



รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)

การศึกษาจัดทำแผนแม่บท การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

พฤษภาคม 2561

กิตติกรรมประกาศ

กิตติกรรมประกาศ

“การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย” จัดทำโดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ร่วมกับที่ปรึกษา คือ บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด (ที่ปรึกษา) ด้วยความร่วมมือ ความช่วยเหลือ สนับสนุนจากผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ทำให้การดำเนินงานเกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายของโครงการที่ได้กำหนดไว้

ที่ปรึกษาขอขอบคุณคณะกรรมการกำกับการศึกษา “การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย” เป็นอย่างสูง ที่ได้ให้ข้อคิดเห็นและชี้แนะแนวทางที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการดำเนินงานของที่ปรึกษา รวมทั้งการอำนวยความสะดวกและการประสานการปฏิบัติงานของที่ปรึกษากับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้แล้ว ที่ปรึกษาขอขอบคุณผู้แทนทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางอากาศ ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สมาคมและองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ที่สละเวลาอันมีค่า ให้ที่ปรึกษาเข้าพบและสัมภาษณ์ รวมทั้งให้ความอนุเคราะห์แก่ที่ปรึกษาในการจัดหาข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นในการศึกษา พร้อมให้ความคิดเห็นต่อ “การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย” ทั้งในการประชุมกลุ่มย่อยและการสัมมนา ระดมความคิดเห็นในโครงการศึกษานี้ ซึ่งมีส่วนช่วยให้การปฏิบัติงานของที่ปรึกษามีความครบถ้วนสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ท้ายที่สุด ที่ปรึกษาขอขอบคุณ ผู้บริหารสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย เป็นอย่างยิ่งที่ได้ให้คำแนะนำ ความร่วมมือและการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานแก่ที่ปรึกษาในทุกๆ ด้าน และขอขอบคุณ เป็นอย่างสูงที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้มอบความไว้วางใจและให้โอกาสที่ปรึกษาในการปฏิบัติงาน โครงการนี้ ตลอดระยะเวลาการดำเนินการศึกษา

ที่ปรึกษา

นินยามคัพท

นิยามศัพท์

Aeronautical Information Management (AIM)	การบริหารจัดการข้อมูลการบิน
Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP)	ระดับประสิทธิภาพความปลอดภัยที่ยอมรับได้
Air Navigation Development Plan	แผนพัฒนาระบบบริการเดินอากาศ
Air Navigation Services (ANS)	บริการการเดินอากาศ
Air Operator Certificate (AOC)	ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ
Air Operator Security Program (AOSP)	แผนการรักษาความปลอดภัยของผู้ดำเนินการเดินอากาศ
Air Traffic Flow Management	การบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ
Air Traffic Management (ATM)	การบริหารจัดการจราจรทางอากาศ
Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)	กระบวนการตัดสินใจร่วมกันในท่าอากาศยาน
Airport Operations	การดำเนินงานของท่าอากาศยาน
Airport Positioning	การกำหนดบทบาทในเชิงการให้บริการของท่าอากาศยาน เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอื่น
Airport System	การจัดกลุ่มท่าอากาศยานอย่างเป็นระบบ
Apron	ลานจอดอากาศยาน
Asia/Pacific Seamless ATM Plan	แผนการจัดการจราจรทางอากาศแบบไร้รอยต่อ
Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B)	ระบบติดตามตำแหน่งอากาศยานแบบ ADS-B
Aviation System Block Upgrade (ASBU)	กลยุทธ์ ASBU ที่ระบุใน Global Air Navigation Plan (GANP) โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
Business Aviation	การบินเชิงธุรกิจ
Charter Flight	เที่ยวบินเช่าเหมาลำ
Competition-FOR-the-Market	การเปิดให้มีการแข่งขันเพื่อครอบครองตลาด สำหรับตลาด ที่เป็น Natural Monopoly หรือมีผู้ประกอบการน้อยราย
Competition-IN-the-Market	การเปิดให้ผู้ประกอบการหลายรายเข้ามาให้บริการแข่งขันกัน ในตลาด สำหรับตลาดที่มีผู้ประกอบการหลายรายและ มีอุปสงค์ในระดับสูง
Continuous Monitoring Approach (CMA)	วิธีการตรวจสอบแบบเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง
Digital-based Society	สังคมในยุคข้างหน้าที่มีการประยุกต์เทคโนโลยีที่ทันสมัย มาใช้ในการให้บริการด้านต่างๆ แก่ประชาชน
European Aviation Safety Agency (EASA)	องค์การกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป
Federal Aviation Administration (FAA)	องค์การกำกับดูแลด้านการบินแห่งสหรัฐอเมริกา
Fixed-base Operator (FBO)	ผู้ให้บริการแก่ผู้เดินทางด้วยอากาศยานส่วนตัวหรือเช่าเหมาลำ
Flexible Use of Airspace (FUA)	การใช้ห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น
Foreign Direct Investment (FDI)	การลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ
General Aviation	การบินทั่วไป

นิยามศัพท์ (ต่อ)

Hub	ศูนย์กลางการขนส่ง
Internal Process Improvement	การปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการภายในขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ
International Aviation Safety Assessment (IASA)	โครงการประเมินความปลอดภัยด้านการบินระหว่างประเทศ โดยองค์กรกำกับดูแลด้านการบินแห่งสหรัฐอเมริกา
International Civil Aviation Organisation (ICAO)	องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
Local Airport	ท่าอากาศยานระดับจังหวัด
Logistics Park	เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
Maintenance, Repair and Overhaul (MRO)	การซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน
Minimum Connecting Times (MCT)	ระยะเวลาการต่อเครื่องต่ำสุด
National Airspace Policy	นโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ
National Civil Aviation Security Programme (NCASP)	แผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนระดับประเทศ
On-time Arrival Performance (OTP)	ประสิทธิภาพความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน
Passenger Service Charge (PSC)	ค่าบริการผู้โดยสารขาออกที่ทำอากาศยานเรียกเก็บ
Primary Hub Airport	ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก
Regional Airport	ท่าอากาศยานระดับภาค
Regional Aircraft	อากาศยานที่ใช้สำหรับให้บริการในระดับภูมิภาค
Safety Data Collection and Processing System (SDCPS)	ระบบรวบรวมและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย
Secondary Hub Airport	ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง
Significant Security Concern (SSeCs)	ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อการรักษาความปลอดภัย
Smart Airport	ท่าอากาศยานที่ใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะในการบริหารจัดการ
System-wide Information Management (SWIM)	แนวคิดการบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ
State Safety Program (SSP)	แผนงานด้านความปลอดภัยการบินระดับประเทศ
Taxiway	ทางขับ
Thai Airfreight Forwarders Association (TAFA)	สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
Transfer Hub	ศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและสินค้า
Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)	การตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล
Universal Security Audit Programme (USAP)	การตรวจสอบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากล
Universal Security Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA)	การตรวจสอบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากลแบบต่อเนื่อง
Value-added Activity (VAA)	กิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม

สารบัญ

สารบัญ

หน้า

กิตติกรรมประกาศ

นิยามศัพท์

1.	บทนำ	1
1.1	ความจำเป็นในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ	1
1.2	แนวคิดการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ	2
2.	แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)	4
2.1	นโยบายที่เป็นพื้นฐานรองรับแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ	4
2.2	วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และพันธกิจในแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย	7
2.3	แนวทางการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)	10
2.4	ตัวชี้วัดในการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ	30
2.5	แผนงาน โครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)	33
3.	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	34
3.1	ปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ	34
3.2	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	35
ภาคผนวก ก	รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)	39

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1	ปัจจัยที่เป็นรากฐานของปัญหาและอุปสรรคต่อการดำเนินงานของการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
รูปที่ 2	กลไกในการพลิกสถานการณ์ปัจจุบันสู่เป้าหมายในอนาคต
รูปที่ 3	แนวทางการพัฒนาและการเชื่อมโยงการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
รูปที่ 4	กระบวนการในการจัดทำแผนพัฒนาฯ และแนวทางการพัฒนาด้านต่างๆ
รูปที่ 5	การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสาขาขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับนโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน
รูปที่ 6	เป้าหมายโครงสร้างสาขาขนส่งทางอากาศเพื่อเป็นพื้นฐานในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
รูปที่ 7	ภาพรวมแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)
รูปที่ 8	การแบ่งกลุ่มท่าอากาศยานของไทย ปี พ.ศ. 2562 ปี พ.ศ. 2571 และปี พ.ศ. 2576
รูปที่ 9	ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและขึ้นส่วนอากาศยาน (MRO) ของไทย (ควรดำเนินการศึกษาในรายละเอียดต่อไป)
รูปที่ 10	ปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศตามแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)
รูปที่ 11	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1	แนวทางการพัฒน่าย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง	11
ตารางที่ 2	แนวทางการพัฒน่าย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน	17
ตารางที่ 3	แนวทางการพัฒน่าย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาศูนย์บริการการเดินอากาศ	20
ตารางที่ 4	แนวทางการพัฒน่าย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง	23
ตารางที่ 5	แนวทางการพัฒน่าย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน	26
ตารางที่ 6	แนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ และเป้าหมายที่มุ่งเน้นตอบสนองเป้าหมาย Global Aviation Hub	28
ตารางที่ 7	ข้อเสนอแนะตัวชี้วัดในภาพรวม	30
ตารางที่ 8	ความสำคัญของตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศสำหรับประเทศไทย (แยกตามแนวทางการพัฒนา)	31
ตารางที่ 9	สรุปวงเงินลงทุนทั้ง 5 แนวทางการพัฒนา	33
ตารางที่ 10	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำคัญที่เป็นพื้นฐานของการวางนโยบายที่ชัดเจนและต่อเนื่องเพื่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย	37
ตารางที่ ก-1	รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง	39
ตารางที่ ก-2	รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน	48
ตารางที่ ก-3	รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาศูนย์บริการการเดินอากาศ	55
ตารางที่ ก-4	รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง	58
ตารางที่ ก-5	รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน	65

1.

บทนำ

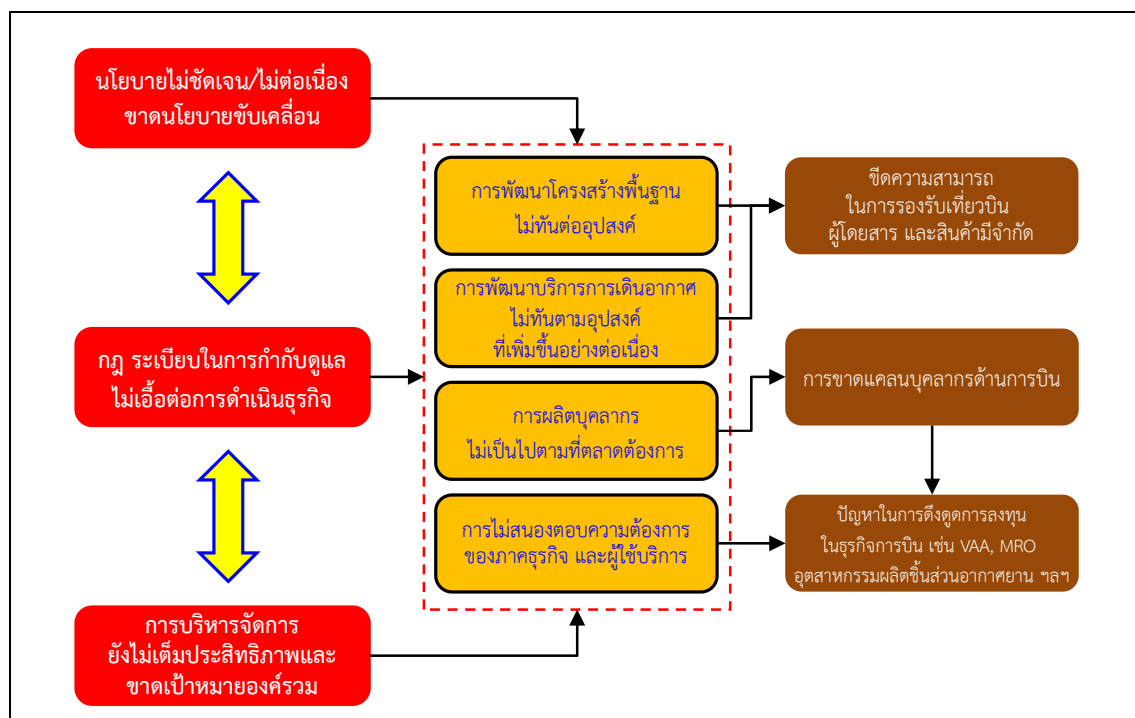
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)

1. บทนำ

1.1 ความจำเป็นในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ

ที่ผ่านมาการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทย ยังมีทิศทางการพัฒนานโยบาย กฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่ยังไม่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจการบินเท่าที่ควร การบริหารจัดการที่ยังไม่เต็มประสิทธิภาพ และการบูรณาการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้บรรยากาศการลงทุนในธุรกิจการบินของไทย ขาดแรงดึงดูดภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการการเดินทางอากาศเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่ทันต่อแนวโน้มการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศ ประกอบกับภาคการผลิตบุคลากรด้านการบินที่ยังผลิตบุคลากรได้ไม่ตรงกับความต้องการของตลาด และไม่สามารถสนองตอบความต้องการของภาคธุรกิจ

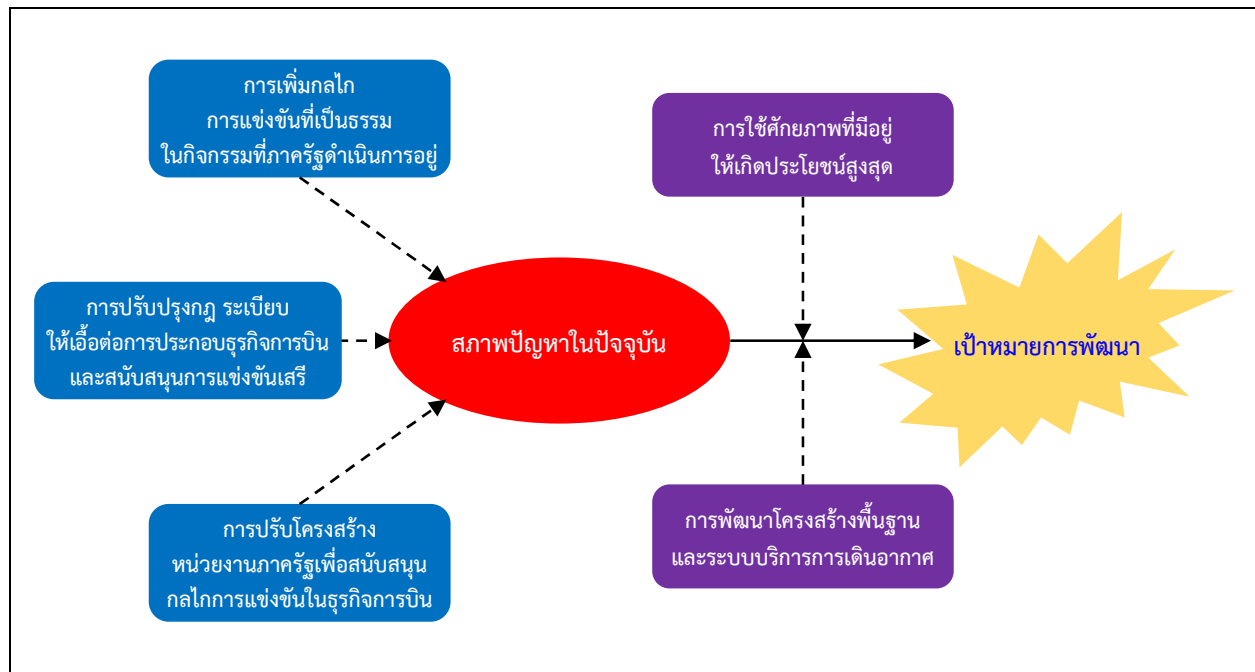
ปัญหาดังกล่าว ได้ส่งผลให้ระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีศักยภาพด้อยกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นที่เร่งพัฒนาขีดความสามารถการขนส่งทางอากาศให้มีความได้เปรียบในทุกด้านเพื่อแข่งขันความเป็นศูนย์กลางการบิน ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ รากฐานของปัญหาของการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย สามารถสรุปได้ดังรูปที่ 1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 1 ปัจจัยที่เป็นรากฐานของปัญหาและอุปสรรคต่อการดำเนินงานของการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม จากศักยภาพของไทยในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ตลอดจนเศรษฐกิจของไทย ที่ยังมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และยังมีดัชนีแนวโน้มความมั่นใจในการที่ต่างชาติจะเข้ามาลงทุน (FDI Confidence Index) ที่ยังอยู่ในเกณฑ์ดีพอสมควร ทำให้ไทยยังมีโอกาสในการก้าวไปสู่เป้าหมายระยะยาวที่สามารถแข่งขันกับประเทศที่มีการพัฒนาธุรกิจการบินอยู่ในระดับโลกได้ โดยการมุ่งเน้นการแก้ปัญหาอย่างตรงประเด็น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการการเดินทางอากาศให้ทันต่อแนวโน้ม และการใช้ประโยชน์จากศักยภาพของประเทศในปัจจุบันอย่างมีประสิทธิภาพ (รูปที่ 2)



ที่มา: ที่ปรึกษา

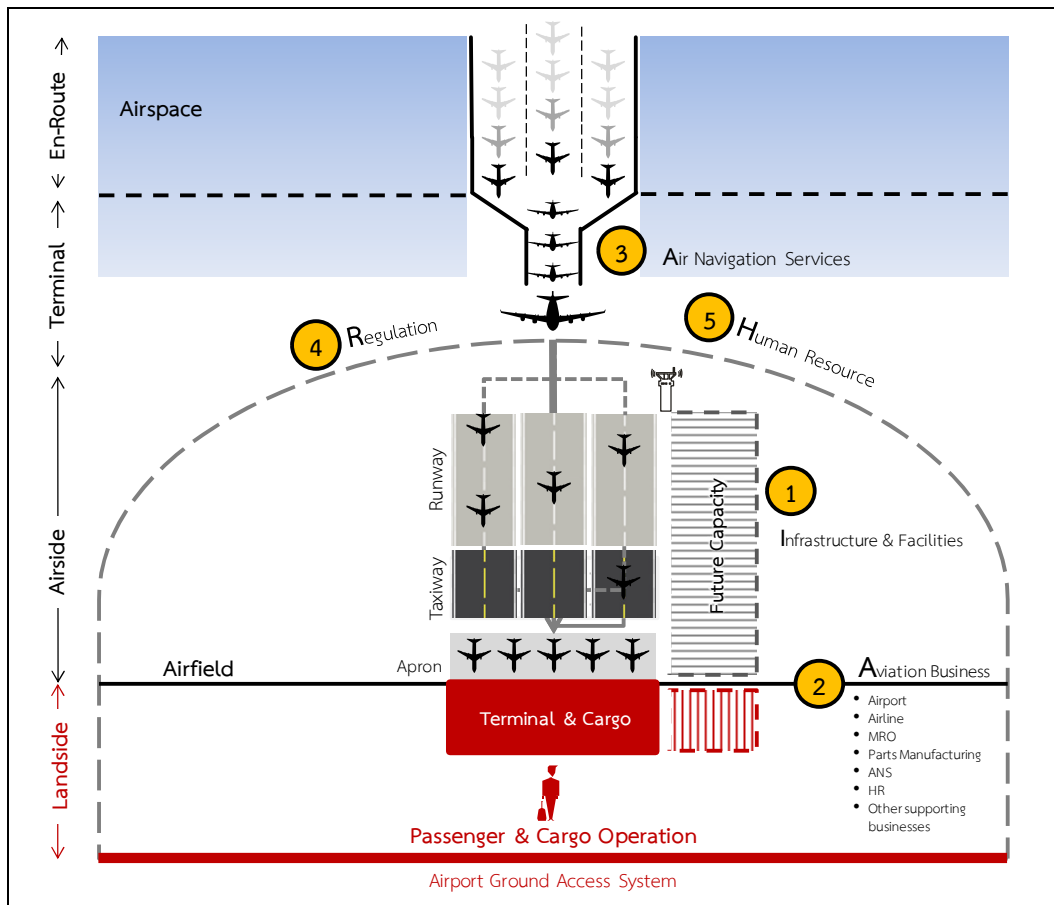
รูปที่ 2 กลไกในการพลิกสถานการณ์ปัจจุบันสู่เป้าหมายในอนาคต

1.2 แนวคิดการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทย มีทิศทางและแนวทางการพัฒนาที่ชัดเจนและบูรณาการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวได้จริง สามารถเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน สนับสนุนการพัฒนาธุรกิจการบิน อุตสาหกรรมการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการบริการการเดินอากาศได้บรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรม กระทรวงคมนาคม จึงได้กำหนดให้จัดทำ “การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย” โดยผลลัพธ์ของการดำเนินงาน คือ แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)¹ ซึ่งครอบคลุมแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ 5 ด้าน ประกอบด้วย (i) แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ii) แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (iii) แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ (iv) แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และ (v) แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนากฎเกณฑ์ด้านการบิน (รูปที่ 3)

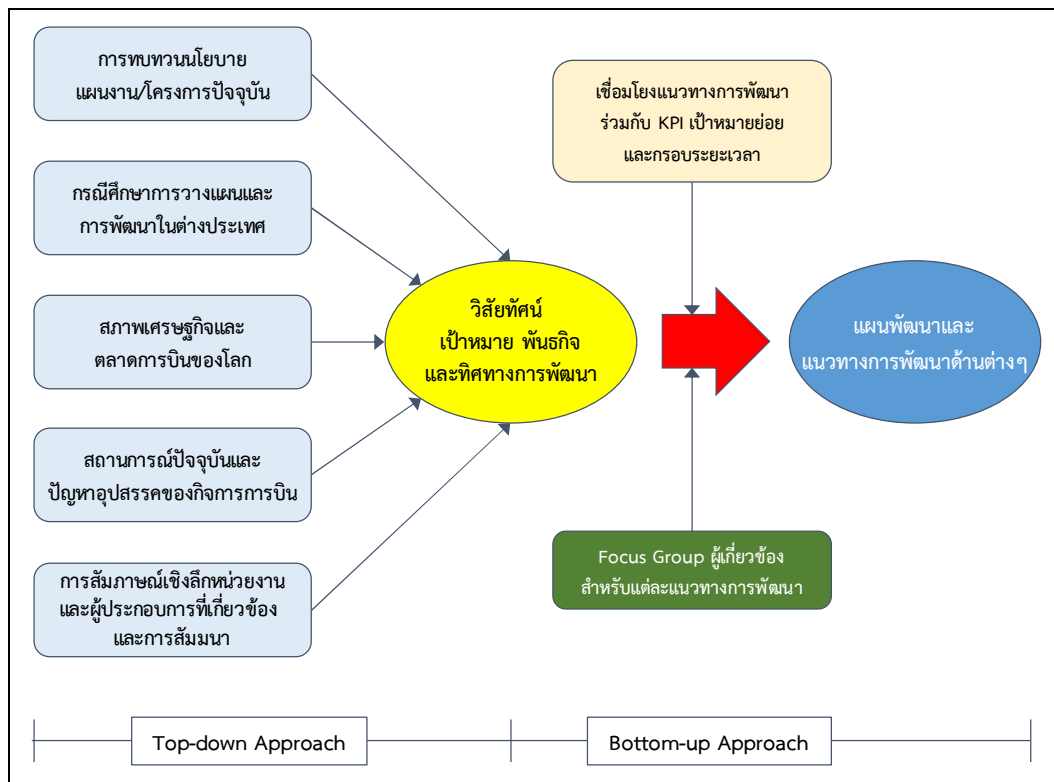
การกำหนดกรอบทิศทางของแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) ได้มีการวิเคราะห์โดยใช้ผล TOWS Analysis เป็นพื้นฐาน ร่วมกับข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เกี่ยวข้อง (Stakeholders) ในภาคส่วนต่างๆ ของสาขาขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ได้มาซึ่งวิสัยทัศน์ เป้าหมาย พันธกิจ และทิศทางการพัฒนาต่างๆ ของแผนพัฒนา (รูปที่ 4) โดยกระบวนการดังกล่าว เป็นการสร้างสมดุลระหว่างการดำเนินงานในลักษณะ Top-down และ Bottom-up ทั้งนี้ เพื่อให้แผนพัฒนา ที่จัดทำขึ้น มีการบูรณาการทุกภาคส่วนของสาขาขนส่งทางอากาศ เพื่อกำหนดเป้าหมาย แนวทางการพัฒนา และกลยุทธ์เพื่อขับเคลื่อนแผนไปสู่เป้าหมายทั้ง 5 ด้านร่วมกัน จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ SWOT เพื่อพิจารณาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด ของแต่ละแนวทางการพัฒนาต่อไป

¹ สืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2560 ซึ่งได้กำหนดระดับชั้นของแผนต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐ ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงได้ปรับชื่อ “แผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย” เป็น “แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (ปี พ.ศ. 2562-2576)” เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3 แนวทางการพัฒนาและการเชื่อมโยงการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4 กระบวนการในการจัดทำแผนพัฒนาฯ และแนวทางการพัฒนาด้านต่างๆ

2.

แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

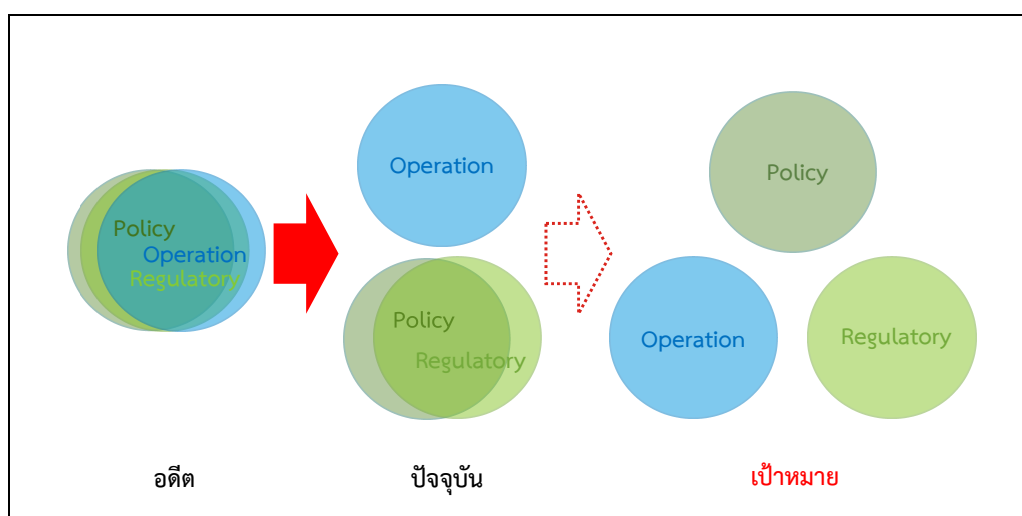
2. แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) ประกอบด้วยสาระสำคัญ 5 ส่วนหลัก คือ (i) นโยบายที่เป็นพื้นฐานรองรับแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ (ii) วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และพันธกิจในแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (iii) แนวทางการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (vi) ตัวชี้วัดในการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ และ (v) แผนงานโครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

2.1 นโยบายที่เป็นพื้นฐานรองรับแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ

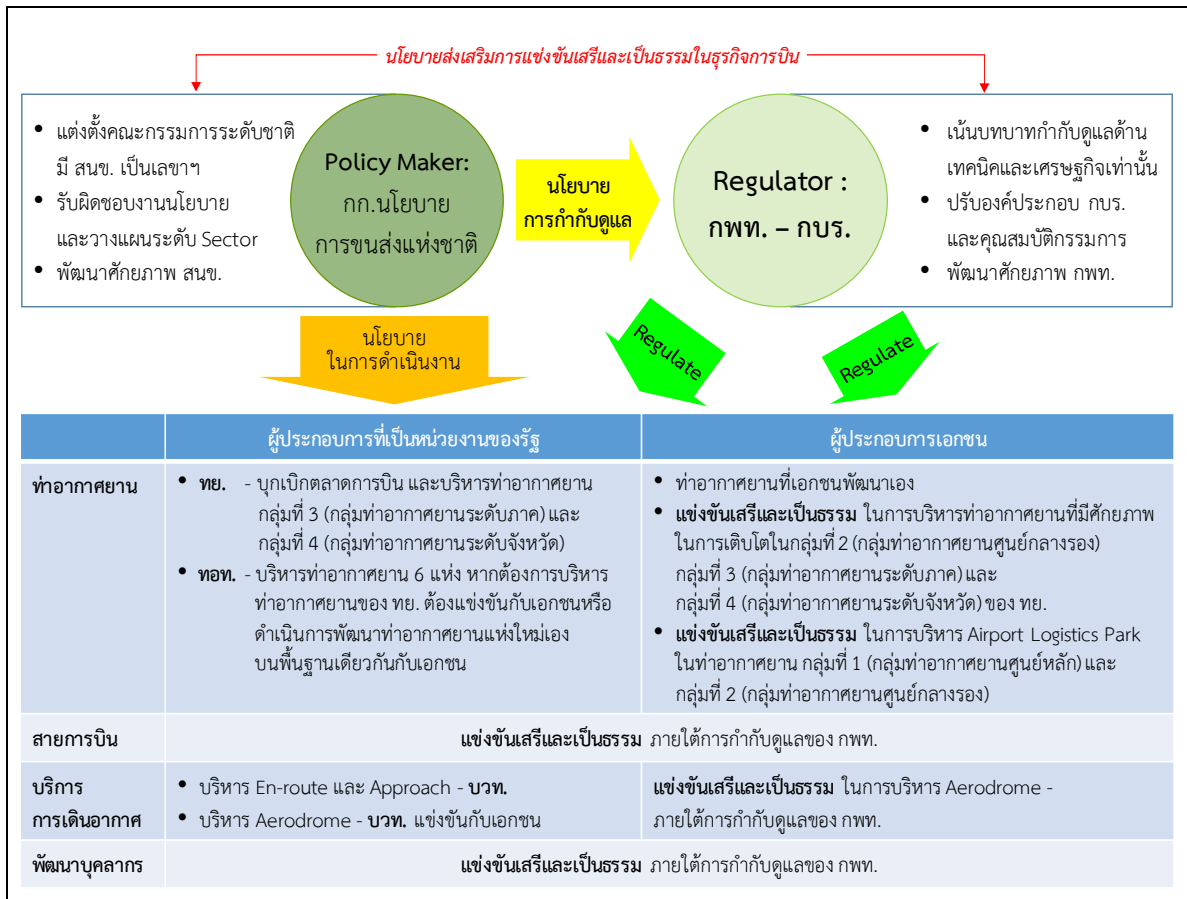
แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) สามารถใช้เป็นกรอบในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง จำเป็นต้องอาศัยนโยบายพื้นฐานที่เป็นหลักสำคัญในการกำหนดแนวทางการพัฒนากลยุทธ์์ ตลอดจนแผนงานโครงการ/มาตรการ ในการขับเคลื่อนแผนให้เกิดผลในทางปฏิบัติ เพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยก้าวสู่การเป็น Global Aviation Hub หรือศูนย์กลางธุรกิจการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ที่มีมาตรฐานการให้บริการระดับโลก ซึ่งนโยบายที่สำคัญและเป็นพื้นฐานของแผนพัฒนาฯ ได้แก่ นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน ภายใต้หลักการที่ว่า “การแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรมในทุกภาคส่วน จะช่วยกระตุ้นให้การดำเนินงานในแต่ละภาคส่วนเกิดประสิทธิภาพสูงสุด และผู้ใช้บริการก็จะได้รับบริการที่มีคุณภาพในราคาที่เหมาะสม” โดยรัฐบาลจำเป็นต้องยึดถือนโยบายดังกล่าวอย่างมั่นคงและต่อเนื่อง อย่างน้อยตลอดระยะเวลาของแผนพัฒนาฯ

ทั้งนี้ ภายใต้แนวนโยบายดังกล่าว ภาพรวมกลไกการบริหารงานของสาขาขนส่งทางอากาศ จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลง ให้มีความชัดเจนและเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยภาคส่วนในการกำหนดนโยบายในสาขาขนส่งทางอากาศ ภาคส่วนการกำกับดูแล และภาคส่วนที่เป็นกลไกการดำเนินงานในด้านต่างๆ จำเป็นต้องมีความเป็นอิสระจากกันและมีการแบ่งแยกหน้าที่กันอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงไปจากโครงสร้างเดิม เพื่อแก้ไขปัญหาที่สาขาขนส่งทางอากาศของไทยประสบอยู่ในปัจจุบัน ดังแสดงในรูปที่ 5 โดยโครงสร้างที่เป็นเป้าหมายในอนาคต ดังรูปที่ 6



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 5 การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างสาขาขนส่งทางอากาศ
เพื่อรองรับนโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน



หมายเหตุ: (i) ส.น. (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) (ii) กก. นโยบายการขนส่งแห่งชาติ (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ) (iii) กบร. (คณะกรรมการการบินพลเรือน) (iv) กพท. (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) (v) ทย. (กรมท่าอากาศยาน) (vi) ทอท. (บมจ. ท่าอากาศยานไทย) (vii) บวท. (บจก. วิทยการบินแห่งประเทศไทย)

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 6 เป้าหมายโครงสร้างสาขาขนส่งทางอากาศเพื่อเป็นพื้นฐานในการขับเคลื่อน แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

องค์ประกอบของโครงสร้างสาขาขนส่งทางอากาศนี้ ควรประกอบด้วยภาคส่วนต่างๆ ที่เป็นอิสระจากกันในการบริหารและดำเนินงาน โดยมีกลไกในการกำกับดูแลซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการอย่างเป็นธรรม ทั้งกับภาครัฐ ภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานของรัฐที่มีสภาพกำลังระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น) ดังนี้

- 1) **ภาคส่วนการกำหนดนโยบาย (Policy Maker)** เป็นส่วนสำคัญที่รัฐบาลจำเป็นต้องมีความชัดเจน เพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการกำหนดนโยบายด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านการลงทุนของภาครัฐในสาขาขนส่งทางอากาศ การกำหนดนโยบายและการบูรณาการระหว่างสาขา (Cross-sectoral Issue) และประเด็นการวางแผนพัฒนาในด้านต่างๆ เนื่องจากโครงสร้างในปัจจุบันยังไม่มียุทธศาสตร์ที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงควรจัดตั้ง “คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ” โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นฝ่ายเลขานุการและพัฒนาศักยภาพเพื่อเป็นกลไกรองรับการขับเคลื่อนด้านนโยบาย
- 2) **ภาคส่วนการกำกับดูแล (Regulator)** มุ่งเน้นการกำกับดูแลองค์กรต่างๆ ในภาคส่วนการดำเนินการให้บริการในประเด็นด้านเทคนิค (ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย) และประเด็นด้านเศรษฐกิจ เพื่อให้เกิดการแข่งขันในการประกอบธุรกิจอย่างเป็นธรรม และได้มาตรฐานสากล อย่างไรก็ตาม ในกรณีนี้จำเป็นต้องมีการปรับปรุงข้อกฎหมายให้บทบาทของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีความชัดเจนในการเป็นองค์กรกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพสูง และเป็นอิสระจากการเมือง ทั้งในการกำกับดูแลด้านเทคนิค และด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันในธุรกิจการบินด้านต่างๆ อยู่ในรูปแบบเดียวกันกับ คณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน หรือ คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ

- 3) ภาคส่วนการดำเนินการให้บริการ (Operator) ได้แก่ ธุรกิจด้านการบินทั้งหลาย ที่ควรได้รับการสนับสนุนให้มีการแข่งขันในการให้บริการ โดยอาจเป็นการแข่งขันในลักษณะ Competition-IN-the-Market หรือ Competition-FOR-the-Market ธุรกิจในส่วนนี้รวมถึง ท่าอากาศยาน สายการบิน บริการการบิน การเดินอากาศ ธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เป็นต้น

สำหรับภาคส่วนการกำหนดนโยบายที่ควรดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ เพื่อแยกหน้าที่และอำนาจเสนอแนะนโยบายและแผนในการบริหารและพัฒนาการขนส่งทุกสาขา ทั้งในสาขาการขนส่งทางบก น้ำ และอากาศ มาไว้ที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาตินี้ โดยโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติสามารถเทียบเคียงได้กับคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยมีหน้าที่และอำนาจหลักเป็นการเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารและพัฒนาการขนส่งของประเทศต่อคณะรัฐมนตรี

ขั้นตอนในการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ อาจเสนอ (ร่าง) พระราชบัญญัติขึ้นใหม่ โดยคณะรัฐมนตรีเป็นผู้มีอำนาจเสนอ (ร่าง) พระราชบัญญัตินี้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาตามกระบวนการนิติบัญญัติ และอาจใช้ระยะเวลาในขั้นตอนต่างๆ ไม่น้อยกว่า 8 เดือน

ทั้งนี้ โครงสร้างของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ ควรประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ และกรรมการ ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ปลัดกระทรวงพลังงาน ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ และปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ ส่วนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งเดิมมีหน้าที่และอำนาจด้านการวางแผน ควรทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ เพื่อดำเนินการให้บริการธุรกิจและหน้าที่ตาม (ร่าง) พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนด

สำหรับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ อย่างน้อยควรประกอบด้วย

- (1) กำหนดนโยบายในเชิงบูรณาการเพื่อการพัฒนาสาขาขนส่งของประเทศในระยะสั้น และระยะยาว เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (2) กำหนดนโยบายการกำกับดูแลเพื่อเป็นกรอบในการดำเนินงานขององค์กรกำกับดูแล (การขนส่งทางอากาศ ควรรวมถึง (i) เส้นทางการบิน (ii) การจัดเก็บค่าธรรมเนียมขององค์กรกำกับดูแล (iii) นโยบายการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ และ (iv) นโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิค)
- (3) บูรณาการและพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการลงทุน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ
- (4) กำกับดูแลให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินงานตามนโยบายที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติกำหนด รวมถึงประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย
- (5) แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจหรือคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการตามที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติมอบหมาย

ดังนั้น อำนาจหน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ จึงควรมีการปรับปรุงให้สอดคล้องกัน ดังนี้

- (1) เก็บรวบรวมข้อมูล ติดตามความเคลื่อนไหวของสถานการณ์ด้านการขนส่ง วิเคราะห์แนวโน้มและประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะนโยบายและแผนการบริหารและพัฒนาการขนส่งของประเทศ และเผยแพร่สถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
- (2) ศึกษาและวิเคราะห์นโยบายและแผนการบริหารและพัฒนาการขนส่งของประเทศในทุกรูปแบบ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ
- (3) ติดตาม ประเมินผล และเป็นศูนย์ประสานและสนับสนุนการปฏิบัติงานตามนโยบายและแผนการบริหารและพัฒนาการขนส่งของประเทศ
- (4) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่คณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติมอบหมาย

นอกจากนั้น โครงสร้างของคณะกรรมการการบินพลเรือน หลังจากที่มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติแล้ว ควรปรับให้เหมาะสมกับบทบาทการเป็นองค์กรกำกับดูแล โดยอาจประกอบด้วย ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกองทัพอากาศและกรรมการผู้ชำนาญการด้านการบินอื่น (ที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด) อีก 7 คน ซึ่งมีที่มาจากการคัดสรร และมีผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นเลขานุการ โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนควรมีอำนาจหน้าที่ประกอบด้วย

- (1) กำหนดแนวทางและพิจารณาอนุมัติแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- (2) พิจารณาให้ความเห็นชอบข้อบังคับที่ออกโดยผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- (3) พิจารณาให้ความเห็นชอบอัตราค่าธรรมเนียมการกักกับการบินพลเรือน
- (4) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่ง
- (5) พิจารณากำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนอื่นใดในท่าอากาศยานซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ
- (6) พิจารณากำหนดเงื่อนไขการเรียกเก็บและอนุมัติอัตราค่าบริการ เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศซึ่งให้บริการแก่สาธารณะ
- (7) พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม

การปรับโครงสร้างสาขาขนส่งทางอากาศดังกล่าว จะสามารถส่งผลให้เกิดความชัดเจน โปร่งใส และเป็นธรรม ในการบริหารจัดการสาขาขนส่งทางอากาศในภาพรวม และก่อให้เกิดความน่าเชื่อถือ (Credibility) ในการเข้ามาประกอบธุรกิจการบิน ซึ่งจะเป็นการดึงดูดภาคเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศให้เข้ามาแข่งขันกันลงทุนและประกอบธุรกิจในประเทศไทยอย่างยั่งยืน

2.2 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และพันธกิจในแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

วิสัยทัศน์ :

“การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินระดับโลก”
“To be a World Class Hub for Aviation Business”

หมายเหตุ : ธุรกิจการบิน หมายถึง ธุรกิจการให้บริการด้านการบิน และธุรกิจสนับสนุนต่างๆ รวมถึงธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน

เป้าหมายภาพรวม :

“การเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ที่มีมาตรฐานการให้บริการระดับโลก โดยประกอบด้วย การเป็นจุดหมายปลายทางและจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของภูมิภาค การเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) การเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน”

พันธกิจ :

- 1) ส่งเสริมให้เกิดเป้าหมายในภาพรวมร่วมกัน โดยการปรับกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานของภาครัฐ เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยคำนึงถึงปัจจัยด้านความมั่นคง และสิ่งแวดล้อม
- 2) ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการหน่วยงานของภาครัฐ ให้สนองตอบความต้องการของภาคธุรกิจ ภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน
- 3) สร้างกลไกกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพเหนือกว่ามาตรฐานสากล และครอบคลุมการดำเนินงานทุกภาคส่วน โดยเน้นการใช้หลักธรรมาภิบาล และการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม
- 4) ส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนในการพัฒนากิจการการบินในประเทศไทย โดยการสร้างบรรยากาศในการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกิจการการบิน
- 5) สร้างเสริมมาตรฐานการผลิตบุคลากรด้านการบินของไทยให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก
- 6) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบิน สู่การเป็น Digital-based Society

ระยะเวลาของแผนพัฒนา :

15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพในการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ของภาคส่วนต่างๆ ของประเทศ ตลอดจนอยู่ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี การพัฒนาแบ่งออกเป็น 2 ช่วงช่วงแรก 10 ปี และช่วงที่สอง 5 ปี

รายละเอียดประกอบไปด้วย แนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ 5 ด้าน (i) แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ii) แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (iii) แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินทาง (iv) แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง และ (v) แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ดังรูปที่ 7

วิสัยทัศน์	“การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินระดับโลก ” “To be a World Class Hub for Aviation Business”				
เป้าหมายภาพรวม	“การเป็นศูนย์กลางของธุรกิจการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ที่มีมาตรฐานการให้บริการระดับโลก โดยประกอบด้วย การเป็นจุดหมายปลายทางและจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของภูมิภาค การเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) การเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน”				
พันธกิจ	1. ส่งเสริมให้เกิดเป้าหมายในภาพรวมร่วมกัน โดยการปรับกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานของภาครัฐ เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่เศรษฐกิจของประเทศ โดยคำนึงถึงปัจจัยด้านความมั่นคง และสิ่งแวดล้อม 2. ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการหน่วยงานของภาครัฐให้สนองตอบความต้องการของภาคธุรกิจ ภายใต้นโยบายการส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน 3. สร้างกลไกกำกับดูแล ที่มีประสิทธิภาพเหนือกว่ามาตรฐานสากล และครอบคลุมการดำเนินงานทุกภาคส่วน โดยเน้นการใช้หลักธรรมาภิบาลและการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม 4. ส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนในการพัฒนากิจการการบินในประเทศไทย โดยการสร้างบรรยากาศในการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกิจการการบิน 5. สร้างเสริมมาตรฐานการผลิตบุคลากรด้านการบินของไทยให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก 6. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินสู่การเป็น Digital-based Society				

แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและ โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง	แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและ ธุรกิจสนับสนุน	แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินทาง	แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนาการกำกับดูแลและ กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน
แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศ และการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน แนวทางการพัฒนาที่ 1.3 การพัฒนาศักยภาพระบบขนส่งเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 การสร้างเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล แนวทางการพัฒนาที่ 1.5 การส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation	แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน แนวทางการพัฒนาที่ 2.2 การสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง แนวทางการพัฒนาที่ 2.3 การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan	แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล แนวทางการพัฒนาที่ 4.3 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านการบิน	แนวทางการพัฒนาที่ 5.1 การพัฒนากรอบการผลิตบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานตรงความต้องการและสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบินในอนาคต แนวทางการพัฒนาที่ 5.2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่อยู่ในธุรกิจการบิน

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 7 ภาพรวมแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

2.3 แนวทางการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

แนวทางการพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ มีพื้นฐานแนวคิดจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ TOWS Matrix ซึ่งสังเคราะห์จากสภาพการณ์ระบบขนส่งทางอากาศของประเทศไทย รวมถึงปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

2.3.1 แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง

ระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง เป็นโครงข่ายการคมนาคมของการขนส่งทางอากาศและเป็นเครื่องมือสำคัญในการวัดประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางอากาศ ซึ่งจากผลการดำเนินงานของท่าอากาศยานของไทยด้านการขนส่งผู้โดยสาร กล่าวได้ว่า มีการขยายตัวของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาค จากปัจจัยพื้นฐานด้านบริการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ยังคงประสบปัญหาหลัก คือ ความแออัดของเที่ยวบินในช่วงโมเมนต์เร่งด่วน การเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นกับท่าอากาศยาน และการบริหารจัดการภายใน เช่น ค่า Minimum Connecting Time (ระยะเวลาการต่อเครื่องต่ำสุด) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สูงกว่าท่าอากาศยานอื่นๆ ในประเทศใกล้เคียง เป็นต้น สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้ายังน้อยกว่าความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า ตลอดจนยังไม่ได้มีการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเสียโอกาสในการสร้างรายได้

(1) ขอบเขตของแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง มุ่งกำหนดกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานในส่วนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้กำกับดูแลท่าอากาศยานของประเทศไทยเป็นสำคัญ ตลอดจนกำหนดแนวทางความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงให้มีประสิทธิภาพสูงสุดให้สามารถดำเนินงานได้ทันกับการขยายตัวของสาขาขนส่งทางอากาศและลดอุปสรรคในการดำเนินงานที่เกิดจากการขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ

กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานภายใต้แนวทางการพัฒนานี้ ประกอบไปด้วย (i) ด้านนโยบาย ที่ต้องส่งสัญญาณให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทราบถึงเป้าหมายในการมุ่งดึงดูดผู้ใช้บริการท่าอากาศยานทุกรูปแบบ และ (ii) ด้านการบริหารจัดการ ที่ควรเร่งปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการท่าอากาศยานของไทยให้สามารถตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจ และสามารถดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูงและมีประโยชน์ต่อการให้บริการในอนาคตของประเทศเป็นสำคัญ ตลอดจนมุ่งพัฒนาระบบการบริหารจัดการการให้บริการให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงมุ่งพัฒนาระบบเทคโนโลยีที่เหมาะสมเข้ามาเพิ่มศักยภาพในการให้บริการอีกทางหนึ่ง

(2) ทิศทางการพัฒนา

ทิศทางการพัฒนา ประกอบด้วย (i) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความพร้อมเชิงกายภาพให้สามารถรองรับกับการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารได้อย่างเหมาะสม (ii) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านการบริหารจัดการระบบท่าอากาศยาน (Airport System) โดยเฉพาะระบบการปฏิบัติการของบริการภาคพื้น (Groundside Service) ทั้งภายในและภายนอกอาคารผู้โดยสารและคลังสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารและสินค้า ตั้งแต่ก่อนออกเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทาง และ (iii) สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการบริหารท่าอากาศยานและตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยาน เพื่อกำหนดนโยบาย แนวทางการบริหารจัดการ และการกำกับดูแลร่วมกัน

แนวทางการพัฒนาย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แนวทางการพัฒนาย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง

แนวทางการพัฒนาที่ 1	กลยุทธ์
แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด	กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดการใช้ประโยชน์ (Utilisation) สูงสุด กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนากลไกควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และเตรียมพร้อมสำหรับการขยายท่าอากาศยานในอนาคต
แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน	กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างบรรยากาศการดำเนินงานในท่าอากาศยานให้เน้นความสำคัญของผู้ใช้บริการ (Customer Oriented) กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มบทบาทเอกชนในการบริหารจัดการท่าอากาศยานภูมิภาค
แนวทางการพัฒนาที่ 1.3 การพัฒนาศักยภาพระบบขนส่งเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งที่เหมาะสมกับสภาพความต้องการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยาน เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับการเชื่อมต่อท่าอากาศยานเข้าสู่เมือง กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบบริหารการจราจรภายในและบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อช่วยลดความแออัดและมลพิษทางอากาศ
แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 การสร้างเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน ให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล	กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ให้เพียงพอ เพื่อการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงประสิทธิภาพและมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยของการตรวจค้นและการรักษาความปลอดภัย กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย
แนวทางการพัฒนาที่ 1.5 การส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation

ที่มา: ที่ปรึกษา

โดยมีเป้าหมายของแนวทางการพัฒนาย่อย และกลยุทธ์การดำเนินงาน ดังนี้

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

เป้าหมาย คือ การพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานของไทยให้สามารถตอบสนองได้ทันต่อความต้องการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศที่มีแนวโน้มสูงขึ้นในอนาคต จากความได้เปรียบของประเทศทางด้านภูมิศาสตร์ การขยายตัวของการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของประเทศ รวมถึงโครงการส่งเสริมการลงทุนด้านต่างๆ จากภาครัฐ เพื่อกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

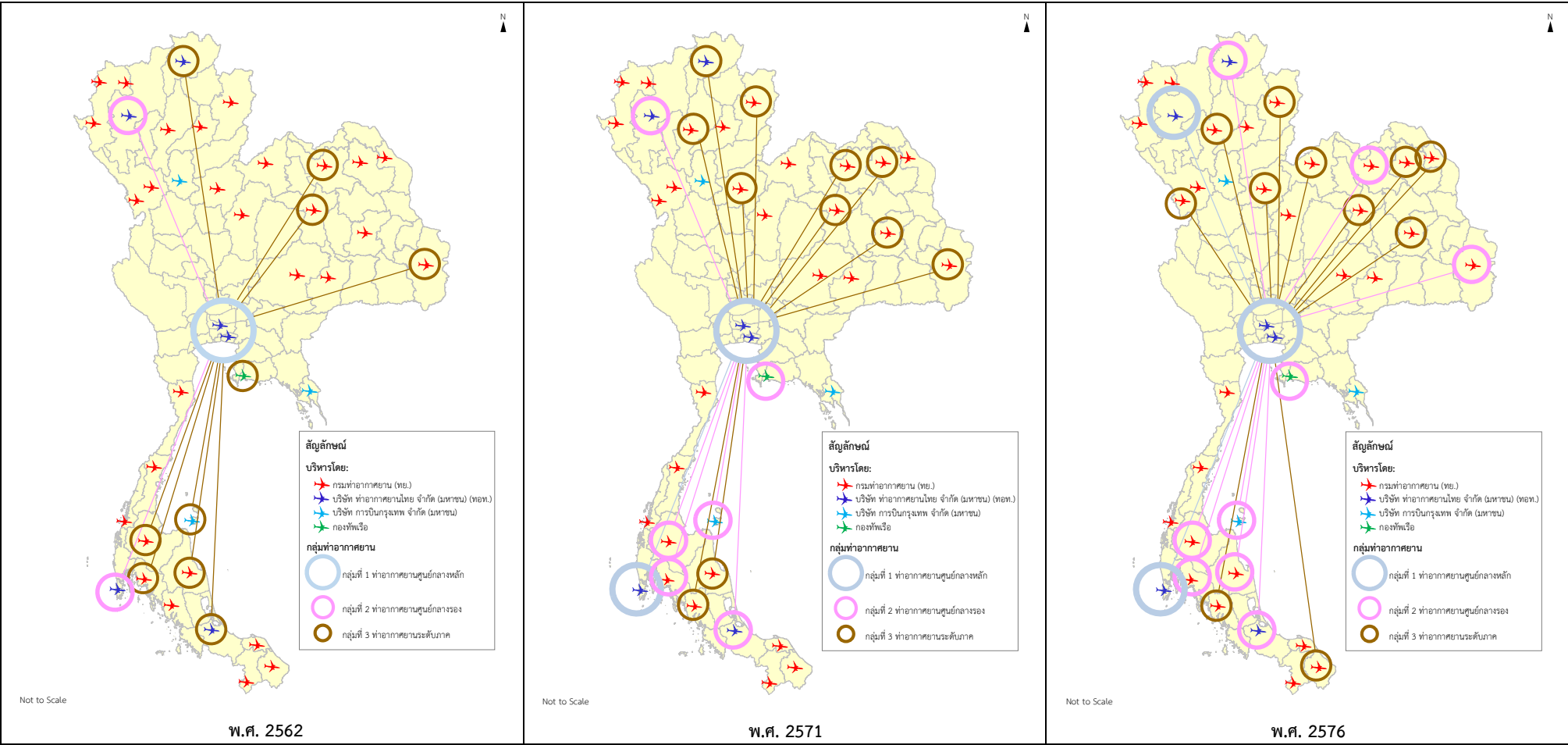
โดยท่าอากาศยานของไทยนั้น ควรมีการบริหารจัดการการพัฒนาในภาพรวมให้เป็นระบบ (Airport System) และควรกำหนดบทบาท (Airport Positioning) ให้เหมาะสมกับศักยภาพท่าอากาศยานในระยะยาว เพื่อให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้อง และตอบสนองต่อสภาพตลาดด้านการบิน ซึ่งกลุ่มท่าอากาศยานทั้ง 4 กลุ่ม มีรายละเอียดดังนี้

- (i) **กลุ่มที่ 1: ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airports)** เป็นท่าอากาศยานตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ มีบทบาทเป็นจุดเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งทางอากาศระดับโลก มีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการให้บริการอากาศยานขนาดใหญ่ได้ และสามารถให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีจำนวนผู้โดยสารรวมต่อปีมากกว่า 25 ล้านคน ปัจจุบันท่าอากาศยานที่อยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง

- (ii) **กลุ่มที่ 2: ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airports)** เป็นท่าอากาศยานตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ มีศักยภาพในการยกระดับเป็นท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก เพื่อเชื่อมต่อกับเครือข่ายการขนส่งทางอากาศระดับโลก มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาบริการเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศแบบไม่ต้องต่อเที่ยวบิน (Connecting Flight) ที่ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก เพื่อลดภาระของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก มีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการให้บริการอากาศยานขนาดใหญ่ได้ และมีจำนวนผู้โดยสารรวมต่อปีระหว่าง 5 ถึง 25 ล้านคน ปัจจุบันท่าอากาศยานที่อยู่ในกลุ่มนี้ได้แก่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่
- (iii) **กลุ่มที่ 3: ท่าอากาศยานระดับภาค (Regional Airports)** เป็นท่าอากาศยานที่ตั้งในจังหวัดที่ให้บริการในการตอบสนองต่อความต้องการใช้ของประชาชนในจังหวัดนั้นๆ หรือพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งโดยเฉพาะ มีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการให้บริการอากาศยานแบบ Regional Aircraft และมีจำนวนผู้โดยสารรวมต่อปีระหว่าง 1 ถึง 5 ล้านคน มีบทบาทในการพัฒนาบริการเที่ยวบินภายในประเทศเพื่อรองรับการท่องเที่ยวและธุรกิจในภูมิภาค ปัจจุบันท่าอากาศยานที่อยู่ในกลุ่มนี้ได้แก่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
- (iv) **กลุ่มที่ 4: ท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airports)** เป็นท่าอากาศยานที่ตั้งในจังหวัดที่ให้บริการในการตอบสนองต่อความต้องการใช้ของประชาชนในจังหวัดนั้นๆ หรือพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งโดยเฉพาะ มีโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการให้บริการอากาศยานแบบ Regional Aircraft และมีจำนวนผู้โดยสารรวมต่อปีน้อยกว่า 1 ล้านคน ซึ่งมีบทบาทในการพัฒนาบริการเที่ยวบินในประเทศ เพื่อการท่องเที่ยวและเดินทางในระดับจังหวัด โดยท่าอากาศยานอื่นๆ ที่อยู่นอกเหนือกลุ่มที่ 1 ถึง กลุ่มที่ 3 อยู่ในกลุ่มนี้

เนื่องจากปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น โดยเมื่อนำผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารในอนาคตมาประกอบการพิจารณา ท่าอากาศยานในแต่ละกลุ่มจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา จึงสามารถแบ่งกลุ่มท่าอากาศยานในปีที่เริ่มแผนพัฒนาฯ คือ พ.ศ. 2562 และปีในอนาคต คือ พ.ศ. 2571 (เป้าหมายการเป็น Transfer Hub) และ พ.ศ. 2576 (เป้าหมายการเป็น Global Aviation Hub) ได้ดังรูปที่ 8

ทั้งนี้ การพัฒนาท่าอากาศยานของไทยตามหลักการ Airport System จำเป็นต้องพิจารณาให้ครอบคลุมท่าอากาศยานทั้งหมด ทั้งท่าอากาศยานของภาครัฐและภาคเอกชนในลักษณะบูรณาการ เพื่อให้การวางนโยบายการพัฒนาในอนาคต ตั้งอยู่บนพื้นฐานของธรรมาภิบาลและเกิดความเป็นธรรมต่อภาคเอกชนที่ให้บริการท่าอากาศยานพาณิชย์



หมายเหตุ: ไม่ได้ระบุท่าอากาศยานที่อยู่ในกลุ่มที่ 4 (ท่าอากาศยานระดับจังหวัด)

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 8 การแบ่งกลุ่มท่าอากาศยานของไทย ปี พ.ศ. 2562 ปี พ.ศ. 2571 และปี พ.ศ. 2576

ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1** การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า สำคัญของกลยุทธ์ คือ การพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และการพัฒนาเป็นท่าอากาศยานอัจฉริยะ (Smart Airport)
- กลยุทธ์ที่ 2** การพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดการใช้ประโยชน์ (Utilisation) สูงสุด สำคัญของกลยุทธ์ คือ การเพิ่มการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเน้นการมีแนวทางในการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่ชัดเจน เพื่อกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 3** การพัฒนาความปลอดภัยด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และเตรียมพร้อมสำหรับการขยายท่าอากาศยานในอนาคต สำคัญของกลยุทธ์ คือ ป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาในการขยายท่าอากาศยาน เมื่อมีความต้องการในการเดินทางและขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีโอกาสเติบโตขึ้นเป็นท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง

2) แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

เป้าหมาย คือ มีกลไกการแข่งขันในการให้บริการและบริหารจัดการท่าอากาศยาน โดยเฉพาะท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ทั้งในส่วนของการบริหารจัดการท่าอากาศยานในภาพรวม และการบริหารกิจกรรมต่างๆ ของท่าอากาศยาน

โดยการสนับสนุนผู้ประกอบการภาคเอกชนที่มีศักยภาพเข้าร่วมลงทุนและบริหารจัดการท่าอากาศยานของภาครัฐที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่จะพัฒนาขึ้นใหม่ในอนาคต เพื่อให้มีการแข่งขันมากขึ้น ทำให้เกิดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจสายการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง รวมถึงธุรกิจสนับสนุนต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ให้มีความสะดวกและคล่องตัว ซึ่งจะช่วยให้ดึงดูดสายการบินให้เข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น รับกับการเติบโตของอุปสงค์จากการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจท้องถิ่น ทั้งนี้ การดำเนินงานประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1** การสร้างบรรยากาศการดำเนินงานในท่าอากาศยานให้เน้นความสำคัญของผู้ใช้บริการ (Customer Oriented) สำคัญของกลยุทธ์ คือ ลดความยุ่งยากที่ไม่จำเป็นที่สร้างต้นทุนทางอ้อมให้กับผู้ใช้บริการ (ซึ่งรวมถึงสายการบิน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศ และผู้โดยสาร) กำหนดสิทธิพิเศษเพื่อดึงดูดธุรกิจสายการบินที่มีศักยภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2** การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการบริหารจัดการท่าอากาศยานภูมิภาค สำคัญของกลยุทธ์ คือ สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้าร่วมบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อสร้างศักยภาพในการแข่งขัน เพื่อดึงดูดสายการบินให้เข้ามาใช้บริการ และสามารถให้บริการที่มีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจการบินและผู้โดยสาร

3) แนวทางการพัฒนาที่ 1.3 การพัฒนาศักยภาพระบบขนส่งเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน

เป้าหมาย คือ มีการพัฒนาความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) ณ ท่าอากาศยาน ด้วยระบบขนส่งที่ได้มาตรฐาน ทั้งในส่วน of โครงข่ายถนน ระบบขนส่งมวลชน หรือระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ เพื่อสร้างความสะดวกสบาย และเพียงพอต่อความต้องการของผู้เดินทาง เป็นทางเลือกของผู้เดินทาง เพื่อให้การบริหารจัดการระบบจราจรภายในท่าอากาศยานมีความคล่องตัว ลดความแออัด และอุปสรรคในการเดินทางเข้า-ออกจากท่าอากาศยาน เป็นการส่งเสริมให้มีผู้ใช้บริการท่าอากาศยานเพิ่มขึ้นในทางอ้อม โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ เป็นต้น ทั้งนี้ การดำเนินงานประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1** การพัฒนาระบบขนส่งที่เหมาะสมกับสภาพความต้องการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยาน เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับการเชื่อมต่อท่าอากาศยานเข้าสู่เมือง สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ จัดหาระบบขนส่งมวลชนที่มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเมืองและท่าอากาศยาน
- กลยุทธ์ที่ 2** การพัฒนาระบบบริหารการจราจรภายในและบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อช่วยลดความแออัดและมลพิษทางอากาศ สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ ลดความแออัด ด้วยการจัดการจราจร กำหนดจุดจอด กำหนดเส้นทางและช่วงเวลา

4) แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 การสร้างความเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล

เป้าหมาย คือ พัฒนามาตรฐานการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล โดยต้องให้สอดคล้องตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนดเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน รวมถึง ความปลอดภัยของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน ตั้งแต่ภายในท่าอากาศยานทั้งขาเข้าและขาออกไปจนถึงการเดินทางอยู่บนอากาศยาน ซึ่งต้องพัฒนาให้ได้ตามมาตรฐานสากลทั้งด้านเครื่องมือ ระบบปฏิบัติการ และบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ การดำเนินงาน ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1** การสร้างวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ให้เพียงพอ เพื่อการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ จัดหาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย และบุคลากร ซึ่งทำหน้าที่ได้ตามมาตรฐาน
- กลยุทธ์ที่ 2** การปรับปรุงประสิทธิภาพและมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยของการตรวจค้นและการรักษาความปลอดภัย สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ ปรับปรุงเทคโนโลยีของอุปกรณ์และระบบตรวจค้น เพื่อการรักษาความปลอดภัยทั้งภาคพื้นดินและภาคการบิน
- กลยุทธ์ที่ 3** การปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ สร้างความร่วมมือด้านข้อมูลข่าวสารกับหน่วยงานอื่น ให้สามารถเข้าถึงฐานข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยที่ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน

5) แนวทางการพัฒนาที่ 1.5 การส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation

เป้าหมาย คือ การมีท่าอากาศยานที่รองรับ General Aviation ประเภทต่างๆ และ Business Aviation ที่สามารถรองรับอุปสงค์ในการเดินทางของผู้เดินทางในระดับ Premium โดยธุรกิจการบินดังกล่าว จะช่วยเชื่อมโยงการลงทุนและการใช้จ่ายที่มีมูลค่าต่อหัวของผู้เดินทางสูงกว่าผู้โดยสารของสายการบินพาณิชย์ทั่วไปถึงกว่า 10 เท่า ปัจจุบันกิจกรรมการบิน General Aviation มีพื้นที่ในการลงจอดค่อนข้างน้อย ทั้งที่แนวโน้มความต้องการการบินในลักษณะนี้มีเพิ่มขึ้น เนื่องจากท่าอากาศยานพาณิชย์ของไทยได้เน้นให้บริการสายการบินพาณิชย์และ Charter Flight เป็นหลัก

นอกจากนี้ เป้าหมายรองของการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation และ Business Aviation คือ การส่งเสริมให้เกิดเวทีในการฝึกฝนนักบินและช่างอากาศยาน เพื่อก้าวสู่การเป็นนักบินพาณิชย์และช่างอากาศยานพาณิชย์ ซึ่งจะช่วยให้ภาพรวมของวงจร (Life Cycle) การพัฒนาบุคลากรด้านการบินมีความสมบูรณ์มากขึ้น และช่วยป้องกันปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านการบินที่มีคุณภาพในระยะยาวด้วยอีกทางหนึ่ง สำหรับกลยุทธ์เพื่อรองรับการดำเนินงานตามแนวทางการพัฒนาดังกล่าว ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 1** การพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ การมีท่าอากาศยานที่รองรับ General Aviation ประเภทต่างๆ และ Business Aviation เพื่อให้ผู้ประกอบการ Fixed-base Operator (FBO) เข้ามาเช่าพื้นที่ รองรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ หรือใช้พื้นที่ร่วมกับการเป็นศูนย์ฝึกบิน

2.3.2 แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน

ธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน เป็นภาคอุปทานของการขนส่งทางอากาศ โดยสัมพันธ์กับท่าอากาศยานและการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานรูปแบบอื่นๆ การให้บริการของสายการบินและธุรกิจสนับสนุนนั้น เติบโตด้วยศักยภาพของผู้ให้บริการ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นภาคเอกชน และจำเป็นต้องปรับตัวกับภาวะการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับ Demand (ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางอากาศ) ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปัจจัยภายในประเทศ ทั้งการขยายตัวของธุรกิจท่องเที่ยวและการเข้าสู่ตลาดของสายการบินและธุรกิจโลจิสติกส์ รวมทั้งปัจจัยภายนอกประเทศ เช่น การเติบโตของการเดินทางและสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เป็นต้น ส่งผลต่อความต้องการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุนยังประสบปัญหา อาทิ การแข่งขันด้านต้นทุน การจัดหาบุคลากรด้านการบิน การอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ การเสียโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่ม และข้อกำหนดด้านการปฏิบัติงานตามหลักเกณฑ์ของการบินระหว่างประเทศ

(1) ขอบเขตของแนวทางการพัฒนา

ธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจหลักที่ขับเคลื่อนสาขาการขนส่งทางอากาศ โดยในปัจจุบันเป็นธุรกิจที่มีการเปิดเสรี ดังนั้น การวางแผนทางการพัฒนาการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน จึงจำเป็นต้องยึดหลักการของความเป็นกลางและการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันเสรีในตลาดการบิน โดยต้องครอบคลุมธุรกิจสายการบิน ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวมถึงธุรกิจในด้านต่างๆ ที่สนับสนุนการดำเนินงานของสายการบิน ที่สำคัญ ได้แก่ (i) ธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน หรือ MRO (Maintenance, Repair, and Overhaul) รวมถึงการซ่อมชิ้นส่วนอากาศยาน (ii) อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับอากาศยาน และ (iii) ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่ใช้การขนส่งทางอากาศ

(2) ทิศทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน ได้ยึดหลักการของนโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน โดย (i) การปรับปรุงกลไกการดำเนินงานในส่วนของภาครัฐให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน ตลอดจนกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันในทุกภาคส่วนของธุรกิจ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทางอากาศ และสายการบิน ซึ่งจะส่งผลให้สายการบินต่างๆ เข้ามาใช้บริการ โดยให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและสินค้า (ii) กระตุ้นให้เกิดการลงทุน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพื่อรองรับอากาศยานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และ (iii) ส่งเสริมกิจกรรมการบินในลักษณะ General Aviation และธุรกิจรูปแบบอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นของธุรกิจการบินประเภทนี้ ตลอดจนความต้องการเดินทางของกลุ่มนักเดินทางระดับ Premium อีกทั้งยังช่วยในการเพิ่มประสบการณ์แก่นักบินและช่างซ่อมอากาศยานที่จบใหม่และมีประสบการณ์น้อย เพื่อรองรับธุรกิจสายการบินในอนาคต ซึ่งจะช่วยลดอัตราการขาดแคลนบุคลากรที่มีประสบการณ์ในตำแหน่งดังกล่าว

แนวทางการพัฒนาล่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน

แนวทางการพัฒนาที่ 2	กลยุทธ์
แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน	กลยุทธ์ที่ 1 การปรับปรุงกลไกของภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุนให้มีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติ และเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ กลยุทธ์ที่ 2 การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว ท่าอากาศยาน หน่วยงานส่วนท้องถิ่น และสายการบิน กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกลไกการบริหารจัดการของหน่วยงานต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน เพื่อให้ระยะเวลาที่ใช้ในช่วง Departure, Arrival และ CIQ เป็นไปตามมาตรฐาน กลยุทธ์ที่ 4 การกำหนดมาตรการส่งเสริมการประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ General Aviation และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึง Business Aviation เพื่อรองรับกลุ่มนักเดินทางระดับ Premium กลยุทธ์ที่ 5 การให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการให้บริการด้านการบินจัดทำแผนบูรณาการในการลงทุนและบริหารจัดการ โดยมี KPI ร่วม
แนวทางการพัฒนาที่ 2.2 การสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง	กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมการพัฒนา Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพระดับสากล กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงกระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรให้สะดวกและลดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ
แนวทางการพัฒนาที่ 2.3 การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	กลยุทธ์ที่ 1 การกำหนดมาตรการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน และธุรกิจสนับสนุนด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับแนวโน้มตลาด กลยุทธ์ที่ 2 การสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ที่มา: ที่ปรึกษา

แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์เพื่อรองรับการดำเนินงาน มีรายละเอียดดังนี้

1) แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน

เป้าหมาย คือ การเพิ่มจำนวนสายการบินที่เข้ามาใช้ท่าอากาศยานหลักของไทย และพัฒนาท่าอากาศยานหลักของไทยให้เป็น Hub และ Sub-hub เพื่อให้ไทยมีสถานะเป็น Transfer Hub ในระดับภูมิภาค โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 การปรับปรุงกลไกของภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุนให้มีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติและเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ การบูรณาการกฎ ระเบียบต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกสูงสุดแก่สายการบินที่จะเข้ามาให้บริการในไทย และสายการบินที่ต้องการใช้ไทยเป็น Hub หรือ Sub-hub ในอนาคต

กลยุทธ์ที่ 2 การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว ท่าอากาศยาน หน่วยงานส่วนท้องถิ่น และสายการบิน สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ เพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางทางอากาศมายังประเทศไทย และส่งเสริมเครือข่ายการบินระหว่างประเทศของสายการบินต่างๆ ผ่านกลยุทธ์ทางการตลาดเชิงรุก

กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกลไกการบริหารจัดการของหน่วยงานต่างๆ ภายในท่าอากาศยานเพื่อให้ระยะเวลาที่ใช้ในช่วง Departure, Arrival และ CIQ เป็นไปตามมาตรฐาน สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ ปรับปรุงการบริหารจัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยาน เพื่อควบคุมระยะเวลาที่ใช้ในช่วง Departure, Arrival และ CIQ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน

- กลยุทธ์ที่ 4** การกำหนดมาตรการส่งเสริมการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับ General Aviation และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึง Business Aviation เพื่อรองรับกลุ่มนักเดินทางระดับ Premium สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ ส่งเสริมการลงทุนทั้งสิทธิประโยชน์ทางภาษีและสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี สำหรับธุรกิจรองรับ General Aviation และ Business Aviation และส่งเสริมให้มีการกำหนดกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ General Aviation ที่ชัดเจน ครบถ้วนในทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ General Aviation ซึ่งรวมถึงรูปแบบการประกอบธุรกิจ General Aviation อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับในการประกอบธุรกิจหรือการประกอบธุรกิจการพาณิชย์อื่นที่ไม่ใช่การประกอบกิจการการบินทั้งแบบมีเที่ยวบินประจำและไม่ประจำ เป็นต้น
- กลยุทธ์ที่ 5** การให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการให้บริการด้านการบินจัดทำแผนบูรณาการในการลงทุนและบริหารจัดการ โดยมี KPI ร่วม สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ กำหนดวิธีการประเมินผลร่วมกัน เพื่อให้สามารถประเมินผลการดำเนินงานทั้งในภาพรวมและของแต่ละหน่วยงานได้

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2.2 การสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง

เป้าหมาย คือ การสร้างให้กิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Activities) ในกระบวนการโลจิสติกส์ของสินค้าที่ขนส่งทางอากาศเป็นหนึ่งในกิจกรรมที่ทำรายได้หลักให้แก่ประเทศอย่างยั่งยืน โดยมีการบริหารจัดการพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ ผ่านทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการบริหารจัดการพื้นที่ ภายใต้กลไกการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ตลอดจนมีกฎ ระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้า โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ดังนี้

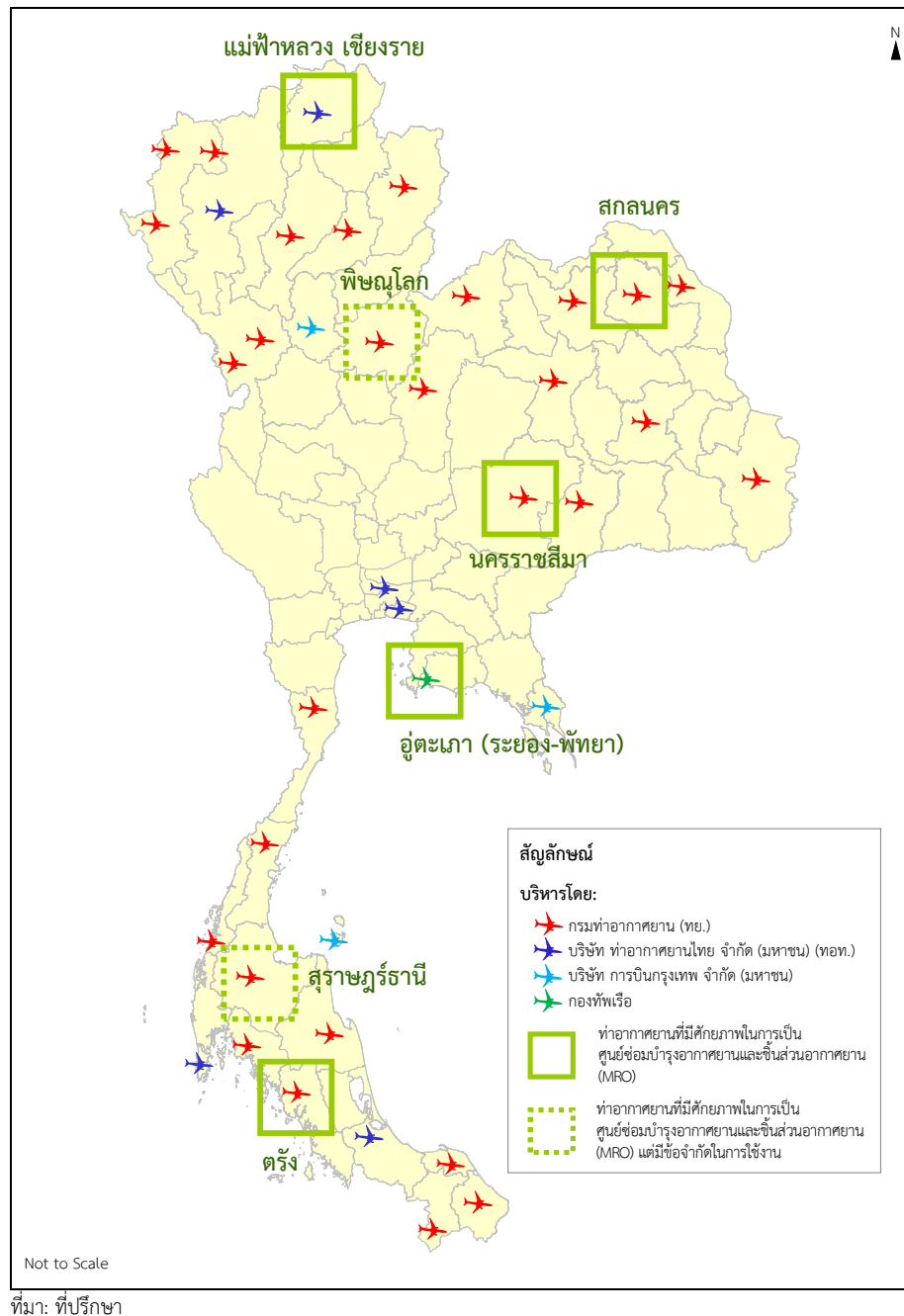
- กลยุทธ์ที่ 1** การส่งเสริมการพัฒนา Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพระดับสากล สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ สนับสนุนให้มีการเตรียมการจัดตั้ง Airport Logistics Park ในท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการเป็น Cargo Transfer Hub และเป็นฐานในการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าที่มีการขนส่งทางอากาศ
- กลยุทธ์ที่ 2** การปรับปรุงกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรให้สะดวกและลดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ ลดขั้นตอนที่ไม่มีความจำเป็น ตลอดจนบูรณาการกระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า และพิธีการศุลกากร

3) แนวทางการพัฒนาที่ 2.3 การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน

เป้าหมาย คือ การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพื่อการสนับสนุนบทบาทการเป็น Global Aviation Hub โดยภาครัฐจำเป็นต้องให้การสนับสนุนการกระจายการลงทุนจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน (MRO) ณ ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพทั่วประเทศ (รูปที่ 9) เพื่อขยายโอกาสทางธุรกิจในการรองรับความต้องการซ่อมอากาศยานประเภทต่างๆ จากประเทศในกลุ่มเอเชียแปซิฟิก ตามข้อมูลการคาดการณ์ว่าจะมีอัตราการเติบโตสูงไปอีกอย่างน้อย 20 ปี

โดยการดำเนินงาน ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1** การกำหนดมาตรการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน และธุรกิจสนับสนุนด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับแนวโน้มตลาด สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ กำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนเพื่อจูงใจให้บริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนและถ่ายทอดเทคนิคการซ่อมบำรุง และสนับสนุนการลงทุนจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน (MRO) ณ ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพทั่วประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 2** การสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ กำหนดเป้าหมายของรัฐ ในการดึงดูดให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานระดับ Tier-2 ขึ้นไป เข้ามาลงทุนในประเทศไทย



รูปที่ 9 ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน (MRO) ของไทย
(ควรดำเนินการศึกษาในรายละเอียดต่อไป)

2.3.3 แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ

เนื่องจากความต้องการใช้บริการขนส่งทางอากาศที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจากตัวอย่างการวิเคราะห์เปรียบเทียบปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบทางวิ่งในท่าอากาศยานหลักของประเทศ พบว่ามีแนวโน้มที่ขีดความสามารถในการรองรับของระบบทางวิ่งจะไม่เพียงพอต่อการรองรับเที่ยวบินในปี พ.ศ. 2567 หากไม่มีการดำเนินการวางแผนเพิ่มขีดความสามารถอย่างพอเพียง แม้ว่าปัจจุบันจะมีการพัฒนาระบบบริการการเดินอากาศของไทยโดยมีการใช้ระบบอุปกรณ์ที่ทันสมัย เพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ แต่ยังไม่สามารถรองรับการใช้บริการได้อย่างเพียงพอ อีกทั้งยังประสบกับข้อจำกัดด้านระเบียบวิธีปฏิบัติที่จะต้องเร่งประสานและปรับปรุงร่วมกันกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การพัฒนาระบบการเดินอากาศของประเทศไทยมีความเหมาะสมและเป็นระบบ รวมถึงมีการกำหนดแนวทางที่ชัดเจนในการบูรณาการ

(1) ขอบเขตของแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาในการพัฒนาบริการการเดินอากาศได้มุ่งเน้นการกำหนดกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services: ANS) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การปฏิบัติการบินเกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยเน้นการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน และมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ผ่านระบบโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่เหมาะสม รวมถึงมีการให้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยบริการการเดินอากาศมีองค์ประกอบหลัก ดังนี้

- การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)
- การสื่อสาร การนำทางและการติดตามตำแหน่งอากาศยาน (Communications, Navigation, and Surveillance: CNS)
- การบริหารจัดการข้อมูลการบิน (Aeronautical Information Management)
- บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Meteorological Service)

ทั้งนี้ การค้นหาและกู้ภัย (Search and Rescue : SAR) มีวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จึงอยู่นอกเหนือวัตถุประสงค์การพัฒนาประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินตามแนวทางการพัฒนา อย่างไรก็ตาม ได้ถูกกล่าวถึงในแนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม

(2) ทิศทางการพัฒนา

การพัฒนาบริการการเดินอากาศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและความปลอดภัย ครอบคลุมองค์ประกอบ 4 ด้าน ดังนี้

- การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)
- การสื่อสาร การนำทางและการติดตามตำแหน่งอากาศยาน (Communications, Navigation, and Surveillance: CNS)
- การบริหารจัดการข้อมูลการบิน (Aeronautical Information Management)
- บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Meteorological Service)

แนวทางการพัฒนาย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แนวทางการพัฒนาย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ

แนวทางการพัฒนาที่ 3	กลยุทธ์
แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาด้านการบริหารจราจรทางอากาศ กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการบริหารจัดการข้อมูลการบิน กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาด้านการสื่อสาร การนำทาง และการติดตามตำแหน่งอากาศยาน (Communications, Navigation, and Surveillance : CNS) กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน

ที่มา: ที่ปรึกษา

แนวทางการพัฒนาย่อยและกลยุทธ์เพื่อรองรับการดำเนินงาน มีรายละเอียด ดังนี้

แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan

จากนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ (National Airspace Policy) ที่คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2561 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ (ตามโครงสร้างใหม่) จะต้องมีการบูรณาการแผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและระบบการเดินอากาศในภาพรวมของประเทศ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถรับไปดำเนินการเพื่อเพิ่มศักยภาพการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของไทยในระยะยาว

ปัจจุบันผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านการบิน ทั้งหน่วยกำกับดูแล ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานท่าอากาศยาน และหน่วยงานอื่นในอุตสาหกรรมการบิน ต่างมีลักษณะการทำงานและการบริหารงานภายในองค์กรที่แตกต่างกัน โดยมีการจัดทำแผนพัฒนาของแต่ละหน่วยงาน แต่อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้มีการบูรณาการในการกำหนดเป้าหมายร่วมกัน ดังนั้น การพัฒนาระบบการเดินอากาศทั้งระบบนั้นมีความท้าทายสำคัญ คือ (i) การผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด มีแผนการพัฒนาปรับปรุงระบบอุปกรณ์ทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ ที่สอดคล้องและสามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้ภายใต้กรอบเวลาเดียว และผลักดันให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน และ (ii) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการบิน ต้องร่วมกันกำหนดและจัดทำแผนการพัฒนาระบบการเดินอากาศ (Air Navigation Development Plan) ที่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศ และแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ โดยระบุเป้าหมาย รายละเอียดการดำเนินงาน ลำดับความสำคัญ กรอบเวลา และวิธีการประเมินผลชัดเจน เพื่อให้ทุกภาคส่วนได้รับทราบหน้าที่ความรับผิดชอบ และสามารถวางแผนการดำเนินการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ข้อเสนอแนะวิธีการ (Methodology) สำหรับพัฒนาระบบการบินตามกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrades (ASBU) ในระดับสากล ซึ่ง ICAO ได้ออกแบบไว้แล้ว มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การพัฒนาบริการการเดินอากาศของทุกประเทศเป็นระบบ มีขั้นตอนชัดเจน โดยคำนึงถึงเทคโนโลยีทั้งที่มีอยู่และจะได้รับการพัฒนาในอนาคต อีกทั้งในระดับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan เพื่อให้การพัฒนาระบบการบินของแต่ละประเทศในภูมิภาคเป็นไปในแนวทางที่สอดคล้องกัน ดังนั้น แนวทางการพัฒนานี้จึงต้องคำนึงถึงกลยุทธ์และแผนของ ICAO ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินการของประเทศไทยอยู่ภายในกรอบและแนวทางการดำเนินการของสากล โดยมีการเสนอแนะกรอบเวลาที่แต่ละประเทศควรจะเริ่มใช้ระบบเทคโนโลยี ดังนี้

- พ.ศ. 2556 - ASBU Block 0
- พ.ศ. 2558 - Asia/Pacific Seamless ATM Plan Phase I
- พ.ศ. 2563 - ASBU Block 1 และ Asia/Pacific Seamless ATM Plan Phase II
- พ.ศ. 2565 - Asia/Pacific Seamless ATM Plan Phase III
- พ.ศ. 2568 - ASBU Block 2
- พ.ศ. 2574 - ASBU Block 3

เนื่องจากปัจจุบันได้พ้นกรอบเวลาเริ่มต้นของ ASBU Block 0 และ Asia/Pacific Seamless ATM Plan Phase I ไปแล้ว จึงได้พิจารณากำหนดกรอบเวลาการจัดทำแผนงานที่เกี่ยวข้องกับ ASBU Block 0 และ Asia/Pacific Seamless ATM Plan Phase I และแผนงานในด้านที่มีความสำคัญและความจำเป็นเร่งด่วนในปี พ.ศ. 2563 เพื่อให้การดำเนินการสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมถึงกระบวนการงบประมาณของประเทศ จากนั้นได้กำหนดกรอบเวลาการจัดทำแผนงานที่เกี่ยวข้องกับ ASBU Block 1, Asia/Pacific Seamless ATM Plan Phase II และ Phase III (ซึ่งยังไม่จำเป็นต้องดำเนินการเร่งด่วน) ในปี พ.ศ. 2565 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีช่วงเวลาสำหรับเตรียมการ โดยช่วงเวลาดังกล่าวช้าจากกรอบเวลาของ ICAO ไป 3 ปี ส่วนแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับ ASBU Block 2 จะถูกกำหนดให้เริ่มในปี พ.ศ. 2568 และ ASBU Block 3 ในปี พ.ศ. 2574 ซึ่งสอดคล้องกับกรอบเวลาของ ICAO

ทั้งนี้ ตามแนวคิดของ ICAO กลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan ไม่ได้มีลักษณะบังคับให้ทุกประเทศต้องปฏิบัติตาม โดยแต่ละประเทศต้องจัดทำแผนพัฒนาในระดับชาติ โดยพิจารณาถึงลักษณะการปฏิบัติการและความต้องการภายในประเทศเป็นสำคัญ แต่อย่างไรก็ดี เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินไม่เพียงพอกับปริมาณเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งเพื่อให้การพัฒนาระบบการบินของไทยมีความสอดคล้องกับแนวทางของสากลและภูมิภาค อันจะส่งเสริมการพัฒนาความปลอดภัยและประสิทธิภาพของระบบการเดินอากาศทั้งในระดับประเทศและภูมิภาค การบูรณาการแผนพัฒนาของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการนำรายละเอียดกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan มาพิจารณาประกอบเพื่อศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการปฏิบัติตามหรือจัดทำแผนพัฒนาให้มีความสอดคล้องกัน

เป้าหมาย คือ การพัฒนาศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินของระบบการเดินอากาศของไทยที่เพิ่มขึ้น ให้สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของความต้องการเดินทางและขนส่งทางอากาศของไทย เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเป็น World Class Hub for Aviation Business โดยการบูรณาการแผนงานการพัฒนาของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันโดยสอดคล้องกับนโยบายด้านการเดินอากาศของประเทศ รวมทั้งแนวทางพัฒนาของ ICAO และระดับภูมิภาค

แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 มีกลยุทธ์ 4 ด้าน ประกอบด้วย

- กลยุทธ์ที่ 1** การพัฒนาด้านการบริหารจราจรทางอากาศ สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศในทุกช่วงของเที่ยวบิน ทั้ง (i) บริเวณท่าอากาศยาน (Aerodrome) (ii) เขตประชิดท่าอากาศยาน (Terminal) และ (iii) เส้นทางบิน (En-route)
- กลยุทธ์ที่ 2** การพัฒนาด้านการบริหารจัดการข้อมูลการบิน สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ จัดทำแผนพัฒนาการบริหารจัดการข้อมูลการบิน สอดคล้องกับแนวทางและกรอบเวลาของกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan
- กลยุทธ์ที่ 3** การพัฒนาการสื่อสาร การนำทาง และการติดตามตำแหน่งอากาศยาน (Communications, Navigation, and Surveillance : CNS) สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ จัดทำแผนพัฒนาด้าน CNS (Communication Navigation Surveillance) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบสื่อสาร ระบบนำทาง และระบบติดตามตำแหน่งอากาศยาน
- กลยุทธ์ที่ 4** การพัฒนาอุตุนิยมวิทยาการบิน สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ จัดทำแผนพัฒนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aviation Meteorology) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยของการปฏิบัติการบิน โดยข้อมูลอุตุนิยมวิทยาจะต้องให้ผู้ใช้อุปกรณ์ ทั้งหน่วยบริการจราจรทางอากาศและผู้ปฏิบัติการบิน สามารถเข้าถึงได้โดยตรง

2.3.4 แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศมีประเด็นสำคัญอยู่ 2 ประเด็น ได้แก่ (i) การกำกับดูแลด้านเทคนิค ซึ่งประกอบด้วย การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) และ (ii) การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ (Economic) ซึ่งการกำกับดูแลทั้งสองส่วนต้องสอดคล้องกัน เพื่อให้การขนส่งทางอากาศมีความปลอดภัย อย่างน้อยตามมาตรฐานการบินระหว่างประเทศและมีประสิทธิภาพ โดยไม่เป็นอุปสรรคกับการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ เครื่องมือหนึ่งของการกำกับดูแล คือ การบริหารจัดการองค์กร และกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันโครงสร้างการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ทำให้องค์กรต่างๆ เริ่มมีความเป็นอิสระและยืดหยุ่นในการปฏิบัติงานมากขึ้น อีกทั้งกฎ ระเบียบหลายประการเริ่มได้รับการทบทวนและดำเนินการปรับปรุง/เพิ่มเติม ให้สามารถเกื้อหนุนและส่งเสริมการประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศ

(1) ขอบเขตของแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาในการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง มุ่งเน้นการกำหนดกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบองค์กรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศและการสร้างระบบการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ รวมทั้งการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่เสรีและเป็นธรรมในภาคอุตสาหกรรมการบิน ดังนี้

- สร้างให้เกิดการกำกับดูแลและองค์กรกำกับดูแลที่มีศักยภาพและประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งในส่วนของการกำกับดูแลด้านเทคนิคและด้านเศรษฐกิจ
- สร้างมาตรฐานและระบบการกำกับดูแลด้านเทคนิคให้ทัดเทียมกับระบบของประเทศพัฒนาแล้ว
- ให้ความสำคัญกับการคุ้มครองสิทธิของประชาชน/การคุ้มครองผู้บริโภค
- ส่งเสริมให้เกิดการให้บริการการขนส่งทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ เพียงพอ และยุติธรรม
- กำกับดูแลให้เกิดการแข่งขันที่เสรีและเป็นธรรมและป้องกันการผูกขาดโดยผู้ประกอบการ

- บริหารการใช้งานทรัพยากรสาธารณะของประเทศอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การใช้งานน่านฟ้าของประเทศ การจัดสรรสิทธิที่ได้รับจากความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ เครดิตการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เป็นต้น
- ปฏิบัติพันธกิจตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะรัฐภาคี

(2) ทิศทางการพัฒนา

สำหรับทิศทางการพัฒนาด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแล และกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องนี้ มุ่งเน้นใน 3 ส่วนหลัก ได้แก่

- (i) การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ทั้งในส่วนของการกำกับดูแลด้านเทคนิค และการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือ ในส่วนของการกำกับดูแลด้านเทคนิคจะให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิคให้มีมาตรฐานระดับโลก อาทิ FAA และ/หรือ EASA ที่มีมาตรฐานสูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำของ ICAO เป็นเป้าหมายในการพัฒนาระบบการกำกับดูแลด้านเทคนิคของประเทศไทย ในขณะที่การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจจะให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายให้การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในภาคอุตสาหกรรมการบิน
- (ii) การปรับปรุงอำนาจหน้าที่และองค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแล ซึ่งจะมุ่งเน้นให้มีการศึกษาและปรับปรุงอำนาจหน้าที่และองค์กรเพื่อให้รองรับกับภาระหน้าที่ที่อาจเพิ่มขึ้นเพื่อให้การปฏิบัติตามนโยบายเกิดประสิทธิภาพสูงสุด
- (iii) การปรับปรุงกฎหมายและกฎ ระเบียบให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลทั้งในส่วนของการกำกับดูแลด้านเทคนิค และการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ

แนวทางการพัฒนาย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 แนวทางการพัฒนาย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแล และกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการพัฒนาที่ 4	กลยุทธ์
แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม	กลยุทธ์ที่ 1 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน กลยุทธ์ที่ 2 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิคโดยยึดถือมาตรฐานของประเทศที่มีมาตรฐานที่สูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำของ ICAO กลยุทธ์ที่ 3 การกำหนดนโยบายการบริหารจัดการความปลอดภัย กลยุทธ์ที่ 4 การกำหนดนโยบายที่สนับสนุนให้เกิดการเติบโตของกิจกรรมการบินอื่นๆ กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนากลไกการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน กลยุทธ์ที่ 6 การพัฒนากลไกการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานให้มีประสิทธิภาพและเป็นอิสระ กลยุทธ์ที่ 7 การพัฒนากลไกการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานให้ได้มาตรฐานสากล
แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านเทคนิค กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการวางแผนและการบริหารจัดการด้านการบินทั้งด้านเทคนิคและด้านเศรษฐกิจ
แนวทางการพัฒนาที่ 4.3 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านการบิน	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบกฎหมาย กฎ ระเบียบการบินด้านเทคนิค

ที่มา: ที่ปรึกษา

แนวทางการพัฒนาย่อยและกลยุทธ์เพื่อรองรับการดำเนินงาน มีรายละเอียด ดังนี้

1) แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม

เป้าหมาย คือ การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจและด้านเทคนิคให้ชัดเจนทั้งในระดับภายในประเทศและระดับระหว่างประเทศ เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนา เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ ทั้งในส่วนโครงสร้างและการดำเนินงานขององค์กรกำกับดูแล ตลอดจนกฎหมายและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล ทั้งนี้ การดำเนินงานประกอบด้วย 7 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1** การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ เป็น 2 ระดับ (i) ระดับระหว่างประเทศ และ (ii) ระดับภายในประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 2** การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิคโดยยึดถือมาตรฐานของประเทศที่มีมาตรฐานที่สูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำของ ICAO สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ สร้างนโยบายที่ชัดเจนในเรื่องบทบาทหน้าที่ และมาตรฐานการกำกับดูแลด้านเทคนิค ซึ่งรวมถึงความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ครอบคลุมในทุกกิจกรรมการบิน
- กลยุทธ์ที่ 3** การกำหนดนโยบายการบริหารจัดการความปลอดภัย สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) และจัดให้มีระบบจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data Collection and Processing System: SDCPS) สอดคล้องกับภาคผนวก (Annex) 19 ของ ICAO
- กลยุทธ์ที่ 4** การกำหนดนโยบายที่สนับสนุนให้เกิดการเติบโตของกิจกรรมการบินอื่นๆ สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ พัฒนา ปรับปรุงกฎ ระเบียบ และเกณฑ์ต่างๆ ให้มีความเหมาะสมกับกิจกรรมการบินและเทคโนโลยีปัจจุบัน
- กลยุทธ์ที่ 5** การพัฒนากลไกการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ สร้างกลไกที่ชัดเจนในการตรวจสอบและประเมินประสิทธิภาพของการให้บริการท่าอากาศยาน เพื่อกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน
- กลยุทธ์ที่ 6** การพัฒนากลไกการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานให้มีประสิทธิภาพและเป็นอิสระ สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ พัฒนาระบบและกลไกในการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ระบุในภาคผนวก (Annex) 13 ของ ICAO
- กลยุทธ์ที่ 7** การพัฒนากลไกการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานให้ได้มาตรฐานสากล สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ พัฒนาระบบและกลไกในการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ระบุในภาคผนวก (Annex) 12 ของ ICAO

2) แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล

เป้าหมาย คือ การปรับปรุงโครงสร้างการกำกับดูแล อำนาจ บทบาท หน้าที่ และระเบียบปฏิบัติขององค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแล เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ ตลอดจนการสนับสนุนให้องค์กรที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล ดำเนินกิจการตามหลักนิติธรรม โปร่งใส มีความรับผิดชอบต่องานและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติและมาตรฐานสากล ซึ่งต้องสนองตอบต่อนโยบายการกำกับดูแลที่กำหนดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาองค์กรสำหรับการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจหรือการกำกับดูแลด้านเทคนิคก็ตาม ทั้งนี้ การดำเนินงานประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1** การพัฒนาองค์กรกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ ปรับปรุงการกำกับดูแลให้ครอบคลุมการตรวจสอบ ติดตาม พฤติกรรมการแข่งขันอื่นๆ ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินที่นอกเหนือไปจากการแข่งขันด้านราคา และเป็นไปตามกฎหมาย
- กลยุทธ์ที่ 2** การปรับปรุงบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านเทคนิค สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ พัฒนาองค์กรกำกับดูแลให้มีอำนาจที่ครบถ้วนและเป็นอิสระในการทำหน้าที่ สอดคล้องกับองค์ประกอบสำคัญ (Critical Elements) สำหรับการกำกับดูแลด้านเทคนิค ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 3** การพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการวางแผนและการบริหารจัดการด้านการบินทั้งด้านเทคนิคและด้านเศรษฐกิจ สารสำคัญของกลยุทธ์ คือ จัดทำและปรับปรุงระบบข้อมูลด้านความปลอดภัย รวมถึงข้อมูลด้านเศรษฐกิจ จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในทุกท่าอากาศยานและทุกเส้นทางบิน ทั้งเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ

3) แนวทางการพัฒนาที่ 4.3 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านการบิน

เป้าหมายของแนวทางการพัฒนา คือ การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านการบินเพื่อการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจและด้านเทคนิค เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและรองรับต่อการพัฒนาธุรกิจการบินในปัจจุบันและอนาคต ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎ ระเบียบ ที่บังคับใช้ได้จริงกับการแข่งขันที่เกิดขึ้นในธุรกิจการบิน รวมถึงการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร

กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบกฎหมาย กฎ ระเบียบการบินด้านเทคนิค สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ การปรับปรุงแบบของกฎหมาย และกฎ ระเบียบให้มีความเรียบง่ายกว่าระบบปัจจุบัน ตามแนวทางสากล

2.3.5 แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

บุคลากรด้านการบินเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนภาคการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย การเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศทำให้ประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อมในการผลิตบุคลากรให้เพียงพอกับความต้องการในปัจจุบัน และเพื่อตอบสนองความต้องการในอนาคต ปัจจุบันสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการเปิดหลักสูตรการเรียนการสอนและฝึกอบรม ทั้งหลักสูตรภาคพื้นและภาคอากาศเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมยังไม่สามารถดำเนินการผลิตบุคลากรด้านการบินให้มีมาตรฐานได้ทั้งหมด ตลอดจนบุคลากรบางส่วนที่ผลิตออกมายังไม่ตรงกับความต้องการของตลาดการบินอย่างแท้จริง อาจทำให้การสร้างบุคลากรด้านการบินไม่ทันต่อความต้องการและอาจเกิดปัญหาความขาดแคลนเพิ่มขึ้นในอนาคตได้

(1) ขอบเขตของแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน มีแนวทางครอบคลุมทั้งการพัฒนาบุคลากรเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยเน้นวิชาชีพที่ต้องมี License ในการปฏิบัติงาน ภายใต้มาตรฐานการบินระหว่างประเทศ รวมทั้งปัจจุบันมีการขาดแคลนหรือมีแนวโน้มที่จะต้องผลิตให้เพียงพอกับความต้องการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต สำหรับนักบิน ครูฝึก ช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยมุ่งกำหนดกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานในส่วนของการพัฒนา/ปรับปรุงสถาบันการผลิต/ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินให้มีระบบกำกับดูแลที่ได้มาตรฐาน สามารถควบคุมคุณภาพของบุคลากรที่สำเร็จการฝึกอบรมแล้ว รวมทั้งมีกลไกการกำกับดูแลมาตรฐาน การศึกษาของสถาบันที่เปิดสอนในด้านที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความรู้ให้กับบุคลากรของภาครัฐที่ปฏิบัติงานในองค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบิน เพื่อให้บุคลากรทุกระดับมีศักยภาพและขีดความสามารถอย่างเหมาะสม รองรับเทคโนโลยีการบินที่จะพัฒนาไปในอนาคต

(2) ทิศทางการพัฒนา

การพัฒนาบุคลากรด้านการบินของไทย มีทิศทางเพื่อมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยให้ความสำคัญกับการเพิ่มศักยภาพของบุคลากรที่ผลิตออกสู่ตลาดให้มีคุณภาพ มีจำนวนเพียงพอและตรงกับความต้องการของตลาดการบิน รวมทั้งเตรียมพร้อมในการผลิตบุคลากรเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต เพื่อก้าวสู่การเป็น Global Aviation Hub และการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของ ASEAN ให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาและกระบวนการผลิตบุคลากรของสถาบันต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานด้านการบินในอนาคต ทั้งในมิติเชิงปริมาณ (หมายถึงความสอดคล้องกันระหว่างขนาดอุปสงค์และขนาดอุปทานของกำลังคน) และมิติเชิงคุณภาพ (หมายถึงทักษะในการปฏิบัติงานที่ตรงตามมาตรฐานสากล)

แนวทางการพัฒนาลย่อยและกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แนวทางการพัฒนาลู่และกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

แนวทางการพัฒนาที่ 5	กลยุทธ์
แนวทางการพัฒนาที่ 5.1 การพัฒนาบุคลากรการผลิตบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานตรงความต้องการ และสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบินในอนาคต	กลยุทธ์ที่ 1 การผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างสถาบันผลิตและศูนย์ฝึกอบรมของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาหลักสูตรให้ได้มาตรฐาน ICAO หรือพัฒนาหลักสูตรให้มีมาตรฐานที่สูงกว่า เช่น EASA หรือ FAA กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาและกำหนดกลไกในการควบคุมมาตรฐานของหลักสูตร กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาและสนับสนุนสถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและเพียงพอ กลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มจำนวนครูฝึกเพื่อตอบสนองอุปสงค์ของบุคลากรด้านการบิน กลยุทธ์ที่ 5 การเพิ่มจำนวนศูนย์การผลิตบุคลากรไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศที่มีความพร้อมในการพัฒนาเพื่อผลิตบุคลากรด้านการบิน
แนวทางการพัฒนาที่ 5.2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่อยู่ในธุรกิจการบิน	กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมทักษะและความรู้ด้านการบินให้กับบุคลากรของภาครัฐที่ปฏิบัติงานในองค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบินอย่างต่อเนื่อง

ที่มา: ที่ปรึกษา

แนวทางการพัฒนาลู่และกลยุทธ์เพื่อรองรับการดำเนินงาน มีรายละเอียด ดังนี้

1) แนวทางการพัฒนาที่ 5.1 การพัฒนาบุคลากรการผลิตบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานตรงความต้องการและสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบินในอนาคต

เป้าหมาย คือ การผลิตบุคลากรด้านการบินให้เพียงพอต่อความต้องการในอนาคต ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ โดย (i) การผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างสถาบันผลิต ศูนย์ฝึกอบรมของภาครัฐและเอกชน และสายการบิน เพื่อให้สามารถผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกัน (ii) การควบคุมมาตรฐานของหลักสูตรในเชิงคุณภาพ และ (iii) การเตรียมความพร้อมของสถานที่ในการฝึกอบรม (ทั้งในส่วนของห้องเรียน ห้องปฏิบัติการและสถานที่ฝึกภาคสนาม) สิ่งอำนวยความสะดวกที่ทันสมัย และได้มาตรฐาน รวมทั้งครูฝึกที่เพียงพอและมีความรู้ความสามารถ ตลอดจนการเน้นการใช้พื้นที่ท่าอากาศยานภูมิภาคให้สามารถใช้เป็นเวทีเพื่อเพิ่มประสบการณ์แก่บุคลากรด้านการบิน ทั้งนี้ การดำเนินงาน ประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1** การผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างสถาบันผลิตและศูนย์ฝึกอบรมของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาหลักสูตรให้ได้มาตรฐาน ICAO หรือพัฒนาหลักสูตรให้มีมาตรฐานที่สูงกว่า เช่น EASA หรือ FAA สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ การวางแผนการผลิตบุคลากรให้มีความสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบิน โดยพิจารณามาตรฐานสากล (ICAO/EASA/FAA)
- กลยุทธ์ที่ 2** การพัฒนาและกำหนดกลไกในการควบคุมมาตรฐานของหลักสูตร สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ ควบคุมมาตรฐานของหลักสูตรในเชิงคุณภาพ โดยหลักสูตรการเรียนการสอนต้องได้รับการรับรองมาตรฐานจาก ICAO
- กลยุทธ์ที่ 3** การพัฒนาและสนับสนุนสถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและเพียงพอ สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ สนับสนุนความช่วยเหลือด้านเครื่องมือและอุปกรณ์แก่สถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากร
- กลยุทธ์ที่ 4** การเพิ่มจำนวนครูฝึกเพื่อตอบสนองอุปสงค์ของบุคลากรด้านการบิน สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ ปรับกฎ ระเบียบให้สามารถปรับสวัสดิการและอัตราค่าตอบแทนครูฝึกให้เหมาะสม รวมถึงจ้างบุคลากรเกษียณและบุคลากรมีประสบการณ์จากต่างประเทศ มาปฏิบัติงานเป็นการชั่วคราว
- กลยุทธ์ที่ 5** การเพิ่มจำนวนศูนย์การผลิตบุคลากรไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศที่มีความพร้อมในการพัฒนาเพื่อผลิตบุคลากรด้านการบิน สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ ใช้พื้นที่ท่าอากาศยานภูมิภาคเป็นสถานที่ฝึกบิน เพื่อเสริมการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน และสนับสนุนให้เกิดการใช้งานทรัพยากรท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่มียู้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

2) แนวทางการพัฒนาที่ 5.2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่อยู่ในธุรกิจการบิน

เป้าหมาย คือ การมุ่งเน้นการเสริมสร้างศักยภาพบุคลากรด้านการบินที่อยู่ในธุรกิจการบินปัจจุบันให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากลเพิ่มเติมทักษะการปฏิบัติงานในตำแหน่งเฉพาะ ซึ่งบุคลากรที่ปฏิบัติงานในทุกภาคส่วนควรมีความรู้ความเข้าใจในสาขาการบินอย่างแท้จริง โดยได้รับการพัฒนาและเสริมสร้างความรู้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสาขาการบินนั้น เป็นสาขาที่ต้องใช้ความรู้ความสามารถเฉพาะทาง และเทคโนโลยีที่ใช้ก็มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ อีกทั้งบุคลากรด้านการบินควรมีเวทีกลางที่เปิดโอกาสให้มีโอกาสในการแบ่งปันหรือได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นช่องทางหนึ่งในการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพของตนเอง นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาทักษะด้านภาษา เพื่อให้บุคลากรมีศักยภาพในการใช้ภาษาได้เทียบเท่ามาตรฐานสากล ทั้งนี้ การดำเนินงาน ประกอบด้วย 1 กลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมทักษะและความรู้ด้านการบินให้กับบุคลากรของภาครัฐที่ปฏิบัติงานในองค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบินอย่างต่อเนื่อง สาระสำคัญของกลยุทธ์ คือ พัฒนาทักษะของบุคลากรด้านการบิน โดยเฉพาะทักษะภาษา เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม

กล่าวโดยสรุปได้ว่า แนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยทั้ง 5 ด้าน รวมทั้งกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาเหล่านั้น สามารถนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ตามกำหนด (พ.ศ. 2576) ซึ่งเป้าหมายที่ท้าทายและต้องบรรลุก่อน คือ การเป็น Transfer Hub ซึ่งคาดว่าจะต้องใช้เวลาราว 10 ปี จากนั้นจึงพัฒนาสู่การเป็น Global Aviation Hub ในช่วงเวลา 5 ปีสุดท้ายของแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) แสดงในตารางที่ 6

โดยในช่วง 10 ปีแรก กลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาต่างๆ ส่วนใหญ่จะเน้นมุ่งสู่เป้าหมายการเป็น Transfer Hub และจะต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่องไปอีกจนจบแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันกำหนดเป้าหมายใหม่อีกครั้ง หลังจากปีที่ 10

นอกจากนั้น กลยุทธ์อีกส่วนหนึ่งจะเน้นมุ่งสู่เป้าหมายการเป็น Global Aviation Hub โดยการดำเนินงานจะเริ่มตั้งแต่เริ่มแผนพัฒนาฯ แต่จะใช้ระยะเวลายาวกว่า 15 ปี ในการบรรลุเป้าหมาย เนื่องจากจำเป็นต้องอาศัยสถานะความเป็น Transfer Hub มาช่วยให้บรรลุเป้าหมายด้วย ทั้งในด้านการตลาด ความพร้อมของกลไกการกำกับดูแล โครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนบุคลากรด้านการบิน อีกทั้งการพัฒนาธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการพัฒนา การสร้างความน่าเชื่อถือจากกลไกการกำกับดูแลภายในประเทศที่ได้มาตรฐานและน่าเชื่อถือ ตลอดจนการสร้างตลาดในการรองรับธุรกิจดังกล่าว

นอกจากนั้นแล้ว การดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดจากการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพการแข่งขัน สถานการณ์ ตลอดจนปัญหาการขนส่งทางอากาศในปัจจุบัน เพื่อเป็นแนวทางในการประเมินประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ของระบบการขนส่งทางอากาศ การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง รวมทั้งรองรับความพยายามเปรียบเทียบความสามารถกับต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดที่แนบมานั้นหน่วยงานผู้เกี่ยวข้องสามารถพิจารณาแบ่งระยะเวลาและเปลี่ยนแปลงตัวชี้วัดได้ตามสถานการณ์ในอนาคต

ตารางที่ 6 แนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ และเป้าหมายที่มุ่งเน้นตอบสนองเป้าหมาย Global Aviation Hub

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ช่วงเวลาที่ต้องบรรลุเป้าหมาย	
		ภายใน 10 ปี	ภายใน 15 ปี
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง			
แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด	กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดการใช้ประโยชน์ (Utilisation) สูงสุด	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนากลไกควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และเตรียมพร้อมสำหรับการขยายท่าอากาศยานในอนาคต	✓	
แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน	กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างบรรยากาศการดำเนินงานในท่าอากาศยานให้เน้นความสำคัญของผู้ใช้บริการ (Customer Oriented)	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มบทบาทเอกชนในการบริหารจัดการท่าอากาศยานภูมิภาค	✓	
แนวทางการพัฒนาที่ 1.3 การพัฒนาศักยภาพระบบขนส่งเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งที่เหมาะสมกับสภาพความต้องการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยาน เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับการเชื่อมต่อท่าอากาศยานเข้าสู่เมือง	✓	
	กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบบริหารการจราจรภายในและบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อช่วยลดความแออัดและมลพิษทางอากาศ	✓	
แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 การสร้างเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล	กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ให้เพียงพอ เพื่อการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงประสิทธิภาพและมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยของการตรวจค้นและการรักษาความปลอดภัย	✓	
	กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย	✓	
แนวทางการพัฒนาที่ 1.5 การส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation	✓	✓
แนวทางการพัฒนา ที่ 2 ด้านการพัฒนารัฐกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน			
แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน	กลยุทธ์ที่ 1 การปรับปรุงกลไกของภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุนให้มีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติและเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ	✓	
	กลยุทธ์ที่ 2 การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว ท่าอากาศยาน หน่วยงานส่วนท้องถิ่น และสายการบิน	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกลไกการบริหารจัดการของหน่วยงานต่างๆ ภายในท่าอากาศยานเพื่อทำให้ระยะเวลาที่ใช้ในช่วง Departure, Arrival และ CIQ เป็นไปตามมาตรฐาน	✓	
	กลยุทธ์ที่ 4 การกำหนดมาตรการส่งเสริมการประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ General Aviation และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึง Business Aviation เพื่อรองรับกลุ่มนักเดินทางระดับ Premium	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 5 การให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการให้บริการด้านการบินจัดทำแผนบูรณาการในการลงทุนและบริหารจัดการ โดยมี KPI ร่วม	✓	✓
แนวทางการพัฒนาที่ 2.2 การสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง	กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมการพัฒนา Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพระดับสากล	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรให้สะดวกและลดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ	✓	
แนวทางการพัฒนาที่ 2.3 การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	กลยุทธ์ที่ 1 การกำหนดมาตรการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน และธุรกิจสนับสนุนด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับแนวโน้มตลาด		✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก		✓

ตารางที่ 6 แนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ และเป้าหมายที่มุ่งเน้นตอบสนองเป้าหมาย Global Aviation Hub (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ช่วงเวลาที่ต้องบรรลุเป้าหมาย	
		ภายใน 10 ปี	ภายใน 15 ปี
แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ			
แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาด้านการบริหารจราจรทางอากาศ	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการบริหารจัดการข้อมูลการบิน	✓	
	กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาด้านการสื่อสาร การนำทาง และการติดตามตำแหน่งอากาศยาน (Communications, Navigation, and Surveillance: CNS)	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน	✓	✓
แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง			
แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม	กลยุทธ์ที่ 1 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิคโดยยึดถือมาตรฐานของประเทศที่มีมาตรฐานที่สูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำของ ICAO	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 3 การกำหนดนโยบายการบริหารจัดการความปลอดภัย	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 4 การกำหนดนโยบายที่สนับสนุนให้เกิดการเติบโตของกิจการการบินอื่นๆ	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนากลไกการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 6 การพัฒนากลไกการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานให้มีประสิทธิภาพและเป็นอิสระ	✓	
	กลยุทธ์ที่ 7 การพัฒนากลไกการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานให้ได้มาตรฐานสากล	✓	
แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน	✓	
	กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านเทคนิค	✓	
	กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการวางแผนและการบริหารจัดการด้านการบินทั้งด้านเทคนิคและด้านเศรษฐกิจ	✓	✓
แนวทางการพัฒนาที่ 4.3 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านการบิน	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบกฎหมาย กฎ ระเบียบการบินด้านเทคนิค	✓	
แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาศูนย์กลางด้านการบิน			
แนวทางการพัฒนาที่ 5.1 การพัฒนากลไกการผลิตบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานตรงความต้องการ และสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบินในอนาคต	กลยุทธ์ที่ 1 การผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างสถาบันผลิตและศูนย์ฝึกอบรมของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาหลักสูตรให้ได้มาตรฐาน ICAO หรือพัฒนาหลักสูตรให้มีมาตรฐานที่สูงกว่า เช่น EASA หรือ FAA	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาและกำหนดกลไกในการควบคุมมาตรฐานของหลักสูตร	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาและสนับสนุนสถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและเพียงพอ	✓	✓
	กลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มจำนวนครูฝึกเพื่อตอบสนองอุปสงค์ของบุคลากรด้านการบิน	✓	
	กลยุทธ์ที่ 5 การเพิ่มจำนวนศูนย์การผลิตบุคลากรไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศที่มีความพร้อมในการพัฒนาเพื่อผลิตบุคลากรด้านการบิน	✓	✓
แนวทางการพัฒนาที่ 5.2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่อยู่ในธุรกิจการบิน	กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมทักษะและความรู้ด้านการบินให้กับบุคลากรของภาครัฐที่ปฏิบัติงานในองค์กรที่เกี่ยวข้องกับด้านการบินอย่างต่อเนื่อง	✓	✓

ที่มา: ที่ปรึกษา

2.4 ตัวชี้วัดในการพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ

แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) ควรมีเป้าหมายในภาพรวม ซึ่งเป็นผลจากกิจกรรมมากกว่าหนึ่งแนวทางการพัฒนาที่ส่งผลกระทบร่วมกัน ซึ่งทำให้เกิดผลลัพธ์ที่ต้องการดังกล่าว ได้แก่

- 1) มูลค่าผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากกิจกรรมการขนส่งทางอากาศในภาพรวมมีส่วนช่วยกระตุ้นการพัฒนาเชิงเศรษฐกิจของประเทศ
- 2) มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม
- 3) การปฏิบัติการบินมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจมากขึ้น ด้วยวิธีเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทั้งอากาศและการบริหารการเดินทาง

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ในระดับภาพรวมของแผนพัฒนาฯ ซึ่งเป็นการบูรณาการทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตอบสนองนโยบายการมุ่งเป็น Global Aviation Hub ตัวชี้วัดที่ควรพิจารณา แสดงดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 ข้อเสนอแนะตัวชี้วัดในภาพรวม

ลำดับ	ตัวชี้วัด	พ.ศ. 2571 (Transfer Hub)	พ.ศ. 2576 (Global Hub)	แหล่งที่มาของข้อมูล
1	ร้อยละมูลค่าผลประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากกิจกรรมการขนส่งทางอากาศในภาพรวม เทียบต่อ GDP	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 1.5 ต่อปี	ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 1.5 ต่อปี	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2	Minimum Connecting Time (MCT)	70 นาที	60 นาที	บมจ.ท่าอากาศยานไทย/กรมท่าอากาศยาน / การท่าอากาศยานอุตะเถา (กองทัพอากาศ)/ ผู้ประกอบการท่าอากาศยานพาณิชย์ของเอกชน
3	ปริมาณผู้โดยสาร	298 ล้านคนต่อปี	422 ล้านคนต่อปี	บมจ.ท่าอากาศยานไทย/กรมท่าอากาศยาน/ การท่าอากาศยานอุตะเถา (กองทัพอากาศ)/ ผู้ประกอบการท่าอากาศยานพาณิชย์ของเอกชน
4	ปริมาณสินค้า	1.8 ล้านตันต่อปี	2.0 ล้านตันต่อปี	บมจ.ท่าอากาศยานไทย/กรมท่าอากาศยาน/ การท่าอากาศยานอุตะเถา (กองทัพอากาศ)/ ผู้ประกอบการท่าอากาศยานพาณิชย์ของเอกชน
5	รายได้รวมของศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในไทย*	- ยังไม่วัดผล -	20,000 ล้านบาทต่อปี	บมจ.ท่าอากาศยานไทย/กรมท่าอากาศยาน/ การท่าอากาศยานอุตะเถา (กองทัพอากาศ)/ ผู้ประกอบการท่าอากาศยานพาณิชย์ของเอกชน

หมายเหตุ: * ปรับปรุงจากประมาณการเบื้องต้นของการศึกษาความเหมาะสมของโครงการศึกษาและออกแบบเบื้องต้น

ในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย (ตุลาคม พ.ศ. 2558)

ที่มา: ที่ปรึกษา

จากนั้นจึงกำหนดตัวชี้วัดแยกตามแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกัน ซึ่งมีรายละเอียดสัมพันธ์กับระดับปฏิบัติงาน ตัวชี้วัดที่กำหนดขึ้นเหล่านี้ หลายตัวชี้วัดควรรับผิดชอบประเมินผลร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ทั้งที่เป็นภารกิจของภาครัฐ รวมถึงการปฏิบัติการกิจโดยภาคเอกชน แต่มีแนวทางที่เข้าใจตรงกันและทำการประเมินความสำเร็จในระดับที่ภาครัฐต้องการ เพื่อเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเบื้องต้น โดยได้แบ่งช่วงเวลาของการประเมินผลตัวชี้วัดดังกล่าวเป็น (i) ตัวชี้วัดเพื่อประเมินความเป็น Transfer Hub และ (ii) ตัวชี้วัดเพื่อประเมินความเป็น Global Aviation Hub ซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่เพิ่มเติมเข้าไปในชุดตัวชี้วัดเพื่อประเมินความเป็น Transfer Hub ให้มีความครอบคลุมเป้าหมายและท้าทายมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดบางตัวอาจมีการเก็บข้อมูลและประเมินผลอยู่แล้วในปัจจุบัน แต่ยังมีข้อจำกัดในการพัฒนาประสิทธิภาพให้สูงขึ้น จึงควรให้มีผลบังคับใช้ประเมินผลใน พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป เมื่อทุกฝ่ายมีความพร้อมยิ่งขึ้น โครงสร้างพื้นฐานพัฒนามากขึ้น และมีระบบการเก็บรายงานข้อมูลเพิ่มเติมจะเหมาะสมกับสถานการณ์มากกว่า ซึ่งตัวชี้วัดที่กำหนดแยกตามแนวทางการพัฒนาเหล่านี้ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 8

อย่างไรก็ตาม สำหรับเป้าหมายของตัวชี้วัดดังกล่าว นั้น กระทรวงคมนาคมอาจจำเป็นต้องทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการยอมรับร่วมกันเมื่อกระทรวงคมนาคมประกาศใช้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) และหากจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติขึ้นแล้ว บทบาทในการติดตามประเมินผลความสำเร็จของการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ควรเป็นของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ

ตารางที่ 8 ความสำคัญของตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศสำหรับประเทศไทย (แยกตามแนวทางการพัฒนา)

แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย พ.ศ. 2571	เป้าหมาย พ.ศ. 2576	ความสำคัญของตัวชี้วัด
การพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง	• เวลาเฉลี่ยในการจัดการผู้โดยสารขาเข้า	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ใช้เปรียบเทียบระดับการบริการกับท่าอากาศยานอื่น และรองรับแนวโน้มการเติบโตของการขนส่ง
	• เวลาเฉลี่ยในการจัดการผู้โดยสารขาออก	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ใช้เปรียบเทียบระดับการบริการกับท่าอากาศยานอื่น และรองรับแนวโน้มการเติบโตของการขนส่ง
	• เวลาเฉลี่ยในการเดินทางเข้า/ออกท่าอากาศยานด้วยระบบขนส่งมวลชนจนถึงพื้นที่เมืองชั้นใน	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ใช้เปรียบเทียบระดับการบริการกับท่าอากาศยานอื่น และรองรับแนวโน้มการเติบโตของการขนส่ง
	• ร้อยละของอากาศยานออกจากหลุมจอดได้ตรงเวลา (On-Time Performance)	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ใช้เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการกับท่าอากาศยานอื่น
	• ผลการตรวจสอบของ ICAO ตามโครงการ USAP-CMA	ไม่มีข้อบกพร่อง Significant Security Concern (SSeCs)	รักษาระดับผลการประเมิน	• รักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สร้างความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการและกำกับดูแลของรัฐบาลไทย
	• ผลประเมินการตรวจสอบตามโครงการ USAP-CMA ของประเทศไทย	สูงกว่าผลประเมินเฉลี่ย (ผลรวมทุกประเทศทั่วโลก)	สูงกว่าผลประเมินเฉลี่ย (ผลรวมทุกประเทศทั่วโลก)	• รักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สร้างความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการและกำกับดูแลของรัฐบาลไทย
	• มีการจัดตั้งท่าอากาศยานเพื่อรองรับ General Aviation	- ยังไม่วัดผล -	อย่างน้อย 1 แห่ง	• สร้างบรรยากาศและเพิ่มโอกาสการลงทุน และลดปัญหาอุปสรรคในการขนส่ง
	• ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน	ร้อยละ 85	ร้อยละ 85	• รักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการ
	• เวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลง ระหว่างอากาศยานจนถึงคลังสินค้า	- ยังไม่วัดผล -	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ใช้เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการกับท่าอากาศยานอื่น
	• มีการให้เอกชนร่วมลงทุนและบริหารท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3)	- ยังไม่วัดผล -	อย่างน้อย 2 แห่ง	• สร้างบรรยากาศและเพิ่มโอกาสการลงทุน และลดปัญหาอุปสรรคในการขนส่ง
การพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน	• ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศ	146 ล้านคน	206 ล้านคน	• ใช้เปรียบเทียบระดับการบริการและการเติบโตกับท่าอากาศยานอื่น
	• ปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศ	152 ล้านคน	216 ล้านคน	• ใช้เปรียบเทียบระดับการบริการและการเติบโตกับท่าอากาศยานอื่น
	• จำนวนเที่ยวบินอากาศยาน	2.6 ล้านเที่ยว/ปี	3.6 ล้านเที่ยว/ปี	• ใช้เปรียบเทียบระดับการบริการกับท่าอากาศยานอื่น
	• ปริมาณสินค้าผ่าน Airport Logistics Park	1.8 ล้านตัน/ปี	2.0 ล้านตัน/ปี	• ใช้เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการกับท่าอากาศยานอื่น
	• จำนวนท่าอากาศยานปลายทางที่สายการบินสามารถให้บริการได้ (Number of Airports Served)	200 แห่ง	220 แห่ง	• สร้างบรรยากาศและเพิ่มโอกาสการลงทุน และลดปัญหาอุปสรรคในการขนส่ง
	• ความสามารถให้บริการ MRO ในระดับ C-Check ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค	- ยังไม่วัดผล -	อย่างน้อย 5 แห่ง	• ใช้เปรียบเทียบความสามารถบริการกับต่างประเทศ
	• ความสามารถให้บริการ MRO ในระดับ D-Check ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค	- ยังไม่วัดผล -	อย่างน้อย 1 แห่ง	• ใช้เปรียบเทียบความสามารถบริการ กับต่างประเทศ
	• มีอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในระดับ Tier-1 และ Tier-2 ภายในประเทศ	- ยังไม่วัดผล -	มีอุตสาหกรรมในระดับ Tier-1 และ Tier-2	• รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ และธุรกิจ MRO
	• ปริมาณการขออนุญาตประกอบกิจกรรมการบินในประเภท General Aviation (จำนวนผู้ประกอบการ จำนวนกิจกรรม จำนวนอากาศยานจดทะเบียน)	- ยังไม่วัดผล -	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ใช้เปรียบเทียบระดับการบริการและการเติบโตกับท่าอากาศยานอื่น

ตารางที่ 8 ความสำคัญของตัวชี้วัดด้านการขนส่งทางอากาศสำหรับประเทศไทย (แยกตามแนวทางการพัฒนา) (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย พ.ศ. 2571	เป้าหมาย พ.ศ. 2576	ความสำคัญของตัวชี้วัด
การพัฒนาบริการการเดินอากาศ	• อัตราเที่ยวบินที่สูญเสียระยะห่างขั้นต่ำตามมาตรฐาน (Separation Minimal Infringement) ต่อ 100,000 เที่ยวบินขึ้นลง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• รักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สร้างความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการและกำกับดูแลของรัฐบาลไทย • ช่วยลดความสูญเสีย ช่วยควบคุมเวลาและต้นทุนของผู้ประกอบการ
	• Taxi-out Delay ของท่าอากาศยานในกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• รักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สร้างความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการและกำกับดูแลของรัฐบาลไทย • ช่วยลดความสูญเสีย ช่วยควบคุมเวลาและต้นทุนของผู้ประกอบการ
	• ความสามารถในการรองรับของระบบการบิน เปรียบเทียบกับเป้าหมายการพัฒนาตามแผนงานเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศไทย	- ยังไม่วัดผล -	รอผลการศึกษาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• รักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สร้างความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการและกำกับดูแลของรัฐบาลไทย • ช่วยลดความสูญเสีย ช่วยควบคุมเวลาและต้นทุนของผู้ประกอบการ
การพัฒนาการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง	• ผลการตรวจของ FAA ตามโครงการ IASA*	Category 1	รักษาระดับผลการประเมิน	• ยกระดับมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สร้างความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการและกำกับดูแลของรัฐบาลไทย
	• ผลประเมินการตรวจสอบตามโครงการ USOAP-CMA ของประเทศไทย สูงกว่าผลประเมินเฉลี่ย (ผลรวมทุกประเทศทั่วโลก)	ผลการประเมินประเทศไทย เทียบกับค่าเฉลี่ย	ผลการประเมินประเทศไทย เทียบกับค่าเฉลี่ย	• รักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สร้างความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการและกำกับดูแลของรัฐบาลไทย
	• จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (Serious Incident) ต่อ 100,000 Aircraft Movement	0 ครั้ง	0 ครั้ง	• รักษามาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สร้างความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการและกำกับดูแลของรัฐบาลไทย
	• มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบต่างๆ ที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจสายการบิน (ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ พ.ศ. 2559)	มีการปฏิบัติตามกฎ	รักษาระดับหรือปรับให้เหมาะสมกับเหตุการณ์	• สร้างความตระหนักรู้ทั้งในภาครัฐและโดยเฉพาะภาคเอกชนในเรื่องการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจที่ต้องส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม
	• มีมาตรการ กฎ ระเบียบเกี่ยวกับการกำกับดูแลการแข่งขันเพื่อตรวจสอบและวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน ที่อาจบิดเบือนกลไกการแข่งขันและไม่เป็นไปตามนโยบายการแข่งขันที่เสรีและเป็นธรรม	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	รักษาระดับหรือปรับให้เหมาะสมกับเหตุการณ์	• ยกระดับมาตรฐานการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจและสร้างให้เกิดการกำกับดูแลที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมที่สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม
	• เพิ่มการเจรจาเพื่อจัดทำหรือปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีให้ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมมากขึ้น	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	รักษาระดับหรือกำหนดให้สูงขึ้น	• สร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการของไทยที่มีความพร้อมสามารถขยายธุรกิจไปสู่ต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่อุปสรรคที่เกี่ยวกับการกีดกันทางการค้าและการลงทุน
	• ร้อยละเรื่องร้องเรียนของผู้โดยสารที่มีต่อผู้ให้บริการการขนส่งทางอากาศ (สายการบิน) และผู้ประกอบการท่าอากาศยาน	กำหนดให้ลดลง โดยเทียบกับปีฐาน พ.ศ.2565	กำหนดให้เท่าเดิมหรือลดลงอีก	• ยกระดับมาตรฐานการคุ้มครองผู้บริโภคและการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารทั้งในเส้นทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ
การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน	• จำนวนบุคลากรที่ผลิตได้ต่อปี (ยอดรวมก่อนทดสอบเพื่อ Certified)	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ลดความเสี่ยงจากการเสียโอกาสตอบสนองความต้องการตามการเติบโตของการขนส่งทางอากาศ
	• จำนวนบุคลากรที่ผลิตได้ และผ่านการรับรองต่อปี (Certified)	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ลดความเสี่ยงจากการเสียโอกาสตอบสนองความต้องการตามการเติบโตของการขนส่งทางอากาศ
	• ร้อยละของบุคลากรจบใหม่ที่เข้าทำงานในธุรกิจการบิน	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กำหนดโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• ลดความเสี่ยงจากการเสียโอกาสตอบสนองความต้องการตามการเติบโตของการขนส่งทางอากาศ

หมายเหตุ: *International Aviation Safety Assessment

ที่มา: ที่ปรึกษา

2.5 แผนงานโครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

สรุปวงเงินลงทุนแผนงานโครงการ/มาตรการภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) ดังตารางที่ 9 สำหรับรายละเอียดปีการลงทุน (Time Line) ของแนวทางการพัฒนาทั้ง 5 ด้าน แสดงดังภาคผนวก ก (ตารางที่ ก-1 ถึง ตารางที่ ก-5)

ตารางที่ 9 สรุปวงเงินลงทุนทั้ง 5 แนวทางการพัฒนา

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา	รวมวงเงินลงทุน (ล้านบาท)	จำนวน	
			โครงการ	มาตรการ
1	แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง			
1.1	แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด	116,644.0 ¹	13	2
1.2	แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน	460.0	5	4
1.3	แนวทางการพัฒนาที่ 1.3 การพัฒนาศักยภาพระบบขนส่งเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน	113,675.0 ²	5	1
1.4	แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 การสร้างความเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน ให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล	1,237.0	8	4
1.5	แนวทางการพัฒนาที่ 1.5 การส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation	9,430.0 ³	2	-
รวม		241,446.0	33	11
2	แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน			
2.1	แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน	810.0	7	5
2.2	แนวทางการพัฒนาที่ 2.2 การสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง	200.0	6	2
2.3	แนวทางการพัฒนาที่ 2.3 การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ส่วนอากาศยาน	4,594.0 ⁴	4	2
รวม		5,604.0	17	9
3	แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ			
3.1	แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan	5,043.0 ⁵	6	11
รวม		5,043.0	6	11
4	แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง			
4.1	แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม	301.0	14	3
4.2	แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล	275.0	7	4
4.3	แนวทางการพัฒนาที่ 4.3 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านการบิน	40.0	2	1
รวม		616.0	23	8
5	แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน			
5.1	แนวทางการพัฒนาที่ 5.1 การพัฒนาบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานตรงความต้องการ และสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบินในอนาคต	120.0	5	6
5.2	แนวทางการพัฒนาที่ 5.2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่อยู่ในธุรกิจการบิน	165.0	2	1
รวม		285.0	7	7
รวมทั้ง 5 แนวทางการพัฒนา		252,994.0	86	46

หมายเหตุ: ¹ รวมงบประมาณที่มีอยู่ในแผนการดำเนินงานของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย จำนวน 115,914 ล้านบาท

² รวมงบประมาณที่มีอยู่ในแผนการดำเนินงานของ รฟม. จำนวน 113,400 ล้านบาท

³ รวมงบประมาณการจัดตั้งท่าอากาศยานสำหรับรองรับการบินเชิงธุรกิจ (Business Aviation Airport) จำนวน 9,400 ล้านบาท

(จากผลการศึกษา “โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งท่าอากาศยานสำหรับรองรับการบินเชิงธุรกิจ (Business Aviation Airport)” กรมท่าอากาศยาน พ.ศ. 2561)

⁴ รวมงบประมาณที่มีอยู่ในแผนการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 4,294 ล้านบาท

⁵ รวมงบประมาณที่มีอยู่ในแผนการดำเนินงานของ บพข. จำนวน 4,833 ล้านบาท

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

3.

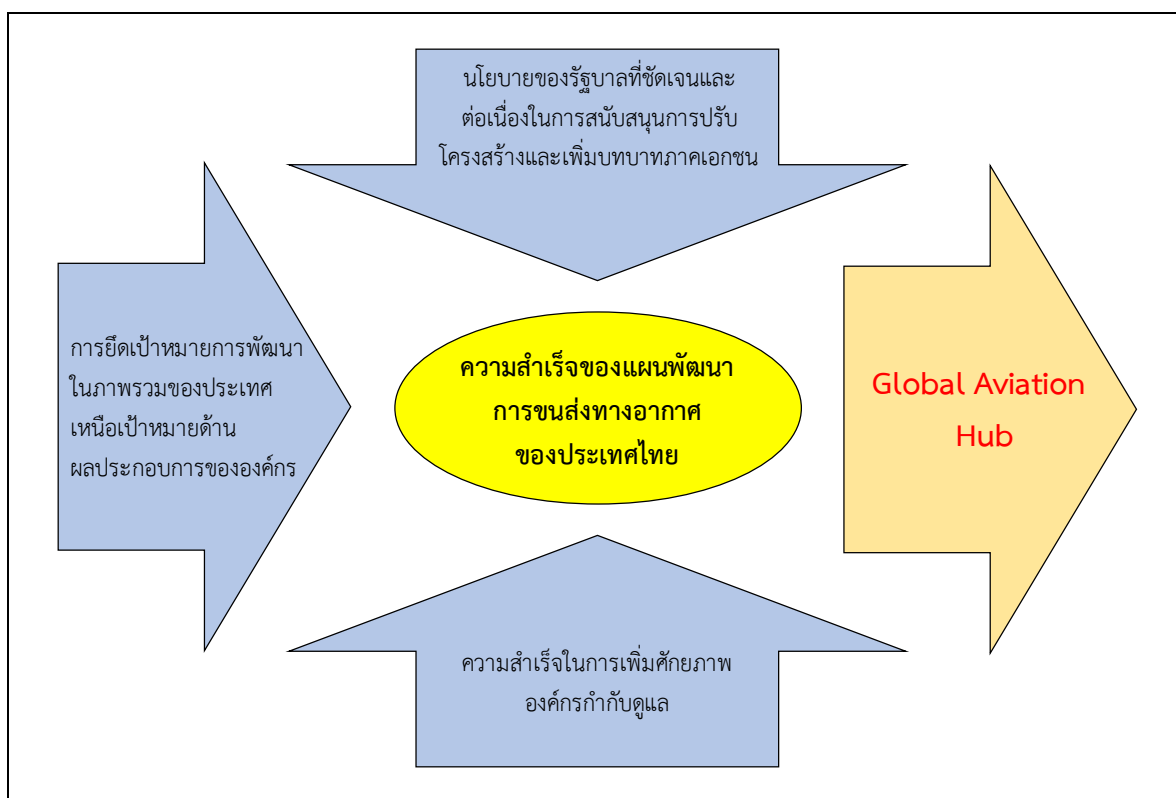
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

3. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

เงื่อนไขสำคัญซึ่งส่งผลให้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) ประสบผลสำเร็จสามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (i) ปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ และ (ii) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

3.1 ปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ

ปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ (Key Success Factor) ในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็น Global Aviation Hub หรือ World Class Hub for Aviation Business ตามวิสัยทัศน์ที่กำหนดนั้น สิ่งที่สำคัญ ได้แก่ การปรับกระบวนการทัศน์ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้มุ่งสู่เป้าหมายร่วมกัน การแก้ปัญหาศักยภาพในการสนองตอบความต้องการของภาคธุรกิจ ตลอดจนปัญหาด้านมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ซึ่งหากประสบผลสำเร็จจะช่วยให้ประเทศไทยสามารถยกระดับขึ้นเป็น Transfer Hub ได้ ในขณะเดียวกัน ภาครัฐจะต้องสร้างบรรยากาศการลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนและโครงการลงทุนในธุรกิจการบินและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพื่อยกระดับให้ประเทศไทยเป็น Global Aviation Hub ได้ในที่สุด โดยปัจจัยสู่ความสำเร็จของแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) ดังรูปที่ 10



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 10 ปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ
ตามแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

จากรูปที่ 10 ความสำเร็จในการพัฒนาตามแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) ขึ้นกับปัจจัยสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

- (i) นโยบายของรัฐบาลที่ชัดเจนและต่อเนื่องในการสนับสนุนการปรับโครงสร้างและเพิ่มบทบาทภาคเอกชน
- (ii) การที่หน่วยงานด้านการบินต้องยึดเป้าหมายการพัฒนาในภาพรวมอย่างจริงจัง เหนือเป้าหมายด้านผลประโยชน์ขององค์กร
- (iii) ความสำเร็จในการเพิ่มศักยภาพองค์กรกำกับดูแล

ปัจจัยแรก เนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับนี้ ได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้เกิดการปรับกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานของภาครัฐ ด้านการบิน เพื่อให้มีเป้าหมายร่วมกันในการพัฒนาประเทศไทยให้เป็น Global Aviation Hub ในระดับโลก และมีแนวทางการดำเนินงานที่เอื้อต่อการทำธุรกิจของภาคเอกชน ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจการบินในภาพรวม ดังนั้น ความชัดเจน และต่อเนื่องของนโยบายของรัฐบาล จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการสนับสนุนให้การดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ เป็นไปโดยราบรื่น และรวดเร็ว โดยเฉพาะนโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบินและการปรับโครงสร้างในสาขาขนส่งทางอากาศ ให้เกิดขึ้นโดยเร็ว ทั้งนี้ หากรัฐบาลปล่อยให้การปรับโครงสร้างของหน่วยงานด้านการบินของรัฐ และการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน ในการให้บริการด้านการบินล่าช้าออกไป โอกาสในการพัฒนาประเทศให้สามารถแข่งขันได้กับประเทศเพื่อนบ้านจะยิ่งน้อยลง

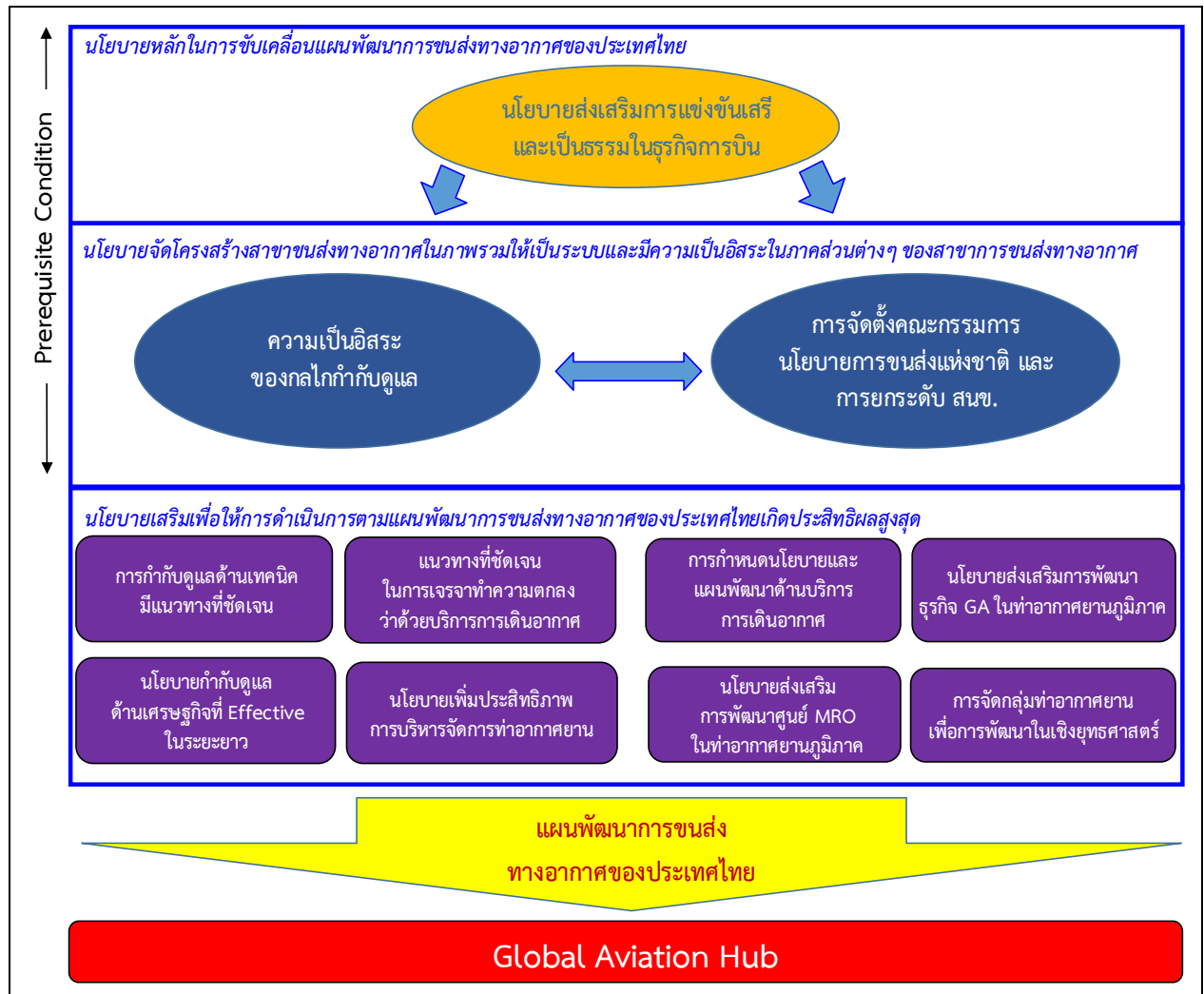
ปัจจัยต่อมาได้แก่ หน่วยงานด้านการบินของภาครัฐ ทั้งที่อยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานนอกกระทรวงคมนาคม จำเป็นต้องบูรณาการและยึดการพัฒนาสู่เป้าหมายในภาพรวมเหนือเป้าหมายด้านผลประโยชน์ขององค์กร เพื่อให้เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ หากสามารถประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามเป้าหมายรวม ผลประโยชน์ของหน่วยงานต่างๆ หน่วยงานย่อมจะเติบโตขึ้นตามไปด้วย

ปัจจัยสุดท้าย คือ ความสำเร็จในการพัฒนาศักยภาพองค์กรกำกับดูแล เพื่อให้กลไกด้านกำกับดูแลเป็นอิสระจากกลไกด้านนโยบาย ซึ่งในปัจจุบัน คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ควรเป็นอิสระจากฝ่ายนโยบาย เนื่องจาก กพท. เป็นองค์กรกำกับดูแล ซึ่งเปรียบเสมือนเสาหลักของสาขาการขนส่งทางอากาศ ดังนั้น หากเสาหลักมีความแข็งแรง มี Credibility สูง และสามารถรองรับการพัฒนาและดำเนินงานด้านการบินทุกภาคส่วนแล้ว มาตรฐานด้านการบินของไทยย่อมสามารถยกระดับให้มีคุณภาพเหนือกว่าระดับสากลได้ อีกทั้งยังสามารถดึงดูดให้สายการบินและธุรกิจต่อเนื่องเข้ามาลงทุนในประเทศไทยได้อย่างยั่งยืน

3.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ ข้างต้น สะท้อนถึงความจำเป็นในการที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับความต่อเนื่องของการดำเนินนโยบาย โดยนโยบายที่เป็นหลักในการชี้นำทิศทางของแผนพัฒนาฯ ได้แก่ นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน ซึ่งรัฐบาลต้องยึดมั่นในนโยบายนี้อย่างต่อเนื่องและชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องได้นำแผนพัฒนาฯ ไปประยุกต์ใช้อย่างมีประสิทธิภาพ มีประสิทธิผล และมีความต่อเนื่องเช่นกัน

นอกเหนือจากการที่รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดนโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน และการปรับโครงสร้างสาขาขนส่งทางอากาศให้องค์กรกำกับดูแลมีความเป็นอิสระจากฝ่ายนโยบาย โดยให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติขึ้น เพื่อเป็นฝ่ายกำหนดนโยบายด้านการขนส่งทุกสาขา ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นเงื่อนไขก่อนดำเนินการ (Prerequisite Condition) ของแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยแล้ว ในการดำเนินโครงการและมาตรการต่างๆ ตามแนวทางการพัฒนาทั้ง 5 ด้าน จำเป็นต้องอยู่บนพื้นฐานของนโยบายระดับรองที่มีความชัดเจนและต่อเนื่องในด้านต่างๆ อีก 8 ด้าน (รูปที่ 11) สำหรับรายละเอียดข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในแต่ละด้าน แสดงดังตารางที่ 10



ที่มา: ทีปภิรภา

รูปที่ 11 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

**ตารางที่ 10 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำคัญที่เป็นพื้นฐานของการวางนโยบายที่ชัดเจนและต่อเนื่องเพื่อการพัฒนา
การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย**

ลำดับ	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	สาระสำคัญ
1	การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิคให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่สูงกว่ามาตรฐานของ ICAO	- คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติจำเป็นต้องกำหนดนโยบายเพื่อระบุแนวทางการดำเนินการของทุกภาคส่วนของ กพท. ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน - การแปลงนโยบายไปออกระเบียบและข้อบังคับ โดยอ้างอิงแนวทางมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่สูงกว่ามาตรฐานของ ICAO - นโยบายการรักษาความปลอดภัยจะต้องครอบคลุมถึงด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security) ซึ่งมีความสำคัญสำหรับปกป้องระบบสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการบินในอนาคต
2	การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจในระยะยาว	- มีความจำเป็นต้องกำหนดเป้าหมายและขอบเขตการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นเพื่อป้องกันพฤติกรรมที่มีข้อบกพร่องของผู้ประกอบการในธุรกิจการบิน โดย - กพท. ควรกำหนดแนวทางและเป้าหมายระยะยาวในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีความชัดเจน โดยให้สอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน - มีการแบ่งหน้าที่และขอบเขตการปฏิบัติงานของบุคลากรให้ชัดเจน เช่น การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจของผู้ประกอบการท่าอากาศยาน (Airport Economic Regulation) การกำกับดูแลในเรื่องค่าโดยสาร/ค่าระวางของสายการบิน (Price Control) พฤติกรรมของสายการบินในด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม การกำกับดูแลผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น
3	การกำหนดแนวทางที่ชัดเจนในการเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ	- รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดท่าทีที่ชัดเจนในการเจรจา และ/หรือจัดทำ และ/หรือปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศให้สอดคล้องกับนโยบายการเปิดเสรีการบิน - ควรนำปัจจัยอื่นๆ หรือการพิจารณาผลประโยชน์ที่จะได้รับการเจรจาระหว่างประเทศในเรื่องอื่นๆ มาพิจารณาประกอบเมื่อมีการเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ อาทิ ผลประโยชน์ด้านการท่องเที่ยว ผลประโยชน์ด้านการลงทุน และผลประโยชน์ด้านการเคลื่อนย้ายแรงงาน เป็นต้น
4	การกำหนดนโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน	- กระทรวงคมนาคมควรกำหนดนโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานให้ชัดเจน ทั้งในส่วนของท่านท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) โดยการเพิ่มกลไกการแข่งขันและ Accountability ในการบริหารจัดการ ผ่านการส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนในการร่วมลงทุนและบริหารจัดการท่าอากาศยาน - บทบาทของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ในระยะยาว ควรเป็นเสมือนผู้บุกเบิกตลาดด้านการบิน โดยการพัฒนาท่าอากาศยานใหม่ และบริหารท่าอากาศยานในกลุ่มท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) - ควรมีการบูรณาการในด้านการตลาดรวมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนส่วนท้องถิ่น ตลอดจนสนับสนุนกิจกรรม General Aviation และการซ่อมบำรุงอากาศยานในท่าอากาศยานที่มีความเหมาะสมในเชิงธุรกิจ - ท่าอากาศยานของ ทย. ที่ได้รับการปรับขึ้นป้อยู่ในกลุ่มท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารสูง ควรเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาแข่งขันกันเพื่อบริหารจัดการ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจและผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดภาระด้านการเงินของ ทย. - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ควรมีบทบาทเป็นผู้ประกอบการท่าอากาศยาน (Airport Operator) รายหนึ่ง ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล หาก ทอท. ต้องการขยายขอบเขตการดำเนินงานไปสู่ท่าอากาศยานภูมิภาคก็จำเป็นต้องเข้าสู่กระบวนการที่เกี่ยวข้อง ภายใต้ต้นนโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน

**ตารางที่ 10 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำคัญที่เป็นพื้นฐานของการวางนโยบายที่ชัดเจนและต่อเนื่องเพื่อการพัฒนา
การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (ต่อ)**

ลำดับ	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	สาระสำคัญ
5	การกำหนดนโยบายและแผนพัฒนา ด้านบริการการเดินอากาศ	- การเพิ่มศักยภาพการรองรับการจราจรทางอากาศของประเทศเพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินในอนาคตจะต้องอาศัยนโยบายด้านบริการการเดินอากาศที่ชัดเจนและมีแนวทางการพัฒนาในระยะยาว - คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ ควรเร่งจัดทำ (i) นโยบายบริการการเดินอากาศของประเทศ (ii) แผนพัฒนาด้านบริการการเดินอากาศ ตามกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrades (ASBU) และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan ซึ่งเป็นกรอบการพัฒนาที่เป็นมาตรฐานสากล
6	การกำหนดนโยบายในการส่งเสริม การพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ในท่าอากาศยานภูมิภาค	- กระทรวงคมนาคมควรส่งเสริมให้ใช้พื้นที่ภายในท่าอากาศยานภูมิภาค โดยเฉพาะกลุ่มท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) เพื่อพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและขึ้นส่วนอากาศยาน ส่งผลให้อุปทานด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศมีฐานรองรับอากาศยานรุ่นต่างๆ ได้กว้างขึ้นและในจำนวนที่สูงขึ้น - ท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและขึ้นส่วนอากาศยาน (MRO) ของไทย (ควรดำเนินการศึกษาในรายละเอียดต่อไป) ได้แก่ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง-พัทยา) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานพิษณุโลก และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานพิษณุโลกและท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี อาจมีข้อจำกัดในการใช้งาน เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ฝึกบินของกองทัพอากาศ)
7	การกำหนดนโยบายส่งเสริมการให้เอกชน ร่วมลงทุนในการพัฒนาธุรกิจ General Aviation ด้านต่างๆ ในท่าอากาศยาน ภูมิภาค	- กำหนดนโยบายส่งเสริมให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาธุรกิจ General Aviation และ Business Aviation ตลอดจนการจัดตั้งโรงเรียนการบินและช่างอากาศยาน โดยใช้พื้นที่ที่เหลือใช้ของท่าอากาศยานภูมิภาค ในลักษณะสัญญาระยะยาว - การสนับสนุนกิจกรรมการบินในลักษณะ General Aviation จะเป็นการพัฒนาประสบการณ์ของบุคลากรด้านการบิน โดยเฉพาะนักบินและช่างอากาศยาน เพื่อให้มีชั่วโมงบินเพียงพอในการก้าวเข้าสู่ธุรกิจสายการบินพาณิชย์
8	การกำหนดกลุ่มท่าอากาศยานเพื่อพัฒนา ในเชิงยุทธศาสตร์	- การจัดกลุ่มท่าอากาศยานเพื่อการพัฒนาได้ยึดตามเกณฑ์ของ กพท. ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือนแล้ว โดยเป็นการจัดกลุ่มตามปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้งานท่าอากาศยาน แบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ (i) ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (ii) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (iii) ท่าอากาศยานระดับภาค (iv) ท่าอากาศยานระดับจังหวัด ซึ่งจำนวนท่าอากาศยานในกลุ่มหนึ่งๆ อาจมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น - หากมีการทบทวนเกณฑ์ในการจัดกลุ่มท่าอากาศยาน ควรปรับปรุงแนวทางในการกำหนดเกณฑ์ โดยพิจารณาถึงยุทธศาสตร์การพัฒนาเชิงพื้นที่ของภาครัฐในอนาคต เพื่อให้มีความชัดเจน และให้กลุ่มท่าอากาศยานเหล่านี้ สามารถสะท้อนแนวนโยบายการพัฒนาเชิงบูรณาการของภาครัฐในระยะยาวได้

ที่มา: ที่ปรึกษา

ภาคผนวก ก

รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการ
ภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย
ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

ภาคผนวก ก รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการ ภายใต้แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.														หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575		2576
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง																				
แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด																				
กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า																				
โครงการ																				
1	การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบรรเทาความแออัดของปริมาณผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง - สาระสำคัญ: ก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง ลานจอดอากาศยาน และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง (ดำเนินการต่อเนื่องจากปี พ.ศ.2561 ตามแผนงาน/โครงการ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) - เป้าหมาย: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับการให้บริการผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี	พ.ศ. 2562-2564 (3 ปี)	62,504.0*																• บมจ. ท่าอากาศยานไทย
2	การพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	- วัตถุประสงค์: คืบสภาพขีดความสามารถเดิมของท่าอากาศยานดอนเมือง และพัฒนาเต็มศักยภาพของพื้นที่ - สาระสำคัญ: รื้อและขยายอาคารผู้โดยสาร และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้ระบบขนถ่ายผู้โดยสารระหว่างทางอากาศและทางพื้นดินมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งทางราง (ดำเนินการต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2561 ตามแผนงาน/โครงการ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) - เป้าหมาย: ท่าอากาศยานดอนเมืองมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 40 ล้านคนต่อปี	พ.ศ. 2562-2567 (6 ปี)	37,590.0*																• บมจ. ท่าอากาศยานไทย
3	การพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1	- วัตถุประสงค์: เพิ่มขีดความสามารถโดยการพัฒนาขยายขีดความสามารถ สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบสาธารณูปโภคให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2568 - สาระสำคัญ: ออกแบบและก่อสร้าง อาคาร และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง (ดำเนินการต่อเนื่องจากปี พ.ศ. 2561 ตามแผนงาน/โครงการ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) - เป้าหมาย: ขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่ สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้จนถึงปี พ.ศ. 2568 และสามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 16.5 ล้านคนต่อปี	พ.ศ. 2562-2565 (4 ปี)	15,820.0*																• บมจ. ท่าอากาศยานไทย
4	การศึกษาความเหมาะสมของการก่อสร้างท่าอากาศยานภูมิภาคแห่งใหม่	- วัตถุประสงค์: เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาระหว่างการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการภายในท่าอากาศยานเดิมที่มีความแออัดสูง หรือก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อให้บริการการบินของประเทศมีการขยายตัวอย่างยั่งยืน - สาระสำคัญ: 1) การศึกษาเปรียบเทียบระหว่างการพัฒนาขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นสูง โดยเฉพาะในกลุ่มท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) แต่มีข้อจำกัดด้านกายภาพในการขยายท่าอากาศยาน เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต เป็นต้น กับการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ในพื้นที่ใกล้เคียง หรือจังหวัดใกล้เคียงที่มีศักยภาพในเชิงเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว 2) การศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ การเงิน รูปแบบการลงทุน และสิ่งแวดล้อมในการดำเนินการที่เป็นผลจากการศึกษาในข้อ 1) - เป้าหมาย: ผลการศึกษาที่พิจารณาประโยชน์และผลกระทบจากการก่อสร้างท่าอากาศยานภูมิภาคแห่งใหม่ เปรียบเทียบกับแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานในรูปแบบอื่น พร้อมข้อเสนอแนะที่สามารถนำไปใช้ได้จริง ในการกำหนดนโยบายเพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานภูมิภาคแห่งใหม่	พ.ศ. 2563-2565 (3 ปี)	200.0																หน่วยงานหลัก : - กรมท่าอากาศยาน หน่วยงานสนับสนุน : - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
5	การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนสนับสนุนอุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีทันสมัยให้แก่หน่วยราชการต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางในการจัดตั้งกองทุนเพื่อการจัดซื้อและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ช่วยในการให้บริการด้านต่างๆ ในท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ที่ใช้เทคโนโลยีสูง - สาระสำคัญ: การศึกษาความเป็นไปได้ เพื่อหาแนวทางในการจัดสรรเงินจากรายได้ค่าภาษีสนามบิน (Passenger Service Charge) มาจัดตั้งเป็นกองทุนเพื่อการจัดซื้อและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ช่วยในการให้บริการด้านต่างๆ ในท่าอากาศยาน ที่ใช้เทคโนโลยีสูง โดยเฉพาะในส่วนของ 1) งานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน กรมอุตุนิยมวิทยา) เช่น เรดาร์ เครื่องตรวจวัดสภาพอากาศ เป็นต้น 2) งานการตรวจคนเข้าเมือง (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) เช่น อุปกรณ์ตรวจ Passport เป็นต้น 3) งานตรวจปล่อยสินค้า (กรมศุลกากร) เช่น เครื่องเอกซเรย์สินค้า เป็นต้น - เป้าหมาย: มีแนวทางที่ชัดเจนในการจัดตั้งกองทุนสนับสนุนอุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีทันสมัยให้แก่หน่วยราชการต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2564 (1 ปี)	30.0																หน่วยงานหลัก : - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงานสนับสนุน : - กรมท่าอากาศยาน - บมจ.ท่าอากาศยานไทย - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย - กรมอุตุนิยมวิทยา - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง - กรมศุลกากร

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงานที่รับผิดชอบ		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574	2575
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)																			
แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด (ต่อ)																			
กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า (ต่อ)																			
โครงการ (ต่อ)																			
6	การจัดตั้งกองทุนสนับสนุนอุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีทันสมัยให้แก่หน่วยราชการต่างๆ ภายในท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อจัดตั้งกองทุนเพื่อการจัดซื้อและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ช่วยในการให้บริการด้านต่างๆ ในท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ที่ใช้เทคโนโลยีสูง - สาระสำคัญ: การดำเนินการจัดตั้งเป็นกองทุนเพื่อการจัดซื้อและบำรุงรักษาอุปกรณ์ที่ช่วยในการให้บริการด้านต่างๆ ในท่าอากาศยาน ที่ใช้เทคโนโลยีสูง โดยอาจจัดสรรเงินจากรายได้ค่าภาษีสนามบิน (Passenger Service Charge) โดยเฉพาะในส่วนของ 1) งานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (สำนักอุตุนิยมวิทยาการบิน กรมอุตุนิยมวิทยา) 2) งานการตรวจคนเข้าเมือง (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) 3) งานตรวจปล่อยสินค้า (กรมศุลกากร) - เป้าหมาย: ในท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) มีอุปกรณ์ที่ใช้เทคโนโลยีสูงของหน่วยราชการต่างๆ ที่ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล ให้บริการอย่างเหมาะสมและเพียงพอ ตลอดจนมีการบำรุงรักษาอย่างเป็นระบบตามมาตรฐาน	พ.ศ. 2565-2566 (2 ปี) (Implementation)	20.0															หน่วยงานหลัก : • กรมท่าอากาศยาน • บมจ.ท่าอากาศยานไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • กรมอุตุนิยมวิทยา • สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง • กรมศุลกากร
7	การศึกษาความเหมาะสมของการปรับปรุงเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีแนวโน้มจะเปลี่ยนขึ้นไปเป็นท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2)	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการ ท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีแนวโน้มปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจนสามารถจัดอยู่ในประเภทท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) เพื่อให้บริการการบินของประเทศมีการขยายตัวทันต่อแนวโน้มการเติบโตของปริมาณการเดินทางและขนส่งทางอากาศในอนาคต - สาระสำคัญ: การศึกษาความเหมาะสมทางวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ การเงิน รูปแบบการลงทุน และสิ่งแวดล้อมในการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีความหนาแน่นสูง เพื่อให้ท่าอากาศยานดังกล่าวมีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า เพียงพอต่อแนวโน้มความต้องการในอนาคต และมีมาตรฐานเหนือกว่ามาตรฐานสากล - เป้าหมาย: ผลการศึกษาจะเป็นข้อมูลในการขอความเห็นชอบและเป็นข้อมูลในการเตรียมการดำเนินการแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	พ.ศ. 2567-2568 (2 ปี)	200.0 (ประมาณการรวมสำหรับ ทอท. และ ทย.)															• กรมท่าอากาศยาน • บมจ.ท่าอากาศยานไทย
มาตรการ																			
1	การกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ผลการดำเนินงานของหน่วยงานและผู้บริหารหน่วยงานท่าอากาศยานให้อิงตามประสิทธิภาพของการพัฒนาท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์ : เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยานและ บมจ.ท่าอากาศยานไทยเป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ และทันต่อแนวโน้มการเติบโตของปริมาณการใช้งานในอนาคต - สาระสำคัญ : การกำหนด KPI สำหรับหน่วยงานและผู้บริหารหน่วยงานท่าอากาศยาน โดยอิงกับ Level of Service ของท่าอากาศยาน หรือระดับ Capacity ที่เกินกว่าอุปสงค์ของการใช้ท่าอากาศยาน รวมถึงองค์ประกอบส่วนย่อยของท่าอากาศยาน เช่น ทางวิ่ง ทางขับ หลุมจอด อาคารผู้โดยสาร อาคารจอดรถ ระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อ เป็นต้น - เป้าหมาย : มี KPI ที่สามารถสร้าง Accountability ในการพัฒนาท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับทิศทางการเติบโตของธุรกิจการบิน	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • กระทรวงคมนาคม (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ) หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย
2	การส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานอัจฉริยะ (Smart Airport) เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้บริการ	- วัตถุประสงค์: เพื่อนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้งานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการติดต่อกับผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน (Airport User Interface) สร้างความแตกต่างให้กับบริการการบินของประเทศ เพื่อดึงดูดให้ธุรกิจการบินนานาชาติสนใจเข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูงของประเทศ และสนับสนุนให้ประเทศกลายเป็นจุดหมายปลายทางและจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของภูมิภาค - สาระสำคัญ: การศึกษาและพิจารณานำเทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่เข้ามาใช้ในการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการภายในท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) - เป้าหมาย: มีผลการศึกษาที่สามารถกำหนดเป็นแผนในการนำเทคโนโลยีการสื่อสารที่ทันสมัย เข้ามาให้บริการแก่ผู้โดยสารในท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูงของประเทศ รวมถึงกำหนดแผนในการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการท่าอากาศยานที่มีความสัมพันธ์กับการลงทุนในเทคโนโลยีดังกล่าว	พ.ศ. 2562-2571 (10 ปี)	-															• บมจ. ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน • ท่าอากาศยานอุตุตะเนา (กองทัพอากาศ)

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.														หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575		2576
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)																				
แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด (ต่อ)																				
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดการใช้ประโยชน์ (Utilisation) สูงสุด																				
โครงการ																				
1	การศึกษาแนวทางการบริหารจัดการ ท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศ และเพิ่มการใช้ประโยชน์	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดแนวทางในการใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารค่อนข้างต่ำ ให้คุ้มค่ายิ่งขึ้น โดยส่งเสริมการบริหารจัดการท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และแนวทางการเปิดตลาดการบิน และตลาดธุรกิจการบิน - สาระสำคัญ: 1) การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารค่อนข้างต่ำ โดยกำหนดแนวทางการบริหารสัญญาและการกำกับดูแลให้ชัดเจน ทั้งด้านคุณภาพการให้บริการ ค่าธรรมเนียมและค่าบริการ รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย 2) การศึกษาแนวทางในการเปิดตลาดการบิน และตลาดธุรกิจการบินที่มีความเป็นไปได้ในเชิงธุรกิจ เพื่อใช้พื้นที่ของท่าอากาศยานให้เกิดประโยชน์สูงสุด - เป้าหมาย: ผลการศึกษาที่กำหนดแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารค่อนข้างต่ำ ตลอดจนโอกาสทางธุรกิจในการเพิ่มความหนาแน่นของเที่ยวบิน และโอกาสในการพัฒนาธุรกิจการบินอื่นๆ เพื่อให้กรมท่าอากาศยานสามารถนำไปดำเนินการต่อไป	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	40.0																• กรมท่าอากาศยาน
2	การส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศเพื่อเปิดตลาดการบินในจังหวัดใหม่	- วัตถุประสงค์: เพื่อสร้างโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศที่มีศักยภาพ โดยใช้การพัฒนาท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) แห่งใหม่ เพื่อเปิดตลาดการบินใหม่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ - สาระสำคัญ: 1) การศึกษาโครงข่ายเส้นทางการบินในประเทศที่มีศักยภาพ เพื่อเสนอแนะการพัฒนาท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) แห่งใหม่ เพื่อเปิดตลาดการบินใหม่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ 2) การจัดทำแผนโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลในแผนพัฒนาท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน 3) การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางในการจูงใจผู้โดยสารให้ใช้บริการในเส้นทางใหม่ที่ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศ ซึ่งต้องสร้างการบูรณาการในการทำงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และการขนส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อ - เป้าหมาย: ผลการศึกษาที่กำหนดแนวทางการพัฒนาแต่ละเส้นทางการบินที่ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการบินภายในประเทศ โดยสามารถผลักดันผลการศึกษาไปสู่การกำหนดแผนพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคที่สามารถบูรณาการในการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ พร้อมทั้งกำหนดระยะเวลาของการดำเนินงาน การติดตามและประเมินผลของการดำเนินงานดังกล่าว	พ.ศ. 2568-2570 (3 ปี)	80.0																• กรมท่าอากาศยาน
มาตรการ																				
	-	-	-	-															-	
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนากลไกควบคุมด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และเตรียมพร้อมสำหรับการขยายท่าอากาศยานในอนาคต																				
โครงการ																				
1	การศึกษาเพื่อจัดทำกรอบแนวทางการวางแผนและการปฏิบัติงาน เพื่อบริหารจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทย.	- วัตถุประสงค์: เพื่อจัดทำแผนการจัดการสิ่งแวดล้อมภายในท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทย. - สาระสำคัญ: การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อการจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อมภายในท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทย. เพื่อป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทุกด้าน ทั้งนี้ จะต้องมีการทบทวนแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง - เป้าหมาย: แผนการจัดการสิ่งแวดล้อมภายในท่าอากาศยานที่มีความชัดเจนที่สามารถตอบสนองและแก้ไขปัญหาลังแวดล้อมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ท่าอากาศยานอย่างแท้จริง เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2562-2565 (4 ปี)	50.0																• กรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.														หน่วยงานที่รับผิดชอบ
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)																			
แนวทางการพัฒนาที่ 1.1 การเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของการขนส่งทางอากาศและการใช้ประโยชน์ (Utilisation) ของท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด (ต่อ)																			
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาหลักวิศวกรรมด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และเตรียมพร้อมสำหรับการขยายท่าอากาศยานในอนาคต (ต่อ)																			
โครงการ (ต่อ)																			
2	การศึกษานโยบายการพัฒนาหลักวิศวกรรมการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และเตรียมความพร้อมสำหรับการขยายท่าอากาศยานในอนาคต	- วัตถุประสงค์: เพื่อมีนโยบายการพัฒนาหลักวิศวกรรมการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยาน - สาระสำคัญ: การศึกษาเพื่อหาแนวทางทางกฎหมายและการบังคับใช้ รวมถึงการพัฒนาหลักวิศวกรรมการใช้ที่ดินบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน และเตรียมความพร้อมสำหรับการขยายท่าอากาศยานในอนาคต - เป้าหมาย: ผลการศึกษาเกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมายเพื่อพัฒนาหลักวิศวกรรมการใช้ที่ดินบริเวณรอบท่าอากาศยานที่มีความชัดเจน	พ.ศ. 2564-2565 (2 ปี)	30.0															• สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
3	การศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1)	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) - สาระสำคัญ: การศึกษาเพื่อหาแนวทางในการเตรียมความพร้อมต่อการขยายท่าอากาศยานในอนาคต ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) กำลังจะเกินขีดความสามารถในการรองรับ จึงต้องเร่งดำเนินการศึกษาแนวทางในการขยายโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น ทางวิ่ง ทางขับ หลุมจอด อาคารพักผู้โดยสาร ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ - เป้าหมาย: ผลการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) ที่มีความชัดเจน สามารถใช้เป็นแนวทางในการขยายโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น ทางวิ่ง ทางขับ หลุมจอด อาคารพักผู้โดยสาร ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ	พ.ศ. 2564 (1 ปี)	30.0															• สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
4	การศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4)	- วัตถุประสงค์: เพื่อการศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) - สาระสำคัญ: การศึกษาเพื่อหาแนวทางในการป้องกันและเตรียมความพร้อมต่อการขยายท่าอากาศยานในอนาคต เมื่อมีความต้องการในการเดินทางและขนส่งเพิ่มขึ้น และมีความต้องการในการขยายโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น ทางวิ่ง ทางขับ หลุมจอด อาคารพักผู้โดยสาร ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ - เป้าหมาย: ผลการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ที่มีความชัดเจน เพื่อให้เกิดการวางแผนการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบ	พ.ศ. 2566-2567 (2 ปี)	50.0															• สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
มาตรการ																			
	-	-	-	-															-
แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน																			
กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างบรรยากาศการดำเนินงานในท่าอากาศยานให้เน้นความสำคัญของผู้ใช้บริการ (Customer Oriented)																			
โครงการ																			
1	การศึกษาปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการของท่าอากาศยาน เพื่อลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นของหน่วยงานที่เป็นผู้ให้บริการท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อลดภาระต้นทุนของท่าอากาศยานจากการปรับปรุงกระบวนการภายใน (Internal Process Improvement) เพื่อเพิ่มโอกาสในการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการแก่สายการบิน ผู้โดยสาร และผู้ขนส่งสินค้า โดยเน้นที่กลุ่มท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีศักยภาพที่จะเลื่อนขึ้นมาเป็นกลุ่มที่ 2 ในอนาคต - สาระสำคัญ: 1) พิจารณานำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการให้บริการภายในท่าอากาศยานในความดูแลของ ทอท. และ ทย. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นแก่ผู้ให้บริการ 2) พิจารณากำหนดแผนบริหารจัดการ เพื่อลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นในการให้บริการของท่าอากาศยานในความดูแลของ ทอท. และ ทย. 3) จัดการฝึกอบรมการให้บริการในลักษณะ Customer Oriented แก่ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง - เป้าหมาย: ระยะเวลาที่ลดลงในการให้บริการแก่ผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า ของแต่ละหน่วยงาน ผ่านการนำเสนอด้วยผลการสำรวจหน่วยงานผู้ให้บริการ ผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้าในแต่ละท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2563-2566 (4 ปี)	100.0 (ประมาณการรวมสำหรับทอท.และทย.)															• บมจ. ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน
2	การศึกษาแนวทางในการปรับปรุงระบบการจับเก็บค่าบริการภายในท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มความสะดวก และลดต้นทุนการจัดการของสายการบิน และผู้ให้บริการท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้อง โดยการบูรณาการการจับเก็บค่าบริการสำหรับผู้ให้บริการแต่ละประเภท โดยเน้นที่กลุ่มท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีศักยภาพที่จะเลื่อนขึ้นมาเป็นกลุ่มที่ 2 ในอนาคต - สาระสำคัญ: การศึกษาแนวทางในการบูรณาการระบบการเรียกเก็บค่าบริการ ตลอดจนค่าธรรมเนียมต่างๆ ของหน่วยงานที่ให้บริการภายในท่าอากาศยาน ให้รวมเป็นใบเรียกเก็บเงินใบเดียว สำหรับผู้ให้บริการแต่ละประเภท (Unified Billing) - เป้าหมาย: สายการบิน ผู้โดยสาร และผู้ขนส่งสินค้า มีความสะดวกเพิ่มขึ้นในการจ่ายค่าบริการของแต่ละหน่วยงาน ตลอดจนมีต้นทุนด้านบริหารจัดการลดลง โดยผลการศึกษาจะเป็นข้อมูลให้ บมจ.ท่าอากาศยานไทย กรมท่าอากาศยาน และผู้ประกอบการท่าอากาศยานภาคเอกชน นำแนวทางการปรับปรุงที่เป็นข้อเสนอแนะของการศึกษาไปปฏิบัติ	พ.ศ. 2565 (1 ปี)	40.0															• สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.													หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574		2575
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)																			
แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน (ต่อ)																			
กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างบรรยากาศการดำเนินงานในท่าอากาศยานให้เน้นความสำคัญของผู้ใช้บริการ (Customer Oriented) (ต่อ)																			
โครงการ (ต่อ)																			
3	การจัดทำระบบบริหารข้อมูลและการปฏิบัติการ (Airport Operation & Management System) ของท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทย.	- วัตถุประสงค์: เพื่อจัดหาระบบบริหารข้อมูลและการปฏิบัติการท่าอากาศยาน สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทย. เพื่อการจัดสรรทรัพยากร การให้บริการข้อมูลแก่สายการบิน/ผู้ประกอบการ/ผู้ให้บริการ อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงเสริมภาพลักษณ์การบริการที่ทันสมัยของท่าอากาศยานของ ทย. - สาระสำคัญ: จัดหาระบบงานสำหรับบริหารจัดการข้อมูล สนับสนุนการปฏิบัติการ ประกอบด้วย (i) ระบบจัดการฐานข้อมูลปฏิบัติการท่าอากาศยาน (ii) ระบบจัดการทรัพยากรท่าอากาศยาน (iii) ระบบ Flight Information Display System (iv) ระบบติดตามข้อมูลผู้โดยสาร (v) ระบบจัดทำใบแจ้งหนี้ของการใช้บริการทรัพยากรต่างๆ ของท่าอากาศยาน - เป้าหมาย: มีระบบสารสนเทศที่เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการจัดการข้อมูลและการปฏิบัติการท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทย. ที่มีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2562-2565 (4 ปี)	250.0															• กรมท่าอากาศยาน
มาตรการ																			
1	การกำหนดให้ท่าอากาศยานทุกแห่งต้องจัดทำแผนแม่บทพัฒนาท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: ให้ท่าอากาศยานทุกแห่งมีแผนระยะยาว เพื่อเป็นกรอบในการพัฒนา ให้สามารถรองรับอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ - สาระสำคัญ: การกำหนดให้ท่าอากาศยานทุกแห่งต้องจัดทำแผนแม่บทพัฒนาการท่าอากาศยาน โดยครอบคลุมทั้งในส่วนของ (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งในส่วนของ Air Side และ Land Side เช่น ทางวิ่ง ทางขับ หลุมจอด อาคารพักผู้โดยสาร ที่จอดรถ เป็นต้น ตลอดจนระบบบริหารการจราจรทางอากาศในส่วนของท่าอากาศยาน (Aerodrome) และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ (2) การพัฒนาระบบขนส่งเชื่อมต่อระหว่างเมืองกับท่าอากาศยาน ทั้งโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนตามความเหมาะสม (3) การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูล และอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ (4) การพัฒนาในเชิงพาณิชย์ (Non-aviation Activity) เพื่อสร้างรายได้เสริมให้แก่ท่าอากาศยาน (5) การพัฒนาบุคลากรภายในท่าอากาศยาน (6) การจัดการสิ่งแวดล้อมภายในท่าอากาศยาน ทั้งนี้ จะต้องมีการทบทวนแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์อย่างต่อเนื่องด้วย โดยแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานแต่ละแห่ง จะต้องผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ ก่อนการนำไปปฏิบัติ - เป้าหมาย: ทุกท่าอากาศยานมีแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-															• บมจ. ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน • ผู้ประกอบการท่าอากาศยานเอกชน
2	การส่งเสริมแนวคิดการกำหนดแผนบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท. และ ทย. เพื่อส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาลงทุน	- วัตถุประสงค์: สนับสนุนให้หน่วยงานที่บริหารจัดการท่าอากาศยาน ทั้ง ทอท. และ ทย. มีแนวคิดในการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ไม่ได้ถูกใช้งานในกิจกรรมด้านการบินในท่าอากาศยานที่ ทอท.หรือ ทย.บริหารเอง ให้เกิดประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ เพื่อช่วยสร้างรายได้เสริมให้แก่ท่าอากาศยาน และลดภาระต้นทุนของภาครัฐ โดยการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาลงทุน - สาระสำคัญ: 1) เร่งดำเนินการส่งเสริมและคัดเลือกเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่เชิงพาณิชย์ตลอดจนกิจกรรมอื่นที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ร่วมแก่ท่าอากาศยาน เช่น การใช้พื้นที่ว่างภายในท่าอากาศยานในการก่อสร้าง Solar Farm เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า เป็นต้น ตามกรอบเวลาที่กำหนด 2) กำหนดแนวทางสร้างแรงจูงใจให้เอกชนเข้ามาลงทุน ด้วยการลดค่าธรรมเนียมและค่าบริการ และจัดทำเป็นโครงการนำร่อง เพื่อหาแนวทางในการกำหนดการสนับสนุนการลงทุนในรูปแบบที่เหมาะสม - เป้าหมาย: จำนวนเอกชนที่เข้ามาลงทุนพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีการจัดทำรายงานผลการประกอบการที่แสดงถึงการขยายตัวของจำนวนเอกชนที่เข้ามาลงทุนดังกล่าวทุกปี พร้อมทั้งกำหนดกลยุทธ์ในการสร้างแรงจูงใจให้เอกชนเข้ามาลงทุน โดยมีการรายงานผลของการจัดทำเป็นโครงการนำร่องอย่างชัดเจน	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-														• บมจ. ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน	
กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการบริหารจัดการท่าอากาศยานภูมิภาค																			
โครงการ																			
1	การศึกษาแนวทางการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการบริหารจัดการท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีศักยภาพสูงของกรมท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อลดภาระด้านการเงินของกรมท่าอากาศยาน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้ประกอบการและผู้โดยสาร โดยยึดหลักการธรรมาภิบาลและนโยบายการแข่งขันเสรี - สาระสำคัญ: การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางและรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการท่าอากาศยาน หรือกิจกรรมภายในท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ที่มีศักยภาพสูง ตลอดจนศึกษาประเด็นข้อกฎหมายต่างๆ และแนวทางในการกำกับดูแลการให้บริการ - เป้าหมาย: รายงานการศึกษา เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้กรมท่าอากาศยานดำเนินการต่อไป	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	40.0															• กรมท่าอากาศยาน
2	การศึกษาแนวทางการสร้างกลไกการแข่งขันและเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3)	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยาน (Aerodrome) โดยยึดหลักการธรรมาภิบาลและนโยบายการแข่งขันเสรี - สาระสำคัญ: การศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางในการสร้างกลไกการแข่งขันในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยาน (Aerodrome) และศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยานของไทยในปัจจุบัน โดยให้ความสำคัญกับท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) เนื่องจากเป็นท่าอากาศยานที่มีแนวโน้มปริมาณเที่ยวบินสูง คุ่มค่าแก่การลงทุนอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีสูงต่างๆ ตลอดจนศึกษาประเด็นข้อกฎหมายต่างๆ และแนวทางในการกำกับดูแลการให้บริการ - เป้าหมาย: รายงานการศึกษา เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	30.0														หน่วยงานหลัก : • กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.														หน่วยงานที่รับผิดชอบ
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)																			
แนวทางการพัฒนาที่ 1.2 การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน (ต่อ)																			
กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการบริหารจัดการท่าอากาศยานภูมิภาค (ต่อ)																			
มาตรการ																			
1	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการบริหารจัดการท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3)	- วัตถุประสงค์: เพื่อลดภาระด้านการเงินของกรมท่าอากาศยาน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้ประกอบการและผู้โดยสาร โดยยึดหลักการธรรมาภิบาลและนโยบายการแข่งขันเสรี - สาระสำคัญ: การดำเนินการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการท่าอากาศยาน หรือกิจกรรมภายในท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ของกรมท่าอากาศยาน ตามผลการศึกษา โดยกรมท่าอากาศยานรับหน้าที่กำกับดูแลการให้บริการของเอกชน ตามสัญญาการร่วมลงทุน - เป้าหมาย: มีเอกชนเข้ามาบริหารท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) ของกรมท่าอากาศยาน หรือกิจกรรมภายในท่าอากาศยาน ส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการเพิ่มขึ้น และสามารถจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนแก่กรมท่าอากาศยาน เพื่อเป็นทุนหมุนเวียนของกรมท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2564-2576 (13 ปี)	-															• กรมท่าอากาศยาน
2	การเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยาน (ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3)	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยาน (Aerodrome) ที่ในปัจจุบันยังมีผู้ให้บริการเพียงผู้เดียว คือ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยการนำกลไกการแข่งขันและการเปิดให้เอกชนเข้ามาแข่งขันเพื่อให้บริการที่ท่าอากาศยานแต่ละแห่ง มาประยุกต์ใช้ บนพื้นฐานหลักการธรรมาภิบาลและนโยบายการแข่งขันเสรี - สาระสำคัญ: การนำแนวทางในการสร้างกลไกการแข่งขันในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยาน (Aerodrome) ที่ได้ศึกษาไว้มาดำเนินการ โดยการให้เอกชนร่วมลงทุนในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยานของไทยในท่าอากาศยาน (ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) เนื่องจากเป็นท่าอากาศยานที่มีแนวโน้มปริมาณเที่ยวบินสูง คุ้มค่าแก่การลงทุนอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีสูงต่างๆ - เป้าหมาย: มีเอกชนเข้ามาแข่งขันในการให้บริการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยาน (Aerodrome) โดยมีมาตรฐานการให้บริการไม่ต่ำกว่าที่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ให้บริการอยู่แล้ว	พ.ศ. 2564-2576 (13 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
แนวทางการพัฒนาที่ 1.3 การพัฒนาศักยภาพระบบขนส่งเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน																			
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งที่เหมาะสมกับสภาพความต้องการเดินทางเข้าออกท่าอากาศยาน เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับการเชื่อมต่อท่าอากาศยานเข้าสู่เมือง																			
โครงการ																			
1	การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองกับท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต	- วัตถุประสงค์: เพื่อสนับสนุนการเดินทางเชื่อมต่อของผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ ให้มีความสะดวก โดยเฉพาะการเดินทางเข้าสู่เขตเมือง - สาระสำคัญ: การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานและตัวเมืองในเมืองภูมิภาค เพื่อให้ผู้โดยสารที่ใช้ท่าอากาศยานมีทางเลือกในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวกมากขึ้น - เป้าหมาย: ระบบขนส่งมวลชนที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างตัวเมืองกับท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต	พ.ศ. 2563-2570 (8 ปี)	113,400.0**															หน่วยงานหลัก : • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร • บมจ.ท่าอากาศยานไทย • หน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น
2	การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างเมืองกับท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่ม 2) และท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่ม 3)	- วัตถุประสงค์: เพื่อสนับสนุนการเดินทางเชื่อมต่อของผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ ให้มีความสะดวก โดยเฉพาะการเดินทางเข้าสู่เขตเมือง - สาระสำคัญ: การศึกษาความเป็นไปได้ของการมีระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานและตัวเมืองในเมืองภูมิภาค เพื่อให้ผู้โดยสารที่ใช้ท่าอากาศยานมีทางเลือกในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวกมากขึ้น โดยส่งเสริมให้เอกชนหรือท้องถิ่นร่วมลงทุนในการจัดสรรและบริหารจัดการระบบ - เป้าหมาย: ผลการศึกษาที่นำไปสู่การกำหนดนโยบายที่มีความชัดเจน ทั้งด้านรูปแบบของบริการขนส่งมวลชนดังกล่าว การบริหารจัดการระบบ การสนับสนุนทางการเงิน และโครงสร้างองค์กรในการบริหารจัดการระบบดังกล่าว	พ.ศ. 2565-2566 (2 ปี)	50.0															หน่วยงานหลัก : • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงานสนับสนุน : • กรมท่าอากาศยาน • บมจ.ท่าอากาศยานไทย • หน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
3	การศึกษาผลกระทบของระบบรถไฟความเร็วสูง (High Speed Rail) ต่อการเดินทางทางอากาศและธุรกิจการบิน	- วัตถุประสงค์ : เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนนโยบายการพัฒนาท่าอากาศยานในอนาคต - สาระสำคัญ : การศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการมีระบบรถไฟความเร็วสูง วิเคราะห์ผลกระทบในเชิงปริมาณผู้โดยสาร ตลอดจนผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินและการใช้บริการท่าอากาศยานต่างๆ ของไทย โดยเฉพาะเส้นทางบินในประเทศ - เป้าหมาย : ผลวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ประมาณการปริมาณผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละรูปแบบการเดินทาง หลังจากเปิดให้บริการระบบรถไฟความเร็วสูง และผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินและท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2570 (1 ปี)	25.0															• สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
มาตรการ																			
	-	-	-	-															-

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)																		
แนวทางการพัฒนาที่ 1.3 การพัฒนาศักยภาพระบบขนส่งเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน (ต่อ)																		
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาระบบบริหารการจราจรภายในและบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน เพื่อช่วยลดความแออัดและมลพิษทางอากาศ																		
โครงการ																		
1	การศึกษาการบริหารจัดการการเดินทางเข้าและท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่ม 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่ม 2) เพื่อลดผลกระทบของการจราจรติดขัดในการเข้าและออกจากท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อวิเคราะห์ปัญหา และกำหนดแนวทางและมาตรการในการบริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทางเข้าและออกของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) - สาระสำคัญ: การวิเคราะห์ปัญหาความต้องการในการเดินทางเข้าและออกท่าอากาศยาน ประกอบกับการใช้งานระบบขนส่งมวลชนในรูปแบบต่างๆ เพื่อกำหนดแนวทางและมาตรการในการบริหารจัดการจราจรเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในการเดินทางเข้าและออกท่าอากาศยาน รวมถึงเสนอแนะโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางเชื่อม เพิ่มเติมตามความเหมาะสม - เป้าหมาย: ผลการศึกษาที่นำไปสู่การกำหนดแนวทางและมาตรการที่มีความชัดเจน ทั้งด้านรูปแบบมาตรการการบริหารจัดการจราจร รวมถึงโครงการก่อสร้างที่จำเป็นในอนาคตต่อไป	พ.ศ. 2566-2569 (4 ปี)	100.0														หน่วยงานหลัก : - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงานสนับสนุน : - กรมท่าอากาศยาน - บมจ.ท่าอากาศยานไทย - หน่วยราชการส่วนท้องถิ่น
2	การศึกษาปรับปรุงพื้นที่ภายในท่าอากาศยาน (กลุ่มที่ 3 และกลุ่มที่ 4) เพื่อรองรับระบบขนส่งสาธารณะ	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดแนวทางในการบริหารจัดการบริการขนส่งสาธารณะภายในท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพสามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารที่มาใช้บริการได้ - สาระสำคัญ: 1) การศึกษาเพื่อเร่งดำเนินการบริหารจัดการด้านระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การกำหนดจุดจอดหรือการอนุญาตให้เข้ามาให้บริการอย่างเป็นระบบ แก่ท่าอากาศยานทั่วประเทศ 2) การศึกษาเพื่อพิจารณาทางเลือกในการกำหนดบริการรถสาธารณะ ระหว่างท่าอากาศยานและเขตเมือง แก่ท่าอากาศยานทั่วประเทศ 3) การศึกษาแนวทางเบื้องต้นในการปรับปรุงพื้นที่ภายในท่าอากาศยาน เพื่อรองรับระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการ - เป้าหมาย: ผลการศึกษาที่นำไปสู่การกำหนดนโยบายเพื่อบริหารจัดการบริการขนส่งสาธารณะภายในท่าอากาศยาน โดยกำหนดลำดับความสำคัญของท่าอากาศยานที่ต้องมีการดำเนินการตามนโยบายดังกล่าว ในแต่ละรอบเวลา	พ.ศ. 2563-2568 (6 ปี)	100.0														- กรมท่าอากาศยาน - บมจ. ท่าอากาศยานไทย
มาตรการ																		
1	การสร้างความร่วมมือกับผู้บริหารจัดการการจราจรในท้องถิ่น เพื่อกำหนดแนวทางการเดินรถ จอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารภายในท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรเข้า-ออกท่าอากาศยาน รวมถึงสนับสนุนให้มีการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานและท้องถิ่นที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยาน ด้วยการกำหนดแนวทางการสัญจรที่มีความชัดเจนและได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานในท้องถิ่นซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่และหน่วยงานผู้บริหารจัดการท่าอากาศยาน - สาระสำคัญ: การส่งเสริมให้เกิดการหารือร่วมกันในระดับพื้นที่ เพื่อกำหนดแนวทางการบริการการจราจรท่าอากาศยาน โดยเฉพาะท่าอากาศยานหลักของประเทศอย่างภูเก็ตและเชียงใหม่ - เป้าหมาย: นโยบายที่มีความชัดเจนในการกำหนดแนวทางการเดินรถ จอดรถรับ-ส่ง ผู้โดยสารภายในท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2563-2576 (14 ปี)	-														- บมจ. ท่าอากาศยานไทย - กรมท่าอากาศยาน - หน่วยงานท้องถิ่น
แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 การสร้างความเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล																		
กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและการจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยให้เพียงพอเพื่อรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด																		
โครงการ																		
1	การสร้างความรู้ความเข้าใจและสร้างวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้บุคลากรของหน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานและหน่วยงานด้านความมั่นคงมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกันในงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน - สาระสำคัญ: จัดกิจกรรมสร้างความเข้าใจในด้าน 1) ระบบและหลักการรักษาความปลอดภัย 2) หน้าที่รับผิดชอบตาม National Civil Aviation Security Program (NCASP) และสามารถนำไปปฏิบัติใช้ - เป้าหมาย: หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในท่าอากาศยานทั้งภาครัฐและเอกชน มีบุคลากรที่มีความรู้ความเข้าใจและมีการสร้างวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัย	พ.ศ. 2563-2576 (14 ปี)	ปีละ 6.0 รวม 84.0														หน่วยงานหลัก : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : - กรมท่าอากาศยาน - บมจ. ท่าอากาศยานไทย - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง - กรมศุลกากร
2	การประชาสัมพันธ์เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติด้านการรักษาความปลอดภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้หน่วยงานและผู้ใช้บริการท่าอากาศยานมีทัศนคติต่อการรักษาความปลอดภัยที่ถูกต้อง - สาระสำคัญ: จัดกิจกรรมและจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อการสร้างความตระหนักรู้ความสำคัญของการรักษาความปลอดภัย - เป้าหมาย: ผู้ใช้บริการท่าอากาศยานและหน่วยงานราชการต่างๆ มีการปฏิบัติตามกระบวนการรักษาความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการอย่างเคร่งครัดและเท่าเทียมกัน	พ.ศ. 2563-2576 (14 ปี)	ปีละ 9.0 รวม 126.0													หน่วยงานหลัก : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : - กรมท่าอากาศยาน - บมจ. ท่าอากาศยานไทย - ผู้ประกอบการท่าอากาศยานเอกชน	

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงาน โครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)																		
แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 การสร้างความเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล (ต่อ)																		
กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ให้เพียงพอเพื่อการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด (ต่อ)																		
โครงการ (ต่อ)																		
3	การฝึกอบรมการใช้อุปกรณ์และวิธีปฏิบัติ ด้านการรักษาความปลอดภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้บุคลากรที่ต้องใช้งานอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยสามารถใช้งานอุปกรณ์ได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ - สาระสำคัญ: การสร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้อุปกรณ์รักษาความปลอดภัยที่ถูกต้องให้กับผู้ใช้งาน ทบทวนวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง - เป้าหมาย: มีการใช้งานอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยอย่างเต็มประสิทธิภาพ ลดความล่าช้าในกระบวนการตรวจสอบรักษาความปลอดภัย	พ.ศ. 2563-2576 (14 ปี)	ปีละ 8.0 รวม 112.0														• กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย
4	การจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมการปฏิบัติงานท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้มีศูนย์ฝึกอบรมเพื่อรองรับการดำเนินงานของท่าอากาศยานภูมิภาค - สาระสำคัญ: ต้องมีการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมถึงเจ้าหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย - เป้าหมาย: มีศูนย์ฝึกอบรมการปฏิบัติงานท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2563-2566 (4 ปี)	15.0														• กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย
มาตรการ																		
1	การปรับปรุงมาตรการรักษาความปลอดภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้ท่าอากาศยานมีการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพตามมาตรฐาน - สาระสำคัญ: ปรับปรุงมาตรการและกระบวนการรักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับลักษณะกายภาพของท่าอากาศยาน - เป้าหมาย: มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมและเข้มงวดมากขึ้นในทุกด้าน	พ.ศ. 2562-2563 (2 ปี)	-														หน่วยงานหลัก : • กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2	การจัดทำมาตรฐาน Screener Certificate	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้มีกลไกการรับรองพนักงานตรวจค้นรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานของ ICAO - สาระสำคัญ: ICAO มีมาตรฐานให้รัฐภาคีต้องมีการรับรองเจ้าหน้าที่ตรวจค้นรักษาความปลอดภัย (Screener) - เป้าหมาย: มีระบบการรับรองพนักงานตรวจค้นรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน	พ.ศ. 2562 (1 ปี)	-														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงประสิทธิภาพและมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยของการตรวจค้นและการรักษาความปลอดภัย																		
โครงการ																		
1	การจัดทำ/ปรับปรุง แผนรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และ ศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) และผู้ประกอบการ	- วัตถุประสงค์: เพื่อจัดทำ/ปรับปรุง แผนรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน (Airport Security Program) และ Air Operator Security Program (AOSP) ให้เป็นไปตาม National Civil Aviation Security Program (NCASP) - สาระสำคัญ: NCASP เป็นแผนงานด้านการรักษาความปลอดภัยหลักของประเทศที่ กพท. ได้ประกาศในปี พ.ศ. 2560 ทำให้ผู้ดำเนินงานท่าอากาศยานและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องภายในท่าอากาศยานต้องมีแผนรักษาความปลอดภัย - เป้าหมาย: ท่าอากาศยานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยที่สอดคล้องกับ NCASP ของประเทศ	พ.ศ. 2563-2566 (4 ปี)	20.0														หน่วยงานหลัก : • กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • ผู้ประกอบการกิจกรรมด้านต่างๆ ในท่าอากาศยาน
2	การปรับปรุงลักษณะทางกายภาพในท่าอากาศยาน ด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน ศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2)	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้ลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานเป็นไปตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย - สาระสำคัญ: ท่าอากาศยานบางแห่งมีลักษณะทางกายภาพที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย เช่น ลักษณะรั้ว ระบบกล้องวงจรปิด ไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น - เป้าหมาย: ท่าอากาศยานทุกแห่งมีลักษณะทางกายภาพเป็นไปตามมาตรฐานการรักษาความปลอดภัย	พ.ศ. 2563-2565 (3 ปี)	300.0														• กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย
3	การพัฒนาปรับปรุงอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัย ในท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2)	- วัตถุประสงค์: เพื่อยกระดับและเพิ่มประสิทธิภาพของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน - สาระสำคัญ: ลงทุนจัดหาและปรับปรุงอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัยให้ท่าอากาศยานพาณิชย์ทุกแห่ง มีอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและสัมภาระที่เพิ่มขึ้น - เป้าหมาย: ท่าอากาศยานมีอุปกรณ์การรักษาความปลอดภัยที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2563-2568 (6 ปี)	550.0														• กรมท่าอากาศยาน • บมจ. ท่าอากาศยานไทย
มาตรการ																		
	-	-	-	-														-

ตารางที่ ก-1 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.													หน่วยงานที่รับผิดชอบ		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574		2575	2576
แนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (ต่อ)																				
แนวทางการพัฒนาที่ 1.4 การสร้างความเชื่อมั่นด้านการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้ได้รับการยอมรับในระดับสากล (ต่อ)																				
กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงระบบการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย																				
โครงการ																				
1	การปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้มีระบบฐานข้อมูลด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานที่เอื้อต่อการประเมินความเสี่ยงและการพัฒนาในระยะยาว - สาระสำคัญ: การรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานจำเป็นต้องมีระบบข้อมูลเพื่อให้สามารถประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัย รวมถึงสถานภาพของระบบ - เป้าหมาย: ระบบฐานข้อมูลที่สามารถใช้ในการรักษาความปลอดภัย	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	30.0															หน่วยงานหลัก : - กรมท่าอากาศยาน - บมจ. ท่าอากาศยานไทย หน่วยงานสนับสนุน : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
มาตรการ																				
1	การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้เกิดความร่วมมือ มีการปฏิบัติงานร่วมกัน และแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีความสำคัญ - สาระสำคัญ: หน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานจะต้องสามารถเชื่อมโยงข้อมูลด้านความมั่นคงซึ่งเชื่อมโยงกับการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมาย (Unlawful Acts) รวมถึงมีความร่วมมือทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติงาน - เป้าหมาย: ระบบความร่วมมือ แนวทางการปฏิบัติงานร่วมกัน และช่องทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2562-2563 (2 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : - กรมท่าอากาศยาน - บมจ. ท่าอากาศยานไทย - ผู้ประกอบการท่าอากาศยานเอกชน	
2	การจัดทำกลไกปรับระดับการรักษาความปลอดภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้มีกลไกที่ตอบสนองต่อภัยคุกคามด้านการรักษาความปลอดภัยได้อย่างทันสถานการณ์ สามารถปรับระดับได้อย่างเหมาะสม - สาระสำคัญ: ภัยคุกคามด้านการรักษาความปลอดภัยสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ท่าอากาศยานต้องมีกลไกการปรับระดับที่เหมาะสม - เป้าหมาย: กลไกการปรับเพิ่ม-ลด ระดับการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2562 (1 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : - กรมท่าอากาศยาน - บมจ. ท่าอากาศยานไทย - ผู้ประกอบการท่าอากาศยานเอกชน	
แนวทางการพัฒนาที่ 1.5 การส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation																				
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation																				
โครงการ																				
1	การศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษารูปแบบที่เหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 - สาระสำคัญ: การศึกษาความเหมาะสมในเชิงวิศวกรรม การพัฒนาธุรกิจ เศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับกิจกรรม General Aviation และรวมถึง Business Aviation - เป้าหมาย: รายงานการศึกษาตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้กรมท่าอากาศยานดำเนินการต่อไป	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	30.0																กรมท่าอากาศยาน
2	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation	- วัตถุประสงค์: เพื่อดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 - สาระสำคัญ: การดำเนินการประกาศเชิญชวนและคัดเลือกเอกชนผู้สนใจและมีศักยภาพ มาลงทุนพัฒนาและบริหารท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation ตามผลการศึกษาความเหมาะสมในเชิงวิศวกรรม การพัฒนาธุรกิจ เศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบการร่วมลงทุนที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับกิจกรรม General Aviation และรวมถึง Business Aviation ตลอดจนดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยาน - เป้าหมาย: กรมท่าอากาศยานร่วมกับเอกชนสามารถเปิดให้บริการท่าอากาศยานสำหรับ General Aviation ได้อย่างน้อย 1 แห่ง	พ.ศ. 2564-2567 (4 ปี)	9,400.0***																กรมท่าอากาศยาน
มาตรการ																				
	-	-	-	-															-	

หมายเหตุ: * วงเงินตามแผนงานของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย

** งบประมาณ (i) การดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต จำนวน 39,400 ล้านบาท และ (ii) การดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 74,000 ล้านบาท

*** งบประมาณการจัดตั้งท่าอากาศยานสำหรับรองรับการบินเชิงธุรกิจ (Business Aviation Airport) (โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งท่าอากาศยานสำหรับรองรับการบินเชิงธุรกิจ (Business Aviation Airport) พ.ศ. 2561) จำนวน 9,400 ล้านบาท

■■■■■■■■ หมายถึง การดำเนินการต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในระยะยาว

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ ก-2 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574
แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน																		
แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน																		
กลยุทธ์ที่ 1 การปรับปรุงกลไกของภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุนให้มีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติ และเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ																		
โครงการ																		
1	การเสริมสร้างศักยภาพให้กับผู้ประกอบการธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องในด้านกฎ ระเบียบ และการให้บริการ	- วัตถุประสงค์: เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุนและเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องในประเด็นข้อกฎหมาย ตลอดจนระเบียบปฏิบัติต่างๆ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรับและการให้บริการด้านข้อมูลและใบอนุญาตต่างๆ - สาระสำคัญ: การเสริมสร้างศักยภาพโดยการจัดการฝึกอบรมผู้ประกอบการสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (โดยเน้นธุรกิจที่มีผู้ประกอบการมาราย) เกี่ยวกับประเด็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน ตลอดจนการขอใบอนุญาตต่างๆ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันในประเด็นข้อกฎหมาย ตลอดจนระเบียบปฏิบัติต่างๆ ที่ออกโดย กพท. - เป้าหมาย: มีการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับข้อกฎหมายด้านการบิน ปีละประมาณ 4 ครั้ง ต่อเนื่องในระยะแรก เป็นเวลา 2 ปี (หลังจากนั้นควรมีการประเมินและปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรม) และมีการจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่ผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปี ในระยะแรกเป็นเวลา 2 ปี (หลังจากนั้นควรมีการประเมินและปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรม)	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	5.0														หน่วยงานหลัก: • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน: • ตัวแทนภาคธุรกิจ เช่น สมาคมธุรกิจสายการบิน (BAR) คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินกรุงเทพ (AOC) สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ (TAFa) และ ACBA
2	การศึกษาปรับปรุงกระบวนการภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบและการออกใบอนุญาตต่างๆ	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาแนวทางการปรับปรุงกระบวนการภายใน (Internal Process Improvement) ของการดำเนินงานในส่วนที่เป็นงานประจำของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้มีความรวดเร็วและรอบคอบตอบสนองต่อความต้องการของภาคธุรกิจการบิน - สาระสำคัญ: การศึกษาวิเคราะห์การประยุกต์แนวคิดการทำงานในกระบวนการ Lean Manufacturing มาใช้ในการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตลอดจนออกแบบและติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการจัดการข้อมูล เพื่อให้กระบวนการทำงาน โดยเฉพาะในส่วนของ การพิจารณาออกใบอนุญาตต่างๆ ให้มีความกระชับรวดเร็ว และรอบคอบ ตลอดจนเอื้อให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าใจได้โดยง่าย ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการ รวมถึงการจัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของ กพท. เกี่ยวกับความรับผิดชอบขององค์กรกำกับดูแลในฐานะ Facilitator การสร้างจิตสำนึกด้านการให้บริการ (Service-mind) การประยุกต์กระบวนการ Lean Manufacturing ในกระบวนการทำงาน เป็นต้น - เป้าหมาย: มีแนวทางการปรับปรุงกระบวนการภายใน และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการจัดการข้อมูลเพื่อใช้ในการดำเนินงาน	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	30.0														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
มาตรการ																		
1	การปรับปรุงกระบวนการภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบและออกใบอนุญาตต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับปรุงกระบวนการภายใน (Internal Process Improvement) ของการดำเนินงานในส่วนที่เป็นงานประจำของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ให้มีความรวดเร็วและรอบคอบ ตอบสนองต่อความต้องการของภาคธุรกิจการบิน - สาระสำคัญ: การประยุกต์แนวคิดการทำงานในกระบวนการ Lean Manufacturing มาใช้ในการปฏิบัติงานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้กระบวนการทำงาน โดยเฉพาะในส่วนของ การพิจารณาออกใบอนุญาตต่างๆ ให้มีความกระชับ รวดเร็ว และรอบคอบ ตลอดจนเอื้อให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าใจได้โดยง่าย ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการ - เป้าหมาย: มีการปรับปรุงกระบวนการภายใน โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการจัดการข้อมูลเข้ามาช่วยในการดำเนินงาน	พ.ศ. 2564-2565 (2 ปี)	-														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ก-2 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574	2575
แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)																			
แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)																			
กลยุทธ์ที่ 2 การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว ท่าอากาศยาน หน่วยงานส่วนท้องถิ่น และสายการบิน																			
โครงการ																			
	-	-	-	-													-		
มาตรการ																			
1	การแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อเตรียมความพร้อมด้านการขนส่งทางอากาศในการรองรับนักท่องเที่ยว	วัตถุประสงค์: เพื่อเป็นกลไกในการพิจารณาแนวทางในการส่งเสริมและคาดการณ์แนวโน้มของการตลาดร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งเสริมบทบาทการเป็น Destination และ Transfer Hub ของภูมิภาค สาระสำคัญ: ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนในระดับภูมิภาคหรือระดับจังหวัด ประกอบด้วยตัวแทนจาก - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - บมจ.ท่าอากาศยานไทย - กรมท่าอากาศยาน - สมาคมธุรกิจสายการบิน - ตัวแทนหน่วยงานส่วนท้องถิ่น - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยมีหน้าที่พิจารณามาตรการในการส่งเสริมด้านการตลาดร่วมกัน คาดการณ์แนวโน้มปริมาณนักท่องเที่ยว และประมาณการความต้องการโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกฝ่ายสามารถเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ล่วงหน้า เป้าหมาย: การพัฒนาตลาดด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศมีการบูรณาการร่วมกัน <td>พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)</td> <td>-</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td> กระทรวงคมนาคม (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ) </td>	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-														กระทรวงคมนาคม (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ)	
กลยุทธ์ที่ 3 การปรับปรุงกลไกการบริหารจัดการของหน่วยงานต่างๆ ภายในท่าอากาศยานเพื่อทำให้ระยะเวลาที่ใช้ในช่วง Departure, Arrival และ CIQ เป็นไปตามมาตรฐาน																			
โครงการ																			
1	การศึกษามาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของผู้โดยสารภายในอาคารพักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และดอนเมือง	วัตถุประสงค์: เพื่อวางแผนในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อการเคลื่อนตัวของผู้โดยสารในอาคารพักผู้โดยสาร ทั้งขาเข้า ขาออก และผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ให้เกิดความคล่องตัว และช่วยเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยาน สาระสำคัญ: การศึกษาแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของผู้โดยสาร (Passenger Flow) ตลอดจนภายในอาคารพักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง เพื่อลดความล่าช้าในการใช้เวลาที่ท่าอากาศยาน และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร ทั้งในส่วนของ Departure, Arrival และ Transfer เป้าหมาย: มีรูปแบบของการเคลื่อนตัวของผู้โดยสารภายในอาคารพักผู้โดยสารที่เหมาะสม ตลอดจนแผนการปรับปรุงสภาพภายในของอาคารพักผู้โดยสาร <td>พ.ศ. 2563 (1 ปี)</td> <td>30.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td> บมจ.ท่าอากาศยานไทย </td>	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	30.0															บมจ.ท่าอากาศยานไทย
2	การปรับปรุงสภาพภายในของอาคารพักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองให้การเคลื่อนตัวของผู้ใช้บริการท่าอากาศยานมีประสิทธิภาพ	วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารของอาคารพักผู้โดยสาร และเพิ่มความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ทั้งในส่วนของ Departure, Arrival และTransfer สาระสำคัญ: การดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงสภาพภายในของอาคารพักผู้โดยสาร ตามผลการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของผู้โดยสาร ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง เพื่อลดความล่าช้าในการใช้เวลาที่ท่าอากาศยาน และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร ทั้งในส่วนของ Departure, Arrival และ Transfer เป้าหมาย: การเคลื่อนตัวของผู้โดยสารในอาคารพักผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองมีความคล่องตัว สะดวกสบาย และไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าแก่ผู้โดยสาร <td>พ.ศ. 2564-2566 (3 ปี)</td> <td>500.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td> บมจ.ท่าอากาศยานไทย </td>	พ.ศ. 2564-2566 (3 ปี)	500.0															บมจ.ท่าอากาศยานไทย
3	การศึกษารับปรุงประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของผู้โดยสารภายในอาคารพักผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกลุ่มศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2)	วัตถุประสงค์: เพื่อวางแผนในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อการเคลื่อนตัวของผู้โดยสารในอาคารพักผู้โดยสาร ทั้งขาเข้า ขาออก และผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ให้เกิดความคล่องตัว และช่วยเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยาน สาระสำคัญ: การศึกษาแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของผู้โดยสาร (Passenger Flow) ตลอดจนภายในอาคารพักผู้โดยสารของท่าอากาศยานกระบี่ เพื่อลดความล่าช้าในการใช้เวลาที่ท่าอากาศยาน และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร ทั้งในส่วนของ Departure, Arrival และ Transfer เป้าหมาย: มีรูปแบบของการเคลื่อนตัวของผู้โดยสารภายในอาคารพักผู้โดยสารที่เหมาะสม ตลอดจนแผนการปรับปรุงสภาพภายในของอาคารพักผู้โดยสาร <td>พ.ศ. 2567 (1 ปี)</td> <td>30.0 (ประมาณการรวมสำหรับ ทอท. และ ทย.)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td> กรมท่าอากาศยาน บมจ.ท่าอากาศยานไทย </td>	พ.ศ. 2567 (1 ปี)	30.0 (ประมาณการรวมสำหรับ ทอท. และ ทย.)															กรมท่าอากาศยาน บมจ.ท่าอากาศยานไทย
4	การปรับปรุงสภาพภายในของอาคารพักผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกลุ่มศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ให้การเคลื่อนตัวของผู้ใช้บริการท่าอากาศยานมีประสิทธิภาพ	วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารของอาคารพักผู้โดยสาร และเพิ่มความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ทั้งในส่วนของ Departure, Arrival และTransfer สามารถรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นในอนาคต สาระสำคัญ: การดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงสภาพภายในของอาคารพักผู้โดยสาร ตามผลการศึกษาการปรับปรุงประสิทธิภาพการเคลื่อนตัวของผู้โดยสาร ในท่าอากาศยานในกลุ่มศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) เพื่อลดความล่าช้าในการใช้เวลาที่ท่าอากาศยาน และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร ทั้งในส่วนของ Departure, Arrival และ Transfer เป้าหมาย: การเคลื่อนตัวของผู้โดยสารในอาคารพักผู้โดยสารของท่าอากาศยานในกลุ่มศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) มีความคล่องตัว สะดวกสบาย และไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าแก่ผู้โดยสาร <td>พ.ศ. 2568-2569 (2 ปี)</td> <td>200.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td> กรมท่าอากาศยาน บมจ.ท่าอากาศยานไทย </td>	พ.ศ. 2568-2569 (2 ปี)	200.0															กรมท่าอากาศยาน บมจ.ท่าอากาศยานไทย
มาตรการ																			
	-	-	-	-														-	

ตารางที่ ก-2 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574	2575
แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)																			
แนวทางการพัฒนาที่ 2.1 การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)																			
กลยุทธ์ที่ 4 การกำหนดมาตรการส่งเสริมการประกอบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ General Aviation และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรวมถึง Business Aviation เพื่รองรับกลุ่มนักเดินทางระดับ Premium																			
โครงการ																			
	-	-	-	-	-												-		
มาตรการ																			
1	การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนภาคเอกชน ในการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานหรือพัฒนาธุรกิจบริการ เพื่รองรับ General Aviation	- วัตถุประสงค์: เพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการบิน General Aviation และ Business Aviation เพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองแนวโน้มความต้องการด้านการบินประเภทดังกล่าวที่เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนความต้องการเดินทางของกลุ่มนักเดินทางระดับ Premium อีกทั้งยังเป็นช่องทางในการพัฒนานักบินและช่างอากาศยานให้มีประสบการณ์ เพื่รองรับแนวโน้มการบินพาณิชย์ที่เติบโตขึ้นอย่างครบวงจรอีกด้วย - สาระสำคัญ: การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี และสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี แก่เอกชนผู้ลงทุนพัฒนาธุรกิจรองรับ General Aviation ซึ่งอาจรวมถึงการให้เข้าพื้นที่จอดเครื่องบิน การซ่อมบำรุงในประเภทต่างๆ ตลอดจนธุรกิจ Business Aviation ในลักษณะ Fixed Base Operator (FBO) - เป้าหมาย: ธุรกิจ General Aviation มีการเติบโต และมีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในตลาด โดยสามารถดำเนินธุรกิจแบบยั่งยืนได้	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-														หน่วยงานหลัก: - สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หน่วยงานสนับสนุน: - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - กรมท่าอากาศยาน - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
2	การกำหนดแนวทาง/มาตรการในการส่งเสริมและพัฒนา General Aviation และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับปรุง กฎ ระเบียบ การกำกับดูแลกิจกรรม General Aviation ให้มีต้นทุนแก่ผู้ประกอบการกิจกรรมลดลง ตลอดจนเอื้อให้เกิดการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับ General Aviation และ Business Aviation ในประเทศไทยอย่างยั่งยืน - สาระสำคัญ: การดำเนินการปรับปรุงกฎ ระเบียบต่างๆ ทั้งในส่วนของการขอใบอนุญาต การจดทะเบียน การตรวจสภาพ การอนุญาตให้ลงจอดที่ท่าอากาศยาน การใช้อาคารยานไร้คนขับ เป็นต้น โดยผ่านกระบวนการหาผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการประกอบกิจกรรม General Aviation ด้วย เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของตลาด และสามารถดึงดูดให้มีผู้ประกอบการ General Aviation เพิ่มขึ้น - เป้าหมาย: ผู้ประกอบกิจกรรม General Aviation และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง มีต้นทุนในการประกอบกิจกรรมและประกอบธุรกิจลดลง โดยเงื่อนไขในการกำกับดูแลต่างๆ เอื้อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการประกอบกิจกรรม	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	-														หน่วยงานหลัก: - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน: - กรมท่าอากาศยาน - บมจ.ท่าอากาศยานไทย	
กลยุทธ์ที่ 5 การให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการให้บริการด้านการบินจัดทำแผนบูรณาการในการลงทุนและบริหารจัดการ โดยมี KPI ร่วม																			
โครงการ																			
1	การศึกษาการบูรณาการ KPI ในการลงทุนและการบริหารจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริการด้านการบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อกระตุ้นให้บุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้บริการด้านการบินมีเป้าหมายร่วมกันในระดับประเทศ และบูรณาการการปฏิบัติงานเพื่อตอบสนองเป้าหมายระดับประเทศเป็นหลัก - สาระสำคัญ: การศึกษาเพื่อกำหนด KPI ร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริการด้านการบินที่เหมาะสม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างระบบการดำเนินงานที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ละหน่วยต้องมี Accountability ของการดำเนินงานของตน และสามารถตอบสนองเป้าหมายในภาพรวมของการให้บริการด้านการบินแก่ภาคธุรกิจของเอกชนได้ - เป้าหมาย: มีกลไกในการประเมินผลการดำเนินงานในลักษณะบูรณาการของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในการบริการด้านการบิน	พ.ศ. 2565 (1 ปี)	15.0														สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
มาตรการ																			
1	การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ KPI ร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริการด้านการบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำกับดูแลการประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมตามหลักวิชาการ - สาระสำคัญ: ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ KPI ร่วม โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - กรมท่าอากาศยาน - บมจ.ท่าอากาศยานไทย - การทำอากาศยานอุตะเภา (กองทัพเรือ) - บกจ. วิทยการบินแห่งประเทศไทย - กรมศุลกากร - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง โดยมีหน้าที่กำหนด และประเมิน KPI ร่วมของบริการด้านการบิน (เช่น ระยะเวลาที่ใช้ในการ Departure/Arrival, Minimum Connecting Time, Cargo Transfer Time เป็นต้น) ตลอดจนประเมินสาเหตุของปัญหาและบูรณาการมาตรการในการแก้ไข - เป้าหมาย: มีคณะกรรมการกำกับ KPI ร่วม ที่สามารถกำกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2563-2576 (14 ปี)	-															หน่วยงานหลัก: - กระทรวงคมนาคม (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ) หน่วยงานสนับสนุน: - กระทรวงการคลัง - สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

ตารางที่ ก-2 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	
แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)																	
แนวทางการพัฒนาที่ 2.2 การสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง																	
กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมการพัฒนา Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพระดับสากล																	
โครงการ																	
1	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารพื้นที่ Airport Logistics Park ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจโลจิสติกส์ทางอากาศของพื้นที่ Free Zone ปัจจุบัน เพื่อให้มีศักยภาพในการเป็น Cargo Transfer Hub หลักของประเทศ - สาระสำคัญ: การดำเนินการปรับปรุงผลการศึกษาการให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ Airport Logistics Park ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และประกาศเชิญชวนให้เอกชนมาร่วมลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเชื่อมโยงข้อมูล บริหารจัดการพื้นที่ ตลอดจนการให้บริการอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ภายใน Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน ในลักษณะสัญญาระยะยาว โดยมีการกำกับด้วย Service Level Agreement ภายใต้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 - เป้าหมาย: มีเอกชนเข้ามาพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ Free Zone ปัจจุบัน และสามารถเปลี่ยนให้เป็น Airport Logistics Park เติมรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปริมาณสินค้า Transfer และสินค้าที่เข้ามาประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มมีการเติบโตอย่างก้าวกระโดด	พ.ศ. 2563-2565 (3 ปี)	40.0 (ค่าจ้างที่ปรึกษาปรับปรุง ผลการศึกษาเดิมและช่วย ทอท. ในการเชิญชวนและคัดเลือกเอกชน)													• บมจ.ท่าอากาศยานไทย
2	การจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนา Airport Logistics Park ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาและวางรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการ ในการแปลงสภาพพื้นที่อาคารคลังสินค้า ท่าอากาศยานดอนเมืองในปัจจุบัน ให้เป็น Airport Logistics Park ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ และเป็น Cargo Transfer Hub หลักของสายการบินต้นทุนต่ำ - สาระสำคัญ: การศึกษาความเหมาะสมในเชิงธุรกิจ วิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การเงิน และรูปแบบการร่วมลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการ Airport Logistics Park ภายในท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่รองรับธุรกิจ Cargo และกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าที่ขนส่งโดยสายการบินต้นทุนต่ำที่มีฐานอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 - เป้าหมาย: มีผลการศึกษาที่สามารถนำไปเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และนำไปประกาศเชิญชวนเอกชนได้ในทางปฏิบัติ	พ.ศ. 2564 (1 ปี)	30.0													• บมจ.ท่าอากาศยานไทย
3	การศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนา Airport Logistics Park ณ ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2)	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาและวางรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการ Airport Logistics Park ในท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ที่มีศักยภาพ ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ และเป็น Cargo Transfer Hub ในระดับภูมิภาคของไทย - สาระสำคัญ: การศึกษาความเหมาะสมในเชิงธุรกิจ วิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การเงิน และรูปแบบการร่วมลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการ Airport Logistics Park ภายในท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ของกรมท่าอากาศยาน และของ บมจ.ท่าอากาศยานไทย ที่มีศักยภาพในการเติบโตของปริมาณสินค้า เพื่รองรับธุรกิจ Cargo และกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 - เป้าหมาย: มีผลการศึกษาที่สามารถนำไปเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และนำไปประกาศเชิญชวนเอกชนได้ในทางปฏิบัติ	พ.ศ. 2566 (1 ปี)	50.0 (ประมาณการรวมสำหรับ ทอท. และ ทย.)													• บมจ.ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน
4	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารพื้นที่ Airport Logistics Park ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจโลจิสติกส์ทางอากาศของพื้นที่อาคารคลังสินค้าปัจจุบัน เพื่อให้มีศักยภาพในการเป็น Cargo Transfer Hub หลักของสายการบินต้นทุนต่ำ - สาระสำคัญ: การดำเนินการประกาศเชิญชวนให้เอกชนมาร่วมลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเชื่อมโยงข้อมูล บริหารจัดการพื้นที่ ตลอดจนการให้บริการอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ภายในพื้นที่ที่เป็นอาคารคลังสินค้าในปัจจุบัน ของท่าอากาศยานดอนเมือง ในลักษณะสัญญาระยะยาว โดยมีการกำกับด้วย Service Level Agreement ภายใต้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 - เป้าหมาย: มีเอกชนเข้ามาพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่อาคารคลังสินค้าในปัจจุบัน และสามารถเปลี่ยนให้เป็น Airport Logistics Park เติมรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปริมาณสินค้า Transfer และสินค้าที่เข้ามาประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มมีการเติบโตอย่างก้าวกระโดด	พ.ศ. 2565-2567 (3 ปี)	30.0 (ค่าจ้างที่ปรึกษามาช่วย ทอท. ในการเชิญชวนและคัดเลือกเอกชน)													• บมจ.ท่าอากาศยานไทย

