



กระทรวงคมนาคม



CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

ฉบับที่ 12 / 2565

9 มิถุนายน 2565

กปร. รับร่าง Roadmap แผนฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน ปี 2565-2568 และร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ

ที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ครั้งที่ 4/2565 นำโดยนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานกรรมการการบินพลเรือน ร่วมกับกรรมการในที่ประชุม มีมติรับร่าง Roadmap แผนฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน ปี 2565-2568 และร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งจะเป็นแนวทางที่สำคัญอย่างมากต่อการช่วยฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน และเศรษฐกิจของไทย ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

แผนฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน ปี 2565-2568

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงที่สุดในรอบ 10 ปี โดยในปี 2563 มีผู้โดยสารลดลงจากปี 2562 ถึงร้อยละ 64.7 และปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 53.1 ต่อเนื่องปี 2564 มีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 64.1 และปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 48.5 ส่งผลให้การจ้างงานในอุตสาหกรรมการบินลดลงร้อยละ 20.88 และรายรับในการประกอบการการบินลดลงมากถึงร้อยละ 70.96

ในช่วงการระบาดของ COVID-19 ที่ผ่านมา หน่วยงานด้านการบินได้มีมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการสายการบิน โดยแบ่งเป็น 2 ด้าน ได้แก่ 1. มาตรการช่วยเหลือด้านการเงิน เช่น การปรับลดค่าบริการการบินของสนามบินและบริการการบินทางอากาศ การขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) 2. มาตรการผ่อนคลายนโยบายระเบียบข้อบังคับ เช่น การยกเว้นมาตรการและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าภายในห้องโดยสาร การขยายระยะเวลาการมีผลใช้ได้ของใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ต่างๆ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ได้ประมาณการการฟื้นตัวของผู้โดยสารซึ่งมีความสอดคล้องกับการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ว่า อุตสาหกรรมการบินจะฟื้นตัวกลับเข้าสู่สภาวะปกติภายใน 2-3 ปี ข้างหน้า ดังนั้น เพื่อเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมและรองรับการฟื้นตัวที่จะเกิดขึ้น CAAT ตามมติ กปร. จึงได้ศึกษาและจัดทำแผนฟื้นฟูอุตสาหกรรมและปรับปรุงเพื่อให้เป็นไปตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่องจนกระทั่งมีแผนฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน ปี 2565-2568

กรอบแนวคิดและแผนปฏิบัติของแผนฯ มุ่งเน้นให้อุตสาหกรรมการบินสามารถ “อยู่รอด เข้มแข็ง และ ยั่งยืน” โดยอ้างอิงจาก แนวปฏิบัติด้านมาตรการทางด้านเศรษฐกิจและการเงินเพื่อบรรเทาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ในอุตสาหกรรมการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มาตรการให้การช่วยเหลือของต่างประเทศ และแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์ COVID-19 พ.ศ. 2564-2565 (แผน 2 ปี) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โดยในปี 2565 มีเป้าหมายระยะ Quick-win ตามมาตรการ “อยู่รอด” คือ อุตสาหกรรมการบินมีความพร้อมสำหรับการเปิดทำการบินอย่างเต็มรูปแบบภายในปี 2565 มีเป้าหมาย เช่น ผู้ประกอบการการบินสามารถดำเนินกิจการต่อไปได้ในช่วงที่ยังคงมีการระบาด โดยมีกลยุทธ์ในการเพิ่มสภาพคล่องทางการเงิน ผ่อนคลายกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวก พัฒนาความร่วมมือขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เพื่อกระตุ้นความต้องการในการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ ไปพร้อมกับการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ประกอบการ เพื่อให้ยังคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน

สำหรับปี 2566-2568 เป็นเป้าหมายระยะกลางตามมาตรการ “เข้มแข็ง และ ยั่งยืน” คือ ประเทศไทยมีความพร้อมของอุตสาหกรรมการบินที่จะรองรับการจราจรทางอากาศเมื่อสถานการณ์กลับมาเป็นปกติหรือเทียบเท่ากับปี 2562 ในปี 2568 ที่มีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 165 ล้านคน และจำนวนเที่ยวบิน 1.07 ล้านเที่ยวบิน โดยมีเป้าหมาย เช่น สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนด้วยระบบกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อให้เกิดการเดินทางแบบ New Normal ในอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน โดยการพัฒนาสถาบันฝึกอบรมให้เป็นที่ยอมรับ รวมทั้งยกระดับมาตรฐานใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของไทยให้ทัดเทียมสากล เป็นต้น

ทั้งนี้ CAAT จะดำเนินการส่งร่างฯ ให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็น ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาเห็นชอบต่อไป

ร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 (พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ) ในมาตรา 15 ได้ระบุอำนาจหน้าที่ของ กบร. ในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ นโยบายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารหรือผู้ใช้บริการในภาคอุตสาหกรรมการบิน และนโยบายเกี่ยวกับการใช้ห้วงอากาศที่ใช้ในการเดินอากาศของประเทศไทย

ในเดือนมิถุนายน 2564 กบร. จึงได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ (คณะกรรมการ ฯ) เพื่อพิจารณากลับกรอง วิเคราะห์ให้ความเห็นและเสนอแนะการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์

การพัฒนาประเทศ ดังนั้น คณะอนุกรรมการฯ โดยมีคณะทำงานจัดทำนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ เป็นผู้จัดทำร่างนโยบายฯ จึงได้พิจารณาร่างนโยบายฯ มาอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งมีมติเห็นชอบให้นำเสนอร่างนโยบายฯ ต่อ กบร. โดยมีรายละเอียดหลัก 3 ด้าน คือ

1. ด้านเศรษฐกิจการบิน มีเป้าหมายหลัก เช่น พัฒนาระบบบริหารนโยบายเศรษฐกิจการบินพลเรือนที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืน ส่งเสริมความเข้มแข็งของผู้ประกอบการการบินของไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และเชื่อมโยงโครงข่ายเที่ยวบินเพื่อการเป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค พัฒนาให้ประชาชนเข้าถึงการบริการขนส่งทางอากาศในเส้นทางการบินภายในประเทศได้อย่างทั่วถึง และเท่าเทียมในอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม ไปพร้อมกับการพัฒนากลไกการคุ้มครองผู้บริโภคให้ครอบคลุม เป็นต้น

2. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน มุ่งหวังเพื่อพัฒนาความสามารถในการจัดสรรและจัดการห้วงอากาศอย่างทั่วถึงและคุ้มค่า พัฒนาระบบการเดินทางอากาศอย่างเชื่อมโยง พัฒนาให้เกิดระบบท่าอากาศยานอัจฉริยะที่ตอบสนองความต้องการของประชาชน รวมถึงการพัฒนาทุนมนุษย์และทุนปัญญาที่สอดคล้องกับมาตรฐานและความต้องการในปัจจุบันและอนาคตรวมถึงสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล เป็นต้น

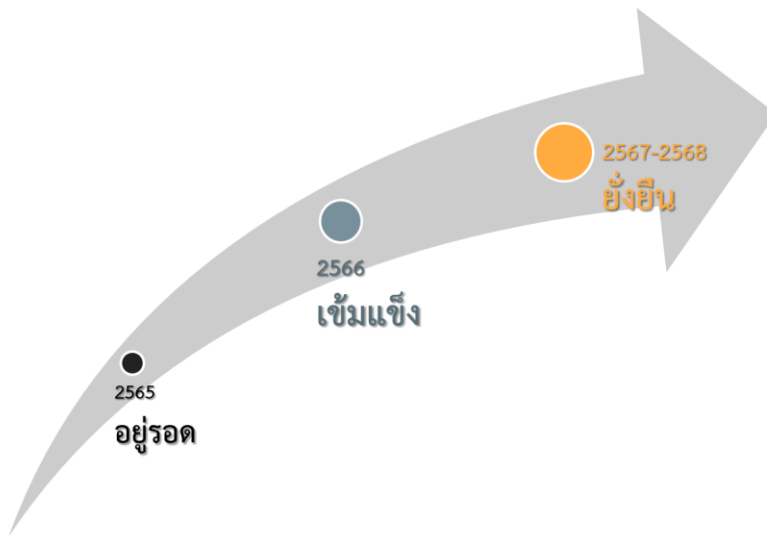
3. ด้านมาตรฐานการบิน มีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมการบิน เช่น ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการบินและลดผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน รวมถึงเพื่อจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้มีประสิทธิผล มีการระบุและจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่จะช่วยส่งเสริมความปลอดภัยและประสิทธิภาพของระบบการบินของประเทศ เป็นต้น

ทั้งนี้ ที่ประชุม กบร. มีมติเห็นชอบร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งจะดำเนินการจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการ เพื่อนำไปใช้ปฏิบัติจริงต่อไป ถือเป็นนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศที่เป็นรูปธรรมฉบับแรกของประเทศไทย

นอกจากนี้ประธาน กบร. ได้สั่งการให้ CAAT หรือร่วมกับสนามบิน สายการบิน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับจำนวนผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากมาตรการการผ่อนคลายการเข้าประเทศของรัฐบาลเมื่อวันที่ 1 มิถุนายนที่ผ่านมา และช่วงเทศกาลวันหยุดยาวที่มีความต้องการเดินทางทางอากาศเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจากสถิติผู้โดยสารที่เดินทางเข้าประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลจาก IATA คาดการณ์ว่าภายในปี 2565 ประเทศไทยจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 22 ล้านคน และจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการด้านการบินอาจกลับเข้าสู่ภาวะปกติเร็วขึ้นจากเดิมที่คาดการณ์ไว้ในปี 2568

กรอบแนวคิดการพัฒนาและสาระสำคัญของ Roadmap แผนฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน

อุตสาหกรรมการบินกลับมาเป็นปกติ ในปี 2567-2568



ปี 2568 = 2562

จำนวนผู้โดยสาร 165 ล้านคน

- ภายในประเทศ 76 ล้านคน
- ระหว่างประเทศ 89 ล้านคน

จำนวนเที่ยวบิน 1.07 ล้านเที่ยวบิน

- ภายในประเทศ 0.55 ล้านเที่ยวบิน
- ระหว่างประเทศ 0.52 ล้านเที่ยวบิน

CAAT
สำนักงานการบินและอวกาศแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand