้องเป็นที่ปรึกษาไทยที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการและการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศอย่างแท้จริง โดยอาจมีที่ปรึกษาชาวต่างประเทศร่วมด้วยเท่าที่จำเป็นในการดำเนินตามขอบเขตของการทำงาน ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ทางวิชาชีพเป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาให้บริการในโครงการนี้ อย่างน้อยต้องประกอบด้วย

- ๑) ผู้จัดการโครงการ
- ๒) รองผู้จัดการโครงการ
- ๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนกลยุทธ์การขนส่งทางอากาศ
- ๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน
- ๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบท่าอากาศยาน
- ๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมสายการบิน
- ๗) ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการจราจรทางอากาศ
- ๘) ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายการขนส่งทางอากาศ
- ๙) ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศ
- ๑๐) ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาบุคลากรการขนส่งทางอากาศ
- ๑๑) ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมอากาศยานและระบบขนส่งโลจิสติกส์
- ๑๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านการตลาดธุรกิจการบินและระบบสนับสนุนภาคพื้น
- ๑๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการภาครัฐและนโยบายสาธารณะ
- ๑๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าการลงทุนและบริการท่องเที่ยว
- ๑๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ
- ๑๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการเพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอเพื่อให้การดำเนินงานโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๗.๒ ที่ปรึกษาต้องแสดงและรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบ โดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละตำแหน่งไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานเต็มเวลาในเวลาเดียวกัน

๗.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทยหรือรองผู้จัดการโครงการ ปฏิบัติงานรับผิดชอบบริหารจัดการ ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ ส่วนตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานเป็นประจำหรือเป็นระยะๆ ตามแผนปฏิบัติงาน ทั้งนี้ให้เป็นไปตามแผนระยะเวลาการทำงานของบุคลากรโครงการที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๗.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับการเสนอชื่อในโครงการแต่ละราย จะต้องลงนามในเอกสาร ประวัติการทำงานของตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในครั้งนี้ หากมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณา ในตำแหน่งที่เสนอ

๗.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคคลของที่ปรึกษาที่เป็นบุคคลต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานต้องได้รับการอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ในราชอาณาจักรไทยตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงาน ของคนต่างด้าว

๗.๖ ห้ามมีการเปลี่ยนแปลงตัวบุคลากรหลักตลอดระยะเวลาสัญญาในการเป็นที่ปรึกษา เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็น ซึ่งที่ปรึกษาจะต้องหาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่าบุคลากรเดิม และได้รับความเห็นชอบ จาก สนข.

๘. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๘.๑ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติหน้าที่ของตน และจัดหาเจ้าหน้าที่/อุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็นเพื่อให้งานเป็นไปตามข้อกำหนดโครงการ และพันธระตามสัญญาให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการโดยจะต้องให้ความรู้ ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุด สอดคล้องและเหมาะสมตามมาตรฐานสากล ตลอดระยะเวลาของโครงการ การเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลักในช่วงเวลาดำเนินการของสัญญาโครงการนี้ที่ปรึกษาต้องแจ้งให้ สนข. ทราบล่วงหน้าและจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก สนข. ก่อน

๘.๒ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินงานให้สอดคล้องและเหมาะสมกับมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตามการใช้มาตรฐานดังกล่าวอาจจำเป็นต้องปรับแก้ไขเป็นอย่างอื่น หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมกับประเทศไทย รวมทั้งถ่ายทอดเทคโนโลยีในการพัฒนาที่เหมาะสมแก่ สนข.

๘.๓ ที่ปรึกษาจะต้องเก็บรักษาข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ โดยข้อมูลดังกล่าวต้องพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปรับข้อมูลหากพบที่เกิดจากการผิดพลาดของที่ปรึกษา

๘.๔ ที่ปรึกษาต้องเก็บสำเนาและเอกสารต้นฉบับของรายงานข้อมูล ตลอดจนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับ และห้ามนำมาเปิดเผยหากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้นและถือว่าเป็นสมบัติของ สนข. กระทั่งตรวจคมนาคม ข้อมูลและเอกสารต้นฉบับต่างๆ ต้องถูกจัดเก็บในแผ่นบันทึกข้อมูลที่ทันสมัย

๘.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดอายุสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาต้องพร้อมที่จะช่วยบริการให้คำปรึกษาแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้านเทคนิคและปัญหาทางด้านสังคมอื่นๆ อาจมีการให้คำปรึกษาดังกล่าวให้เป็นอย่างดี โดยไม่ชักช้าและมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

๙. ระยะเวลาการส่งมอบผลงานของทีปรึกษา

การปฏิบัติหน้าที่ของทีปรึกษาจะต้องเริ่มปฏิบัติงานทันทีตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาหรือตั้งแต่วันที่ สนข. ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) โดยมีกำหนดการจัดส่งรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอต่อ สนข. ดังนี้

๙.๑ ภายในเดือนที่ ๑ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ทีปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๒ ภายในเดือนที่ ๓ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ทีปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๑ (Progress Report I) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๓ ภายในเดือนที่ ๕ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ทีปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๒ (Progress Report II) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๔ ภายในเดือนที่ ๘ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ทีปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานฉบับกลาง (Interim Report) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๕ ภายในเดือนที่ ๑๐ ของการเริ่มปฏิบัติงาน ทีปรึกษาจะต้องจัดส่งรายงานความก้าวหน้า ฉบับที่ ๓ (Progress Report III) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๖ ภายในเดือนที่ ๑๓ ทีปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๙.๖.๑ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๖.๒ ร่างแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) จำนวน ๓๐ ชุด

๙.๗ ภายในเดือนที่ ๑๕ ทีปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๙.๗.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด และภาษาอังกฤษ ๑๐๐ ชุด

๙.๗.๒ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ภาษาไทย จำนวน ๑๐๐ ชุด และภาษาอังกฤษ ๑๐๐ ชุด

๙.๗.๓ แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของไทย ระยะ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๗๑) จำนวน ๑๐๐ ชุด

๙.๗.๔ รายงานและแผนงาน และไฟล์ข้อมูลของโครงการที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกในรูปแบบ E-Book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม จำนวน ๑๐๐ ชุด และบันทึกใน Portable Hard Disk จำนวน ๕ ชุด

๙.๘ สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

๙.๘.๑ เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการศึกษา และข้อเสนอและของโครงการไม่น้อยกว่า ๖๐๐ ชุด

๙.๘.๒ วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษาจำนวนไม่น้อยกว่า ๑ เรื่อง เรื่องละไม่น้อยกว่า ๑๐ ชุด

๑๐. การจัดสัมมนาและฝึกอบรม

ทีปรึกษาจะต้องจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นตามรูปแบบที่ สนข. เห็นว่าเหมาะสมตามแนวทาง ดังนี้

๑๐.๑ จัดประชุมเพื่อแนะนำโครงการและระดมความคิดเห็น โดยมีกลุ่มเป้าหมายตัวแทนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการภาคเอกชน องค์กรวิชาชีพ และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ จำนวนไม่น้อยกว่า ๑๒๐ คน เพื่อสอบถามแนวคิดเบื้องต้นของ

การจัดทำแผนแม่บท และความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ กำหนดจัดภายใน ๔๕ วัน หลังจากรายงานขั้นกลาง (Interim Report) ได้รับความเห็นชอบ

๑๐.๒ จัดประชุมสัมมนาฯ รับฟังความคิดเห็นในลักษณะ Focus Group ต่อแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นตัวแทนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ ผู้ประกอบการภาคเอกชน องค์กรวิชาชีพ และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๕ ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า ๕๐ คน ตามกรอบระยะเวลาดำเนินงานที่เหมาะสม

๑๐.๓ จัดประชุมสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย กลุ่มเป้าหมายเป็นตัวแทนหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการภาคเอกชน องค์กรวิชาชีพ และสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ ไม่น้อยกว่า ๑๒๐ คน กำหนดจัดภายใน ๓๐ วัน หลังจากร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ได้รับความเห็นชอบ

๑๐.๔ การฝึกอบรมทางวิชาการและถ่ายทอดเทคโนโลยี โดยผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ทรงคุณวุฒิ อย่างซ้ำภายในเดือนที่ ๑๔ ไม่น้อยกว่า ๒ หลักสูตร (หัวข้อเรื่อง) หลักสูตรละประมาณ ๕๐ คน

ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมรายละเอียดพิธีการ เอกสารประกอบการสัมมนา รวมทั้งเอกสารการฝึกอบรมทั้งหมด จัดส่งให้ผู้เข้าร่วมสัมมนา และเมื่อการสัมมนาในแต่ละครั้งเสร็จสิ้นลง ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารสรุปผลการสัมมนา จำนวน ๒๐ ชุด ส่งให้ สนข. ภายใน ๑๕ วัน นับจากการสัมมนา

๑๑. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษาซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

๑๒. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญา

๑๒.๑ ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ปปช.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔

๑๒.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Government Procurement: e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือก ให้รับจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้ง ซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท สามารถรับจ่ายเป็นเงินสดได้ และให้จัดทำบัญชีแสดงรายรับรายจ่ายยื่นต่อกรมสรรพากร และปฏิบัติตามประกาศ ปปช. เรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ และ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

๑๒.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตได้ที่ <http://e-workflow.mot.go.th/motconsult/PreProject/ExportExcelForm/...> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันที่ยื่นซอง

ข้อมูลของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลาง ของกระทรวงคมนาคม และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

๑๓. ข้อเสนอสิทธิ์

๑๓.๑ สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้งและเรียกร้องค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น

๑๓.๒ ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามโครงการนี้ จะต้องลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่ลงนามในสัญญา สนข. สงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างในครั้งนี้ และจะก่อกำหนดผู้พันได้ก็ต่อเมื่อได้รับอนุมัติเงินประจำงวดจากสำนักงบประมาณแล้ว

๒๖ ตุลาคม ๒๕๕๙