



กระทรวงคมนาคม

CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

ฉบับที่ 25 / 2564

8 กรกฎาคม 2564

กบร. มีมติขยายมาตรการบรรเทาผลกระทบสายการบินจาก COVID-19 และเห็นชอบให้พัฒนาระบบการบริหารชาวสารการบินของไทยสู่ระบบมาตรฐานสากล

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ร่วมกับกรรมการในที่ประชุม กบร. ครั้งที่ 7/2564 มีมติขยายระยะเวลามาตรการบรรเทาผลกระทบสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 สำหรับไตรมาสที่ 3/2564 ประกอบด้วย มาตรการขยายระยะเวลาการชำระหนี้ของสายการบินที่ปกติต้องชำระค่าธรรมเนียมการบินเข้าหรือออกประเทศ และขยายมาตรการปรับลดและยกเว้นค่าบริการสนามบินที่ให้บริการทั้งเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ที่ประชุมยังได้เห็นชอบในหลักการการพัฒนางานด้านการบริหารชาวสารการบินของประเทศไทยไปสู่ระบบมาตรฐานสากล โดยมุ่งเน้นให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) เป็นศูนย์กลางทำหน้าที่หลักในการขับเคลื่อนและประสานความร่วมมือกับหน่วยงานการบินของประเทศเพื่อเร่งพัฒนาระบบการเดินอากาศของไทยเชื่อมต่อกับระบบอินเทอร์เน็ตของโลกการบินล้ำสมัยในอนาคต

นับตั้งแต่เกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ตั้งแต่ต้นปี 2563 ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งประเทศรวมถึงอุตสาหกรรมการบินของไทยโดยเฉพาะสายการบินที่ได้รับความเสียหายอย่างหนัก ดังนั้น กบร. จึงได้มีมติเห็นชอบให้หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) กรมท่าอากาศยาน (ทย.) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ร่วมกันจัดทำมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบิน ซึ่งที่ผ่านมาได้ดำเนินการมาแล้ว 2 ระยะ และมาตรการได้สิ้นสุดไปเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยในระหว่างนั้นผู้ประกอบการสายการบิน 7 สายการบิน ได้แก่ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยเวียตเจ็ท สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ และสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ ได้ยื่นหนังสือขอให้รัฐบาลพิจารณามาตรการช่วยเหลือภาคธุรกิจสายการบิน โดยขอขยายระยะเวลาการยกเว้นและลดค่าธรรมเนียมการดำเนินงานของสายการบินไปจนถึงสิ้นปี 2564 ซึ่งนายกรัฐมนตรีเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาถึงมาตรการดังกล่าว

ในที่ประชุม กบร. ได้เล็งเห็นความสำคัญและต้องการช่วยเหลือสายการบินอย่างต่อเนื่อง จึงได้มีมติที่ประชุมครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2564 เห็นชอบมาตรการบรรเทาผลกระทบต่อเนื่องเป็นระยะที่ 3 โดยให้มีกรอบเวลาของมาตรการสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม 2564 แต่ให้ประกาศใช้มาตรการเป็นรายไตรมาส พร้อมทั้งประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ซึ่งที่ผ่านมาในไตรมาสที่ 1 และ 2 ของปีนี้ (มกราคม-มิถุนายน)

ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี ในการประชุมครั้งนี้ กบร. มีมติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขยายมาตรการดำเนินการ ดังนี้

1. มาตรการด้านการลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน

ให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ปรับลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน (Landing Charge) และค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ลงอัตราร้อยละ 50 สำหรับเที่ยวบิน ภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ รวมทั้งยกเว้นการจัดเก็บค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) สำหรับสายการบินที่หยุดให้บริการชั่วคราวต่อเนื่องในไตรมาสที่ 3 (1 กรกฎาคม – 30 กันยายน 2564)

ในส่วนของมาตรการปรับลดและยกเว้นค่าบริการสนามบินที่อยู่ภายใต้การดูแลของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) จะเริ่มดำเนินการเมื่อ ทย. ได้รับเงินชดเชยเข้าเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยานจากรัฐบาลแล้ว ทั้งนี้ ทย. จะดำเนินการคืนเงินค่าบริการส่วนต่างที่ได้เรียกเก็บมาแล้วให้สายการบินเมื่อได้รับเงินชดเชยต่อไป

2. มาตรการทางการเงิน

ให้ CAAT ขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Term) และยกเว้นเงินเพิ่ม (ค่าปรับ) กับสายการบินที่ส่ง ค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกประเทศล่าช้าในไตรมาสที่ 3

ในส่วนของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ซึ่งสิ้นสุดมาตรการให้ความช่วยเหลือ ลงแล้วเนื่องด้วยข้อจำกัดทางการเงินของ บวท. เองในขณะนี้ อย่างไรก็ตาม หาก บวท. สามารถขอเงินอุดหนุน บริการสาธารณะ (PSO) จากรัฐเพื่อนำมาเสริมสภาพคล่องทางการเงินเพิ่มเติมได้ ให้ บวท. พิจารณานำเสนอ มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบของสายการบินต่อที่ประชุม กบร. อีกครั้งหนึ่ง

นอกจากนี้ ที่ประชุมยังได้พิจารณาเรื่องที่สำคัญต่อการพัฒนาระบบการเดินอากาศของประเทศ โดยมี มติเห็นชอบในแนวคิดและแนวทางในการพัฒนางานด้านการบริหารข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Management: AIM) ของประเทศไทย โดยให้ CAAT มุ่งเน้นบทบาทในการเป็นศูนย์กลางและเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการพัฒนาระบบการบริหารข่าวสารการบินของประเทศให้ไปสู่ระบบ มาตรฐานสากลให้ได้ภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม ทั้งการถ่ายโอนจากระบบบริการข่าวสารการบินแบบเดิม (Aeronautical Information Service: AIS) ไปสู่การ**บริหารข่าวสารการบิน (AIM)** และการพัฒนาต่อไปสู่ การ**บริหารจัดการข่าวสารการบินทั้งระบบ (System Wide Information Management: SWIM)** ซึ่ง เปรียบเสมือนเป็นอินเทอร์เน็ตของโลกการบินที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มุ่งเชื่อมโยง ข้อมูลการบินทั่วโลกเข้าด้วยกันเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบการเดินอากาศสากลให้เกิดประสิทธิภาพ

สูงสุดที่มีเป้าหมายให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ที่ดีเยี่ยมในการเดินทาง ตามเป้าหมายของแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan)

เนื่องจากปัจจุบันการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านการบินยังเป็นไปในลักษณะจุดต่อจุด (Point-to-Point) ซึ่งหากประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ระบบ SWIM ได้ จะทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการเติบโตของการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นได้ในอนาคต และเชื่อมโยงระบบการบริหารข่าวสารการบินเข้ากับระบบของโลกตามมาตรฐานสากล ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดด้านการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept) ของ ICAO ที่ได้ให้กรอบการพัฒนากระบวนการเดินทางอากาศของโลกไปสู่อนาคตที่ระบบการบริหารจัดการและการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารจะมีประสิทธิภาพสูงสุดและมีความสำคัญเปรียบเหมือนเส้นเลือดของการเดินทางอากาศทั้งระบบ

การพัฒนาในครั้งนี้ยังจะเป็นการแยกส่วนงานของผู้ให้บริการข่าวสารการบิน โดยให้นิติบุคคลที่มีความสนใจและมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนดเป็นผู้ดำเนินการแทน ซึ่งจะส่งผลให้ CAAT สามารถกำกับดูแลและพัฒนางานด้านข่าวสารการบินได้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากปัจจุบัน CAAT ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้กำกับดูแลและผู้ให้บริการข่าวสารการบิน (AIS Provider) ของประเทศไทย ทั้งนี้ ให้ CAAT จัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม โดยให้ศึกษาแนวทางดำเนินการของต่างประเทศประกอบด้วย

นอกจากนี้ที่ประชุมยังมีมติอื่น ๆ ได้แก่

1. เห็นชอบให้บริษัทไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด ได้รับการยกเว้นการเริ่มประกอบกิจการโดยการทำการบินจริง (Actual Flight Operation) ภายใน 1 ปีนับตั้งแต่วันที่ได้รับใบอนุญาต โดยให้ขยายระยะเวลาออกไปเป็นภายในวันที่ 31 มีนาคม 2565

2. เห็นชอบการกำหนดกระบวนการขั้นตอนและระยะเวลาในการออกใบอนุญาต หนังสืออนุญาต และการอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ ซึ่งต้องเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณา ตามที่ CAAT เสนอเพิ่มเติมและขอปรับปรุงแก้ไข ก่อนนำไปประกาศใช้งานเพื่อให้เกิดประโยชน์กับประชาชนและผู้ประกอบการในการรับทราบขั้นตอนและกรอบระยะเวลาดำเนินการต่าง ๆ ต่อไป รวมถึงให้จัดทำกระบวนการสำหรับการอุทธรณ์ ในกรณีที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต้องการอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองที่ออกโดยผู้อำนวยการ CAAT เพิ่มเติมด้วย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ยังได้มีข้อสั่งการให้ CAAT ต่อยอดตามแผนการเปิดประเทศเร่งระดมงานที่ค้างค้ำ และเตรียมความพร้อมเพื่อให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมีความพร้อมรับการบินกลับมาเป็นปกติในช่วง 2 – 4 ปีข้างหน้า โดยให้ กพท. ดำเนินการ ดังนี้

1. เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมขยายผลการเปิดรับนักท่องเที่ยวอีก 9 แห่ง ตามที่รัฐบาลได้แถลงไว้ หลังจากการเปิด Phuket Sandbox ประสบความสำเร็จ

2. เร่งรัดทำแผนการจัดระเบียบการดำเนินงานใหม่ (Set Zero) สำหรับภารกิจที่ต้องเร่งจัดการ เช่น การรับรองสนามบินสาธารณะและการออกใบอนุญาตสนามบินส่วนบุคคล รวมถึงการออกใบอนุญาตโดรน ทั้งประเภทที่ต้องขอขึ้นทะเบียนกับ CAAT และประเภทที่ต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (โดรนที่มีน้ำหนักเกินกว่า 25 กิโลกรัม) เพื่อลดการบินโดรนที่ผิดกฎหมาย และเพื่อให้กิจการการบินในทุกมิติสามารถเดินหน้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. เสนอแผนงานที่เป็นรูปธรรมสำหรับประเทศไทย เพื่อให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบินทุกภาคส่วนสามารถเตรียมพร้อมรับโอกาสทางเศรษฐกิจเมื่ออุตสาหกรรมการบินกลับมาเป็นปกติได้ทัน ตามข้อมูลการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ที่คาดว่าจะอย่างเร็วจะเริ่มขึ้นในปี 2566 หรือปี 2568 เป็นอย่างช้า