ตารางที่ ก-2 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574
แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)																		
แนวทางการพัฒนาที่ 2.2 การสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มในกิจกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง (ต่อ)																		
กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมการพัฒนา Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพระดับสากล (ต่อ)																		
โครงการ (ต่อ)																		
5	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารพื้นที่ Airport Logistics Park ณ ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ที่มีศักยภาพ	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองความต้องการของภาคธุรกิจโลจิสติกส์ทางอากาศ ในท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ของกรมท่าอากาศยาน และบมจ.ท่าอากาศยานไทย เพื่อให้มีศักยภาพในการเป็น Cargo Transfer Hub ในระดับภูมิภาค - สาระสำคัญ: การดำเนินการประกาศเชิญชวนให้เอกชนมาร่วมลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูล บริหารจัดการพื้นที่ ตลอดจนการให้บริการอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ที่มีศักยภาพ ในลักษณะสัญญาระยะยาว โดยมีการกำกับด้วย Service Level Agreement ภายใต้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 - เป้าหมาย: มีเอกชนเข้ามาพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่ Airport Logistics Park ในท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ที่มีศักยภาพอย่างเต็มรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปริมาณสินค้า Transfer และสินค้าที่เข้ามาประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มมีการเติบโตอย่างก้าวกระโดด	พ.ศ. 2567-2569 (3 ปี)	50.0 (ค่าจ้างที่ปรึกษา มาช่วย ทอท./ทย. ในการเชิญชวน และคัดเลือก เอกชน)														• บมจ.ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน
มาตรการ																		
	-	-	-	-														-
กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรให้สะดวกและลดต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ																		
โครงการ																		
1	การศึกษาจัดทำแนวทางและขั้นตอนการพัฒนา Airport Logistics Park ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหาด้านข้อกฎหมายต่างๆ และปัญหาด้านการบริหารจัดการพื้นที่ Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าภายในพื้นที่ - สาระสำคัญ: การศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาด้านข้อกฎหมายและด้านการบริหารจัดการที่เป็นอุปสรรคต่อการเติบโตของปริมาณสินค้า Transfer และกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Activities) ในเขต Free Zone ปัจจุบัน ตลอดจนเสนอแนะแนวทางและขั้นตอนในการแก้ไข เพื่อยกระดับให้เป็น Airport Logistics Park เต็มรูปแบบ - เป้าหมาย: มีข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงข้อกฎหมายและการบริหารจัดการพื้นที่ Free Zone ปัจจุบัน เพื่อเอื้อต่อการพัฒนาไปสู่การเป็น Airport Logistics Park เต็มรูปแบบ	(โครงการนำร่อง)	-														• สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
มาตรการ																		
1	การปรับปรุงข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของกิจกรรมในเขต Airport Logistics Park	- วัตถุประสงค์: เพื่อแก้ปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวกับข้อกฎหมายในการประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ Free Zone ปัจจุบัน ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานที่จะจัดตั้ง Airport Logistics Park ในอนาคต - สาระสำคัญ: การดำเนินการปรับปรุงระเบียบและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของกิจกรรมภายในเขตที่ได้รับการจัดตั้งให้เป็น Airport Logistics Park ให้มีความเป็นสากล เพื่อให้ Airport Logistics Park ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอื่นๆ ในอนาคต สามารถดึงดูดให้มีกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Activities) เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเสริมศักยภาพการเป็น Transfer Hub ให้แก่ประเทศ - เป้าหมาย: ผู้ประกอบการสามารถประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอื่นๆ ในอนาคต ได้โดยสะดวกและมีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้กับ Airport Logistics Park ในประเทศใกล้เคียง	พ.ศ. 2562-2564 (3 ปี)	-														หน่วยงานหลัก: • กระทรวงการคลัง หน่วยงานสนับสนุน: • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
2	การปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากรและการเคลื่อนย้ายสินค้าในเขต Airport Logistics Park	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับปรุงกฎ ระเบียบที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าและการประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ Free Zone ปัจจุบัน เพื่อพัฒนาให้เป็น Airport Logistics Park ที่มีประสิทธิภาพ - สาระสำคัญ: การดำเนินการปรับปรุงระเบียบและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าและการประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มภายในเขต Airport Logistics Park ให้มีความเป็นสากล เพื่อให้ Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอื่นๆ ในอนาคต สามารถดึงดูดให้มีกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Activities) เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเสริมศักยภาพการเป็น Transfer Hub ให้แก่ประเทศ - เป้าหมาย: ผู้ประกอบการสามารถประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ Airport Logistics Park ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอื่นๆ ในอนาคต ได้โดยสะดวกและมีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้กับ Airport Logistics Park ในประเทศใกล้เคียง ตลอดจนศักยภาพในการรองรับสินค้าของ Airport Logistics Park ในภาพรวมเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากขั้นตอนการดำเนินงานที่คล่องตัวขึ้น	พ.ศ. 2562-2564 (3 ปี)	-														หน่วยงานหลัก: • กรมศุลกากร หน่วยงานสนับสนุน: • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตารางที่ ก-2 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	
แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)																	
แนวทางการพัฒนาที่ 2.3 การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน																	
กลยุทธ์ที่ 1 การกำหนดมาตรการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน และธุรกิจสนับสนุนด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับแนวโน้มตลาด																	
โครงการ																	
1	การศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนพัฒนาและบริหารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยานในท่าอากาศยานภูมิภาค	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการ และรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนที่เหมาะสมในการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยานในท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพ - สาระสำคัญ: การศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ การเงิน และรูปแบบที่เหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนพัฒนาและบริหารจัดการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน โดยเฉพาะสำหรับกิจกรรม C-Check และ D-Check ในพื้นที่ของท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพ เช่น ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานตรัง เป็นต้น โดยการศึกษาครอบคลุมถึงการวิเคราะห์ตลาดของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งในส่วนของอากาศยานเชิงพาณิชย์และ General Aviation เพื่ออาศัยความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ในการรองรับตลาดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก - เป้าหมาย: มีผลการศึกษาที่สามารถนำไปเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และนำไปประกาศเชิญชวนเอกชนได้ในทางปฏิบัติ	พ.ศ. 2563-2565 (3 ปี)	100.0 (ประมาณการรวมสำหรับทอท.และทย.)													• กรมท่าอากาศยาน • บมจ.ท่าอากาศยานไทย
2	การให้เอกชนร่วมลงทุนพัฒนาและบริหารศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยานในท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพ	- วัตถุประสงค์: เพื่อตอบสนองความต้องการบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ของสายการบินและเจ้าของอากาศยานในภาค General Aviation รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะเป็นการขยายตลาด MRO ในไทยให้กว้างขึ้น ตลอดจนเป็นการเพิ่ม Utilisation และโอกาสทางธุรกิจให้แก่ท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีพื้นที่เหลือ - สาระสำคัญ: การดำเนินการประกาศเชิญชวนให้เอกชนมาร่วมลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยานในพื้นที่ท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลบริหารจัดการ ตลอดจนการให้บริการอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ แก่สายการบินและเจ้าของเครื่องบินที่มาใช้บริการ ในลักษณะสัญญาระยะยาว โดยมีการกำกับด้วย Service Level Agreement ภายใต้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 - เป้าหมาย: มีเอกชนเข้ามาพัฒนาและบริหารจัดการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน ในท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพ	พ.ศ. 2564-2568 (5 ปี)	100.0 (ค่าจ้างที่ปรึกษามาช่วย ทอท./ทย. ในการเชิญชวนและคัดเลือกเอกชน)													• กรมท่าอากาศยาน • บมจ.ท่าอากาศยานไทย
3	การจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับปรุงโครงสร้างธุรกิจสำหรับกิจการสนับสนุนการบิน และแสวงหาโอกาสในการพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยการร่วมทุนกับผู้ผลิตเครื่องบินหรือชิ้นส่วนเครื่องบินที่เกี่ยวข้อง และใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมทันสมัย มีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้ มีการบริหารจัดการที่คล่องตัว มีประสิทธิภาพ และเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ - สาระสำคัญ: จัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) (ดำเนินการต่อเนื่องจากปี พ.ศ.2559 ตามแผนงาน/โครงการ ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) ให้เป็นอันดับหนึ่งของศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับโลกในเรื่องการส่งมอบตรงเวลา ในราคาที่เหมาะสม และมีคุณภาพ รวมถึงความปลอดภัย (On Time, On Cost, On Quality) ด้วยแนวความคิดที่จะร่วมมือกับภาคเอกชน จัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา เพื่อขยายขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยานรุ่นใหม่ (New Generation Aircraft) และขยายฐานลูกค้า ซึ่งจะทำให้เกิดการพัฒนาในอุตสาหกรรมการบินและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล - เป้าหมาย: จัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเภาแห่งใหม่บริเวณด้านทิศตะวันออกของท่าอากาศยานอุตะเภา (ระยอง-พัทยา)	พ.ศ. 2562-2565 (4 ปี)	4,294.0*													• บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
มาตรการ																	
1	การให้สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ในธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานพาณิชย์ประเภทต่างๆ ตลอดจนอากาศยานที่ใช้ใน General Aviation รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน - สาระสำคัญ: การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี และสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี แก่เอกชนผู้ลงทุนพัฒนาธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยานในท่าอากาศยานของรัฐ หรือเอกชน โดยเฉพาะในกิจกรรม C-Check และ D-Check โดยรวมถึงการให้สิทธิหักลงทุนต่างชาติในการถือหุ้นเกินร้อยละ 50 ในธุรกิจที่จดทะเบียนใหม่ เนื่องจากเทคโนโลยีที่ใช้ในธุรกิจดังกล่าว ยังคงถูกผูกขาดโดยบริษัทผู้ผลิตอากาศยาน ผู้ผลิตในระดับ OEM และ Tier-1 ทั้งนี้ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานในวงกว้าง ซึ่งจะช่วยสร้างศักยภาพของประเทศในการเป็นศูนย์กลางของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานประเภทต่างๆ - เป้าหมาย: ธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยานในท่าอากาศยานภูมิภาคมีการเติบโต มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาเพิ่มในตลาด และสามารถดำเนินธุรกิจแบบยั่งยืนได้	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-													• สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ตารางที่ ก-2 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574
แนวทางการพัฒนาที่ 2 ด้านการพัฒนาธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน (ต่อ)																		
แนวทางการพัฒนาที่ 2.3 การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (ต่อ)																		
กลยุทธ์ที่ 2 การสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก																		
โครงการ																		
1	การจัดตั้งศูนย์วิจัยเทคโนโลยีชิ้นส่วนและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้สามารถนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในภาคอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน - สาระสำคัญ: การจัดตั้งศูนย์วิจัยเทคโนโลยีชิ้นส่วนและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน โดยใช้เงินประเดิมขององค์กรในการศึกษาและวางแผนธุรกิจ โครงสร้างองค์กร อัตราค่าจ้าง ฯลฯ โดยอาจก่อตั้งในรูปแบบโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อเรียนรู้เทคโนโลยีที่มีการพัฒนาแล้ว และต่อยอดการพัฒนาในระดับสูงขึ้นเพื่อให้สามารถนำมาใช้จริง - เป้าหมาย: มีศูนย์วิจัยเทคโนโลยีชิ้นส่วนและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่สามารถวิจัยและนำผลงานวิจัยมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	100.0 (เงินประเดิมในการจัดตั้งองค์กร)														หน่วยงานหลัก: • กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม หน่วยงานสนับสนุน: • กระทรวงอุตสาหกรรม • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
มาตรการ																		
1	การให้สิทธิประโยชน์เพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนทั้งจากในและต่างประเทศ ในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน - สาระสำคัญ: การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี และสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษี แก่เอกชนผู้ลงทุนพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในพื้นที่ Eastern Economic Corridor (EEC) และพื้นที่ใกล้เคียงท่าอากาศยานอื่นๆ ในภูมิภาคซึ่งเป็นการเปิดโอกาสในการขยายฐานการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทย ไม่ให้จำกัดอยู่เพียงในพื้นที่ EEC แต่ยังสามารถกระจายออกไปตามภูมิภาคอื่นที่อาจมีการพัฒนาเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานประเภทต่างๆ ในอนาคต - เป้าหมาย: ภาคอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานมีการเติบโต มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาในตลาด โดยเฉพาะผู้ผลิตในระดับ Tier-1 และ Tier-2 และสามารถดำเนินธุรกิจแบบยั่งยืนได้	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-														• สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

หมายเหตุ: * วงเงินตามแผนงานของ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)

■■■■■■■■■■ หมายถึง การดำเนินการต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในระยะยาว

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ ก-3 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศ

ลำดับ	แนวทางการพัฒนากลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.													หน่วยงาน	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574		2575
แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศ																			
แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan																			
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาด้านการบริหารจราจรทางอากาศ																			
โครงการ																			
1	การศึกษาความสามารถในการรองรับ (Capacity) ของระบบบริหารจราจรทางอากาศ	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้ได้ค่าความสามารถในการรองรับ (Capacity) ปริมาณเที่ยวบินภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region) สำหรับใช้ในการวางแผนพัฒนาทั้งระบบให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น - สาระสำคัญ: การศึกษาเพื่อหาค่าขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region) (ดำเนินการต่อเนื่องจากปี พ.ศ.2559 ตามแผนงาน/โครงการของ บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย) - เป้าหมาย: ผลการศึกษาความสามารถในการรองรับภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region)	พ.ศ. 2559-2562 (4 ปี)	372.0*															• บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย
2	ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริการการเดินทางอากาศ	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มค่าความสามารถในการรองรับ (Capacity) และประสิทธิภาพของระบบบริการการเดินทางอากาศ - สาระสำคัญ: การใช้งานระบบโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์อัตโนมัติด้านบริการการเดินทางอากาศ เพื่อยกระดับความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศ - เป้าหมาย: ประเทศไทยมีการใช้งานระบบโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ด้านบริการการเดินทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2562-2563 (2 ปี)	4,461.0*															• บจก.วิทยุการบินแห่งประเทศไทย
มาตรการ																			
1	การนำมาตรฐานการจัดระยะห่างระหว่างอากาศยานบนทางวิ่ง (Wake Turbulence Separation) แบบใหม่มาใช้งาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพในการใช้ทางวิ่งของท่าอากาศยานบนทางวิ่ง (Wake Turbulence Separation) - สาระสำคัญ: การจัดทำระเบียบ/ข้อบังคับในการนำมาตรฐานการจัดระยะห่างระหว่างอากาศยานบนทางวิ่งแบบใหม่ของ ICAO มาใช้งาน - เป้าหมาย: มีการใช้ระยะห่าง Wake Turbulence Separation ที่เหมาะสมกับประเภทอากาศยานที่ปฏิบัติการ ณ ท่าอากาศยานนั้น ๆ	พ.ศ. 2564-2570 (7 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย
2	การผลักดันให้ประเทศเพื่อนบ้านมีขีดความสามารถด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM)	- วัตถุประสงค์: เพื่อผลักดันให้ประเทศเพื่อนบ้านมีขีดความสามารถด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) เพื่อยกระดับความสามารถในการคาดการณ์ในการปฏิบัติการบินภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก - สาระสำคัญ: การผลักดันให้ประเทศเพื่อนบ้านมีขีดความสามารถด้าน ATFM ตาม ICAO Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM - เป้าหมาย: ประเทศเพื่อนบ้านมีขีดความสามารถด้าน ATFM ตาม ICAO Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM เพื่อยกระดับขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหารความคล่องตัวการจราจรฯ ภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก	พ.ศ. 2562-2568 (7 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บมจ. ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน • ท่าอากาศยานอุตุตะเนา (กองทัพอากาศ)
3	การบริหาร/จัดการความเหนื่อยล้าในการปฏิบัติงาน (Fatigue Management)	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้มีการบริหาร/จัดการความเหนื่อยล้า (Fatigue Management) ในการให้บริการจราจรทางอากาศ - สาระสำคัญ: ระเบียบ/ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร/จัดการความเหนื่อยล้าของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ - เป้าหมาย: ข้อกำหนดระเบียบ/ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร/จัดการความเหนื่อยล้า (Fatigue Management) ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ	พ.ศ. 2562-2564 (3 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย
4	ความร่วมมือระหว่างทหาร-พลเรือน	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการใช้งานห้วงอากาศให้มีความยืดหยุ่น/คล่องตัว ตามแนวคิด Flexible Use of Airspace (FUA) - สาระสำคัญ: ความร่วมมือระหว่างทหาร-พลเรือน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง 1) การจัดให้มีนโยบายสนับสนุนความร่วมมือฯ และการใช้ห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ ตามแนวคิด Flexible Use of Airspace 2) มีการใช้งาน/จัดซื้อระบบบริหารจราจรทางอากาศรวมกันระหว่างทหาร-พลเรือน - เป้าหมาย: มีนโยบายความร่วมมือระหว่างทหาร-พลเรือนที่ชัดเจน เพื่อให้มีการดำเนินการตามแนวคิด Flexible Use of Airspace ที่เป็นรูปธรรม	พ.ศ. 2563-2568 (6 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • กระทรวงคมนาคม (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ) • กระทรวงกลาโหม หน่วยงานสนับสนุน : • กองทัพอากาศ • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย
5	การทบทวนห้วงอากาศแบบ Special Use Airspace	- วัตถุประสงค์: มีการทบทวนห้วงอากาศแบบ Special Use Airspace อย่างเหมาะสมเพื่อรองรับและผลักดันการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (FUA) - สาระสำคัญ: การทบทวนรูปแบบการใช้งานห้วงอากาศแบบ Special Use Airspace - เป้าหมาย: สามารถบริหารจัดการการใช้งานห้วงอากาศของประเทศไทยสำหรับการเดินทางอากาศและกิจกรรมด้านความมั่นคงได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • กองทัพอากาศ หน่วยงานสนับสนุน : • บจก. วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ก-3 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศ (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนากลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.													หน่วยงาน	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574		2575
แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศ (ต่อ)																			
แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan (ต่อ)																			
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (ต่อ)																			
มาตรการ (ต่อ)																			
6	การใช้งานระบบ Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) ที่ท่าอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการภายในเขตท่าอากาศยาน - สาระสำคัญ: การนำระบบสนับสนุนการตัดสินใจร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ปฏิบัติการภายในเขตท่าอากาศยาน (Airport-Collaborative Decision Making: A-CDM) เข้าใช้งาน ตามเป้าหมายการดำเนินการของ Asia/Pacific Seamless ATM Plan - เป้าหมาย: หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องร่วมกันพัฒนา/นำระบบสนับสนุน A-CDM เข้าใช้งาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการในเขตท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • บมจ. ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน • ท่าอากาศยานอุตะเภา (กองทัพอากาศ) หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บจก. วิทยการบินแห่งประเทศไทย
7	การจัดให้มีระบบบริหารจัดการการใช้หลุมจอด (Apron Management) ที่มีประสิทธิภาพ	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับของระบบท่าอากาศยาน - สาระสำคัญ: การจัดทำข้อบังคับ/ข้อกำหนด และวิธีปฏิบัติของผู้ดำเนินการท่าอากาศยานเพื่อให้มีการบริหารจัดการหลุมจอด (Apron Management) ที่มีประสิทธิภาพ - เป้าหมาย: ท่าอากาศยานมีระบบการบริหารจัดการหลุมจอดที่มีประสิทธิภาพ	พ.ศ. 2562-2563 (2 ปี)	-															หน่วยงานหลัก : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • บมจ. ท่าอากาศยานไทย • กรมท่าอากาศยาน • ท่าอากาศยานอุตะเภา (กองทัพอากาศ)
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาด้านการบริหารจัดการข้อมูลการบิน																			
โครงการ																			
1	การพัฒนาระบบบริหาร/จัดการข้อมูล สำหรับการบริหารจราจรทางอากาศ	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาระบบบริหาร/จัดการข้อมูลตามแนวคิดเชิงปฏิบัติการในการบริหารจราจรทางอากาศระดับสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept) ของ ICAO - สาระสำคัญ: แนวทางการพัฒนาระบบบริหาร/จัดการข้อมูลตามแนวคิดเชิงปฏิบัติการในการบริหารจราจรทางอากาศระดับสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept) ของ ICAO รวมถึง 1) การใช้งานระบบบริหาร/จัดการข้อมูล/ข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Managment) 2) การพัฒนาตามแนวคิดการบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System-Wide Information Management: SWIM) - เป้าหมาย: มีแนวทางการพัฒนาระบบบริหาร/จัดการข้อมูลตามแนวคิดเชิงปฏิบัติการในการบริหารจราจรทางอากาศระดับสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept) ของ ICAO ที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม	พ.ศ. 2563-2565 (3 ปี)	120.0															• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บจก. วิทยการบินแห่งประเทศไทย
มาตรการ																			
	-	-	-	-															-
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาด้านการสื่อสาร การนำทาง และการติดตามตำแหน่งอากาศยาน (Communications, Navigation, and Surveillance : CNS)																			
โครงการ																			
1	การศึกษาแนวทางการพัฒนาการเดินทางอากาศด้านการนำทาง (Navigation)	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของระบบนำทางอากาศยาน - สาระสำคัญ: แนวทางการพัฒนาระบบนำทางอากาศยานโดยอาศัยดาวเทียม GNSS (Global Navigation Satellite System) และเพื่อสนับสนุนการนำวิธีปฏิบัติการบินแบบ PBN (Performance-Based Navigation) เข้าใช้งานในทุกช่วงการบิน - เป้าหมาย: แผนพัฒนาระบบนำทางอากาศยานที่เหมาะสมกับการปฏิบัติการบินภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region)	พ.ศ. 2563-2565 (3 ปี)	30.0															• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บจก. วิทยการบินแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ก-3 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.																หน่วยงาน
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576		
แนวทางการพัฒนาที่ 3 ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ (ต่อ)																					
แนวทางการพัฒนาที่ 3.1 การบูรณาการแผนพัฒนาทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ASBU และแผน Asia/Pacific Seamless ATM Plan (ต่อ)																					
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาด้านการสื่อสาร การนำทาง และการติดตามตำแหน่งอากาศยาน (Communications, Navigation, and Surveillance : CNS) (ต่อ)																					
โครงการ (ต่อ)																					
2	การศึกษาแนวทางการพัฒนาการเดินอากาศด้านการติดตามตำแหน่งอากาศยาน (Surveillance)	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพของระบบติดตามอากาศยาน - สาระสำคัญ: แนวทางการพัฒนาระบบติดตามอากาศยาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการติดตามอากาศยานโดยอาศัยเทคโนโลยี ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast) - เป้าหมาย: แผนพัฒนาระบบติดตามอากาศยานที่เหมาะสมกับการปฏิบัติการบินภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region)	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	30.0																	• บจก. วิทย์การบินแห่งประเทศไทย
มาตรการ																					
1	การพัฒนาระบบนำทางอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาระบบนำทางอากาศยาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินตลอดทุกช่วงการบิน - สาระสำคัญ: นำผลการศึกษาที่ได้จากโครงการ (1) ไปปฏิบัติจริง - เป้าหมาย: ระบบนำทางอากาศยานของประเทศไทยที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น	พ.ศ. 2565-2576 (12 ปี)	-																	• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บจก. วิทย์การบินแห่งประเทศไทย
2	การพัฒนาระบบติดตามอากาศยาน	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาระบบติดตามอากาศยาน เพื่อยกระดับความปลอดภัย เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินตลอดทุกช่วงการบิน - สาระสำคัญ: นำผลการศึกษาที่ได้จากโครงการ (2) ไปปฏิบัติจริง - เป้าหมาย: ระบบติดตามอากาศยานของประเทศไทยที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น	พ.ศ. 2565-2576 (12 ปี)	-																	หน่วยงานหลัก • บจก. วิทย์การบินแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
3	ศึกษาความเป็นไปได้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระบบติดตามอากาศยานกับประเทศเพื่อนบ้านข้างเคียง	- วัตถุประสงค์: เพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศ ผ่านการยกระดับความต่อเนื่องในการติดตามอากาศยาน - สาระสำคัญ: การศึกษาความเป็นไปได้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลติดตามอากาศยานกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนพรมแดนระหว่างประเทศและ/หรือพื้นที่ที่ไม่ครอบคลุมโดยระบบติดตามอากาศยานปัจจุบัน - เป้าหมาย: แนวทางการขออนุญาตให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลติดตามอากาศยานกับประเทศเพื่อนบ้านและสามารถใช้ข้อมูลที่ได้จากการแลกเปลี่ยนในการควบคุมจราจรทางอากาศได้	พ.ศ. 2564-2565 (2 ปี)	-																	• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บจก. วิทย์การบินแห่งประเทศไทย
กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน																					
โครงการ																					
1	การศึกษาแนวทางการพัฒนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน - สาระสำคัญ: แนวทางการพัฒนาการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน รวมถึง 1) แนวทางการพัฒนาการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region) 2) การเชื่อมโยงข้อมูลอุตุนิยมวิทยาในรูปแบบดิจิทัลระหว่างผู้เกี่ยวข้อง ทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ - เป้าหมาย: การบูรณาการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินเข้ากับระบบบริหารการจราจรทางอากาศ (MET-ATM Integration) เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	30.0																	หน่วยงานหลัก : • กรมอุตุนิยมวิทยา • กองทัพเรือ หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บจก. วิทย์การบินแห่งประเทศไทย
มาตรการ																					
1	การพัฒนาการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน - สาระสำคัญ: นำผลการศึกษาที่ได้จากโครงการ (1) ไปปฏิบัติจริง - เป้าหมาย: การให้บริการอุตุนิยมวิทยามีส่วนได้ส่วนเสียเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน	พ.ศ. 2564-2576 (13 ปี)	-																	หน่วยงานหลัก : • กรมอุตุนิยมวิทยา • กองทัพเรือ หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • บจก. วิทย์การบินแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : * วงเงินตามแผนงานของ บจก. วิทย์การบินแห่งประเทศไทย

■■■■■■■■ หมายถึง การดำเนินการต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในระยะยาว

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ ก-4 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574	2575
แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง																			
แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม																			
กลยุทธ์ที่ 1 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน																			
โครงการ																			
1	การศึกษาแนวทางและกลไกการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ	- วัตถุประสงค์: เพื่อจัดทำการศึกษาเปรียบเทียบถึงประโยชน์ ผลกระทบ ข้อดีและข้อเสีย ระหว่างนโยบายการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการกำกับดูแลรูปแบบอื่นๆ รวมทั้งรูปแบบที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบันกับการใช้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ซึ่งเป็นการศึกษาที่ครอบคลุมการกำกับดูแลธุรกิจสายการบิน ธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และกิจกรรมการบินอื่นๆ ตลอดจนการประกอบการทำอากาศยานเพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายต่อไป - สาระสำคัญ: การปรับเปลี่ยนนโยบายการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ เพื่อรองรับกระแสของการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกและของประเทศไทยไปสู่ยุคการค้าเสรี - เป้าหมาย: เพื่อให้ผู้กำหนดนโยบายนำผลการศึกษาไปใช้ในการกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลต่อการร่างและบังคับใช้กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ	พ.ศ. 2562 (1 ปี)	10.0														หน่วยงานหลัก : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
2	การพัฒนาองค์ความรู้แก่หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในธุรกิจการบิน ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	- วัตถุประสงค์: เสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม - สาระสำคัญ: เป็นการจัดสัมมนาหรือการฝึกอบรมให้แก่ภาคเอกชนและผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับความเป็นมาของนโยบายการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจในกิจการขนส่งทางอากาศ นโยบายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ข้อดีและข้อเสียของการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมซึ่งประกอบด้วยวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิจากภาครัฐ ภาคเอกชนและผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ - เป้าหมาย: เพื่อสร้างองค์ความรู้ให้แก่ภาคเอกชนและผู้ประกอบการได้ทราบถึงหลักการและเหตุผลของนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ตลอดจนกฎหมายและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลภายใต้นโยบายดังกล่าว	พ.ศ. 2562-2571 (10 ปี)	ปีละ 5.0 รวม 50.0														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
3	การพัฒนาและส่งเสริมความเข้าใจเรื่องการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการกำกับดูแลรูปแบบต่างๆ	- วัตถุประสงค์: พัฒนาองค์ความรู้แก่หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในธุรกิจการบิน ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการกำกับดูแลรูปแบบอื่นๆ และภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม - สาระสำคัญ: การศึกษาหาข้อมูลให้กับผู้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย ในเรื่องเกี่ยวกับประโยชน์ที่จะได้รับผลกระทบ ข้อดีและข้อเสียจากการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศ ด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการปรับเปลี่ยนและกำหนดนโยบาย ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลธุรกิจสายการบิน ธุรกิจเกี่ยวเนื่องและกิจกรรมการบินอื่นๆ ตลอดจนการประกอบการทำอากาศยาน สร้างองค์ความรู้และความเข้าใจในเรื่องการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมให้กับเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ สร้างองค์ความรู้และความเข้าใจในเรื่องการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมให้กับผู้ประกอบการ - เป้าหมาย: เพื่อเพิ่มศักยภาพของหน่วยงานกำกับดูแล ตลอดจนสร้างความรู้ความเข้าใจและเพิ่มพูนองค์ความรู้ให้กับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเรื่องการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	พ.ศ. 2563-2576 (14 ปี)	ปีละ 2.5 รวม 35.0														หน่วยงานหลัก : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	
มาตรการ																			
	-	-	-	-														-	
กลยุทธ์ที่ 2 การกำหนดนโยบายการกำกับดูแลด้านเทคนิคโดยยึดถือมาตรฐานของประเทศที่มีมาตรฐานที่สูงกว่ามาตรฐานขั้นต่ำของ ICAO																			
โครงการ																			
1	การพัฒนาศักยภาพระบบกำกับดูแลด้านเทคนิค	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้สามารถพัฒนาแนวทางการกำกับดูแลด้านเทคนิคที่สอดคล้องกับมาตรฐานของต่างประเทศ เช่น EASA และ/หรือ FAA หรือการบูรณาการระบบของประเทศพัฒนาแล้วให้เข้ากับบริบทของประเทศไทย - สาระสำคัญ: พัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่กำกับดูแลด้านเทคนิค ให้มีความรู้ความเข้าใจในหลักการและวิธีการกำกับดูแลด้านเทคนิคที่สอดคล้องกับมาตรฐานต่างประเทศ เช่น EASA และ FAA หรือการบูรณาการระบบของประเทศพัฒนาแล้วให้เข้ากับบริบทของประเทศไทย โดยรูปแบบต่างๆ เช่น การฝึกอบรม การศึกษาพินิจงาน การว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ เป็นต้น - เป้าหมาย: หน่วยกำกับดูแลด้านการบินมีความเข้าใจนโยบาย แนวคิดและหลักการกำกับดูแลด้านเทคนิคของต่างประเทศ เช่น EASA และ FAA และสามารถบูรณาการหลักการและมาตรฐานของต่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับให้เข้ากับบริบทของประเทศไทย	พ.ศ. 2562-2566 (5 ปี)	ปีละ 5.0 รวม 25.0															• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
มาตรการ																			
	-	-	-	-														-	

ตารางที่ ก-4 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574
แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)																		
แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม (ต่อ)																		
กลยุทธ์ที่ 3 การกำหนดนโยบายการบริหารจัดการความปลอดภัย																		
โครงการ																		
1	การจัดทำ State Safety Program (SSP)	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้มี State Safety Program (SSP) ของประเทศตามข้อกำหนดของ ICAO - สาระสำคัญ: จากข้อกำหนดในภาคผนวก 19 แห่งอนุสัญญาฯ จะต้องมีการจัดทำ State Safety Program (SSP) ของประเทศตามแนวทาง Safety Risk Management (SRM) และ Safety Assurance (SA) เพื่อพัฒนาความปลอดภัยให้เป็นไปตาม Acceptable Level of Safety Performance (ALoSP) ที่กำหนด - เป้าหมาย: State Safety Program (SSP) ของประเทศ	พ.ศ. 2562-2563 (2 ปี)	18.0														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
มาตรการ																		
1	การทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัยตามแนวทางของ ICAO และสถานการณ์การบินของโลก	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษา วิเคราะห์และทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัย เพื่อให้มีแนวทางการบริหารความปลอดภัยที่ชัดเจน - สาระสำคัญ: การทบทวนการดำเนินการด้านระบบบริหารความปลอดภัยเป็นไปตามภาคผนวก 19 แห่งอนุสัญญา (Annex 19) ต้องมีการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยที่ชัดเจน โดยสนับสนุนให้มีการรายงานข้อมูลความปลอดภัยและมีกระบวนการทำงานรวมถึงฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม - เป้าหมาย: มีนโยบายด้านความปลอดภัยและกฎ ระเบียบสำหรับฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยที่มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กลยุทธ์ที่ 4 การกำหนดนโยบายที่สนับสนุนให้เกิดการเติบโตของกิจกรรมการบินอื่นๆ																		
โครงการ																		
1	การศึกษาเกี่ยวกับประโยชน์ที่จะได้รับ ผลกระทบ ข้อดีและข้อเสียจากการสนับสนุนและพัฒนา กิจกรรมการบินอื่นๆ ที่มีต่อประเทศไทย	- วัตถุประสงค์: เพื่อจะได้ทราบถึงประโยชน์ที่จะได้รับ ผลกระทบ ข้อดีและข้อเสียจากการสนับสนุนและพัฒนา กิจกรรมการบินอื่นๆ ที่มีต่อประเทศไทย และเพื่อพัฒนาปรับปรุงให้การประกอบการในธุรกิจการบินอื่นๆ หรือธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ - สาระสำคัญ: การศึกษาประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับหากภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมกิจกรรมการบินทั้งระบบ - เป้าหมาย: เพื่อให้ผู้กำหนดนโยบายได้ทราบถึงประโยชน์ที่จะได้รับ ผลกระทบ ข้อดีและข้อเสียจากการสนับสนุนและพัฒนา กิจกรรมการบินอื่นๆ ที่มีต่อประเทศไทย เพื่อนำไปพิจารณาในการกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมกิจกรรมการบินอื่นๆ เช่น การบินทั่วไป (General Aviation) การบินเพื่อการกีฬา (Sport Aviation) การให้บริการภาคพื้น (Ramp Service) การให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง (Refueling) การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Aircraft Repair and Maintenance) และการให้บริการครัวการบิน (Catering) เป็นต้น	พ.ศ. 2565-2566 (2 ปี)	20.0														• สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
2	การส่งเสริมกิจกรรมการบินอื่นๆ ในประเทศไทย	- วัตถุประสงค์: เผยแพร่ความรู้ รวมถึงระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับการส่งเสริมกิจกรรมการบินอื่นๆ ในประเทศไทย เช่น การบินทั่วไป (General Aviation) หรือการบินเพื่อการกีฬา (Sport Aviation) การให้บริการภาคพื้น (Ramp Service) การให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง (Refueling) การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Aircraft Repair and Maintenance) และการให้บริการครัวการบิน (Catering) เป็นต้น - สาระสำคัญ: สร้างเวทีในการแบ่งปันและถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับกิจกรรมการบินและปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการเติบโตของกิจกรรมการบินในประเทศไทย - เป้าหมาย: เพื่อสร้างให้เกิดการตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการส่งเสริมกิจกรรมการบินอื่นๆ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องในวงการการบินทั้งภาครัฐและภาคเอกชน	พ.ศ. 2566-2567 (2 ปี)	5.0														หน่วยงานหลัก : • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงานสนับสนุน : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
มาตรการ																		
1	การสร้างความรู้รับรู้ถึงความสำคัญของการพัฒนา กิจกรรมการบินอื่นๆ ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง	- วัตถุประสงค์: สร้างให้เกิดการรับรู้ถึงความสำคัญของการพัฒนากิจกรรมการบินอื่นๆ ในประเทศไทยให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง - สาระสำคัญ: 1) ให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการส่งเสริมกิจกรรมการบินอื่นๆ ที่นอกเหนือจากธุรกิจสายการบิน 2) การศึกษาหาข้อมูลให้กับผู้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย ในเรื่องเกี่ยวกับ ประโยชน์ที่จะได้รับ ผลกระทบ ข้อดีและข้อเสียจากการสนับสนุนและพัฒนา กิจกรรมการบินอื่นๆ เพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจกำหนดนโยบาย 3) การสร้างองค์ความรู้เรื่องกิจกรรมการบินอื่นๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการและภาคเอกชน - เป้าหมาย: เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชนเกิดความรู้ ให้ความสำคัญและส่งเสริมกิจกรรมการบินอื่นๆ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนา กิจกรรมการบินทั้งระบบ	พ.ศ. 2562-2571 (10 ปี)	-														• สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ตารางที่ ก-4 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.													หน่วยงาน		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574		2575	2576
แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)																				
แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม (ต่อ)																				
กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนากลไกการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน																				
โครงการ																				
1	การพัฒนากลไกการกำกับดูแลการบริหารจัดการท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	- วัตถุประสงค์: เพื่อจัดทำกลไกการกำกับดูแลประสิทธิภาพในการให้บริการของท่าอากาศยาน - สาระสำคัญ: การศึกษา วิเคราะห์แนวทางและกลไกที่เหมาะสมในการกำกับดูแลประสิทธิภาพการให้บริการของท่าอากาศยานของไทย ตลอดจนรูปแบบองค์กรที่มีหน้าที่เก็บรวบรวมข้อมูลและประเมินผล และเสนอแนะแนวทางการดำเนินการเพื่อให้เกิดการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ทั้งระหว่างผู้ประกอบการท่าอากาศยานด้วยกันเอง และระหว่างผู้ประกอบการท่าอากาศยานกับผู้บริโภค (Consumer Protection) เพื่อให้มีการพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการท่าอากาศยานในระยะยาว และศึกษา วิเคราะห์แนวทางในการพัฒนากฎ ระเบียบต่างๆ ตลอดจนกลไกการกำหนดราคาให้สะท้อนประสิทธิภาพการให้บริการ (Pricing Mechanism) เพื่อส่งเสริมให้การประกอบกิจการท่าอากาศยานมีความคล่องตัวและสอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจการให้บริการท่าอากาศยาน - เป้าหมาย: เพื่อให้ กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลผู้ประกอบการท่าอากาศยานมีเครื่องมือทางวิชาการ ในการวิเคราะห์และเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลการให้บริการของหน่วยงานบริหารท่าอากาศยาน เช่น การคุ้มครองผู้บริโภคได้รับการให้บริการที่เป็นธรรม การพิจารณาข้อเรียกร้องให้เพิ่มอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Services Charge) การพิจารณาศักยภาพของการให้บริการท่าอากาศยานให้เกิดการแข่งขันกันระหว่างท่าอากาศยานในภูมิภาค หรือการแข่งขันกันระหว่างท่าอากาศยานในภูมิภาคอาเซียน เป็นต้น	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	40.0																• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
มาตรการ																				
1	การประยุกต์แนวทางการแข่งขันในการบริหารจัดการท่าอากาศยานตามผลการศึกษา	- วัตถุประสงค์: เพื่อประยุกต์ใช้กลไกการกำกับดูแลประสิทธิภาพในการให้บริการของท่าอากาศยาน - สาระสำคัญ: ประยุกต์ใช้กลไกกำกับดูแลประสิทธิภาพการให้บริการตามผลการศึกษาให้มีการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม การพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการท่าอากาศยานในระยะยาวและการพัฒนากฎ ระเบียบต่างๆ ตลอดจนกลไกการกำหนดราคาให้สะท้อนประสิทธิภาพการให้บริการ (Pricing Mechanism) เพื่อส่งเสริมให้การประกอบกิจการท่าอากาศยานมีความคล่องตัวและสอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจการให้บริการท่าอากาศยาน - เป้าหมาย: กพท. สามารถกำกับดูแลผู้ประกอบการท่าอากาศยานให้บริการที่มีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสารและผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ตลอดจนสายการบินที่เข้ามาใช้บริการ	พ.ศ. 2564-2576 (13 ปี)	-																• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กลยุทธ์ที่ 6 การพัฒนากลไกการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานให้มีประสิทธิภาพและเป็นอิสระ																				
โครงการ																				
1	การศึกษาแนวทางการจัดโครงสร้างองค์กรสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานตามแนวทางสากล	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานตามแนวทางสากล - สาระสำคัญ: เนื่องจากการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานเป็นภารกิจที่มีความสำคัญต่อระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน จะต้องมีการวางระบบโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อนกับหน่วยงานกำหนดนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และผู้ประกอบการด้านการบิน สามารถป้องกันการแทรกแซงผลการสอบสวนจากภายนอกได้ - เป้าหมาย: แผนพัฒนาระบบการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานซึ่งรวมถึงสถานะภาพและโครงสร้างที่เหมาะสม	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	8.0																• สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
2	การศึกษาเพื่อวางระบบเชื่อมต่อข้อมูลด้านการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานและข้อมูลด้านความปลอดภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบข้อมูลด้านความปลอดภัย - สาระสำคัญ: ข้อมูลด้านความปลอดภัยจากหน่วยงานสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานมีความสำคัญยิ่งกับระบบความปลอดภัยด้านการบินของประเทศ จะต้องมีการวางระบบการเชื่อมต่อข้อมูลด้านความปลอดภัยระหว่างหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานและหน่วยกำกับดูแล โดยมีการกำหนดเงื่อนไขและสิทธิการเข้าถึงข้อมูลในระดับต่างๆ อย่างเหมาะสม - เป้าหมาย: แผนพัฒนาระบบเชื่อมต่อข้อมูลการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานและข้อมูลความปลอดภัย	พ.ศ. 2564 (1 ปี)	6.0																• สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
3	การจัดฝึกอบรมหลักสูตรแนวทางข้อกำหนดความรับผิดชอบ และกระบวนการสืบสวน	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานตามแนวทางสากล - สาระสำคัญ: จัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานให้มีความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่ระบุในภาคผนวก 13 แห่งอนุสัญญาฯ รวมถึงแนวทางการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างประเทศที่มีประสิทธิภาพ - เป้าหมาย: จัดการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุอากาศยานให้มีความรู้ ความเข้าใจในกระบวนการสืบสวนตามมาตรฐานสากล	พ.ศ. 2562-2571 (10 ปี)	ปีละ 6.0 รวม 60.0																• สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
มาตรการ																				
	-	-	-	-															-	

ตารางที่ ก-4 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.													หน่วยงาน		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574		2575	2576
แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)																				
แนวทางการพัฒนาที่ 4.1 การกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม (ต่อ)																				
กลยุทธ์ที่ 7 การพัฒนากลไกการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานให้ได้มาตรฐานสากล																				
โครงการ																				
1	การศึกษาแนวทางการจัดโครงสร้างระบบและโครงสร้างองค์กรสำหรับค้นหาและกู้ภัยอากาศยานตามแนวทางสากล	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานตามแนวทางสากล - สาระสำคัญ: การปฏิบัติการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานเป็นภารกิจที่ต้องมีการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานหลายหน่วย ซึ่งต้องมีการจัดทำระบบโครงสร้างองค์กรของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม มีการจัดทำความร่วมมือและมอบหมายอำนาจอย่างชัดเจน รวมถึงการจัดตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานที่จำเป็นเพื่อกำหนดมาตรฐานวิธีปฏิบัติ หรือข้อตกลงที่จำเป็นประสิทธิภาพ - เป้าหมาย: แผนพัฒนาระบบการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานซึ่งรวมถึงสถานะภาพและโครงสร้างที่เหมาะสม	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	6.0															• สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	
2	การศึกษาเพื่อจัดทำกลไกการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานตามแนวทางสากล - สาระสำคัญ: เพื่อให้การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานมีแนวทางวิธีปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน และทุกส่วนงานมีความเข้าใจในขั้นตอนต่างๆ ตรงกัน ต้องมีการจัดทำแผนงาน National SAR Plan ของประเทศขึ้น โดยมีการระบุรายละเอียดการปฏิบัติและกระบวนการต่างๆ อย่างครบถ้วน - เป้าหมาย: แผนงาน National SAR Plan	พ.ศ. 2564 (1 ปี)	8.0															• สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	
3	การจัดฝึกอบรมหลักสูตรการค้นหาและกู้ภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการค้นหาและกู้ภัยอากาศยานตามแนวทางสากล - สาระสำคัญ: ต้องมีการจัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและกู้ภัยอากาศยานให้มีความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานการปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่ระบุในภาคผนวก 12 แห่งอนุสัญญาฯ รวมถึงแนวทางการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างประเทศที่มีประสิทธิภาพ - เป้าหมาย: จัดการฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและกู้ภัยอากาศยานให้มีความรู้ ความเข้าใจในกระบวนการกู้ภัยอากาศยานตามมาตรฐานสากล	พ.ศ. 2564-2568 (5 ปี)	10.0															• สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	
มาตรการ																				
	-	-	-	-															-	
แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล																				
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน																				
โครงการ																				
1	การพัฒนาบุคลากรของ กพท. ที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ และการวางแผนนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจในระยะยาวภายใต้นโยบายการกำกับดูแลรูปแบบอื่นๆ และภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	- วัตถุประสงค์: 1) เสริมสร้างองค์ความรู้แก่บุคลากรของ กพท. ในด้านการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจภายใต้นโยบายการกำกับดูแลรูปแบบอื่นๆ และภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม 2) เพื่อเกิดการพัฒนาองค์กรและองค์ความรู้ในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจอย่างมีพลวัตและสอดคล้องกับสภาพธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในทุกๆ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ - สาระสำคัญ: 1) จัดอบรมเรื่องการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจและการวางแผนนโยบายการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจในระยะยาวภายใต้นโยบายการกำกับดูแลรูปแบบอื่นๆ และภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมให้กับเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) 2) กำหนดหลักสูตรอบรมครอบคลุมความรู้เบื้องต้นในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้บุคลากรของกระทรวงคมนาคม สนข. และ กพท. เข้าใจในภาพรวมของการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น - เป้าหมาย: 1) หน่วยกำกับดูแลได้ทราบถึงหลักการและเหตุผลของนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมเพื่อนำไปเป็นพื้นฐานในการบังคับใช้กฎหมายและกฎ ระเบียบที่ใช้ในการกำกับดูแล ตลอดจนเพื่อให้หน่วยงานผู้ออกกฎหมายและกฎ ระเบียบสามารถร่างและประกาศใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับนโยบายอย่างแท้จริง 2) เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจโดยตรง (กพท.) เจ้าหน้าที่ที่อยู่ในระดับควบคุมนโยบายและกำหนดนโยบายได้รับและพัฒนาองค์ความรู้ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ	พ.ศ. 2562-2571 (10 ปี)	10.0																• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ก-4 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.																หน่วยงาน
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576		
แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)																					
แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล (ต่อ)																					
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน (ต่อ)																					
โครงการ (ต่อ)																					
2	การศึกษาและพัฒนากลไกที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน เปรียบเทียบกับกลไกการกำกับดูแลภายใต้นโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับปรุงกลไกการกำกับดูแลที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม - สาระสำคัญ: การศึกษากลไกในการกำกับดูแลที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันว่าตอบสนองต่อนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมหรือไม่ ทั้งในส่วนของบริหารจัดการท่าอากาศยาน การประกอบธุรกิจสายการบิน/กิจกรรมการบินและ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนกลไกในการติดตามตรวจสอบการประกอบกิจการของผู้ประกอบการและคุณสมบัติของผู้ประกอบการ - เป้าหมาย: หน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแล ตลอดจนหน่วยงานผู้กำหนดนโยบายได้มีการสร้างองค์ความรู้เพื่อนำไปใช้ปรับปรุงกลไกการกำกับดูแล	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	10.0																หน่วยงานหลัก : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : - สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า	
มาตรการ																					
1	การปรับปรุงองค์กรกำกับดูแลให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับปรุงโครงสร้างการปฏิบัติหน้าที่และอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบขององค์กรกำกับดูแลให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม - สาระสำคัญ: ปรับปรุงหน่วยงานภายในองค์กรที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีอำนาจหน้าที่ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม เช่น การกำหนดอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลพฤติกรรมของผู้ประกอบการทั้งในธุรกิจสายการบิน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ ให้เกิดการแข่งขันที่เสรีและเป็นธรรม - เป้าหมาย: กพท. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจมีโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ที่เหมาะสมเพื่อรองรับการกำกับดูแลการแข่งขันผู้ประกอบการในทุกภาคส่วนธุรกิจการบิน	พ.ศ. 2562-2566 (5 ปี)	-																สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
2	การปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างของหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมให้มีความชัดเจน ภายใต้กรอบของนโยบายสนับสนุนการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับปรุงข้อกฎหมายต่างๆ ให้สอดคล้องและเอื้อแก่การนำนโยบายสนับสนุนการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมไปประยุกต์ใช้ สร้างหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบโดยตรงในการกำหนดนโยบายและติดตามการปฏิบัติตามนโยบายกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจในระยะยาว - สาระสำคัญ: ปรับปรุงข้อกฎหมายเกี่ยวกับโครงสร้างของหน่วยงานภายในของกระทรวงคมนาคม โดยให้กลไกการกำหนดนโยบายในสาขาขนส่งทางอากาศมีความเป็นอิสระจากกลไกการกำกับดูแล และให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการกำหนดนโยบายและติดตามการปฏิบัติตามนโยบายกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจในระยะยาว ซึ่งอาจเป็นหน่วยงานเดิมของกระทรวงคมนาคม แต่เพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ให้ชัดเจน เพื่อให้มีบุคลากรรับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวโดยเฉพาะ - เป้าหมาย: นโยบายถูกกำหนดขึ้นอย่างเหมาะสมและชัดเจน และมีการติดตามการปฏิบัติตามนโยบายให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง	พ.ศ. 2562-2566 (5 ปี)	-																หน่วยงานหลัก : - กระทรวงคมนาคม (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ) หน่วยงานสนับสนุน : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
3	การกำหนดเป้าหมายและขอบเขตการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้การปฏิบัติงานสอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม - สาระสำคัญ: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดนโยบายและเป้าหมายระยะยาวในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ ให้มีความชัดเจนโดยให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม มีการแบ่งหน้าที่บุคลากรเรื่องขอบเขตการปฏิบัติงานให้ชัดเจน เช่น การกำกับดูแลเศรษฐกิจของผู้ประกอบการท่าอากาศยาน (Airport Economic Regulation) การกำกับดูแลในเรื่องค่าโดยสาร/ค่าระวางของสายการบิน (Price Control) และพฤติกรรมของสายการบินในด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม และการกำกับดูแลผู้ประกอบการเกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ - เป้าหมาย: เจ้าหน้าที่ กพท. มีเป้าหมายและขอบเขตการปฏิบัติงานด้านการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	พ.ศ. 2562-2564 (3 ปี)	-																สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านเทคนิค																					
โครงการ																					
1	การศึกษาแนวทางปรับปรุงโครงสร้างองค์กรกำกับดูแลด้านเทคนิค	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับดูแลด้านเทคนิค - สาระสำคัญ: ต้องมีการดำเนินการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบองค์กรกำกับดูแลด้านเทคนิค ดังนี้ - ระบบบริหารงานภายในองค์กรกำกับดูแลให้มีประสิทธิภาพ ครอบคลุมหน้าที่การกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย - ระบบการคัดเลือกและการพัฒนาเจ้าหน้าที่เทคนิคให้มีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ - พิจารณาคุณสมบัติของตำแหน่งด้านเทคนิค อัตรากำลังที่เหมาะสมกับภาระงาน ค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับความรู้และประสบการณ์ด้านเทคนิค - เป้าหมาย: แนวทางการปรับโครงสร้างองค์กรกำกับดูแลด้านเทคนิค	พ.ศ. 2563-2567 (5 ปี)	15.0																	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ก-4 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.													หน่วยงาน		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574		2575	2576
แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)																				
แนวทางการพัฒนาที่ 4.2 การพัฒนาองค์กรกำกับดูแล (ต่อ)																				
กลยุทธ์ที่ 2 การปรับปรุงบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านเทคนิค (ต่อ)																				
โครงการ (ต่อ)																				
2	การพัฒนาการปฏิบัติงานตรวจสอบและกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลด้านเทคนิค - สาระสำคัญ: การพัฒนาการปฏิบัติงานกำกับดูแลด้านเทคนิค โดย - จัดทำคู่มือปฏิบัติงานและแนวทางการทำงานที่ชัดเจนครบถ้วน ลดการตัดสินใจโดยพิจารณาของเจ้าหน้าที่ - จัดสรรอุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นเพียงพอ มีระบบที่ใช้เทคโนโลยีช่วยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบในการปฏิบัติหน้าที่ โดยสามารถจัดลำดับขั้นตอนการทำงานตามคู่มือและข้อกำหนด เก็บข้อมูลการตรวจสอบผ่านฐานข้อมูลออนไลน์ซึ่งสามารถเรียกดูข้อมูลได้ตลอดเวลา รวมทั้งมีระบบติดตามความคืบหน้าของการตรวจสอบและผลการแก้ไขข้อบกพร่องโดยผู้ประกอบการ - จัดให้มีการฝึกอบรมความรู้ที่จำเป็นของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ รวมถึงวิธีการปฏิบัติงานตรวจสอบ จรรยาบรรณ เทคนิคการบินทีก การเขียนรายงาน และการพิจารณาแผนแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ประกอบการ - เป้าหมาย: กพท. มีความพร้อมในด้านระบบการทำงานและอุปกรณ์เครื่องมือสนับสนุน และบุคลากรมีความพร้อมในการปฏิบัติงาน	พ.ศ. 2563-2566 (4 ปี)	30.0																• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
มาตรการ																				
	-	-	-	-															-	
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการวางแผนและการบริหารจัดการด้านการบินทั้งด้านเทคนิคและด้านเศรษฐกิจ																				
โครงการ																				
1	การจัดตั้งศูนย์รวบรวมและศึกษาวิจัยข้อมูลเพื่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ	- วัตถุประสงค์: เพื่อจัดตั้งองค์กรทำหน้าที่ในการรวบรวมข้อมูลในด้านต่างๆ ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งทางอากาศทั้งหมด - สาระสำคัญ: การศึกษาและจัดตั้งศูนย์รวบรวมและศึกษาวิจัยข้อมูลเพื่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศกำหนดบทบาทหน้าที่ รวมถึงอำนาจ งบประมาณ ในการรวบรวมข้อมูลสถิติและข้อมูลอื่น โดยเฉพาะข้อมูลที่ยังไม่มีหน่วยงานใดศึกษาวิจัยหรือจัดเก็บ ซึ่งจำเป็นต้องการพัฒนาประสิทธิภาพ การเพิ่มประสิทธิภาพ การรักษามาตรฐานการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ให้ทัดเทียมหรือเหนือกว่าประเทศอื่นๆ - เป้าหมาย: มีองค์กรทำหน้าที่ในการติดตามและประเมินผล ด้านสถิติและประสิทธิภาพในด้านต่างๆ ซึ่งรวมถึงด้านการบินและบุคลากรด้านการบิน เพื่อให้บริการด้านข้อมูลแก่หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ในการวางแผน	พ.ศ. 2563-2565 (3 ปี)	100.0																หน่วยงานหลัก: - กระทรวงคมนาคม (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ) หน่วยงานสนับสนุน: - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
2	การจัดทำและปรับปรุงระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัย	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้มีระบบฐานข้อมูลด้านความปลอดภัยของประเทศ - สาระสำคัญ: การจัดทำระบบข้อมูลด้านความปลอดภัย (Safety Data and Information) ต้องได้รับการพิจารณาอย่างถี่ถ้วนในหลายแง่มุมและกระบวนการได้มาซึ่งข้อมูลด้านความปลอดภัยมีความละเอียดอ่อน ตั้งแต่ช่องทางการรับข้อมูล เก็บและประมวลผลข้อมูล Accidents/Incidents/ Hazards ด้วยการรายงาน ทั้งแบบบังคับ (Mandatory) และสมัครใจ (Voluntary) รวมถึงยังต้องมีระบบ Safety Data Collection and Processing System (SDCPS) - เป้าหมาย: แนวทางการพัฒนาระบบฐานข้อมูลความปลอดภัย	พ.ศ. 2564-2565 (2 ปี)	50.0															• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
3	การจัดทำระบบฐานข้อมูลด้านเศรษฐกิจ	- วัตถุประสงค์: เพื่อสร้างฐานข้อมูลด้านการขนส่งทางอากาศที่มีความถูกต้อง ชัดเจนที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดท่าทีในการเจรจาสิทธิการบิน และการพิจารณาพฤติกรรมของผู้ประกอบการที่บิดเบือนกลไกการแข่งขัน เป็นต้น - สาระสำคัญ: การจัดทำและปรับปรุงระบบการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในทุกท่าอากาศยานและทุกเส้นทางบินทั้งเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและถูกต้อง - เป้าหมาย: กพท. เป็นหน่วยงานกลางที่มีฐานข้อมูลและมีหน้าที่จัดเก็บข้อมูลการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจ	พ.ศ. 2563-2565 (3 ปี)	60.0															• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
มาตรการ																				
1	การสร้าง ความเข้าใจและกลไกการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บข้อมูล	- วัตถุประสงค์: เพื่อให้ได้ข้อมูลต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง แม่นยำที่สุด - สาระสำคัญ: ทำความเข้าใจและกำหนดขั้นตอนการทำงานในการจัดเก็บข้อมูลและจัดส่งข้อมูลระหว่างผู้จัดเก็บข้อมูล (กพท.) ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ (สายการบิน) ทั้งแบบประจำและแบบไม่ประจำ ผู้ประกอบการท่าอากาศยานทั้งรัฐวิสาหกิจ (บมจ. ท่าอากาศยานไทย) ภาครัฐ (กรมท่าอากาศยานและกองทัพอากาศ) และภาคเอกชน (บริษัทการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) - เป้าหมาย: กพท. มีความเข้าใจและได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บข้อมูล และได้รับข้อมูลที่ถูกต้องที่สุด	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-															• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	

ตารางที่ ก-4 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.													หน่วยงาน		
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574		2575	2576
แนวทางการพัฒนาที่ 4 ด้านการพัฒนากลไกการกำกับดูแลและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)																				
แนวทางการพัฒนาที่ 4.3 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านการบิน																				
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการดำเนินนโยบายการกำกับดูแลภายใต้นโยบายส่งเสริมการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมในธุรกิจการบิน																				
โครงการ																				
1	การศึกษาแนวทางการพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบ	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านเศรษฐกิจสำหรับการกำกับดูแลขนส่งทางอากาศให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม - สาระสำคัญ: การศึกษากฎหมายและกฎ ระเบียบภายในประเทศที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันเพื่อการพัฒนาปรับปรุงแก้ไขและบัญญัติกฎหมายให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ซึ่งเป็นการศึกษาที่ครอบคลุมการกำกับดูแลธุรกิจสายการบิน ธุรกิจเกี่ยวเนื่องและกิจกรรมการบินอื่นๆ ตลอดจนการประกอบการทำอากาศยาน รวมถึงกฎหมายและกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบการประกอบกิจการของผู้ประกอบการและคุณสมบัติของผู้ประกอบการ และการปรับปรุงพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ - เป้าหมาย: กพท. มีแนวทางการพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบด้านเศรษฐกิจที่ชัดเจนเพื่อนำไปใช้ในการพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม	พ.ศ. 2563 (1 ปี)	20.0															• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
มาตรการ																				
1	การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบ	- วัตถุประสงค์: เพื่อสร้าง พัฒนาและปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและกฎ ระเบียบให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม - สาระสำคัญ: 1) การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบภายในประเทศให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรมที่ครอบคลุมการกำกับดูแลธุรกิจสายการบิน ธุรกิจเกี่ยวเนื่องและกิจกรรมการบินอื่นๆ ตลอดจนการประกอบการทำอากาศยาน 2) การปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม 3) การพัฒนากฎหมายและกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบการประกอบกิจการของผู้ประกอบการและคุณสมบัติของผู้ประกอบการ 4) การปรับปรุงพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศ - เป้าหมาย: ประเทศไทยมีกฎหมายและกฎ ระเบียบที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางอากาศด้านเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ซึ่งจะเป็นเครื่องมือให้ภาครัฐและภาคเอกชนนำไปใช้ในยุคเปิดเสรีการบิน	พ.ศ. 2564-2568 (5 ปี)	-																• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบกฎหมาย กฎ ระเบียบการบินด้านเทคนิค																				
โครงการ																				
1	พัฒนาปรับปรุงกฎหมายการบินตามมาตรฐานของ ICAO และมาตรฐานที่สูงกว่า เช่น EASA และ FAA หรือการบูรณาการโดยการศึกษากฎหมายของของประเทศพัฒนาแล้วให้เข้ากับบริบทของประเทศไทย	- วัตถุประสงค์: เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบกฎหมาย กฎ ระเบียบการบินด้านเทคนิค - สาระสำคัญ: ต้องมีการศึกษาและพัฒนาระบบกฎหมายและกฎ ระเบียบด้านเทคนิคให้มีรูปแบบที่ชัดเจน กำหนดฐานอำนาจให้หน่วยกำกับดูแลสามารถออกและแก้ไขกฎ ระเบียบด้านเทคนิคได้ ลดความซับซ้อนของประเภทกฎหมาย - เป้าหมาย: แนวทางการพัฒนาระบบโครงสร้างกฎหมายและกฎ ระเบียบด้านเทคนิคที่สอดคล้องกับแนวทางสากล	พ.ศ. 2564-2565 (2 ปี)	20.0															• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	
มาตรการ																				
	-	-	-	-															-	

หมายเหตุ: ■■■■■■ หมายถึง การดำเนินการต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในระยะยาว

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

ตารางที่ ก-5 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาศูนย์กลางการบิน

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574
แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาศูนย์กลางการบิน																		
แนวทางการพัฒนาที่ 5.1 การพัฒนากลไกการผลิตบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานตรงความต้องการ และสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบินในอนาคต																		
กลยุทธ์ที่ 1 การผลักดันให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างสถาบันผลิตและศูนย์ฝึกอบรมของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาหลักสูตรให้ได้มาตรฐาน ICAO หรือพัฒนาหลักสูตรให้มีมาตรฐานที่สูงกว่า เช่น EASA หรือ FAA																		
โครงการ																		
1	การศึกษาเพื่อพัฒนาและบูรณาการหลักสูตรของสถาบันผลิตและฝึกอบรม เพื่อให้ได้รับการรับรองมาตรฐานจาก ICAO และมาตรฐานสากลอื่นๆ ที่สูงกว่า เช่น EASA หรือ FAA	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาและบูรณาการหลักสูตรของสถาบันผลิตและฝึกอบรมการบินเพื่อให้ได้รับรองมาตรฐานจาก ICAO โดยเฉพาะบุคลากรที่ต้องเป็นผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (License) รวมทั้งศึกษาแนวทางการนำมาตรฐานสากลอื่นๆ ที่สูงกว่า ICAO มาปรับใช้ เพื่อให้มาตรฐานการผลิตบุคลากรมีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น - สาระสำคัญ: การผลิตและพัฒนาศูนย์กลางการบินต้องคำนึงถึงคุณภาพของบุคลากรที่ผลิตเป็นสำคัญ โดยเฉพาะบุคลากรที่ต้องเป็นผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อมาตรฐานและความปลอดภัยในการบิน ดังนั้น ต้องให้ความสำคัญในการควบคุมมาตรฐานของหลักสูตรในเชิงคุณภาพ โดยหลักสูตรการเรียนการสอนต้องได้รับการรับรองมาตรฐานจาก ICAO รวมทั้งกำหนดให้มีกลไกการควบคุมที่เข้มงวด - เป้าหมาย: สถาบันผลิตและฝึกอบรมทั่วประเทศต้องได้รับการรับรองมาตรฐานจาก ICAO ทั้งหมด และในอนาคตสถาบันผลิตและฝึกอบรมเหล่านั้นมีการนำมาตรฐานสากลอื่นๆ ที่สูงกว่า ICAO มาใช้ในการจัดทำมาตรฐานหลักสูตร	ระยะสั้น (ICAO) พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี) ระยะยาว (บูรณาการEASA/FAA) พ.ศ. 2565-2571 (7 ปี)	50.0														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย • กระทรวงศึกษาธิการ
2	การศึกษาความต้องการที่แท้จริงของตลาดธุรกิจการบิน เพื่อการพัฒนาศูนย์กลางการบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาความต้องการที่แท้จริงของตลาด เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาหลักสูตรด้านการบิน - สาระสำคัญ: การศึกษาความต้องการที่แท้จริงของตลาด เพื่อนำข้อมูลมาพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรด้านการบินให้ตรงกับความต้องการของตลาดมากที่สุด โดยการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการในธุรกิจสายการบินต่อการพัฒนาศูนย์กลางการบิน รวมทั้งทัศนคติ ความคาดหวัง ตลอดจนความต้องการอื่นๆ ที่ยังไม่ได้แสดงออกอย่างชัดเจน - เป้าหมาย: ผลการศึกษาความต้องการที่แท้จริงของตลาดธุรกิจการบินที่สามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาหลักสูตรของสถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	พ.ศ. 2563-2564 (2 ปี)	20.0														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
3	การยกระดับมาตรฐานสถาบันการบินพลเรือนในฐานะสมาชิกโครงการ TRAINAIR PLUS Full Member ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ไประดับ ICAO Regional Training Centers of Excellence (RTCEs)	- วัตถุประสงค์: เพื่อยกระดับมาตรฐานการฝึกอบรมของ สบพ. - สาระสำคัญ: ยกระดับสถานะ สบพ. เป็น ICAO Regional Training Centres of Excellence (RTCEs) ของ TRAINAIR PLUS ประกอบด้วยสองแผนงานย่อย ได้แก่ “แผนการปรับปรุง” และ “แผนการพัฒนา” สบพ. ซึ่ง หมายถึง การเพิ่มศักยภาพเพื่อให้ สบพ. พร้อมทั้งจะเป็นศูนย์ชำนาญการเฉพาะด้านในภูมิภาคต่อไป (ตามแผนของ สบพ. เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560) - เป้าหมาย: สามารถยกระดับมาตรฐานสถาบันการบินพลเรือนเป็นระดับ ICAO Regional Training Centers of Excellence (RTCEs)	พ.ศ. 2562-2564 (3 ปี)	(อยู่ระหว่างการพิจารณางบประมาณ)														• สถาบันการบินพลเรือน
มาตรการ																		
1	การกำหนดให้หลักสูตรการเรียนการสอนเป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดมาตรการที่สามารถดำเนินการให้หลักสูตรการเรียนการสอนของสถาบันผลิตและฝึกอบรมเป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด - สาระสำคัญ: การกำหนดให้หลักสูตรการเรียนการสอนด้านการบินให้เป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด ทั้งภาคบรรยายและภาคปฏิบัติ เพื่อเตรียมความพร้อมของทักษะด้านภาษาให้กับบุคลากรด้านการบินให้สามารถรองรับการเติบโตของธุรกิจการบินในอนาคต - เป้าหมาย: หลักสูตรการเรียนการสอนด้านการบินของสถาบันผลิตและฝึกอบรมเป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-														หน่วยงานหลัก : • สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : • กระทรวงศึกษาธิการ
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาและกำหนดกลไกในการควบคุมมาตรฐานของหลักสูตร																		
โครงการ																		
	-	-	-	-														-
มาตรการ																		
1	การกำหนดแนวทางและกลไกในการควบคุมมาตรฐานหลักสูตรด้านการบินสำหรับสถาบันผลิตและฝึกอบรม	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดแนวทางและกลไกในการควบคุมมาตรฐานหลักสูตรด้านการบินสำหรับสถาบันผลิตและฝึกอบรม - สาระสำคัญ: การกำหนดให้มีกลไกการควบคุมที่เข้มงวดกับสถาบัน/มหาวิทยาลัยที่เปิดหลักสูตรทางการบินให้ได้รับการรับรองหลักสูตรจากองค์กรสากลทั้งหมด เพื่อควบคุมการพัฒนาบุคลากรให้ได้ตามมาตรฐานและความต้องการของตลาด - เป้าหมาย: สถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินมีการดำเนินงานตามมาตรฐานที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาและสนับสนุนสถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและเพียงพอ																		
โครงการ																		
1	การกำหนดมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกของสถาบันผลิตและฝึกอบรม	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษากำหนดมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกที่สถาบันผลิตและฝึกอบรมจะต้องมี รวมทั้งจัดตั้งคณะกรรมการควบคุมและตรวจสอบมาตรฐาน - สาระสำคัญ: การกำหนดมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกที่สถาบันต่างๆ จะต้องมีการดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบความพร้อมและให้ข้อเสนอแนะเพื่อควบคุมมาตรฐานของสถานที่ในการฝึกอบรม (ทั้งในส่วนในห้องเรียน ห้องปฏิบัติการและสถานที่ฝึกภาคสนาม) และสิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีความทันสมัยและได้มาตรฐาน - เป้าหมาย: สถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเรียนการสอนอย่างเหมาะสมและเพียงพอตามมาตรฐานสากลกำหนด	พ.ศ. 2563-2567 (5 ปี)	50.0														• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตารางที่ ก-5 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาศักยภาพด้านการบิน (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	
แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาศักยภาพด้านการบิน (ต่อ)																	
แนวทางการพัฒนาที่ 5.1 การพัฒนากลไกการผลิตบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานตรงความต้องการ และสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบินในอนาคต (ต่อ)																	
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาและสนับสนุนสถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและเพียงพอ (ต่อ)																	
มาตรการ																	
1	การกำหนดกลไกสนับสนุนการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับกลไกการสนับสนุนการจัดหาและบำรุงรักษาส่งอำนวยความสะดวกแก่สถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน - สาระสำคัญ: การปรับกลไกการสนับสนุนการจัดหาและบำรุงรักษาส่งอำนวยความสะดวกแก่สถาบันผลิตและฝึกอบรมให้มีความเหมาะสม ทันสมัยและได้มาตรฐาน โดยอาจใช้กลไกทางการเงิน เช่น เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี เป็นต้น - เป้าหมาย: สถาบันผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเรียนการสอนอย่างเหมาะสมและเพียงพอตามมาตรฐานสากลกำหนด	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-													• กระทรวงการคลัง • สำนักงานงบประมาณ
2	การสร้างความร่วมมือกับสถาบันต่างประเทศเพื่อการพัฒนาและกำกับมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญในการให้ข้อเสนอแนะ	- วัตถุประสงค์: เพื่อสร้างความร่วมมือกับสถาบันต่างประเทศเพื่อการพัฒนาและกำกับมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญในการให้ข้อเสนอแนะ - สาระสำคัญ: สถาบันที่ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินในต่างประเทศส่วนใหญ่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน ดังนั้นการสร้างความร่วมมือกับสถาบันต่างประเทศเพื่อการพัฒนาและกำกับมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญในการให้ข้อเสนอแนะจะเป็นประโยชน์อย่างมากการพัฒนาสถาบันผลิตและฝึกอบรมของประเทศในระยะยาว - เป้าหมาย: เกิดความร่วมมือกับสถาบันต่างประเทศที่สามารถพัฒนาและสนับสนุนด้านกำกับมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวก	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-													• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มจำนวนครูฝึกเพื่อตอบสนองอุปสงค์ของบุคลากรด้านการบิน																	
โครงการ																	
	-	-	-	-													-
มาตรการ																	
1	มาตรการจูงใจในการเพิ่มครูฝึกการบินให้เพียงพอต่อความต้องการ	- วัตถุประสงค์: เพิ่มจำนวนครูฝึกการบินเดิมและเพิ่มศักยภาพครูฝึกการบินใหม่ - สาระสำคัญ: การออกกฎ ระเบียบสนับสนุนการเพิ่มจำนวนครูฝึกการบิน ครอบคลุมการกำหนดอัตราค่าตอบแทน/มาตรการจูงใจที่เหมาะสม วิธีการนำเข้าครูฝึกจากต่างประเทศ และการให้บุคลากรด้านการบินเกษียณอายุให้สามารถมาเป็นครูฝึกได้ - เป้าหมาย: จำนวนครูฝึกเพิ่มขึ้น	พ.ศ. 2562-2564 (3 ปี)	-													• สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กลยุทธ์ที่ 5 การเพิ่มจำนวนศูนย์การผลิตบุคลากรไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศที่มีความพร้อมในการพัฒนาเพื่อผลิตบุคลากรด้านการบิน																	
โครงการ																	
1	การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคเพื่อใช้ฝึกอบรมนักบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และเงื่อนไขความต้องการในเชิงเทคนิคและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ในการใช้ท่าอากาศยานภูมิภาคเพื่อพัฒนาศักยภาพการฝึกอบรมนักบิน และบุคลากรด้านการบินที่เกี่ยวข้อง - สาระสำคัญ: การกระจายศูนย์การผลิตบุคลากรไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ ให้สอดคล้องกันกับนโยบายสนับสนุนการผลิตนักบินพลเรือนและบุคลากรด้านการบินที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนสนับสนุนแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านการบินกรณีเร่งด่วน โดยเน้นการใช้พื้นที่ท่าอากาศยานภูมิภาคที่สามารถใช้เป็นสถานที่ฝึกบินได้จริง เพื่อเป็นการเสริมสร้างประสิทธิภาพการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน และสนับสนุนให้เกิดการใช้งานทรัพยากรท่าอากาศยานและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศที่มีอยู่อย่างเต็มประสิทธิภาพ ตลอดจนส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งภายในท่าอากาศยานภูมิภาคและพื้นที่โดยรอบ - เป้าหมาย: หน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะสถาบันการบินพลเรือนและกรมท่าอากาศยาน มีข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาศักยภาพการฝึกอบรมนักบินและบุคลากรด้านการบินที่เกี่ยวข้องที่สามารถนำไปดำเนินการเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ	(โครงการนำร่อง)	-													หน่วยงานหลัก : • สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หน่วยงานสนับสนุน : • สถาบันการบินพลเรือน • กรมท่าอากาศยาน

ตารางที่ ก-5 รายละเอียดแผนงานโครงการ/มาตรการของแนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน (ต่อ)

ลำดับ	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ โครงการ/มาตรการ	รายละเอียด	ระยะเวลา	รวม วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปี พ.ศ.												หน่วยงาน	
					2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573		2574
แนวทางการพัฒนาที่ 5 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน (ต่อ)																		
แนวทางการพัฒนาที่ 5.1 การพัฒนาบุคลากรการผลิตบุคลากรด้านการบินให้ได้มาตรฐานตรงความต้องการ และสอดคล้องกับความต้องการบุคลากรด้านการบินในอนาคต (ต่อ)																		
กลยุทธ์ที่ 5 การเพิ่มจำนวนศูนย์การผลิตบุคลากรไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศที่มีความพร้อมในการพัฒนาเพื่อผลิตบุคลากรด้านการบิน (ต่อ)																		
มาตรการ																		
1	การปรับปรุงระเบียบการเข้าพื้นที่ท่าอากาศยานและอาคารให้มีความเหมาะสมและดึงดูดภาคเอกชนที่สนใจเข้ามาลงทุนพัฒนาเป็นศูนย์การผลิตบุคลากร	- วัตถุประสงค์: เพื่อปรับปรุงระเบียบการเข้าพื้นที่ท่าอากาศยานและอาคารให้มีความเหมาะสมและดึงดูดภาคเอกชนที่สนใจเข้ามาลงทุนพัฒนาเป็นศูนย์การผลิตบุคลากร - สาระสำคัญ: หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรปรับปรุงระเบียบการเข้าพื้นที่ท่าอากาศยานและอาคาร โดยเฉพาะระยะเวลาการเข้าให้เกิดความเหมาะสมและคุ้มค่ากับการลงทุนของผู้ประกอบการโรงเรียนการบิน โดยมีระยะเวลาเช่าอย่างน้อย 20 ปี รวมถึงพิจารณาเงื่อนไขการต่อเวลาเช่า - เป้าหมาย: การมีระเบียบการเข้าพื้นที่ท่าอากาศยานและอาคารที่มีความเหมาะสมและสามารถดึงดูดภาคเอกชนที่สนใจเข้ามาลงทุนพัฒนาเป็นศูนย์การผลิตบุคลากร	พ.ศ. 2562-2563 (2 ปี)	-														• กรมท่าอากาศยาน
แนวทางการพัฒนาที่ 5.2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่อยู่ในธุรกิจการบิน																		
กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมทักษะและความรู้ด้านการบินให้กับบุคลากรของภาครัฐที่ปฏิบัติงานในองค์กรที่เกี่ยวข้องด้านการบินอย่างต่อเนื่อง																		
โครงการ																		
1	การเสริมสร้างทักษะด้านภาษาของบุคลากรในธุรกิจการบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อเสริมสร้างมาตรฐานและยกระดับทักษะด้านภาษาอังกฤษของบุคลากรด้านการบิน ทั้งในภาครัฐและเอกชน ให้อยู่ระดับเหนือกว่าเกณฑ์มาตรฐานสากล เพื่อเตรียมพร้อมสู่การเป็น Global Aviation Hub - สาระสำคัญ: การเสริมสร้างความสามารถในการใช้งานภาษาอังกฤษในการปฏิบัติงานในตำแหน่งต่างๆ ของหน่วยงานในสาขาขนส่งทางอากาศ ทั้งในระดับพื้นฐานและระดับเทคนิคแก่บุคลากรด้านการบินในภาครัฐและเอกชน โดยกำหนดเกณฑ์ขั้นต่ำที่บุคลากรด้านการบินในแต่ละภาคส่วนจำเป็นต้องผ่าน รวมทั้งกลไกในการประเมินความรู้ภาษาอังกฤษอย่างต่อเนื่อง - เป้าหมาย: บุคลากรด้านการบินปัจจุบันในภาครัฐและเอกชน สามารถผ่านเกณฑ์ขั้นต่ำของการทดสอบภาษา	พ.ศ. 2563-2567 (5 ปี)	25.0														หน่วยงานหลัก : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : - กระทรวงคมนาคม (คณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติ) - หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการบิน
2	การถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยี ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่บุคลากรของภาครัฐที่ปฏิบัติงานในองค์กรเกี่ยวข้องกับการบิน	- วัตถุประสงค์: เพื่อถ่ายทอดความรู้ทางวิชาการและประสบการณ์ของผู้เชี่ยวชาญในสาขาการบินให้กับแก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในองค์กรภาครัฐที่เกี่ยวข้อง - สาระสำคัญ: การเสริมสร้างองค์ความรู้และถ่ายทอดเทคโนโลยี ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในองค์กรเกี่ยวข้องกับการบิน เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจที่ตรงกัน และความรู้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน พร้อมทั้งนำเสนอเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง - เป้าหมาย: บุคลากรที่ปฏิบัติงานในองค์กรเกี่ยวข้องกับการบินมีความรู้ความเข้าใจในงานด้านการบินอย่างเหมาะสมกับตำแหน่งงาน รวมทั้งสามารถพัฒนาองค์ความรู้และเพื่อนำไปสู่การวางแผน/โครงการ ตลอดจนมาตรการเพื่อการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในแต่ละระดับอย่างบูรณาการ	พ.ศ. 2563-2576 (14 ปี)	ปีละ 10.0 รวม 140.0														• สถาบันการบินพลเรือน
มาตรการ																		
1	การกำหนดมาตรฐานความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษของครูผู้สอน/ครูฝึก	- วัตถุประสงค์: เพื่อกำหนดให้ครูผู้สอน/ครูฝึกต้องมีความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษอยู่ในระดับมาตรฐานสากล - สาระสำคัญ: การพัฒนาและวางพื้นฐานด้านภาษาอังกฤษให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยการกำหนดให้ครูผู้สอน/ครูฝึกต้องมีความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษอยู่ในระดับมาตรฐานสากล เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการการกำหนดให้หลักสูตรการเรียนการสอนเป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด - เป้าหมาย: ครูผู้สอน/ครูฝึกต้องมีความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษอยู่ในระดับมาตรฐานสากล	พ.ศ. 2562-2576 (15 ปี)	-														หน่วยงานหลัก : - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หน่วยงานสนับสนุน : - กระทรวงศึกษาธิการ

หมายเหตุ : * โครงการตามแผนงานของสถาบันการบินพลเรือน
■■■■■■■■ หมายถึง การดำเนินการต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในระยะยาว

ที่มา: วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2215-1515 โทรสาร : 0-2216-4168

<http://www.otp.go.th>

Facebook : Otpthailand



บริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด