

โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บท การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

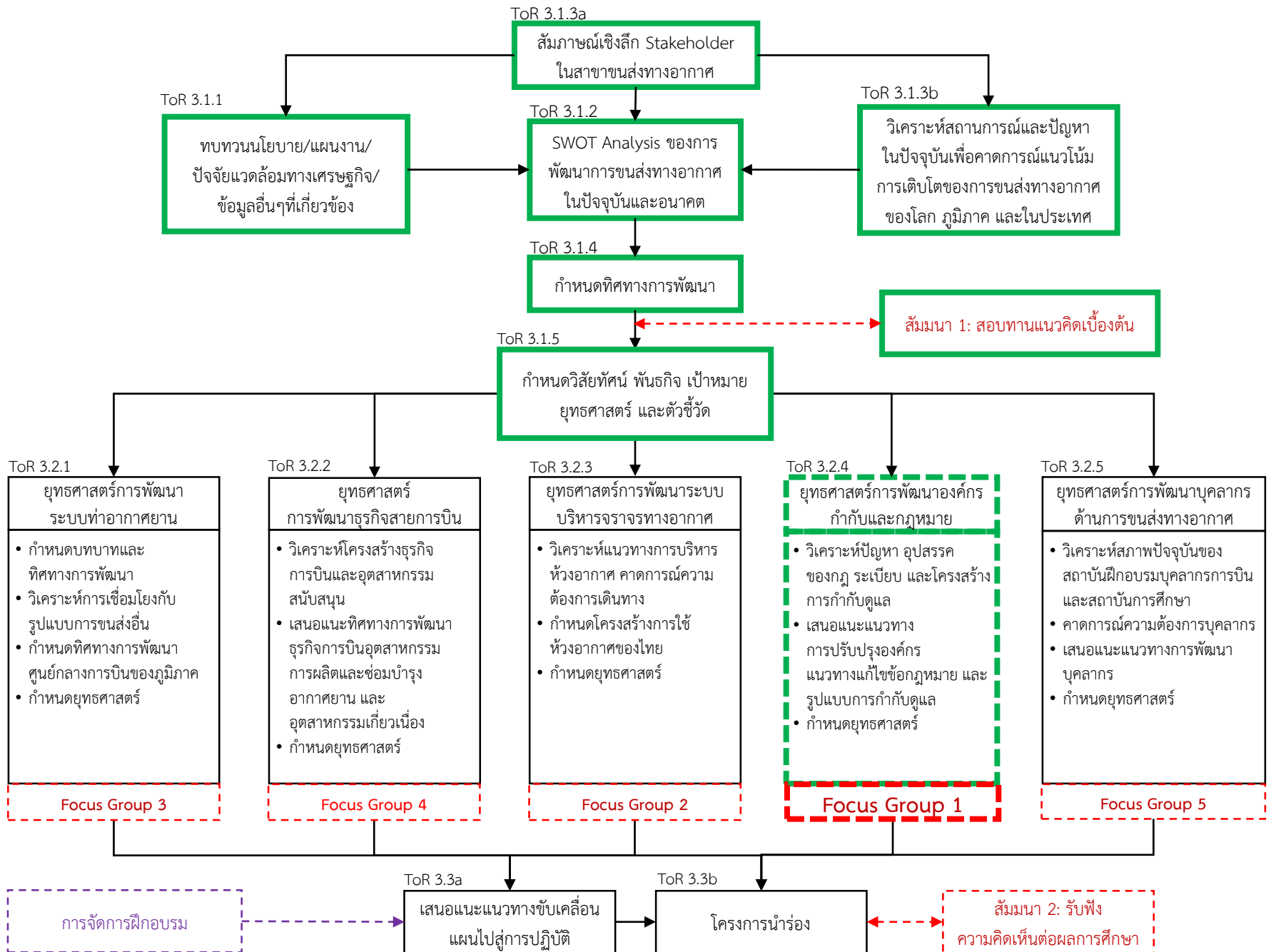


วัตถุประสงค์ของการศึกษา

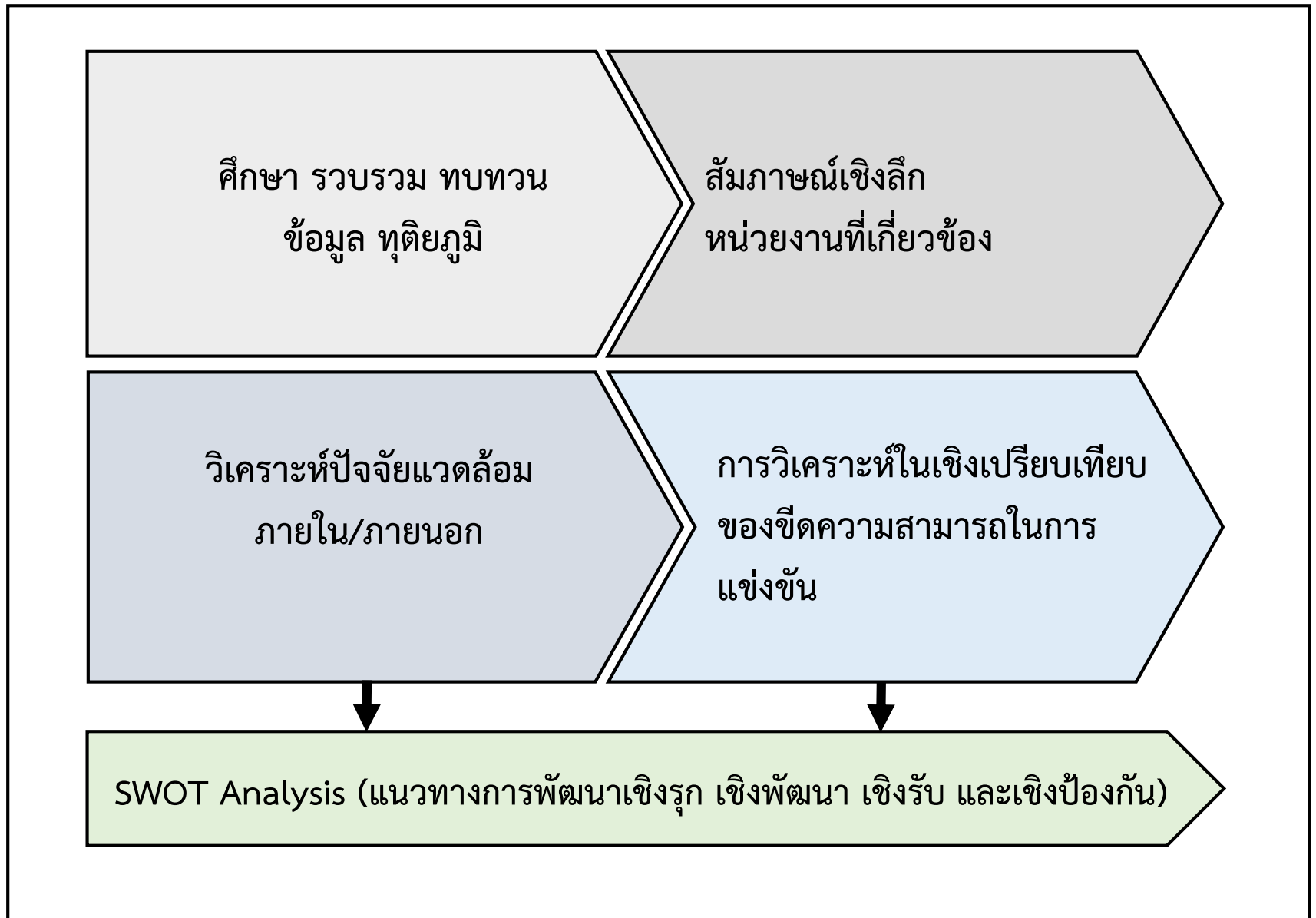
กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ
เป้าหมาย ตัวชี้วัดที่เหมาะสม
ด้านการขนส่งทางอากาศ และ
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่ง
ทางอากาศของประเทศไทย
ระยะ 10 ปี (ปี พ.ศ. 2562-2571)

จัดทำแผนแม่บทการขนส่ง
ทางอากาศของประเทศไทย
พ.ศ. 2562-2571 ครอบคลุม
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่ง
ทางอากาศที่สำคัญ

จัดทำแนวทางการ
ขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติ
ได้อย่างเป็นรูปธรรม พร้อมทั้ง
จัดทำโครงการนำร่อง
การพัฒนาระบบการขนส่ง
ทางอากาศ จำนวน 2 โครงการ



การศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก

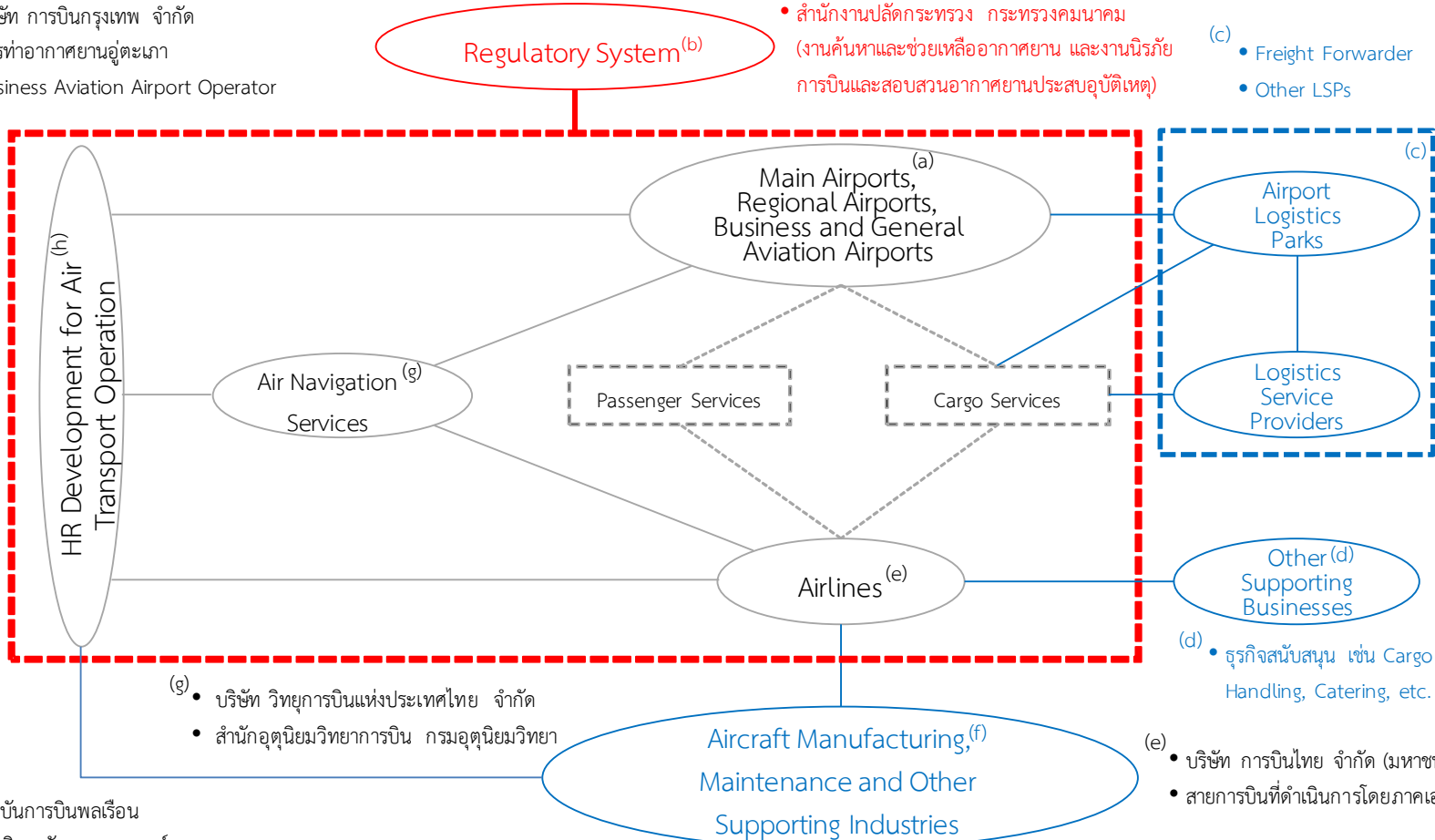


โครงสร้างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสาขาขนส่งทางอากาศ

- (a)
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - กรมท่าอากาศยาน
 - บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
 - การท่าอากาศยานอุตะเนา
 - Business Aviation Airport Operator

- (b)
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
 - องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
 - สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม (งานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน และงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุ)

- (c)
- Freight Forwarder
 - Other LSPs



- (g)
- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 - สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน กรมอุตุนิยมวิทยา

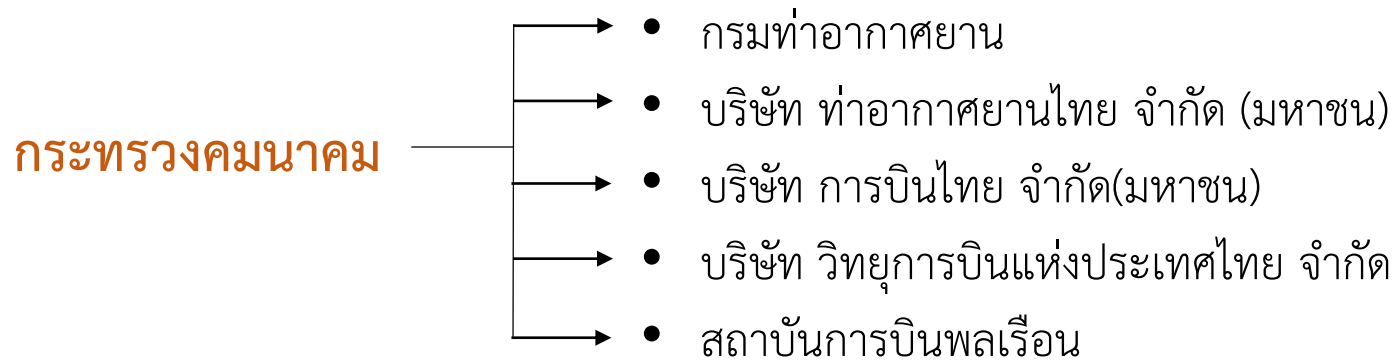
- (h)
- สถาบันการบินพลเรือน
 - มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
 - บริษัท บางกอกเอวีเอชั่นเซ็นเตอร์ จำกัด
 - วิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม
 - มหาวิทยาลัยที่เปิดสอนหลักสูตรด้านการบิน

- (f)
- กลุ่มอุตสาหกรรมด้านการผลิตอากาศยาน (Aircraft Manufacturing)
 - กลุ่มอุตสาหกรรมด้านการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Spare Part Manufacturing)
 - กลุ่มอุตสาหกรรมด้านการซ่อมบำรุง (Maintenance Repair Overhaul: MRO)
 - กลุ่มธุรกิจสนับสนุนอื่นๆ

- (e)
- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
 - สายการบินที่ดำเนินการโดยภาคเอกชน

องค์ประกอบต่างๆ ของสาขาการขนส่งทางอากาศ

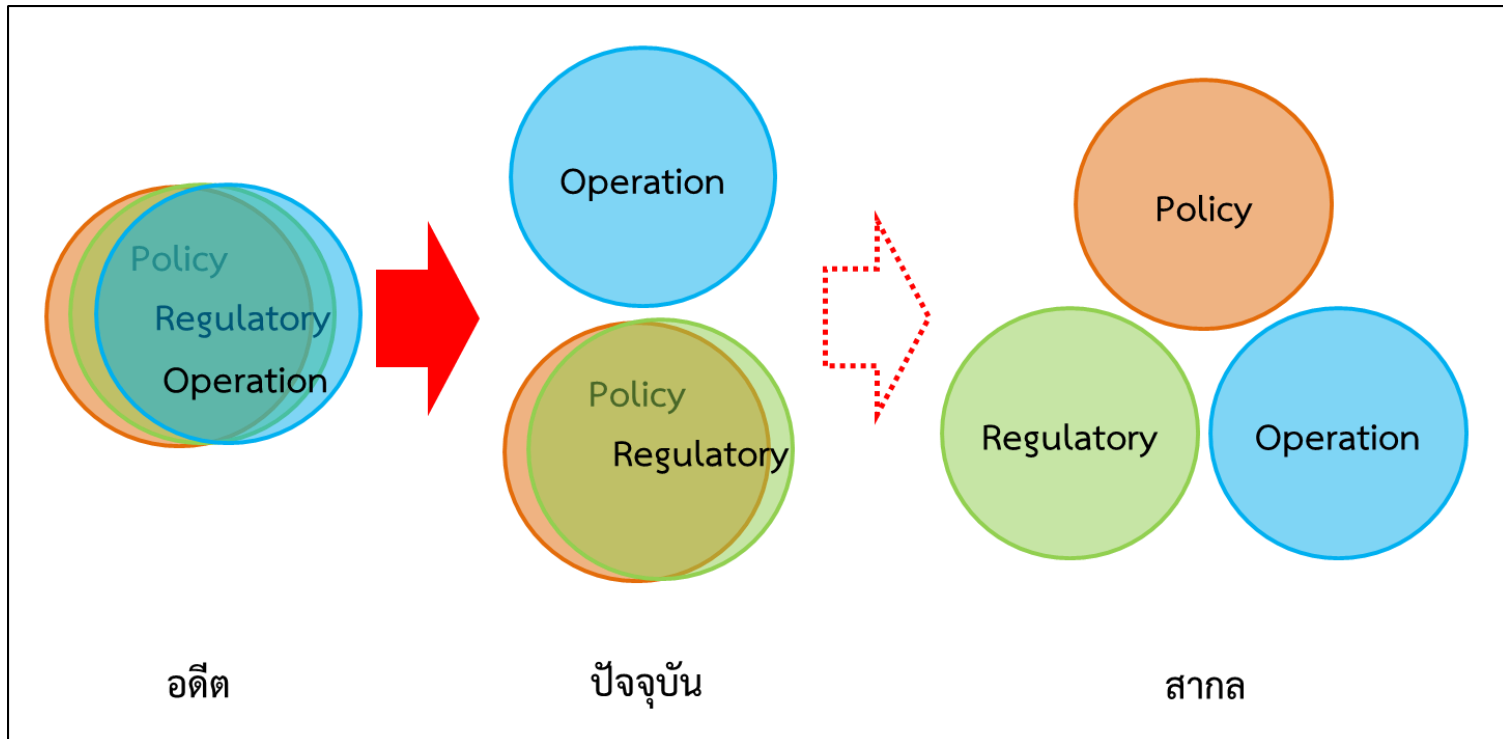
หน่วยงานภาครัฐใน Aviation Sector ของประเทศไทย



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

- จุดประสงค์การจัดตั้ง เพื่อสร้างหน่วยงานกำกับดูแลที่เป็นอิสระ
- กระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมยังคงมีอำนาจในการควบคุมการดำเนินงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (รายละเอียดในพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558)

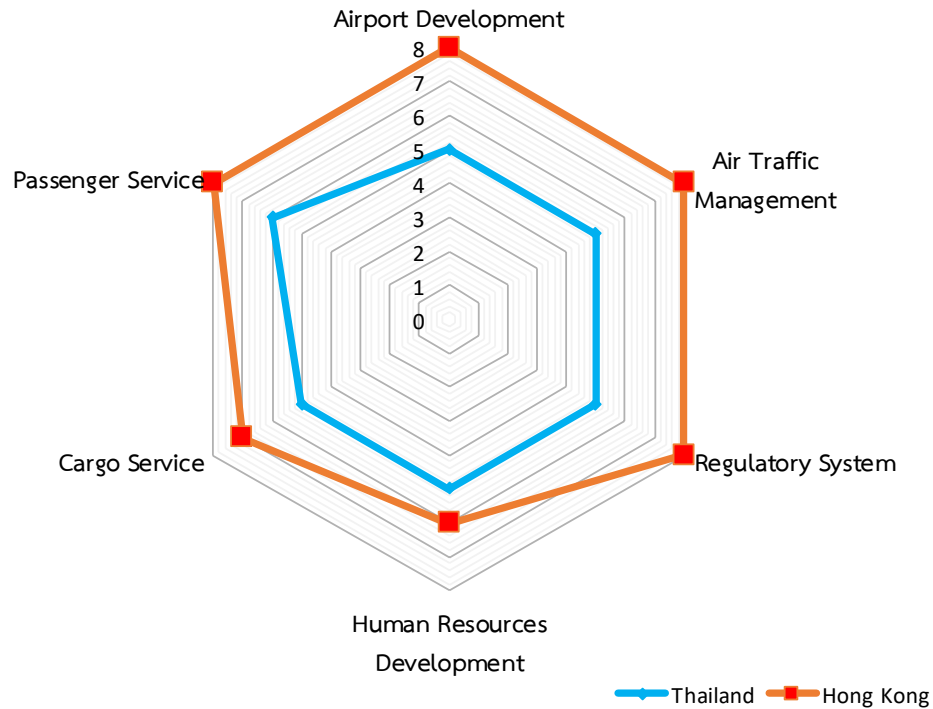
การปรับปรุงโครงสร้างของหน่วยงานใน Aviation Sector



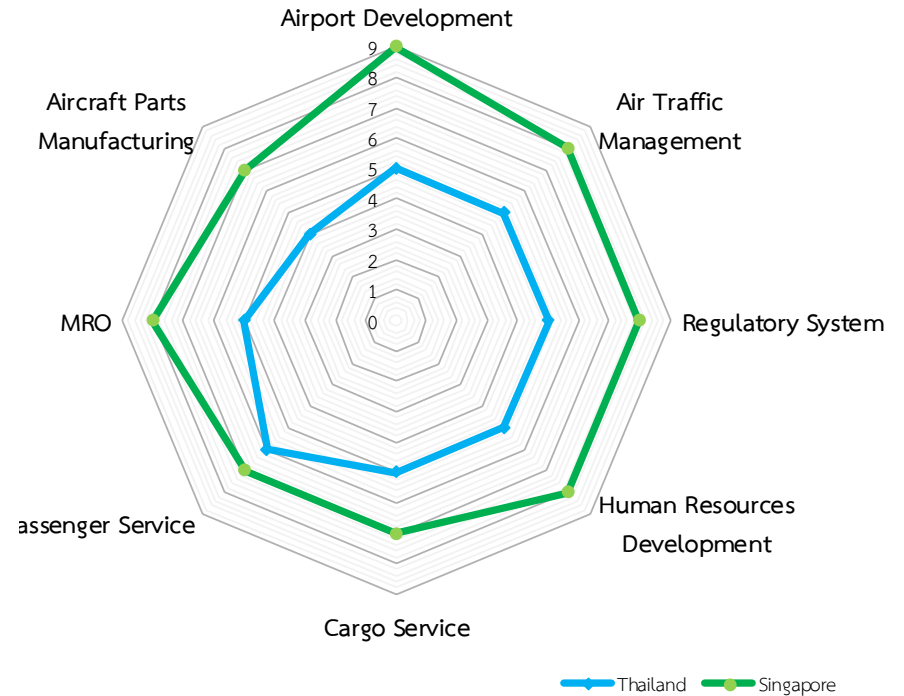
Operation	กรมท่าอากาศยาน/บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)/ผู้ประกอบการเอกชน
Policy	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
Regulatory	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การประเมินสถานะภาคการบินของไทยกับเป้าหมายการพัฒนา

Transfer Hub



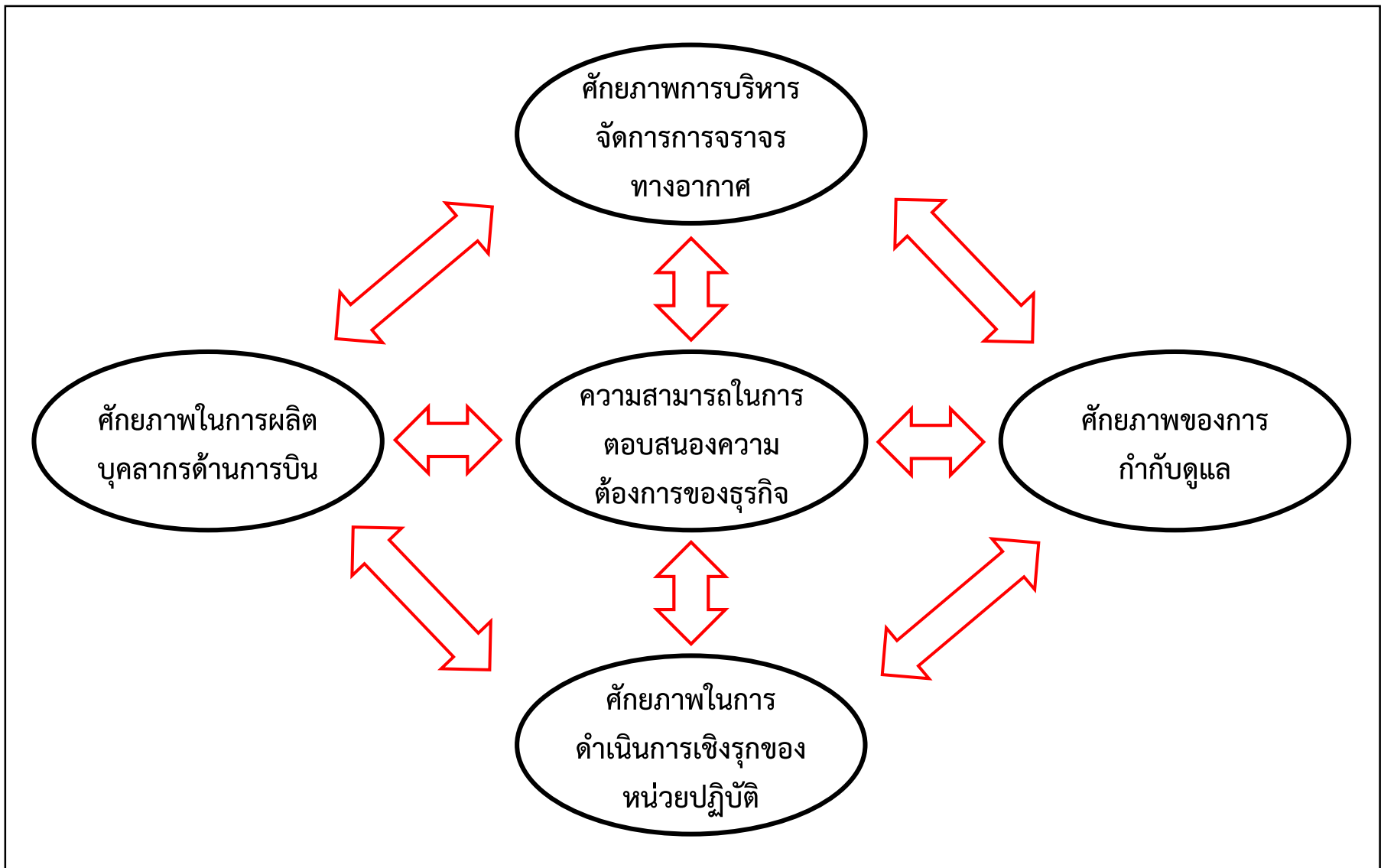
Global Aviation Hub



- เปรียบเทียบกับ Best Practices ที่เป็น Global Aviation Hub และ Transfer Hub
- เปรียบเทียบบนพื้นฐานของ Performance จากปัจจัยต่างๆ ที่ทำให้บรรลุเป้าหมาย

กรอบการพัฒนา Aviation Sector





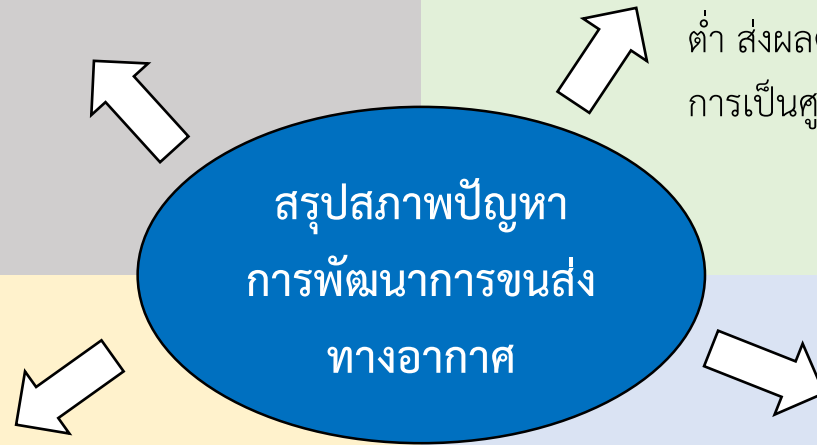
ปัจจัย 5 ประการที่เป็นรากฐานของปัญหาและอุปสรรค
ในการพัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศ

เชิงนโยบาย

ไม่มีความชัดเจน ขาดการบูรณาการทั้งในส่วนยุทธศาสตร์ และการดำเนินการของหน่วยงาน ทำให้การพัฒนาไม่ครบวงจร ลำช้า ช้าซ้อน ขาดความต่อเนื่อง เกิดผลกระทบต่อ การพัฒนาในด้านต่าง ๆ

กายภาพ

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านการขนส่งทางอากาศและการบินไม่เพียงพอ ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงระหว่างสาขาการขนส่ง ๆ หรือระหว่างท่าอากาศยาน ทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางล่าช้า ประสิทธิภาพต่ำ ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ



บริหารจัดการ

การบริหารงานภาครัฐยังล่าช้า บางกรณีไม่โปร่งใส ทำให้ขาดความน่าเชื่อถือ ในขณะที่การบริหารจัดการของหน่วยงาน/ท่าอากาศยานขาดประสิทธิภาพ ลำช้า อีกทั้ง ขาดกลยุทธ์เชิงรุกเพื่อดึงดูดความสนใจผู้ใช้บริการ ทำให้มีผู้ใช้บริการน้อยมีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่

กฎระเบียบ

กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ขั้นตอนต่าง ๆ ยังไม่เป็นมาตรฐานสากล เพิ่มขั้นตอน เป็นอุปสรรค เกิดความไม่สะดวก ลำช้า สร้างภาระและเพิ่มต้นทุนให้กับธุรกิจการขนส่งทางอากาศและการบิน การร่างกฎหมาย กฎระเบียบขาดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย เกิดปัญหาความไม่เท่าเทียม

TOWS Matrix ของระบบขนส่งทางอากาศ

ปัจจัยภายใน ปัจจัยภายนอก	Strength (S)	Weakness (W)
Opportunity (O)	<p>กลยุทธ์ SO (เชิงรุก)</p> <ol style="list-style-type: none"> ส่งเสริมการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาท่าอากาศยานอุ้มตะโกให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ ผลักดันให้เกิด Airport Logistics Park ในประเทศไทย สนับสนุนการลงทุนพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน พัฒนาประสิทธิภาพรองรับผู้โดยสารและสินค้าของท่าอากาศยานภูมิภาค พัฒนาท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคให้สามารถผลิตบุคลากรด้านการบินให้เพียงพอกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินของภูมิภาค 	<p>กลยุทธ์ WO (เชิงพัฒนา)</p> <ol style="list-style-type: none"> จ้างบุคลากรต่างประเทศที่มีประสบการณ์มาชั่วคราว และจัดหลักสูตรการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง สร้างบรรยากาศการลงทุน (PPP, FDI) ตามนโยบาย มาตรการส่งเสริมการลงทุน และดำเนินการในทางปฏิบัติให้สอดคล้องกัน และยืดหยุ่นต่อการดำเนินธุรกิจ จัดให้มีกระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จสำหรับการขนส่งสินค้าท่าอากาศยานภูมิภาค จัดระบบการจราจรและการจัดการของท่าอากาศยานที่มีอยู่ จัดระบบการจราจรทางอากาศและห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ จัดให้มีแผนพัฒนาที่ชัดเจน ครอบคลุม เหมาะสม และผลักดันให้ดำเนินการตามกรอบเวลา
Threat (T)	<p>กลยุทธ์ ST (เชิงป้องกัน)</p> <ol style="list-style-type: none"> สร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจต่อเนื่อง พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ และสิ่งอำนวยความสะดวกให้เข้าถึงได้ง่ายและปลอดภัย ประชาสัมพันธ์และสร้างช่องทางรับรู้ทั้งแหล่งท่องเที่ยวปัจจุบันและสถานที่ใหม่ๆ โดยเชื่อมโยงกับธุรกิจการบิน สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมมูลค่าสูง พัฒนาท่าอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการสูงสุด 	<p>กลยุทธ์ WT (เชิงรับ)</p> <ol style="list-style-type: none"> ปรับการดำเนินงานให้เป็นไปตามระเบียบของ ICAO ให้ภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) สามารถส่งเสริมธุรกิจการบินท่าอากาศยาน ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภายใต้หลักความปลอดภัยตามมาตรฐานการบินของโลก ปรับโครงสร้างการกำกับดูแล อำนาจ บทบาท หน้าที่และระเบียบปฏิบัติขององค์กรที่เกี่ยวข้องไม่ให้ขัดแย้งกัน แก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบให้เป็นสากล ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล ดำเนินกิจการตามหลักนิติธรรม โปร่งใส และมีความรับผิดชอบต่อสังคม การจัดตั้ง พัฒนาท่าอากาศยานและดำเนินการภายใน ต้องเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กำหนดให้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบรางและรถโดยสารประจำทางอย่างเหมาะสมกับสภาพความต้องการในการเดินทางในการเข้าออกท่าอากาศยาน จัดตั้งศูนย์ระบบข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวข้องเพื่อการวางแผนพัฒนา

การเปรียบเทียบกลยุทธ์การพัฒนากับทางเลือกทิศทางการพัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศ

กลยุทธ์การพัฒนา	ทางเลือกทิศทางการพัฒนา			
	Status Quo	Training Hub	Transfer Hub	Global Aviation Hub
กลยุทธ์เชิงรุก				
ส่งเสริมการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว	√		√	√
พัฒนาท่าอากาศยานอุ้งเตไถ่ให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์		√		√
ผลักดันให้เกิด Airport Logistics Park ในประเทศไทย			√	√
สนับสนุนการลงทุนพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน				√
พัฒนาประสิทธิภาพรองรับผู้โดยสารและสินค้าของท่าอากาศยานภูมิภาค			√	√
พัฒนาท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคให้สามารถผลิตบุคลากรด้านการบินให้เพียงพอกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น		√	√	√
กลยุทธ์เชิงพัฒนา				
จ้างบุคลากรต่างประเทศที่มีประสบการณ์มาชั่วคราว และจัดหลักสูตรการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง	√	√	√	√
สร้างบรรยากาศการลงทุน (PPP, FDI) ตามนโยบาย มาตรการส่งเสริมการลงทุนและดำเนินการในทางปฏิบัติสอดคล้องกัน และยืดหยุ่นต่อการดำเนินธุรกิจ			√	√
จัดให้มีกระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จสำหรับการขนส่งสินค้าท่าอากาศยานภูมิภาค			√	√
จัดระบบการจราจรและการจัดการของท่าอากาศยานที่มีอยู่			√	√
จัดระบบการจราจรทางอากาศและห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ			√	√
จัดให้มีแผนพัฒนาที่ชัดเจน ครอบคลุม เหมาะสม และผลักดันให้ดำเนินการตามกรอบเวลา		√	√	√

การเปรียบเทียบกลยุทธ์การพัฒนากับทางเลือกทิศทางการพัฒนาสาขาขนส่งทางอากาศ

กลยุทธ์การพัฒนา	ทางเลือกทิศทางการพัฒนา			
	Status Quo	Training Hub	Transfer Hub	Global Aviation Hub
กลยุทธ์เชิงป้องกัน				
สร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจต่อเนื่อง				√
พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ตลอดจนถึงอำนวยความสะดวก ให้เข้าถึงได้ง่าย และปลอดภัย			√	√
ประชาสัมพันธ์และสร้างช่องทางรับรู้ทั้งแหล่งท่องเที่ยวปัจจุบันและสถานที่ใหม่ๆ โดยเชื่อมโยงกับธุรกิจการบิน			√	√
สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมมูลค่าสูง			√	√
พัฒนาท่าอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการสูงสุด		√	√	√
กลยุทธ์เชิงรับ				
ปรับการดำเนินงานให้เป็นไปตามระเบียบของ ICAO	√	√	√	√
ให้ภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) สามารถส่งเสริมธุรกิจการบิน ท่าอากาศยาน ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภายใต้หลักความปลอดภัยตามมาตรฐานการบินของโลก			√	√
ปรับโครงสร้างการกำกับดูแล อำนาจ บทบาท หน้าที่และระเบียบปฏิบัติขององค์กรที่เกี่ยวข้องไม่ให้ขัดแย้งกัน			√	√
แก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบให้เป็นสากล			√	√
ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล ดำเนินกิจการตามหลักนิติธรรม โปร่งใส และมีความรับผิดชอบต่อสังคม			√	√
การจัดตั้ง และพัฒนาท่าอากาศยานและดำเนินการภายใน ต้องเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม			√	√
กำหนดให้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบรางและรถโดยสารประจำทางอย่างเหมาะสมกับสภาพความต้องการในการเดินทางในการเข้าออกท่าอากาศยาน	√	√	√	√
จัดตั้งศูนย์ระบบข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวข้องเพื่อการวางแผนพัฒนา		√	√	√

“การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินระดับโลก”

“To be World Class Hub for Aviation Businesses”

หมายเหตุ : ธุรกิจการบิน หมายถึง ธุรกิจการให้บริการด้านการบิน และธุรกิจสนับสนุนต่างๆ รวมถึงธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน

(ร่าง) พันธกิจ

1. ปรับกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานของภาครัฐให้มีเป้าหมายในภาพรวมร่วมกัน เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยคำนึงถึงปัจจัยด้านความมั่นคง และสิ่งแวดล้อม
2. ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการหน่วยงานของภาครัฐให้สนองตอบความต้องการของภาคธุรกิจ
3. สร้างกลไกกำกับดูแล ที่มีประสิทธิภาพเหนือกว่ามาตรฐานสากล และครอบคลุมการดำเนินงานทุกภาคส่วน โดยเน้นการใช้หลักธรรมาภิบาลและการแข่งขันเสรี
4. ส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนในการพัฒนากิจการการบินในประเทศไทย โดยการสร้างบรรยากาศในการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกิจการการบิน
5. สร้างเสริมมาตรฐานการผลิตบุคลากรด้านการบินของไทยให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์การพัฒนาบุคลากรด้านการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

(ร่าง) เป้าหมายในภาพรวม

“การเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยใช้ประโยชน์จากการเป็นจุดหมายปลายทางและจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของภูมิภาค เพื่อเอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน”

กรอบระยะเวลาของแผนแม่บท : 20 ปี (พ.ศ. 2562 – พ.ศ.2581)

ปีที่ 1 – 10

(พ.ศ.2562 ถึง พ.ศ.2571)

- เป้าหมายที่เป็นรูปธรรม
- มุ่งเน้นการเป็น Transfer Hub
- วางรากฐานการพัฒนาสู่การเป็น Global Aviation Hub

ปีที่ 11 – 20

(พ.ศ.2572 ถึง พ.ศ.2581)

- เป้าหมายที่เป็นนามธรรม
- มุ่งสู่เป้าหมายการเป็น Global Aviation Hub อย่างเต็มตัว
- ให้ความสำคัญกับ Sustainability และ Long-term Competitiveness

- Unified Goal
- Customer-Oriented
- Efficiency

- Investment Incentive
- Technology R&D

ปัจจุบัน

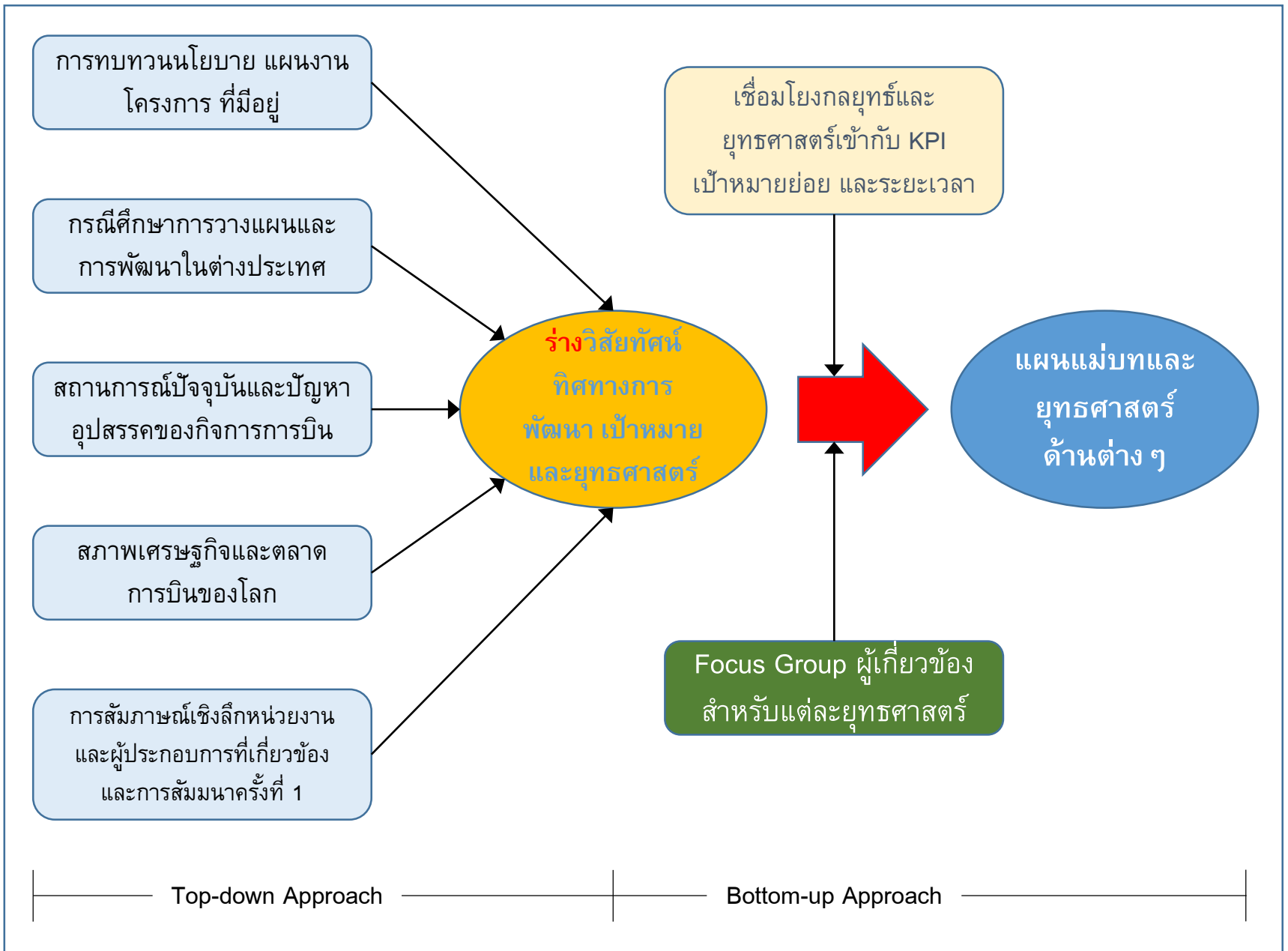
Transfer Hub

Global Aviation Hub

- Safety & Security
- Training Capability

- Infrastructure Support

เป้าหมายการพัฒนาในระยะ 20 ปี

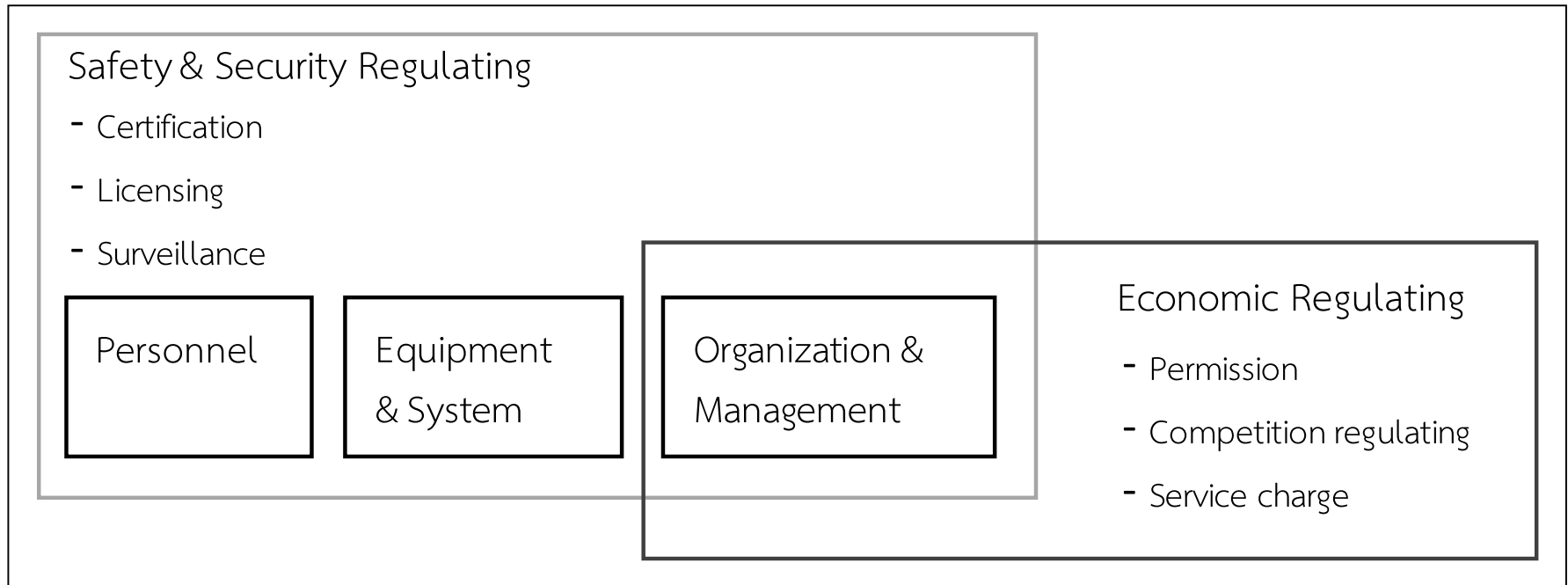


กระบวนการให้ได้มาซึ่งแผนแม่บทและยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ

การกำกับดูแลด้านเทคนิคและด้านเศรษฐกิจ

ประกอบด้วย :

- ความปลอดภัย (Safety)
- การรักษาความปลอดภัย (Security)
- เศรษฐกิจ (Economic)



ภายใต้การกำกับดูแลด้านเทคนิคและด้านเศรษฐกิจอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558)

สภาพปัญหาของการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือน

1. ระบบกฎหมายและการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

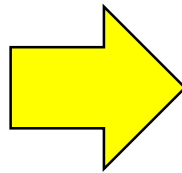
2. ปัญหาของระบบกฎหมายและกลไกการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศ

3. ปัญหาและอุปสรรคในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ

4. ปัญหาและอุปสรรคในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเทคนิค

1. ระบบกฎหมายและการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

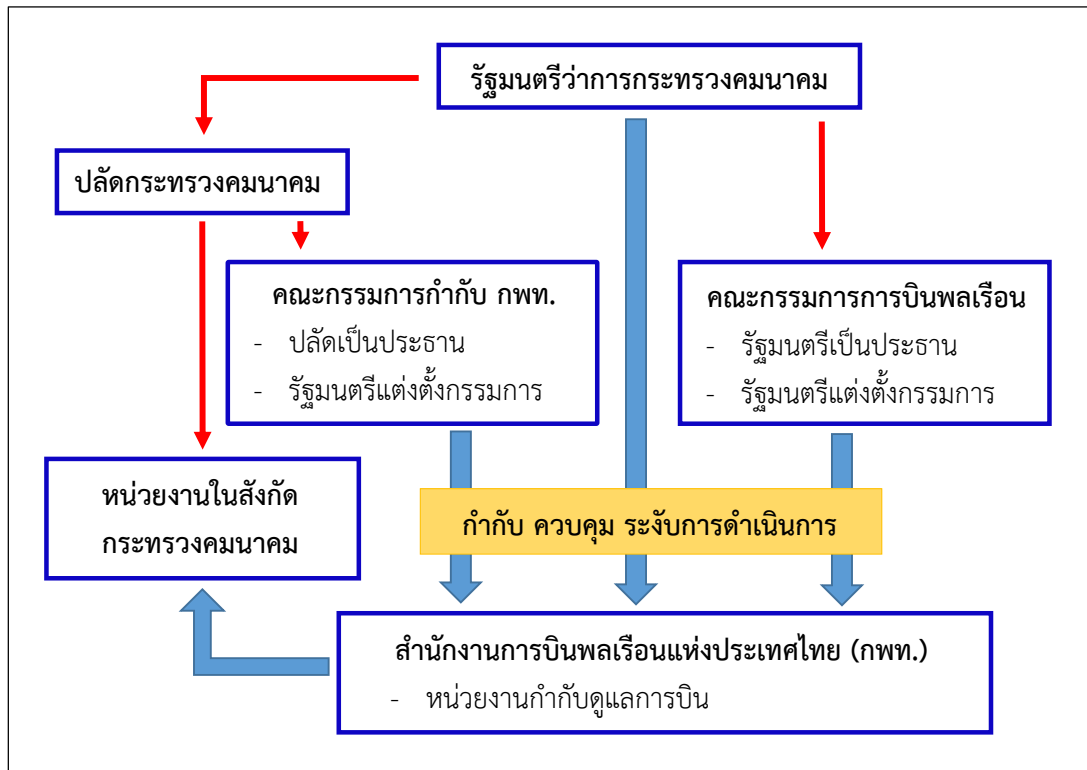
- ขาดประสิทธิผลในการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนนัยสำคัญรวม 8 ด้าน
- ICAO ประกาศพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) ของประเทศไทย
- รัฐบาลจึงได้มีนโยบายให้ปรับปรุงรูปแบบ โครงสร้าง และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย



กลุ่มค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
กลุ่มนิรภัยการบินและสอบสวน

2. ปัญหาของระบบกฎหมายและกลไกการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศ

จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมีรูปแบบเป็นองค์กรอิสระ เพื่อพัฒนาความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานโดยไม่ต้องยึดติดกับระเบียบแบบแผนของราชการ



การแทรกแซงและผลประโยชน์ทับซ้อน

- โครงสร้างองค์กรยังคงมีความซับซ้อนและมีการกำหนดฐานอำนาจในลักษณะเดิม
- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมสามารถแทรกแซงการดำเนินงานของ กพท. ได้ 3 ช่องทาง
- คณะกรรมการการบินพลเรือนและคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทำให้เกิดผลประโยชน์ทับซ้อนระหว่างสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกับหน่วยงานผู้ประกอบการภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมรายอื่น

3. ปัญหาและอุปสรรคในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ

- 1) ปัญหาการจัดทำและบังคับใช้ความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยบริการเดินอากาศ และปัญหาการอนุวัติการณตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ
 - ขาดความพร้อมของประเทศและของสายการบินของประเทศคู่เจรจาต่อการแข่งขันที่จะเกิดขึ้นจากการเปิดเสรีการบินระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่เจรจา ซึ่งส่งผลให้ประเทศไทยไม่สามารถบรรลุเป้าหมายในการเจรจาเพื่อเปิดเสรีการบินกับประเทศนั้นๆ ได้
 - ขาดการเตรียมความพร้อม เตรียมข้อมูลเชิงลึก และการปรึกษาหารือกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อการกำหนดท่าทีในการจัดทำความตกลงฯ โดยเฉพาะการกำหนดท่าทีในการเจรจาข้ามธุรกิจ (Cross-Sector)
 - ขาดสภาพบังคับระหว่างประเทศในการบังคับใช้ความตกลงฯ ให้มีประสิทธิภาพ
 - ขาดการตรวจสอบและควบคุมการใช้สิทธิภายใต้ความตกลงฯ ของสายการบินที่กำหนดทั้งที่เป็นสายการบินที่กำหนดของประเทศไทยและสายการบินที่กำหนดของต่างประเทศ
 - ขาดการศึกษาและปรับปรุงความตกลงฯ ให้ทันสมัย
 - ปัญหาการเข้าเป็นภาคีและอนุวัติการณตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศ ด้านเศรษฐกิจ

2) กฎหมายภายในเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ

การจะพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบสำหรับการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศภายในประเทศอาจแบ่งแยกการพิจารณาได้ ดังนี้

- 1) การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบที่ใช้กำกับดูแลผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบินและผู้ประกอบการธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ เช่น การกำกับดูแลการจัดตั้งสายการบิน การกำกับดูแลการประกอบการและพฤติกรรมของสายการบินทั้งในเรื่องการกำหนดค่าโดยสาร/ค่าระวาง การขยายเส้นทางบิน การร่วมมือกันระหว่างสายการบินในการประกอบธุรกิจ การขออนุญาตเป็นผู้ดำเนินการสนามบิน เป็นต้น
- 2) การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดสรรสิทธิสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- 3) การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้บริโภค
- 4) การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง
- 5) การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการกระทำความผิดอาญาต่อการเดินอากาศ

4. ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเทคนิค

- เนื้อหาของกฎหมาย กฎระเบียบ ไม่ครอบคลุมเพียงพอที่จะกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศ
- หน่วยกำกับดูแลไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขกฎหมายหรือกฎระเบียบได้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของ ICAO (ปัญหาเกิดจากการที่มีการนำรายละเอียดที่ระบุในภาคผนวกและเอกสารรายละเอียดของ ICAO ไปใส่อยู่ในกฎหมายหลักโดยตรง ซึ่งทำให้กระบวนการแก้ไข เพิ่มเติม ใช้ระยะเวลาจนไม่สามารถกระทำได้ตามกำหนดเวลาของ ICAO)
- รูปแบบของกฎระเบียบมีจำนวนมากและไม่มีการจัดหมวดหมู่ที่ชัดเจน ทำให้เกิดปัญหากับผู้ปฏิบัติที่ไม่สามารถทำความเข้าใจ หรือไม่สามารถรวบรวมกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งหมดได้ ทำให้ในทางปฏิบัติไม่สามารถนำกฎระเบียบมาบังคับได้จริง
- รูปแบบการจัดทำไม่ได้คำนึงถึงการปฏิบัติงานจริง โดยส่วนมากจะมีการออกกฎระเบียบเฉพาะเรื่องโดยแปล Annex ในแต่ละเล่ม ทำให้เนื้อหาของกฎระเบียบไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน เช่น กฎการทำการบินของนักบิน จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายทางอากาศตาม Annex 2 กฎการปฏิบัติการบินตาม Annex 6 และเกณฑ์สำหรับห้วงอากาศตาม Annex 11 ซึ่งทำให้ผู้ปฏิบัติการบินต้องรวบรวมข้อบังคับต่างๆ จากกฎระเบียบอย่างน้อยถึง 3 เล่ม และไม่รวมถึงข้อบังคับด้านอื่นๆ นอกเหนือจากรายละเอียดที่ระบุในภาคผนวกตามอนุสัญญาฯ

การเชื่อมโยงของแนวทางการพัฒนากับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศของไทย

แนวทางการพัฒนา	ยุทธศาสตร์				
	ด้านระบบ ท่าอากาศยาน และโครงสร้าง พื้นฐานเชื่อมโยง	ด้านธุรกิจ สายการบินและ ธุรกิจสนับสนุน	ด้านระบบ การบริหาร จราจรทาง อากาศ	ด้านกลไก การกำกับดูแล และกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง	ด้าน บุคลากร ด้านการบิน
1. แนวทางการพัฒนาเชิงรุก					
1) ส่งเสริมการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว		✓		✓	
2) พัฒนาท่าอากาศยานอุ้งทะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์	✓				
3) ผลักดันให้เกิด Airport Logistics Park ในประเทศไทย	✓	✓			
4) สนับสนุนการลงทุนพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน		✓			✓
5) พัฒนาประสิทธิภาพรองรับผู้โดยสารและสินค้าของท่าอากาศยานภูมิภาค	✓				
6) พัฒนาท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคให้สามารถผลิตบุคลากรด้านการบินให้เพียงพอกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น					✓
7) ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางฝึกบุคลากรด้านการบินของภูมิภาค					✓
2. แนวทางการพัฒนาเชิงพัฒนา					
1) จัดบุคลากรต่างประเทศที่มีประสบการณ์มาชั่วคราว และจัดหลักสูตรการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง					✓
2) สร้างบรรยากาศการลงทุน (PPP, FDI) ตามนโยบาย มาตรการส่งเสริมการลงทุนและการดำเนินการในทางปฏิบัติสอดคล้องกัน และยืดหยุ่นต่อการดำเนินธุรกิจ		✓			
3) จัดให้มีกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จสำหรับการขนส่งสินค้าท่าอากาศยานภูมิภาค		✓		✓	
4) จัดระบบการจราจรและการจัดการของท่าอากาศยานที่มีอยู่	✓				
5) จัดระบบการจราจรทางอากาศและห้วงอากาศให้มีประสิทธิภาพ	✓		✓		
6) จัดให้มีแผนพัฒนาที่ชัดเจน ครอบคลุม เหมาะสม และผลักดันให้ดำเนินการตามกรอบเวลา	✓	✓	✓	✓	✓

การเชื่อมโยงของแนวทางการพัฒนากับยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศของไทย (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา	ยุทธศาสตร์				
	ด้านระบบ ท่าอากาศยาน และโครงสร้าง พื้นฐานเชื่อมโยง	ด้านธุรกิจ สายการบินและ ธุรกิจสนับสนุน	ด้านระบบ การบริหาร จราจรทาง อากาศ	ด้านกลไก การกำกับดูแล และกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง	ด้านบุคลากร ด้านการบิน
3. แนวทางการพัฒนาเชิงป้องกัน					
1) สร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจต่อเนื่อง		√			
2) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ตลอดจนถึงอำนวยความสะดวกให้เข้าถึงได้ง่าย และปลอดภัย		√			
3) ประชาสัมพันธ์และสร้างช่องทางรับรู้ทั้งแหล่งท่องเที่ยวปัจจุบันและสถานที่ใหม่ๆ โดยเชื่อมโยงกับธุรกิจการบิน		√			
4) สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์ทางอากาศและอุตสาหกรรมมูลค่าสูง	√	√			
5) พัฒนาท่าอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการสูงสุด	√				
4. แนวทางการพัฒนาเชิงรับ					
1) ปรับการดำเนินงานให้เป็นไปตามระเบียบของ ICAO	√		√	√	√
2) ให้ภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) สามารถส่งเสริมธุรกิจการบินท่าอากาศยาน ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภายใต้หลักความปลอดภัยตามมาตรฐานการบินของโลก	√			√	
3) ปรับโครงสร้างการกำกับดูแล อำนาจ บทบาท หน้าที่และระเบียบปฏิบัติขององค์กรที่เกี่ยวข้องไม่ให้ขัดแย้งกัน	√			√	
4) แก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบให้เป็นสากล				√	
5) ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล ดำเนินกิจการตามหลักนิติธรรม โปร่งใส และมีความรับผิดชอบต่อสังคม	√			√	
6) การจัดตั้ง และพัฒนาท่าอากาศยานและดำเนินการภายใน ต้องเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	√				
7) กำหนดให้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบรางและรถโดยสารประจำทางอย่างเหมาะสมกับสภาพความต้องการในการเดินทางในการเข้าออกท่าอากาศยาน	√				
8) จัดตั้งศูนย์ระบบข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวข้องเพื่อการวางแผนพัฒนา	√			√	

แนวทางพัฒนา	ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านกลไกการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	
เชิงรุก			
ส่งเสริมการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางของนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยว			
เชิงพัฒนา			
จัดให้มีกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จสำหรับการขนส่งสินค้าท่าอากาศยานภูมิภาค			<p>ยุทธศาสตร์ที่ 1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม</p> <p>กลยุทธ์ที่ 1.1 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ</p> <p>กลยุทธ์ที่ 1.2 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิค</p> <p>กลยุทธ์ที่ 1.3 การกำหนดนโยบายด้านฐานข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูลความปลอดภัย</p>
จัดให้มีแผนพัฒนาที่ชัดเจน ครอบคลุม เหมาะสม และผลักดันให้ดำเนินการตามกรอบเวลา			<p>กลยุทธ์ที่ 1.4 การกำหนดนโยบายที่สนับสนุนให้เกิดการเติบโตของกิจกรรมการบิน</p>
เชิงรับ			
ปรับการดำเนินงานให้เป็นไปตามระเบียบของ ICAO			
ให้ภาครัฐทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) สามารถส่งเสริมธุรกิจการบิน ท่าอากาศยาน ธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ภายใต้หลักความปลอดภัยตามมาตรฐานการบินของโลก			<p>ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล</p> <p>กลยุทธ์ที่ 2.1 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ</p> <p>กลยุทธ์ที่ 2.2 การปรับปรุงบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านเทคนิค</p> <p>กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาระบบการทำงานของหน่วยกำกับดูแลด้านเทคนิค</p>
ปรับโครงสร้างการกำกับดูแล อำนาจ บทบาท หน้าที่และระเบียบปฏิบัติขององค์กรที่เกี่ยวข้องไม่ให้ขัดแย้งกัน			
แก้ไข ปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบให้เป็นสากล			
ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล ดำเนินกิจการตามหลักนิติธรรม โปร่งใส และมีความรับผิดชอบต่อสังคม		<p>ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบด้านการบิน</p> <p>กลยุทธ์ที่ 3.1 การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบด้านเศรษฐกิจ</p> <p>กลยุทธ์ที่ 3.2 การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบกฎหมาย กฎระเบียบการบิน ด้านเทคนิค</p> <p>กลยุทธ์ที่ 3.3 การพัฒนารูปแบบกฎระเบียบการบินด้านเทคนิคตามแนวทางสากล</p>	
จัดตั้งศูนย์ระบบข้อมูลและสถิติที่เกี่ยวข้องเพื่อการวางแผนพัฒนา			

รายละเอียดยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านกลไกการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (เบื้องต้น)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม

ทั้งด้านเศรษฐกิจและด้านเทคนิคให้ชัดเจนในระดับภายในประเทศและระดับระหว่างประเทศเพื่อเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 1.1 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ

เพื่อให้นโยบายการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจเป็นสากลและสอดคล้องกับรูปแบบธุรกิจและการแข่งขันในปัจจุบัน อยู่ภายใต้นโยบายการเปิดเสรีการบิน (Open Skies Policy/ Liberalisation Policy)

กลยุทธ์ที่ 1.2 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิค

เพื่อให้การกำกับดูแลด้านเทคนิค ซึ่งรวมถึงความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) มีความครอบคลุมในทุกกิจกรรมการบิน โดยมีนโยบายที่ชัดเจนในเรื่องบทบาทหน้าที่การกำกับดูแลและความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน

กลยุทธ์ที่ 1.3 การกำหนดนโยบายด้านฐานข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูลความปลอดภัย

มีนโยบายที่ชัดเจนในส่วนของรวบรวมข้อมูลความปลอดภัยด้านการบิน โดยสนับสนุนให้ผู้ปฏิบัติรายงานข้อมูลความปลอดภัยที่มีความสำคัญ ระบบการทำงานและฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยต้องมีการปกป้องข้อมูล (Safety Information Protection) ให้จำกัดอยู่เฉพาะ ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและคุ้มครองตัวผู้รายงาน

กลยุทธ์ที่ 1.4 การกำหนดนโยบายที่สนับสนุนให้เกิดการเติบโตของกิจกรรมการบิน

มีการพิจารณากำหนดนโยบายที่สนับสนุนการพัฒนาเติบโตของกิจกรรมการบินในทุกแขนง โดยเฉพาะการบินทั่วไปและการบินเชิงธุรกิจ เกณฑ์การพิจารณาอนุญาต ต้องมีความเหมาะสม ทันกับยุคสมัยและเทคโนโลยีรวมถึงรูปแบบการบินที่มีความก้าวหน้าอยู่ตลอดเวลา มุ่งใช้การกำกับดูแลด้วยระบบและเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพแทนการควบคุมกีดกันดังที่เป็น

รายละเอียดยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านกลไกการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (เบื้องต้น)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล

กลยุทธ์ที่ 2.1 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ

ปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรหรือปรับเปลี่ยนหน้าที่การทำงานในปัจจุบันให้ตอบรับกับการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เสรีและเป็นธรรม

กลยุทธ์ที่ 2.2 การปรับปรุงบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านเทคนิค

ปรับบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลและการกำหนดนโยบายให้มีความชัดเจนและเป็นอิสระต่อกัน เช่น แบ่งแยกอำนาจหน้าที่ด้านการกำหนดนโยบายและการกำกับดูแลออกจากกัน สร้างความเป็นอิสระในการทำหน้าที่โดยมีกระบวนการป้องกันการแทรกแซงจากภายนอก

กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาระบบการทำงานของหน่วยกำกับดูแลด้านเทคนิค

พัฒนาระบบการทำงานภายในเพื่อให้ตอบสนองกับวัตถุประสงค์ขององค์ประกอบสำคัญในลำดับที่ CE-2 (กฎระเบียบ) CE-3 (ระบบองค์กร) CE-4 (คุณสมบัติและการฝึกอบรมบุคลากร) , CE-5 (ข้อเสนอแนะทางเทคนิค อุปกรณ์ ข้อมูลที่มีความสำคัญ) , CE-6 (การรับรอง อนุญาต) , CE-7 (การบังคับใช้กระบวนการตรวจติดตาม ควบคุมมาตรฐาน) และ CE-8 (การแก้ไขข้อบกพร่องด้านความปลอดภัย) ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบด้านการบิน

กลยุทธ์ที่ 3.1 การพัฒนากฎหมายและกฎระเบียบด้านเศรษฐกิจ

ให้สอดคล้องกับนโยบายเปิดเสรีการบิน (Open Skies Policy/ Liberalisation Policy) เพื่อสร้างให้เกิดกฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นรูปธรรมและบังคับใช้ได้จริงกับการแข่งขัน ทั้งระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 3.2 การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบกฎหมาย กฎระเบียบการบิน ด้านเทคนิค

เพื่อให้ลักษณะของระบบกฎหมายและกฎระเบียบด้านการบินมีความเป็นสากลและสามารถทำความเข้าใจได้ง่าย ควรมีการปรับรูปแบบของกฎหมายและกฎระเบียบให้มีความเรียบง่ายกว่าระบบเดิมในปัจจุบัน โดยตามแนวทางสากล ระบบกฎหมายและกฎระเบียบจะมีแค่ 2 ลำดับชั้น ได้แก่

1. กฎหมายหลักด้านการบิน (Aviation Primary Legislation)
2. กฎระเบียบการบิน (Aviation Regulation)

กลยุทธ์ที่ 3.3 การพัฒนารูปแบบกฎระเบียบการบินด้านเทคนิคตามแนวทางสากล

จัดทำระบบกฎระเบียบการบินพลเรือน (Civil Aviation Regulation) ที่สนับสนุนการปฏิบัติงานระหว่างประเทศ โดยใช้ภาษาอังกฤษเป็นหลักและมีการกำหนดหมายเลข (Coding) ที่สอดคล้องกับรูปแบบแนวทางของสากล

S Strength (จุดแข็ง)

1. กพท. เป็นหน่วยงานของรัฐ มีอิสระและความยืดหยุ่นในการปฏิบัติงานมากกว่าหน่วยงานราชการ
2. กพท. มีระบบการหารายได้เองผ่านค่าธรรมเนียมต่างๆ
3. กพท. มีโครงสร้างการจ่ายค่าตอบแทนบุคลากรที่สูงกว่าภาครัฐทั่วไป
4. หน่วยงานกำกับดูแลและหน่วยงานปฏิบัติมีการแบ่งแยกอย่างชัดเจน

O Opportunity (โอกาส)

1. รัฐบาลมีนโยบายชัดเจนในการพัฒนาการกำกับดูแลการบินโดยเฉพาะด้านเทคนิค
2. รัฐบาลสนับสนุนการปรับปรุงกฎหมายหลักสำหรับกำกับดูแลการบิน
3. รัฐบาลให้ความสำคัญกับการประกาศใช้และปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการบิน และการกำกับดูแลด้านการบินมากยิ่งขึ้น
4. กพท. ได้รับการสนับสนุนและความช่วยเหลือจากหน่วยงานระหว่างประเทศ
5. เอกชนยินดีเข้ามามีส่วนร่วมในการออกกฎหมาย กฎระเบียบต่างๆ มากขึ้น
6. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบินมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

W Weakness (จุดอ่อน)

1. การดำเนินงานของ กพท. ยังไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO
2. กพท. ยังปฏิบัติหน้าที่การกำกับดูแลได้อย่างไม่เต็มประสิทธิภาพในทุกด้าน
3. กระบวนการทำงานภายในหลายด้านยังคงเหมือนก่อนการปรับโครงสร้าง
4. โครงสร้างการกำกับดูแล อำนาจ บทบาท หน้าที่และระเบียบปฏิบัติขององค์กรที่เกี่ยวข้องยังมีความขัดแย้งกัน
5. การกำกับดูแลไม่ได้คำนึงถึงการส่งเสริมพัฒนาธุรกิจการบินในทุกด้าน
6. มีการนำเนื้อหาสาระละเอียดใส่ในกฎหมายหลักจำนวนมาก ทำให้ยากต่อการแก้ไข
7. กฎระเบียบย่อยมีหลายรูปแบบ ยากต่อการทำความเข้าใจ ไม่ได้ใช้ภาษาสากลเป็นหลัก
8. บุคลากรบางส่วนยังขาดความรู้และประสบการณ์ในการกำกับดูแล
9. กฎหมายในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจบางส่วนยังไม่ถูกบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น บทที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลการแข่งขัน
10. กลไกการกำกับดูแลยังไม่สามารถครอบคลุมมาตรฐานการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน โดยเฉพาะในส่วนที่ต้องมีใบอนุญาต
11. กลไกการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านการบินยังไม่สามารถรวบรวมข้อมูลได้ครบทุกภาคส่วน

T Threat (ข้อจำกัด)

1. นโยบายในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจยังไม่มี ความชัดเจนเท่าที่ควรจึงทำให้การออกกฎหมาย และการกำกับดูแลยังไม่สมบูรณ์
2. หลักความปลอดภัยและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานการบินของโลก ที่ผู้ประกอบการธุรกิจการบิน
3. กพท. ยังไม่ได้รับอำนาจและความเป็นอิสระในการทำหน้าที่กำกับดูแล หลายประเด็นต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน

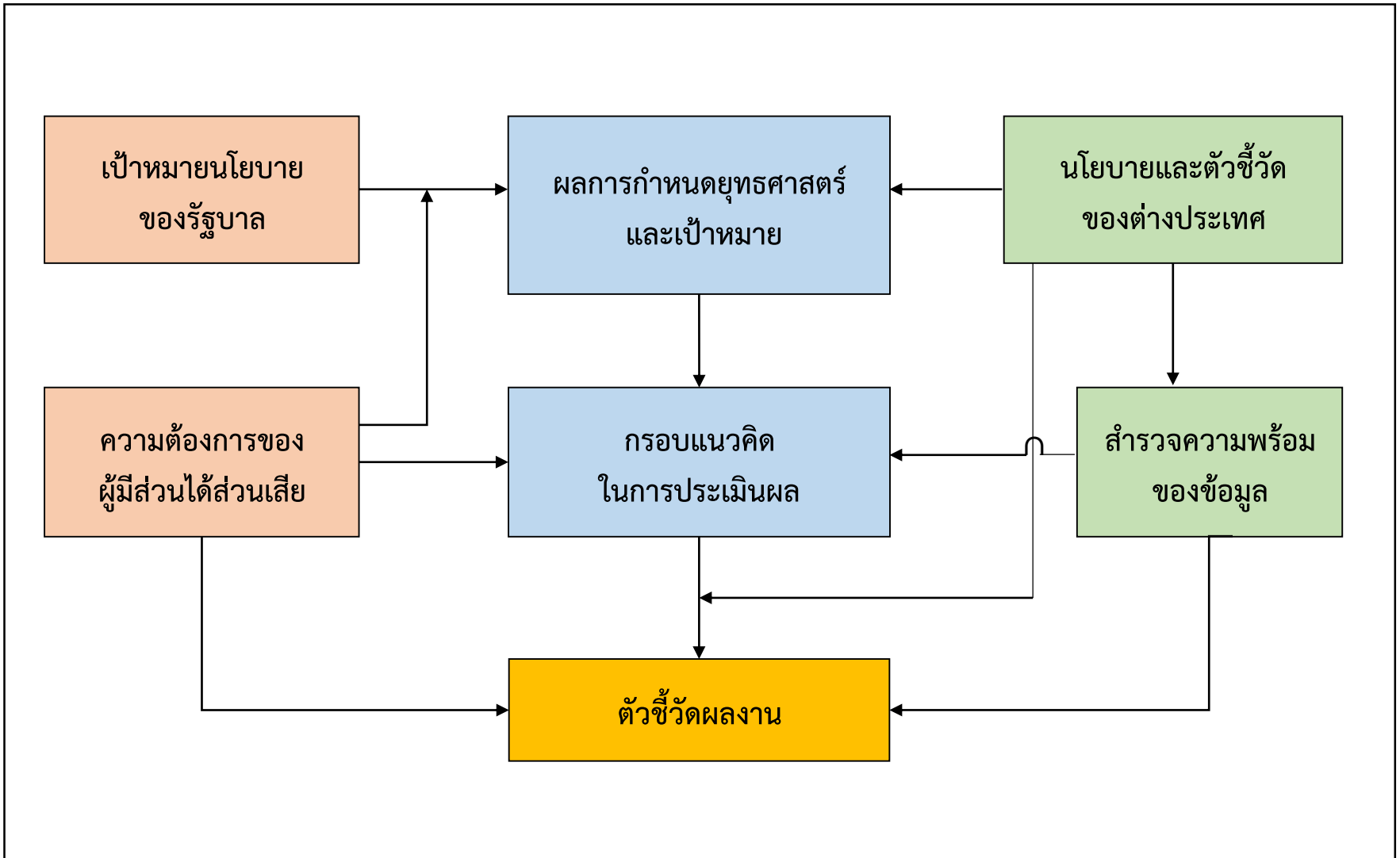
เป้าหมายยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านกลไกการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ด้านเทคนิค

- แก้ไขปลดข้อตรวจพบ SSC ของ ICAO ตามโครงการ USOAP CMA
- เลื่อนชั้นผลการตรวจของ FAA ตามโครงการ IASA ให้เป็น Category 1
- ปรับปรุงผลการประเมินการตรวจสอบของ ICAO ตามโครงการ USOAP CMA ในทุกด้านให้สูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลก
- ปรับปรุงผลการประเมินการตรวจสอบของ ICAO ตามโครงการ USAP CMA ในทุกด้านให้สูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลก

ด้านเศรษฐกิจ

- มีการจัดทำกระบวนการ ขั้นตอนและกำหนดเวลาในการออกใบอนุญาตเพื่อเผยแพร่ต่อสาธารณะ
- มีการออกใบอนุญาตที่ตรงตามกระบวนการ ขั้นตอนและกำหนดเวลา
- มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรและอำนาจหน้าที่ภายในหน่วยงานให้สอดคล้องกับนโยบายกำกับดูแล
- มีจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นจากการบังคับใช้ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคี
- มีการปรับปรุงแก้ไข หรือการออกกฎหมายเพื่อรองรับนโยบายการเปิดเสรีการบิน
- มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของ กพท. ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจเพื่อรองรับนโยบายการเปิดเสรีการบิน



ขั้นตอนการวิเคราะห์ตัวชี้วัด

การกำหนดตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศสำหรับประเทศไทย

- เนื่องจากเป็นแผนแม่บท ตัวชี้วัดจึงยังไม่มีผลบังคับใช้ และผลกระทบต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ไม่ต้องการสร้างภาระงานให้หน่วยงานเพิ่ม ดังนั้น หากมีตัวชี้วัดที่เหมาะสมอยู่แล้ว ขอให้เสนอแนะคณะกรรมการ
- คัดเลือกตัวชี้วัดให้สอดคล้อง เฉพาะกับเป้าหมาย (Goal) แยกตามยุทธศาสตร์ (ไม่กำหนดตัวชี้วัดถึงระดับกลยุทธ์) หากจำเป็นจึงกำหนดตัวชี้วัดใหม่ พร้อมหน่วยงานผู้ควรเป็นเจ้าภาพบริหารตัวชี้วัด
- เจ้าภาพในการบริหารตัวชี้วัด เป็นเจ้าภาพในการรวบรวมข้อมูลสถิติ แต่ไม่ใช่ผู้รับผิดชอบความสำเร็จของผลการประเมิน
- ควรเป็นตัวชี้วัดเชิงปริมาณ และ/หรือ Miles Stone พร้อมรายการข้อมูลที่จำเป็นต้องรวบรวมถึงวิธีการคำนวณคะแนน 1 ถึง 5

ตัวอย่างตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศสำหรับประเทศไทย

ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัดระยะที่ 1 (ใช้ในปัจจุบันได้)	ตัวชี้วัดระยะที่ 2 (อาจใช้ระหว่างรัฐกับเอกชน)
<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง 	<ul style="list-style-type: none"> • ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยาน • ความสามารถในการรองรับอากาศยานของท่าอากาศยาน • เวลาเฉลี่ยในการจัดการผู้โดยสารขาเข้า • เวลาเฉลี่ยในการจัดการผู้โดยสารขาออก 	<ul style="list-style-type: none"> • ร้อยละของอากาศยานออกจากหลุมจอดได้ตรงเวลา (On-Time Performance) • เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลง ระหว่างอากาศยานจนถึงคลังสินค้า • ระดับความสำเร็จในการให้บริการ Airport Logistics Park
<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน 	<ul style="list-style-type: none"> • ปริมาณผู้โดยสาร • ปริมาณต้นสินค้าที่ให้บริการ • ปริมาณเที่ยวบินรวมของอากาศยานที่ใช้บริการ (Number of Total Fleet) 	<ul style="list-style-type: none"> • ปริมาณต้นสินค้าที่ให้บริการ เฉลี่ยต่อพื้นที่คลังสินค้าหนึ่งตารางเมตร • จำนวนสายการบินที่ใช้ประเทศไทยเป็น Hub และ Sub-hub • จำนวนท่าอากาศยานปลายทางที่สายการบินสามารถให้บริการได้ (Number of Airports Served)
<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาระบบการบริหารการจราจรทางอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> • อัตราการเกิดอุบัติเหตุอากาศยาน (Serious Accidents) ต่อ 100,000 เที่ยวบินขึ้นลง 	<ul style="list-style-type: none"> • เวลารอขึ้นบิน เฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> • พ.ร.บ.การขนส่งทางอากาศ ฉบับใหม่ ได้รับอนุมัติภายในปีงบประมาณ พ.ศ.2561 • ระดับความสำเร็จของการลดขั้นตอนเอกสารเพื่อการขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> • ร้อยละ การใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยาน (แยกประเมินระหว่างผู้โดยสาร และสินค้า) • เวลาที่ใช้ในการปฏิบัติพิธีการเพื่อนำสินค้าออกนอกประเทศ ไม่เกิน.....นาที
<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน 	<ul style="list-style-type: none"> • จำนวนบุคลากรที่ผลิตได้ต่อปี (ยอดรวมก่อนทดสอบเพื่อ Certified) 	<ul style="list-style-type: none"> • จำนวนบุคลากรที่ผลิตได้ และผ่านการรับรองต่อปี (Certified)