

รายละเอียดของนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ

๑) นโยบายด้านเศรษฐกิจการบิน

กิจกรรมการบินพลเรือนมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติในการช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจการบิน ซึ่งนอกจากจะมีความสำคัญต่อกิจการการบินพลเรือนของประเทศทั้งระบบแล้ว ยังเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศเติบโตและส่งผลต่อการเติบโตด้านเศรษฐกิจ รวมถึงยกระดับรายได้ของประเทศในภาพรวม ระบบเศรษฐกิจการบินเริ่มตั้งแต่การทำความเข้าใจว่าด้วยบริการการเดินอากาศซึ่งมีความสำคัญยิ่งต่อการเข้าสู่ตลาดเส้นทางการบินระหว่างประเทศของผู้ประกอบการสายการบิน การแข่งขันด้านราคาเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้ ค่าบริการในการใช้บริการท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศยังเป็นภาระต้นทุนสำคัญของผู้โดยสาร การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจการบินควรมีเป้าหมายเพื่อการสร้างผลประโยชน์สาธารณะเป็นส่วนรวม โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลผลประโยชน์ระหว่างผู้บริโภค/ผู้ใช้บริการและผู้ผลิต/ผู้ให้บริการ เพื่อให้ตลาดสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน กิจกรรมแต่ละประเภทมีระดับความจำเป็นที่ต้องกำกับดูแลแตกต่างกัน จึงต้องกำหนดกลไกในการกำกับดูแลที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของประเภทกิจการ รวมถึงการอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือน ถือเป็นเครื่องมือทางนโยบายในการกำกับดูแลซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการ จึงควรอยู่บนหลักการของการกำกับเท่าที่จำเป็นเฉพาะกิจการที่อาจส่งผลกระทบต่อสาธารณะหรืออยู่ในโครงสร้างตลาดที่กลไกการแข่งขันโดยเสรีไม่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อไม่เป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ด้านผู้ประกอบการแล้วระบบเศรษฐกิจการบินจะต้องครอบคลุมถึงผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจจึงต้องยึดหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งหลักสิทธิมนุษยชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการให้ได้มากที่สุด ดังนั้น จึงควรกำหนดนโยบายด้านเศรษฐกิจการบินให้ครอบคลุมเพื่อขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินในเรื่องต่าง ๆ ให้บรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย ๖ นโยบาย ได้แก่ นโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน นโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ นโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ นโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินอากาศ นโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน และนโยบายคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(๑.๑) ร่างนโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

ยุทธศาสตร์ชาติได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง การกระจายรายได้ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน และการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม กิจกรรมการบินพลเรือนมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ที่ช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจตามภารกิจของการปฏิบัติการบิน ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมและสร้างโอกาสให้กับผู้ประกอบการธุรกิจรายใหม่ เกิดการกระจายรายได้และสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่องตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ประเทศ

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ ระบบบริหารนโยบายเศรษฐกิจการบินพลเรือนที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ กิจกรรมการบินพลเรือนสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้กับประเทศเพิ่มขึ้น

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านเศรษฐกิจการบิน

- กลยุทธ์

- จัดทำและปรับปรุงการบริหารนโยบายเศรษฐกิจการบินพลเรือน โดยประยุกต์ใช้ข้อแนะนำเชิงนโยบายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

- จัดเก็บและใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์เพื่อการบริหารนโยบายฯ จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย

- การติดตามประเมินผลที่มุ่งการบรรลุผลสัมฤทธิ์ทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมการบินพลเรือน
- จัดทำและใช้ระบบการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในการบริหารนโยบายเศรษฐกิจการบินพลเรือน

- จัดให้มีระบบติดตาม วิเคราะห์และรายงานข้อมูลที่สำคัญทางเศรษฐกิจที่บ่งชี้สภาพตลาดแต่ละกลุ่มกิจการการบินพลเรือน

- เผยแพร่ข้อมูลที่สำคัญทางเศรษฐกิจให้กับผู้ประกอบการและสาธารณะ
- กำหนดบทบาทผู้ดำเนินงานกิจการการบินพลเรือนที่เป็นภาครัฐให้ชัดเจน และเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในกิจการของรัฐให้มากขึ้น

นโยบายที่ ๒ ผู้ประกอบการไทยในกิจการการบินพลเรือนเข้มแข็งและมีขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือนชาวไทยมีขีดความสามารถและมีความเข้มแข็งเพิ่มขึ้นทั้งในด้านการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติและมีการขยายการลงทุนในต่างประเทศเพิ่มขึ้น

- กลยุทธ์

- ลดอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ และลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นสำหรับผู้ประกอบการ
- ส่งเสริมปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ
- ส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินและขยายธุรกิจได้อย่างเต็มศักยภาพ
- ส่งเสริมขยายการลงทุนและการดำเนินงานในตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจด้านการบินพลเรือน

- จัดให้มีระบบติดตาม วิเคราะห์และรายงานข้อมูลที่สำคัญทางเศรษฐกิจที่บ่งชี้สภาพตลาดแต่ละกลุ่มกิจการการบินพลเรือน

- เผยแพร่ข้อมูลที่สำคัญทางเศรษฐกิจให้กับผู้ประกอบการและสาธารณะ
- กำหนดบทบาทผู้ดำเนินงานกิจการการบินพลเรือนที่เป็นภาครัฐให้ชัดเจน และเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในกิจการของรัฐให้มากขึ้น

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วยข้อแนะนำระดับสากลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน การเป็นศูนย์กลางการบิน การแข่งขันและการสร้างขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย การรองรับเทคโนโลยีที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ การลดอุปสรรคและต้นทุนที่มาจากภาครัฐของผู้ประกอบการ และการพัฒนาคุณภาพการให้บริการและทางเลือกผู้ใช้บริการ

ร่างนโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. ระบบบริหารนโยบายเศรษฐกิจการบินพลเรือนที่ช่วยขับเคลื่อน เศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้า ได้อย่างยั่งยืน	(๑) ข้อเสนอแนะระดับสากลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือน	กิจกรรมการบินพลเรือนสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้กับประเทศเพิ่มขึ้น จากประเด็นนโยบาย (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖)	ระดับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมการบินพลเรือนทุกภาคส่วน มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) (๑๐) (๑๑)	(๑) จัดทำและปรับปรุงการบริหารนโยบายเศรษฐกิจการบินพลเรือน โดยประยุกต์ใช้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	ระยะสั้น	กพท.	สศช. คค. (สปค.) สนช. ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	(๒) การเป็นศูนย์กลางทางการบิน			(๒) จัดเก็บและใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์เพื่อการบริหารนโยบายฯ จากการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) สนช. ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	(๓) การแข่งขันและการสร้างขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย			(๓) การติดตามประเมินผลที่มุ่งการบรรลุผลสัมฤทธิ์ทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมการบินพลเรือน	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	(๔) การรองรับเทคโนโลยีที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจ			(๔) จัดทำและใช้ระบบการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในการบริหารนโยบายเศรษฐกิจการบินพลเรือน	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) สนช. ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	(๕) การลดอุปสรรคและต้นทุนที่มาจากภาครัฐของผู้ประกอบการ			(๕) ลดอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจและลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นสำหรับผู้ประกอบการ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.)
๒. ผู้ประกอบการไทยในกิจการการบินพลเรือนเข้มแข็งและมีขีดความสามารถ	(๖) การพัฒนาคุณภาพการให้บริการและทางเลือกผู้ใช้บริการ	ผู้ประกอบการกิจการการบินพลเรือนชาวไทยมีขีดความสามารถและมีความเข้มแข็งเพิ่มขึ้นทั้งในด้านการแข่งขันกับผู้ประกอบการ	(๑) สหสัมพันธ์ระหว่างอัตรากาเปลี่ยนแปลงระหว่างกำไรสุทธิของผู้ประกอบการกิจการการบินพลเรือนชาวไทยเทียบ				

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
สามารถในการแข่งขันในระดับสากล		ต่างชาติและมีการขยายการลงทุนในต่างประเทศเพิ่มขึ้น จากประเด็นนโยบาย (๓)	กับอัตราความเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ มีกลยุทธ์รองรับ (๕) (๖) (๗) (๒) อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการลงทุนในต่างประเทศของผู้ประกอบการกิจการการบินพลเรือนชาวไทย มีกลยุทธ์รองรับ (๘) (๙) (๑๐) (๑๑) (๓) ส่วนแบ่งการตลาดเชิงสัมพัทธ์ระหว่างผู้ประกอบการกิจการการบินพลเรือนชาวไทยเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการต่างชาติในแต่ละประเภทกิจการ มีกลยุทธ์รองรับ (๘) (๙) (๑๐) (๑๑)	(๖) ส่งเสริมปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ	ระยะกลาง	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการสายการบิน
				(๗) ส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถดำเนินและขยายธุรกิจได้อย่างเต็มศักยภาพ	ระยะกลาง	กพท.	คค. (สปค.) พณ. SME ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน
				(๘) ส่งเสริมขยายการลงทุนและการดำเนินงานในตลาดต่างประเทศโดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจด้านการบินพลเรือน	ระยะกลาง	กพท.	คค. (สปค.) พณ. กต. SME ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน
				(๙) จัดให้มีระบบติดตาม วิเคราะห์และรายงานข้อมูลที่สำคัญทางเศรษฐกิจที่บ่งชี้สภาพตลาดแต่ละกลุ่มกิจการการบินพลเรือน	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน
				(๑๐) เผยแพร่ข้อมูลที่สำคัญทางเศรษฐกิจให้กับผู้ประกอบการและสาธารณะ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน
				(๑๑) กำหนดบทบาทผู้ดำเนินงานกิจการการบินพลเรือนที่เป็นภาครัฐให้ชัดเจน และเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในกิจการของรัฐให้มากขึ้น	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน

หมายเหตุ :
 ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗
 ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙
 ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านเศรษฐกิจการบิน

(๑.๒) ร่างนโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการบินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

ความตกลงว่าด้วยบริการการบินอากาศมีความสำคัญยิ่งต่อการเข้าสู่ตลาดเส้นทางการบินระหว่างประเทศของผู้ประกอบการสายการบิน ในช่วงเวลาที่ผ่านมา การดำเนินนโยบายเปิดเสรีการบินอย่างค่อยเป็นค่อยไปได้ส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของปริมาณการเดินทางและการขนส่งทางอากาศในเส้นทางการบินระหว่างประเทศอย่างชัดเจน และเพื่อให้การเติบโตของตลาดเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และเกิดการเข้าสู่ตลาดและการแข่งขันอย่างเป็นธรรม ประเทศไทยจึงทบทวนนโยบายเพื่อกำหนดแนวทางในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการการบินอากาศกับประเทศต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงแนวทางที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนด เพื่อส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศอย่างยั่งยืน

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การมีบริการการขนส่งทางอากาศที่หลากหลายและโครงข่ายการเชื่อมต่อเที่ยวบินเพื่อการเป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ คุณภาพบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศและเส้นทางบินภายในประเทศดีขึ้น

เป้าหมายที่ ๒ ความสามารถในการเชื่อมต่อเที่ยวบินทั้งเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น

เป้าหมายที่ ๓ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ

- กลยุทธ์

- ส่งเสริมการพัฒนาบริการการขนส่งทางอากาศอย่างต่อเนื่อง
- จัดทำระบบติดตามประเมินผล บริการการขนส่งทางอากาศทั้งเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

- บูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการพัฒนาความสามารถในการเชื่อมต่อเที่ยวบิน

- จัดทำฐานข้อมูลต้นทาง-ปลายทางขนส่งที่แท้จริงของประเทศสำหรับตลาดเส้นทางการบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินภายในประเทศ

- ส่งเสริมการแข่งขันที่สร้างสรรค์เพื่อพัฒนาบริการและระดับราคาระหว่างผู้ให้บริการให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้โดยสารและผู้ใช้บริการอย่างยั่งยืน

- ใช้เครื่องมือทางนโยบายเพื่อป้องกัน และ/หรือแก้ไขปัญหาค่าไม่เพียงพอ ต้นทุนและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาและดำเนินการบริการการขนส่งทางอากาศ

**นโยบายที่ ๒ การทำให้สายการบินสัญชาติไทยเข้าสู่ตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศได้
อย่างเป็นธรรมและสามารถเติบโตอย่างต่อเนื่อง**

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศไม่เป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มปริมาณ
การขนส่งระหว่างประเทศตามสภาวะตลาด (กรณีเส้นทางบินภายใต้ข้อตกลงฯ ที่จำกัด)

เป้าหมายที่ ๒ สายการบินสัญชาติไทยได้รับการอนุญาตเที่ยวบินและการจัดสรรเวลาการบิน
จากคู่ประเทศภาคีอย่างเป็นธรรม

- กลยุทธ์

- จัดทำการศึกษาเพื่อประเมินทางเลือกในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (Position Paper) เพื่อใช้ในการกำหนดท่าทีเจรจาและจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

- จัดให้มีการหารือหรือเป็นการภายใน (Internal Consultation) กับทั้งหน่วยงานภาครัฐ และ
ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องก่อนการเจรจา

- ใช้ข้อมูลจากผลการประเมินการดำเนินงานภายใต้ความตกลงฯ เดิมทั้งความสำเร็จ ปัญหา
ข้อขัดข้องและประเด็นค้นพบอื่นใดที่มีนัยสำคัญต่อความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ประกอบการพิจารณาทางเลือก

- ส่งเสริมการพัฒนาความสามารถในการเชื่อมต่อทางอากาศผ่านการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน

- ส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการ ให้ความสำคัญกับเส้นทางบินตรง
เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง/ขนส่งและเพิ่มระดับการแข่งขันอย่างสร้างสรรค์เพื่อลดระดับราคา และ/หรือเพิ่ม
คุณภาพการบริการ

- กำหนดกรอบการดำเนินงานของข้อบทยภายใต้ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ
ให้เอื้ออำนวยต่อการกำกับดูแลให้เกิดความเป็นธรรม

- กำหนดเงื่อนไขการพิจารณาจัดสรรสิทธิและอนุญาตให้บริการเส้นทางการบิน
ระหว่างประเทศที่มีสิทธิจำกัดโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ ดำเนินการอย่างโปร่งใส

- ลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นสำหรับการอนุญาตให้บริการเส้นทางการบินระหว่างประเทศ
ที่มีสิทธิไม่จำกัด

- กำหนดให้สายการบินนำส่งข้อมูลที่สำคัญต่อการติดตามและประเมินผลด้านตลาด
และระดับบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

- บูรณาการข้อมูลจากระบบการประเมินผลการดำเนินงานสายการบินและระบบ
การติดตามสุขภาพทางการเงินสายการบิน เพื่อการกำกับดูแลและส่งเสริมบริการการขนส่งทางอากาศ
ในเส้นทางบินภายในประเทศ

**นโยบายที่ ๓ การทำให้ประชาชนเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศในเส้นทางการบินภายในประเทศ
ได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม**

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ เส้นทางการบินและความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นอย่าง
สอดคล้องกับความต้องการการใช้บริการ

เป้าหมายที่ ๒ เพิ่ม/รักษาระดับการบริการในเส้นทางบินให้มีความสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
ในเส้นทางบินย่อย

- กลยุทธ์

- กำหนดเงื่อนไขการพิจารณาจัดสรรสิทธิและอนุญาตให้บริการเส้นทางการบินในประเทศ โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ และดำเนินการอย่างโปร่งใส
- จัดให้มีระบบการอุดหนุนเส้นทางการบินย่อยภายในประเทศที่มีความจำเป็น (Essential Air Services)
- ส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มทางเลือกที่หลากหลายแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ
- กำหนดให้สายการบินนำส่งข้อมูลที่สำคัญต่อการติดตามและประเมินผลด้านตลาด และระดับบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ
- บูรณาการข้อมูลจากระบบการประเมินผลการดำเนินงานสายการบินและระบบการติดตามสุขภาพทางการเงินสายการบินเพื่อการกำกับดูแลและส่งเสริมบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย มาตรฐานด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือนในระดับสากล ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางทางการบิน การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างเป็นธรรม เส้นทางบินและเครือข่ายการบิน การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และความสมดุลและยั่งยืน

ร่างนโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การมีบริการการขนส่งทางอากาศที่หลากหลายและโครงข่ายการเชื่อมต่อเที่ยวบินเพื่อการเป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค	(๑) มาตรฐานด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือนในระดับสากล	(๑) คุณภาพบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศและเส้นทางบินภายในประเทศดีขึ้น	ดัชนีคุณภาพบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศและเส้นทางบินภายในประเทศ มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒)	(๑) ส่งเสริมการพัฒนาบริการการขนส่งทางอากาศอย่างต่อเนื่อง	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๒) การเป็นศูนย์กลางทางการบิน	(๒) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างเป็นธรรม		(๒) จัดทำระบบติดตามประเมินผลบริการการขนส่งทางอากาศทั้งเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๔) เส้นทางบินและเครือข่ายการบิน	(๒) ความสามารถในการเชื่อมต่อเที่ยวบินทั้งเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น	- ดัชนีความสามารถในการเชื่อมต่อทางอากาศของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลักและท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง มีกลยุทธ์รองรับ (๓)	(๓) บูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการพัฒนาความสามารถในการเชื่อมต่อเที่ยวบิน	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการสายการบิน คค. (สปค.) กต.
	(๕) การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน	(๖) ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	- อัตราการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารเปลี่ยนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลักและท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง มีกลยุทธ์รองรับ (๓)	(๔) จัดทำฐานข้อมูลต้นทาง-ปลายทางการขนส่งที่แท้จริงของประเทศสำหรับตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินภายในประเทศ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) กก.
	(๗) ความสมดุลและยั่งยืน	(๓) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ	สหสัมพันธ์ของอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งทางอากาศเทียบกับอัตราการเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ มีกลยุทธ์รองรับ (๔) (๕) (๖)				

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๒. การทำให้สายการบินสัญชาติไทยเข้าสู่ตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศได้อย่างเป็นธรรมและสามารถเติบโตอย่างต่อเนื่อง				(๕) ส่งเสริมการแข่งขันที่สร้างสรรค์เพื่อพัฒนาบริการและระดับราคาระหว่างผู้ให้บริการให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้โดยสารและผู้ให้บริการอย่างยั่งยืน	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) สกค. สคบ. ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบิน
				(๖) ใช้เครื่องมือทางนโยบายเพื่อป้องกัน และ/หรือแก้ไขปัญหาค่าความไม่เพียงพอ ต้นทุน และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาและดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศ	ระยะกลาง	กพท.	คค. (สปค.) สนข. มท. กก. ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการสายการบิน
				(๗) จัดทำการศึกษาเพื่อประเมินทางเลือกในการจัดทำความตกลงด้วยบริการเดินอากาศ (Position Paper) เพื่อใช้ในการกำหนดท่าทีเจรจาและจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ	ระยะสั้น	กพท.	กก. กต. คค. (สปค.) ผู้ประกอบการสายการบิน ภาคเอกชน
				(๘) จัดให้มีการร่วมหารือเป็นการภายใน (Internal Consultation) กับ	ระยะสั้น	กพท.	กก. กต. คค. (สปค.) ผู้ประกอบการสายการบิน ภาคเอกชน
		(๑) ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศไม่เป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศตามสภาวะตลาด (กรณีเส้นทางบินภายใต้ข้อตกลงที่จำกัด) จากประเด็นนโยบาย (๖)	- ปริมาณการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศไทยและประเทศคู่ภาคีเปรียบเทียบกับจำนวนความถี่/ความจุที่กำหนดภายใต้ข้อตกลง มีกลยุทธ์รองรับ (๗) (๘) (๙) (๑๐) (๑๕)				
		(๒) สายการบินสัญชาติไทยได้รับการอนุญาตเที่ยวบินและการจัดสรรเวลาการบินจากคู่ประเทศภาคีอย่างเป็นธรรม จากประเด็นนโยบาย (๕) (๖)	- ความแตกต่างของระยะเวลาที่ใช้ในการอนุญาตเที่ยวบินของประเทศไทยและประเทศคู่ภาคี มีกลยุทธ์รองรับ (๙) (๑๐) (๑๕)				

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
			- ความแตกต่างของจำนวนครั้งที่ได้รับการปฏิเสธเวลาเที่ยวบินที่สายการบินสัญชาติไทยขอรับการจัดสรรเทียบกับสายการบินสัญชาติคู่ประเทศภาคีขอรับการจัดสรร มีกลยุทธ์รองรับ (๙) (๑๐) (๑๑) (๑๒) (๑๓) (๑๔) (๑๕) (๑๖)	ทั้งหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องก่อนการเจรจา (๙) ใช้ข้อมูลจากผลการประเมินการดำเนินงานภายใต้ความตกลงฯเดิม ทั้งความสำเร็จ ปัญหา ข้อขัดข้องและประเด็นค้นพบอื่นใดที่มีนัยสำคัญต่อความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศประกอบการพิจารณาทางเลือก (๑๐) ส่งเสริมการพัฒนาความสามารถในการเชื่อมต่อทางอากาศผ่านการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน (๑๑) ส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการ ให้ความสำคัญกับเส้นทางบินตรงเพื่อลดระยะเวลาในการเดินทาง/ขนส่งและเพิ่มระดับการแข่งขันอย่างสร้างสรรค์เพื่อลดระดับราคา และ/หรือเพิ่มคุณภาพการบริการ (๑๒) กำหนดกรอบการดำเนินงานของข้อบภายใต้ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศให้เอื้ออำนวยต่อการกำกับดูแลให้เกิดความเป็นธรรม	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการสายการบิน
					ระยะกลาง	กพท.	คค. (สปค.) กก. ผู้ประกอบการสายการบิน
					ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสายการบิน
					ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสายการบิน
					ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสายการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
				(๑๓) กำหนดเงื่อนไขการพิจารณาจัดสรรสิทธิและอนุญาตให้บริการเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่มีสิทธิจำกัดโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ ดำเนินการอย่างโปร่งใส	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสายการบิน
				(๑๔) ลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นสำหรับการอนุญาตให้บริการเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่มีสิทธิไม่จำกัด	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสายการบิน
				(๑๕) กำหนดให้สายการบินนำส่งข้อมูลที่สำคัญต่อการติดตามและประเมินผลด้านตลาดและระดับบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินระหว่างประเทศ			
				(๑๖) บูรณาการข้อมูลจากระบบการประเมินผลการดำเนินงานสายการบินและระบบการติดตามสุขภาพทางการเงินสายการบินเพื่อการกำกับดูแลและส่งเสริมบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสายการบิน
๓. การทำให้ประชาชนเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศในเส้นทางการบินภายในประเทศได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม		(๑) เส้นทางการบินและความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างสอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ	- อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ มีกลยุทธ์รองรับ (๑๗) (๑๘) (๑๙) (๒๐)	(๑๗) กำหนดเงื่อนไขการพิจารณาจัดสรรสิทธิและอนุญาตให้บริการเส้นทางการบินในประเทศโดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะ และดำเนินการอย่างโปร่งใส	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.)

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
		จากประเด็นนโยบาย (๔) (๕)	- จำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันต่อเส้นทางบิน มีกลยุทธ์รองรับ (๑๗) (๑๘) (๑๙)	(๑๘) จัดให้มีระบบการอุดหนุนเส้นทางการบินย่อยภายในประเทศที่มีความจำเป็น (Essential Air Services) (๑๙) ส่งเสริมให้เกิดการเพิ่มทางเลือกที่หลากหลายแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ	ระยะกลาง	กพท.	คค. (สปค.) กค.
		(๒) เพิ่ม/รักษาระดับการบริการในเส้นทางบินให้มีความสม่ำเสมอและต่อเนื่องในเส้นทางบินย่อย	- จำนวนเส้นทางบินย่อยเส้นทางใหม่ภายในประเทศ มีกลยุทธ์รองรับ (๑๗) (๑๘) (๑๙) (๒๐)	(๒๐) กำหนดให้สายการบินนำส่งข้อมูลที่สำคัญต่อการติดตามและประเมินผลด้านตลาดและระดับบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการสายการบิน
		จากประเด็นนโยบาย (๔)	- จำนวนเส้นทางบินย่อยภายในประเทศที่รักษาระดับการให้บริการไม่น้อยกว่าเดิม สม่ำเสมอ/ต่อเนื่อง มีกลยุทธ์รองรับ (๑๗) (๑๘) (๑๙) (๒๐) (๒๑)	(๒๑) บูรณาการข้อมูลจากระบบการประเมินผลการดำเนินงานสายการบินและระบบการติดตามสุขภาพทางการเงินสายการบินเพื่อการกำกับดูแลและส่งเสริมบริการการขนส่งทางอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศ	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสายการบิน

หมายเหตุ : ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙ ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

(๑.๓) ร่างนโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

การแข่งขันด้านราคาเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อุตสาหกรรมการบินมีความยั่งยืน การขนส่งทางอากาศเป็นรูปแบบการขนส่งที่ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยสูงกว่าการขนส่งทางถนนและทางรางในภาพรวม แต่สร้างประโยชน์ด้านผลิตภาพและตอบสนองด้านคุณค่าของเวลามากกว่าอย่างมีนัยสำคัญจากระยะเวลาในการขนส่งที่น้อยกว่า อย่างไรก็ตาม ระดับราคามีความสัมพันธ์โดยตรงกับระดับการแข่งขันและโครงสร้างตลาดในแต่ละตลาดเส้นทางการบิน ซึ่งในอดีตที่ผ่านมาปรากฏทั้งเส้นทางการบินที่มีระดับการแข่งขันสูงและระดับราคาต่ำมาก และหลายเส้นทางที่ไม่มีการแข่งขันและระดับราคาสูง การกำหนดนโยบายและระบบการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับระดับราคาจึงมีความสัมพันธ์อย่างยิ่งกับการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจในส่วนการแข่งขันและการคุ้มครองผู้บริโภค นอกจากนี้ ค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการท่าอากาศยานและบริการการเดินทางยังเป็นภาระต้นทุนที่สำคัญกับทั้งผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ ดังนั้น เพื่อเป็นการกำหนดทิศทางที่ชัดเจนต่อการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าบริการของประเทศ ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันของผู้ประกอบการและการคุ้มครองผู้บริโภค ตลอดจนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงกำหนดนโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการเพื่อเป็นแนวทางในการกำกับดูแลผู้ประกอบการและคุ้มครองผู้บริโภคต่อไป

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การกำหนดระดับราคาต้องเข้าถึงได้และเป็นธรรม

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ระดับอัตราค่าบริการที่ผู้ใช้บริการเข้าถึงได้และสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง

เป้าหมายที่ ๒ การแข่งขัน/กำกับดูแลตามกลไกตลาดเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถลด

ระดับราคาและ/หรือเพิ่มคุณภาพการบริการอย่างต่อเนื่อง

- กลยุทธ์

● จัดให้มีระบบการติดตาม ประเมินผลและรายงานระดับอัตราค่าบริการที่เป็นบริการสาธารณะ

● กำหนดให้สายการบินนำส่งข้อมูลที่สำคัญต่อการติดตามและประเมินผลด้านราคาในเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

● สำหรับกิจการบินพลเรือนอยู่ภายใต้ตลาดที่มีการแข่งขันได้โดยเสรี ให้บทบาทนายการสินค้าและ/หรือบริการที่ถูกกำกับดูแลตามกฎหมาย โดยยึดถือหลักการการกำกับดูแลเท่าที่จำเป็น ไม่เพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการ

นโยบายที่ ๒ การจัดให้มีกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลอัตราค่าบริการที่มุ่งผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและระบบการกำกับดูแลอัตราค่าบริการได้รับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือนและสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคม

เป้าหมายที่ ๒ อัตราค่าบริการสอดคล้องกับคุณภาพการบริการและความคุ้มค่า

- กลยุทธ์

- สำหรับกิจการบินพลเรือนอยู่ภายใต้ตลาดที่มีการแข่งขันได้โดยเสรี ให้บทวนรายการสินค้าและ/หรือบริการที่ถูกกำกับดูแลตามกฎหมาย โดยยึดถือหลักการการกำกับดูแลเท่าที่จำเป็น ไม่เพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการ

- สำหรับกิจการสนามบินสาธารณะ บริการการบินอากาศ และกิจการการบินพลเรือนที่อยู่ในโครงสร้างตลาดผูกขาดหรือกึ่งผูกขาด ให้บทวน ปรับปรุงและบังคับใช้หลักเกณฑ์ เงื่อนไข วิธีการคำนวณอัตราค่าบริการ และอัตราค่าบริการให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

- ใช้กระบวนการในการร่วมหารือ (Consultation Process) สำหรับผู้ใช้บริการและกลุ่มผลประโยชน์ที่ได้รับผลกระทบ เมื่อมีการทบทวนค่าบริการ หรือการกำหนดค่าบริการประเภทใหม่ (กรณีกิจการสนามบินสาธารณะ บริการการบินอากาศ)

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย การแข่งขันด้านราคา ระดับราคาโดยสูงในบางเส้นทางบิน การกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการ การกำกับดูแลอัตราค่าบริการ และความสมดุลและยั่งยืน

ร่างนโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
						หลัก	ร่วม
๑. การกำหนดระดับราคาต้องเข้าถึงได้และเป็นธรรม	(๑) การแข่งขันด้านราคา	(๑) ระดับอัตราค่าบริการที่ผู้ใช้บริการเข้าถึงได้และสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง จากประเด็นนโยบาย (๑) (๒) (๔)	อัตราค่าบริการเฉลี่ยเปรียบเทียบกับต้นทุนการดำเนินงานต่อหน่วย มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓)	(๑) จัดให้มีระบบการติดตาม ประเมินผลและรายงานระดับอัตราค่าบริการที่เป็นบริการสาธารณะ	ระยะสั้น	กพท.	สชค. สคป. ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๒) ระดับราคาค่าโดยสารสูงในบางเส้นทางบิน	(๒) การแข่งขัน/กำกับดูแลตามกลไกตลาดเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถลดระดับราคาและ/หรือเพิ่มคุณภาพการบริการอย่างต่อเนื่อง จากประเด็นนโยบาย (๑) (๒) (๓) (๔)	ความแตกต่างระหว่างอัตราการเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าบริการเฉลี่ยและอัตราการเปลี่ยนแปลงดัชนีราคาผู้บริโภค มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓)	(๒) กำหนดให้สายการบินนำเสนอข้อมูลที่สำคัญต่อการติดตามและประเมินผลด้านราคาในเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ	ระยะสั้น	กพท.	สชค. สคป. ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๓) การกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการ	(๓) การกำกับดูแลอัตราค่าบริการ	(๓) ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญของ กพท. ในมิติด้านการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือนและสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคม จากประเด็นนโยบาย (๑) (๔) (๕)	(๓) สำหรับกิจการบินพลเรือนอยู่ภายใต้ตลาดที่มีการแข่งขันได้โดยเสรีให้ทบทวนรายการสินค้าและ/หรือบริการที่ถูกกำกับดูแลตามกฎหมาย โดยยึดถือหลักการการกำกับดูแลเท่าที่จำเป็น ไม่เพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการ	ระยะสั้น	กพท.	ทย. ทอท. บวท. ภาคเอกชน ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๔) การกำกับดูแลอัตราค่าบริการ	(๔) ความสมดุลและยั่งยืน	(๔) อัตราค่าบริการสอดคล้องกับคุณภาพการบริการและความคุ้มค่า จากประเด็นนโยบาย (๓) (๔) (๕)	(๔) สำหรับกิจการสนามบินสาธารณะ บริการการเดินทาง และการบริการการบินพลเรือนที่อยู่ในโครงสร้างตลาดผูกขาดหรือกึ่งผูกขาด ให้ทบทวน ปรับปรุงและบังคับใช้หลักเกณฑ์เงื่อนไข วิธีการคำนวณอัตราค่าบริการ และอัตราค่าบริการให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม	ระยะสั้น	กพท.	ทย. ทอท. บวท. ภาคเอกชน
๒. การจัดให้มีกฎเกณฑ์ในการกำกับดูแลอัตราค่าบริการที่มุ่งผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม							

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านเศรษฐกิจการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
						หลัก	ร่วม
				(๕) ใช้กระบวนการในการร่วมหารือ (Consultation Process) สำหรับผู้ใช้บริการ และกลุ่มผลประโยชน์ที่ได้รับผลกระทบ เมื่อมีการทบทวนค่าบริการ หรือการกำหนดค่าบริการประเภทใหม่ (กรณีกิจการสนามบินสาธารณะ บริการการเดินทางอากาศ)	ระยะสั้น	กพท.	ทย. ทอท. บวท. ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ สายการบิน

หมายเหตุ :
 ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗
 ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙
 ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

(๑.๔) ร่างนโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการการเดินอากาศ

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

กิจกรรมการบินพลเรือนมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศตามแนวทางที่กำหนดภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและการกระจายรายได้ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน และการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจควรมีเป้าหมายเพื่อการสร้างผลประโยชน์สาธารณะเป็นส่วนรวม โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ของผู้บริโภค/ผู้ใช้บริการ กับผู้ผลิต/ผู้ให้บริการ เพื่อให้ตลาดสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืนผ่านกลไกแรงจูงใจในการผลิตและการบริโภคโดยการแทรกแซงตลาดของภาครัฐเท่าที่จำเป็น

กิจการการบินพลเรือนมีความหลากหลายของประเภทกิจการและโครงสร้างตลาด กิจการในกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานทั้งบริการท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศต่างเป็นกิจการที่มีความผูกขาดโดยธรรมชาติ กิจการการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์มีโครงสร้างตลาดที่หลากหลายตามตลาดเส้นทางการบินที่อยู่ทั้งในตลาดแข่งขันโดยสมบูรณ์ ตลาดผู้ล่นน้อยราย ตลาดกึ่งผูกขาด และตลาดผูกขาด กิจการการทำงานทางอากาศมีลักษณะเฉพาะมิได้ให้บริการสาธารณะในวงกว้างดังเช่นการขนส่งทางอากาศสาธารณะ รวมถึงกิจการการบินประเภทอื่น ๆ กิจการแต่ละประเภทมีระดับความจำเป็นที่ต้องกำกับดูแลแตกต่างกัน และต้องการกลไกในการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของประเภทกิจการ การกำหนดนโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินอากาศมีความสำคัญยิ่ง

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการในกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ เพื่อให้ผู้ให้บริการสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ กฎเกณฑ์และกระบวนการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์มีประสิทธิภาพ และสามารถส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๒ ผู้ประกอบการมีการดำเนินงานที่ไม่บิดเบือนกลไกตลาด แข่งขันอย่างเป็นธรรม

เป้าหมายที่ ๓ การยกเลิกเที่ยวบินและเที่ยวบินล่าช้าลดลง ผู้โดยสารมีความพึงพอใจจากการใช้บริการสายการบิน

- กลยุทธ์

- ทบทวนและปรับปรุง กฎเกณฑ์และระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจสำหรับสายการบินให้ครอบคลุมมิติด้านการแข่งขัน คุณภาพการบริการ การคุ้มครองผู้บริโภค และการขยายการลงทุนเพื่อประโยชน์ของประเทศ

- บูรณาการกระบวนการกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการอนุญาต การตรวจสอบ การบังคับใช้กฎหมาย การเพิกถอนใบอนุญาต และการประเมินผลการกำกับดูแลและพัฒนากระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง

- จัดทำและบูรณาการระบบการประเมินสุขภาพทางการเงินและระบบประเมินผลดำเนินงานสายการบินสัญชาติไทยและต่างประเทศเข้ากับระบบการกำกับดูแลและระบบการบริหารนโยบาย

- จัดทำบันทึกความเข้าใจในการกำหนดกระบวนการและวิธีปฏิบัติมาตรฐานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า และสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค เพื่อการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และให้ดำเนินการติดตามประเมินผลร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

- ทบทวนและปรับปรุงระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจสำหรับสายการบินให้ครอบคลุมมิติด้านการแข่งขัน คุณภาพการบริการ และการคุ้มครองผู้บริโภค

- จัดทำและดำเนินงานตามระบบการประเมินผลการดำเนินงานผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการการเดินอากาศโดยอ้างอิงตามระบบจัดการสมรรถนะ (Doc 9082)

นโยบายที่ ๒ การมุ่งสร้างผลประโยชน์ให้กับส่วนรวมและมุ่งสู่การเป็นผู้นำด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคในกิจการสนามบินสาธารณะและบริการการเดินอากาศ

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ผู้โดยสารและผู้ให้บริการสนามบินสาธารณะและบริการการเดินอากาศมีความพึงพอใจต่อคุณภาพการบริการ

เป้าหมายที่ ๒ สมรรถนะการดำเนินงานของผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินอากาศเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

- กลยุทธ์

- บูรณาการกระบวนการกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการอนุญาต การตรวจสอบ การบังคับใช้กฎหมาย การเพิกถอนใบอนุญาต และการประเมินผลการกำกับดูแลเพื่อพัฒนากระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง

- ทบทวนและปรับปรุงระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจสำหรับสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินอากาศให้ครอบคลุมมิติด้านการแข่งขัน คุณภาพการบริการ และการคุ้มครองผู้บริโภค

- จัดทำและดำเนินงานตามระบบการประเมินผลการดำเนินงานผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินอากาศโดยอ้างอิงตามระบบจัดการสมรรถนะ (Doc 9082)

นโยบายที่ ๓ การสร้างโอกาสและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในกิจการการทำงานทางอากาศ

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ กฎเกณฑ์ และกระบวนการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการทางอากาศมีประสิทธิภาพและสามารถส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๒ การขยายตัวของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กและเพิ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

- กลยุทธ์

- บูรณาการกระบวนการกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการอนุญาต การตรวจสอบ การบังคับใช้กฎหมาย การเพิกถอนใบอนุญาต และการประเมินผลการกำกับดูแลเพื่อทั้งพัฒนากระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง

- ทบทวน ปรับปรุง และกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไขการพิจารณา และประเภทกิจการการบินพลเรือนที่ต้องกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ โดยให้ยึดหลักการกำกับดูแลเท่าที่จำเป็นตามสัดส่วนที่เหมาะสมกับระดับความเสี่ยง

- กำหนดและใช้ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจให้ครอบคลุมมิติที่จำเป็น สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินงานและกลุ่มผู้ซื้อ/ใช้บริการ

- ส่งเสริมให้เกิดการริเริ่มและพัฒนากิจการประเภทใหม่ที่สร้างประโยชน์ให้กับสาธารณะโดยไม่ล่าช้าและเสียโอกาสในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย
มาตรฐานด้านเศรษฐกิจการbinพลเรือนในระดับสากล ประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางการbinของภูมิภาค
การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการbin สร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย

ร่างนโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการการเดินอากาศ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการในกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์เพื่อให้ผู้ให้บริการสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน	(๑) มาตรฐานด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือนในระดับสากล	(๑) กฎเกณฑ์และกระบวนการกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์มีประสิทธิภาพ และสามารถส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืน	(๑) ระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการต่อกฎเกณฑ์และกระบวนการกำกับดูแล	(๑) ทบทวนและปรับปรุง กฎเกณฑ์และระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจสำหรับสายการบินให้ครอบคลุมมิติด้านการแข่งขัน คุณภาพการบริการ การคุ้มครองผู้บริโภค และการขยายการลงทุนเพื่อประโยชน์ของประเทศ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) สขค. สคบ. พณ. ภาคเอกชน ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๒) ประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค	จากประเด็นนโยบาย (๑) (๒) (๓) (๔) (๕)	(๒) ระดับความพึงพอใจของผู้ประกอบการต่อพฤติกรรมการแข่งขันของสายการบินในตลาด	(๒) บูรณาการกระบวนการกำกับดูแลตั้งแต่ขั้นตอนการอนุญาต การตรวจสอบ การบังคับใช้กฎหมาย การเพิกถอนใบอนุญาต และการประเมินผลการกำกับดูแลและพัฒนากระบวนการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๓) การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการบิน			(๓) จัดทำและบูรณาการระบบการประเมินสุขภาพทางการเงินและระบบประเมินผลการดำเนินงานสายการบินสัญชาติไทยและต่างประเทศเข้ากับระบบการกำกับดูแลและระบบการบริหารนโยบาย	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๔) สร้างความเข้มแข็งให้ผู้ประกอบการ			(๔) จัดทำบันทึกความเข้าใจในการกำหนดกระบวนการและวิธีปฏิบัติมาตรฐานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเพื่อการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และให้ดำเนินการติดตามประเมินผลร่วมกันอย่างต่อเนื่อง	ระยะสั้น	กพท.	สขค. สคบ. ทย. ทอท. บวท.
	(๕) ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	(๒) ผู้ประกอบการมีการดำเนินงานที่ไม่บิดเบือนกลไกตลาด แข่งขันอย่างเป็นธรรม	ดัชนีการแข่งขัน: การเบี่ยงเบนจากนโยบายและกลไกที่กำหนด				
		จากประเด็นนโยบาย (๔) (๕)	มีกลยุทธ์รองรับ (๓) (๔)				

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
		(๓) การยกเลิกเที่ยวบินและเที่ยวบินล่าช้าลดลง ผู้โดยสารมีความพึงพอใจจากการใช้บริการสายการบิน จากประเด็นนโยบาย (๕)	(๑) อัตราส่วนจำนวนเที่ยวบินที่ถูกยกเลิกต่อจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดในเส้นทางการบินภายในประเทศและเส้นทางการบินระหว่างประเทศ มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๕) (๖)	(๕) ทบทวนและปรับปรุงระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจสำหรับสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินอากาศให้ครอบคลุมมิติด้านการแข่งขัน คุณภาพการบริการ และการคุ้มครองผู้บริโภค	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบิน
			(๒) อัตราส่วนจำนวนเที่ยวบินล่าช้าต่อจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดในเส้นทางการบินภายในประเทศ และเส้นทางการบินระหว่างประเทศ มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๖)	(๖) จัดทำและดำเนินงานตามระบบการประเมินผลการดำเนินงานผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการการเดินอากาศโดยอ้างอิงตามระบบจัดการสมรรถนะ (Doc 9082)	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบินบวท.
			(๓) ระดับความพึงพอใจของผู้โดยสารจากการใช้บริการสายการบินในเส้นทางการบินภายในประเทศ และเส้นทางการบินระหว่างประเทศ มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒)	(๗) ทบทวน ปรับปรุง และกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขการพิจารณา และประเภทกิจการการบินพลเรือนที่ต้องถูกกำกับดูแลทางเศรษฐกิจโดยให้ยึดหลักการกำกับดูแลเท่าที่จำเป็นตามสัดส่วนที่เหมาะสมกับระดับความเสี่ยง	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	๒. การมุ่งสร้างผลประโยชน์ให้กับส่วนรวมและมุ่งสู่การเป็นผู้นำด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค	(๑) ผู้โดยสารและผู้ให้บริการสนามบินสาธารณะและบริการการเดินอากาศมีความพึงพอใจต่อคุณภาพการบริการ	ระดับความพึงพอใจต่อคุณภาพการบริการของผู้โดยสารและผู้ให้บริการสนามบินสาธารณะและบริการการเดินอากาศ	(๘) กำหนดและใช้ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจให้ครอบคลุมมิติที่จำเป็น สอดคล้องกับรูปแบบการดำเนินงานและกลุ่มผู้ซื้อ/ใช้บริการ	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
ในกิจการสนามบินสาธารณะ และบริการการเดินอากาศ		จากประเด็นนโยบาย (๕) (๒) สมรรถนะการดำเนินงานของผู้ ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ ให้บริการการเดินอากาศเป็นไปตาม เป้าหมายที่กำหนดไว้ จากประเด็นนโยบาย (๑) (๓) (๔)	มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๕) (๖) ระดับผลสัมฤทธิ์ด้าน ความ ปลอดภัย คุณภาพการบริการ ผลิตภาพ และประสิทธิผลของ ต้นทุนที่ได้กำหนดร่วมกันระหว่าง ผู้ให้บริการและผู้รับบริการ (สำหรับท่าอากาศยานและบริการ การเดินอากาศ) มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๖)	(๙) ส่งเสริมให้เกิดการริเริ่มและพัฒนากิจการ ประเภทใหม่ที่สร้างประโยชน์ให้กับสาธารณะ โดยไม่ล่าช้าและเสียโอกาสในการพัฒนาทาง เศรษฐกิจ	ระยะสั้น	กพท.	สขค. สคบ. ผู้ประกอบการสายการบิน
๓. การสร้างโอกาสและเพิ่ม มูลค่าทางเศรษฐกิจในกิจการ การทำงานทางอากาศ		(๑) กฎเกณฑ์ และกระบวนการกำกับดูแล ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการ การทำงานทางอากาศมีประสิทธิภาพ และสามารถส่งเสริมการเติบโต อย่างยั่งยืน จากประเด็นนโยบาย (๑) (๓) (๔)	ระดับ ความพึงพอใจของ ผู้ประกอบการต่อกฎเกณฑ์และ กระบวนการกำกับดูแล มีกลยุทธ์รองรับ (๗) (๘)				

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
		(๒) การขยายตัวของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กและเพิ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากประเด็นนโยบาย (๑) (๓) (๔)	(๑) จำนวนผู้ประกอบการรายใหม่/กิจการประเภทใหม่ในกิจการการบินพลเรือน มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๘) (๙) (๒) ผลกระทบทางเศรษฐกิจจากผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในกิจการการบินพลเรือน มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๘) (๙) (๓) อัตราส่วนของจำนวนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในกิจการการบินพลเรือนที่ต้องยุติกิจการต่อจำนวนผู้ประกอบการที่สามารถดำเนินกิจการได้อย่างต่อเนื่อง มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๘) (๙) (๔) ระดับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในกิจการการบินพลเรือน มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๘) (๙)				

หมายเหตุ :
 ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗
ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙
ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านเศรษฐกิจการบิน

(๑.๕) ร่างนโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

การอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนถือได้ว่าเป็นเครื่องมือทางนโยบายผ่านการใช้อำนาจตามกฎหมายในการกำกับดูแล เพื่อให้กำหนดประเภทกิจการที่ต้องกำกับดูแลผ่านกฎเกณฑ์และเงื่อนไขของการได้รับอนุญาต ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการและการดำเนินงาน/กิจกรรมของผู้ดำเนินงาน/กิจกรรมด้านการบินพลเรือน การกำหนดประเภทกิจการที่ต้องได้รับการอนุญาตจึงควรอยู่บนหลักการของการกำกับเท่าที่จำเป็นเฉพาะกิจการที่อาจส่งผลกระทบต่อสาธารณะในวงกว้างและ/หรืออยู่ในโครงสร้างตลาดที่กลไกการแข่งขันโดยเสรีไม่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ภาครัฐจึงจำเป็นต้องกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนประเภทนั้น ๆ เพื่อไม่ให้กฎเกณฑ์และการอนุญาตเป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และการดำเนินงาน/กิจกรรมของผู้ดำเนินงาน/กิจกรรมด้านการบินพลเรือน

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างสร้างสรรค์และการพัฒนาที่ยั่งยืนในการกำกับดูแลเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือนเท่าที่จำเป็น และสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อแนะนำระดับสากล เป้าหมายเชิงนโยบายในการพัฒนา และปัจจัยแวดล้อมที่สำคัญ

เป้าหมายที่ ๒ ระบบเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือนมีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ทันสมัย และสามารถปรับตัวเข้ากับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้

เป้าหมายที่ ๓ การกำกับดูแลเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน ส่งเสริมให้เกิดการจัดตั้ง ดำเนินงานและพัฒนากิจการการบินพลเรือนทั้งกิจการประเภทเดิมและกิจการประเภทใหม่ สร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายเชิงนโยบาย และปัจจัยแวดล้อมที่สำคัญ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณะ

- กลยุทธ์

- กำหนดและปรับปรุงกฎเกณฑ์ เงื่อนไขเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับเป้าหมายเชิงนโยบายและปัจจัยแวดล้อมที่สำคัญ

- ยกระดับระบบการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือนโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว เกิดความโปร่งใส และปรับตัวเข้ากับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้

- ทบทวนประเภทกิจการที่ต้องได้รับอนุญาตให้สอดคล้องกับระดับผลกระทบของกิจการและความจำเป็นที่ภาครัฐต้องกำกับดูแล

- บูรณาการข้อกำหนด เงื่อนไข และกระบวนการเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือนเข้ากับกระบวนการกำกับดูแลขั้นตอนอื่น และกระบวนการบริหารนโยบายอย่างเป็นระบบ และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

- กำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับการอนุญาตให้เหมาะสมกับประเภทของกิจการการบินพลเรือนและการพัฒนาของอุตสาหกรรมการบิน

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ประกอบด้วย ข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจ การแข่งขันในอุตสาหกรรม มาตรฐานและข้อแนะนำระดับสากลด้านการบินพลเรือน ความยั่งยืนของอุตสาหกรรม และการตรวจติดตามและพัฒนากฎระเบียบ

ร่างนโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างสร้างสรรค์และการพัฒนาที่ยั่งยืนในการกำกับดูแลเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน	(๑) ข้อจำกัดในการประกอบธุรกิจ	(๑) มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือนเท่าที่จำเป็น และสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อแนะนำระดับสากล เป้าหมายเชิงนโยบายในการพัฒนา และปัจจัยแวดล้อมที่สำคัญ	ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญที่มีต่อกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน	(๑) กำหนดและปรับปรุงกฎเกณฑ์เงื่อนไขเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน ให้สอดคล้องกับเป้าหมายเชิงนโยบายและปัจจัยแวดล้อมที่สำคัญ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) สคก. ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	(๒) การแข่งขันในอุตสาหกรรม	จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒) (๔) (๕)	(๒) ระบบเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน มีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ทันสมัย และสามารถปรับตัวเข้ากับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้	ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญที่มีต่อกระบวนการเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	(๓) มาตรฐานและข้อแนะนำระดับสากลด้านการบินพลเรือน	จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒) (๓) (๕)	อัตราการเติบโตของปริมาณกิจกรรมการบินพลเรือนในระยะเวลา ๕ ปี แรกหลังจากได้รับอนุญาตให้ดำเนินงาน	(๒) ยกระดับระบบการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือนโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว เกิดความโปร่งใส และปรับตัวเข้ากับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	(๔) ความยั่งยืนของอุตสาหกรรม	จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒) (๓) (๕)	มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕)	(๓) ทบทวนประเภทกิจการที่ต้องได้รับอนุญาตให้สอดคล้องกับระดับผลกระทบของกิจการ และความจำเป็นที่ภาครัฐต้องกำกับดูแล	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
	(๕) การตรวจติดตามและพัฒนากฎระเบียบ	จากประเด็นเชิงนโยบาย (๒) (๓) (๕)	มีกลยุทธ์รองรับ (๓) (๔) (๕)	(๔) บูรณาการข้อกำหนด เงื่อนไข และกระบวนการเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน เข้ากับกระบวนการกำกับดูแลขั้นตอนอื่น และกระบวนการบริหารนโยบายอย่างเป็นระบบ และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
			อัตราการเติบโตของปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณกิจกรรมการบินพลเรือนที่ไม่ต้องได้รับอนุญาต มีกลยุทธ์รองรับ (๓) (๔) (๕)	(๕) กำหนดและปรับปรุงเงื่อนไขเกี่ยวกับการอนุญาตให้เหมาะสมกับประเภทของกิจการการบินพลเรือนและพัฒนาการของอุตสาหกรรมการบิน	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรม การบิน

หมายเหตุ :
 ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗
 ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙
 ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

(๑.๖) ร่างนโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

ผู้ที่เกี่ยวข้องกับภาคอุตสาหกรรมการบินประกอบด้วย (๑) ผู้ซื้อสินค้า และ (๒) ผู้ใช้บริการ ในภาคอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ ผู้โดยสารและบุคคลอื่น ๆ เช่น ผู้ส่งของ ผู้ใช้บริการในท่าอากาศยานที่ไม่ได้เป็นผู้โดยสาร เป็นต้น ซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องมีความหลากหลายทั้งในส่วนของประเภทการซื้อสินค้าและใช้บริการ และลักษณะของผู้ซื้อสินค้าและผู้ให้บริการครอบคลุมถึงทุกเพศ ทุกวัย และทุกเชื้อชาติ ดังนั้น การให้บริการเพื่อให้เกิดความพึงพอใจจึงต้องยึดหลักการตามกฎหมายระหว่างประเทศ หลักสิทธิมนุษยชน และการคุ้มครองผู้บริโภค ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด รวมถึงการมีส่วนร่วมเป็นพื้นฐาน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการให้ได้มากที่สุด

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การพัฒนากลไกการคุ้มครองผู้บริโภคให้ครอบคลุมตั้งแต่ก่อนเข้ารับบริการ ระหว่างการรับบริการและหลังการรับบริการภายใต้ความสมดุลระหว่างการคุ้มครองกับการแข่งขัน ในอุตสาหกรรม

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีกฎเกณฑ์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภคที่ครอบคลุมทุกกลุ่มผู้บริโภค ในอุตสาหกรรมการบิน

เป้าหมายที่ ๒ มีระบบการกำกับและดูแลด้านการคุ้มครองผู้บริโภคที่มีประสิทธิภาพและสามารถจัดการประเด็นด้านการคุ้มครองผู้บริโภคอย่างสัมฤทธิ์ผล

เป้าหมายที่ ๓ ผู้บริโภคได้รับรู้ถึงสิทธิที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายไทย และมีระบบการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้บริโภคกับภาครัฐที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้บริโภค

- กลยุทธ์

- ปรับปรุงกฎหมายทุกระดับให้สอดคล้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค
- ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและกระบวนการเพื่อรองรับการคุ้มครอง
- สร้างกลไกการดำเนินงานการจัดการเรื่องร้องเรียน
- การบูรณาการความร่วมมือด้านการคุ้มครองผู้บริโภคกับหน่วยงานอื่น
- จัดทำระบบการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้บริโภคกับภาครัฐที่ทันสมัยและสะดวก

ต่อการใช้งาน

- ให้ความรู้เรื่องสิทธิและช่องทางในกรณีเกิดข้อพิพาทในการใช้บริการ

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วยการให้บริการที่คำนึงถึงสิทธิมนุษยชน และการให้บริการที่ปรับให้เข้ากับสถานการณ์

ร่างนโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การพัฒนากลไกการคุ้มครองผู้บริโภคให้ครอบคลุม ตั้งแต่ก่อนเข้ารับบริการ ระหว่างการรับบริการ และหลังการรับบริการภายใต้ความสมดุลระหว่างการคุ้มครองกับการแข่งขันในอุตสาหกรรม	(๑) การให้บริการที่คำนึงถึงสิทธิมนุษยชน (๒) การให้บริการที่ปรับให้เข้ากับสถานการณ์	(๑) มีกฎหมายด้านการคุ้มครองผู้บริโภคที่ครอบคลุมทุกกลุ่มผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑)	- มีกฎหมายที่ครอบคลุมผู้บริโภคทุกกลุ่มในอุตสาหกรรมการบิน มีกลยุทธ์รองรับ (๑) - ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญด้านการคุ้มครองผู้บริโภคต่อกฎหมายด้านการคุ้มครองผู้บริโภค มีกลยุทธ์รองรับ (๑)	(๑) ปรับปรุงกฎหมายทุกระดับให้สอดคล้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	คค. (สปค.) สคก.
		(๒) มีระบบการกำกับและดูแลด้านการคุ้มครองผู้บริโภคที่มีประสิทธิภาพและสามารถจัดการประเด็นด้านการคุ้มครองผู้บริโภคอย่างสัมฤทธิ์ผล จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒)	ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญด้านการคุ้มครองผู้บริโภคที่มีต่อระบบการกำกับและดูแลด้านการคุ้มครองผู้บริโภค มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๓) (๔)	(๒) ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและกระบวนการเพื่อรองรับการคุ้มครองสิทธิ (๓) สร้างกลไกการดำเนินงานการจัดการเรื่องเรียน (๔) การบูรณาการความร่วมมือด้านการคุ้มครองผู้บริโภคกับหน่วยงานอื่น	ระยะสั้น ระยะสั้น ระยะสั้น	กพท.	- ผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน คค. (สปค.) สคก. สขค. สคบ. กสทช.
		(๓) ผู้บริโภคได้รับรู้ถึงสิทธิที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายไทย และมีระบบการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้บริโภคกับภาครัฐที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้บริโภค จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒)	- ระดับการรับรู้ของผู้บริโภคที่มีต่อสิทธิที่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายไทย มีกลยุทธ์รองรับ (๕) (๖) - อัตราสัมฤทธิ์ผลของการจัดการประเด็นร้องเรียนด้านการคุ้มครองผู้บริโภค มีกลยุทธ์รองรับ (๓) (๕)	(๕) จัดทำระบบการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้บริโภคกับภาครัฐที่ทันสมัยและสะดวกต่อการใช้งาน (๖) ให้ความรู้เรื่องสิทธิและช่องทาง ในกรณีเกิดข้อพิพาทในการใช้บริการ	ระยะสั้น ระยะสั้น	กพท.	ผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน ผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน

หมายเหตุ : ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙ ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านเศรษฐกิจการบิน

(๒) นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานของระบบการบินพลเรือน ประกอบไปด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ตั้งแต่ระบบห้วงอากาศและระบบการเดินอากาศ โครงสร้างด้านระบบท่าอากาศยาน การดำเนินการขององค์กรกำกับและกฎหมาย การพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน และการส่งเสริมผู้ดำเนินการเดินอากาศและการบินทั่วไป ดังนั้น จึงได้กำหนดนโยบายเพื่อพัฒนาขีดความสามารถของระบบการบินพลเรือนอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติครอบคลุมมิติที่สำคัญ ทั้งขีดความสามารถในการรองรับ ประสิทธิภาพการดำเนินงาน คุณภาพการให้บริการ และการบูรณาการการพัฒนาาร่วมกัน โดยมีนโยบายในเรื่องต่าง ๆ ในการขับเคลื่อนนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ประกอบด้วย ๕ นโยบาย ได้แก่ นโยบายการพัฒนาาระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศของประเทศ นโยบายการพัฒนาาระบบท่าอากาศยานของประเทศ นโยบายการพัฒนาองค์กรกำกับและกฎหมาย นโยบายการพัฒนาบุคลากรในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน และนโยบายการส่งเสริมผู้ดำเนินการบิน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(๒.๑) ร่างนโยบายการพัฒนาาระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศของประเทศ

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

ระบบห้วงอากาศและระบบการเดินอากาศถือเป็นทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินที่สำคัญยิ่งของประเทศทั้งการบินพลเรือนและความมั่นคง จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องรักษาและพัฒนาระบบห้วงอากาศและระบบการเดินอากาศให้สามารถสร้างทางเลือกและคุณค่าให้กับสาธารณะได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ทั้งการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพการให้บริการให้กับสายการบินให้สามารถขยายบริการผ่านการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน ลดความล่าช้าของเที่ยวบิน ช่วยยกระดับการพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงเส้นทางการบินในระดับโลกซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เติบโต

ดังนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการกำหนดแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถของระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศให้สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อให้เกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นการเพิ่มศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภูมิภาคในอนาคต เพื่อให้การพัฒนาการบินพลเรือนของประเทศไทยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การพัฒนาความสามารถในการจัดสรรและจัดการห้วงอากาศอย่างทั่วถึงและคุ้มค่า

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ การใช้ห้วงอากาศเพียงพอต่อความต้องการการใช้งานของทุกกิจกรรมการบิน

- กลยุทธ์

- กำหนดประเภทห้วงอากาศและการใช้ห้วงอากาศทุกประเภท และให้มีการประเมินผลการใช้ห้วงอากาศ
- จัดสรรและใช้ประโยชน์ห้วงอากาศอย่างคุ้มค่าและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ
- ส่งเสริมกิจกรรมการบินที่มีความหลากหลายให้สามารถใช้งานห้วงอากาศได้โดยสะดวกและปลอดภัย
- สร้างช่องทางทางการบินมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินในการพัฒนาและให้บริการการเดินอากาศ

นโยบายที่ ๒ การบูรณาการการพัฒนากระบวนการเดินอากาศอย่างเชื่อมโยง

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ระบบการเดินอากาศเพียงพอและไม่เป็นข้อจำกัดในการเติบโตของทุกประเภทกิจกรรมการบิน

- กลยุทธ์

• กำหนดประเภทห้วงอากาศและการใช้ห้วงอากาศทุกประเภท และให้มีการประเมินผลการใช้ห้วงอากาศ

• จัดสรรและใช้ประโยชน์ห้วงอากาศอย่างคุ้มค่าและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

• ส่งเสริมกิจกรรมการบินที่มีความหลากหลายให้สามารถใช้งานห้วงอากาศได้โดยสะดวกและปลอดภัย

• จัดทำ/ปรับปรุงและขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการเดินอากาศให้สอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) รวมทั้งนโยบายการพัฒนากระบวนการทำอากาศยานและนโยบายอื่นที่เกี่ยวข้อง

• พัฒนาคือร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อความสอดคล้องและส่งเสริมเป้าหมายการพัฒนากระบวนการเดินอากาศของประเทศและภูมิภาคให้เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพในการบริการเดินอากาศอย่างไร้รอยต่อ

• สร้างช่องทางการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินในการพัฒนาและให้บริการการเดินอากาศ

นโยบายที่ ๓ การมุ่งเน้นคุณภาพและประสิทธิภาพการบริการการเดินอากาศในระดับชั้นนำของภูมิภาค

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ คุณภาพและประสิทธิภาพการบริการการเดินอากาศของประเทศเทียบเคียงได้กับประเทศชั้นนำในภูมิภาคเอเชีย

- กลยุทธ์

• จัดทำ/ปรับปรุงและขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการเดินอากาศให้สอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) รวมทั้งนโยบายการพัฒนากระบวนการทำอากาศยานและนโยบายอื่นที่เกี่ยวข้อง

• พัฒนาคือร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อความสอดคล้องและส่งเสริมเป้าหมายการพัฒนากระบวนการเดินอากาศของประเทศและภูมิภาคให้เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพในการบริการเดินอากาศอย่างไร้รอยต่อ

• สร้างช่องทางการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินในการพัฒนาและให้บริการการเดินอากาศ

• กำหนดเป้าหมายและแผนงาน/มาตรการด้านคุณภาพและประสิทธิภาพการบริการให้ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ

• ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างสร้างสรรค์ในการพัฒนาการบริการและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันให้เทียบเคียงได้กับผู้ดำเนินงานบริการการเดินอากาศชั้นนำในต่างประเทศ

• ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีอย่างเหมาะสมกับรูปแบบและลักษณะเฉพาะของการบริการ

- ยกระดับขีดความสามารถในการรองรับ ประสิทธิภาพและคุณภาพการบริการการเดินทางทางอากาศทั้งระบบ โดยส่งเสริมให้ผู้ให้บริการเลือกใช้เทคโนโลยีที่สอดคล้องกับระบบการเดินทางทางอากาศ (Best Equipped Best Served) แต่ไม่ละเลยกลุ่มผู้ให้บริการที่มีข้อจำกัดในการใช้เทคโนโลยีที่สอดคล้องกับระบบการเดินทางทางอากาศ โดยยังคงได้ระดับคุณภาพบริการที่เหมาะสม

- พัฒนาระบบการเดินทางทางอากาศอย่างต่อเนื่องให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ มุ่งเป้าหมายสู่การยกระดับการบริการการเดินทางทางอากาศในระดับชั้นนำของประเทศในภูมิภาคเอเชีย

นโยบายที่ ๔ การพัฒนาระบบห่วงโซาอากาศและระบบการเดินทางทางอากาศที่ยั่งยืน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ลดลงจากการปรับปรุง/พัฒนาระบบการเดินทางทางอากาศร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- กลยุทธ์

- บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมในระบบห่วงโซาอากาศและระบบการเดินทางทางอากาศ

- พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับสภาวะวิกฤตของหน่วยงานในระบบการเดินทางทางอากาศให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและเหมาะสม

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย มาตรฐานสากลด้านการบินพลเรือน การใช้ห่วงโซาอากาศร่วมกัน การจัดสรรและใช้งานห่วงโซาอากาศและบริการการเดินทางทางอากาศด้านการบินพลเรือน การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการบิน คุณภาพการบริการและประสิทธิภาพการดำเนินงานการเดินทางทางอากาศ โดยมีการคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงาน และความยั่งยืนของอุตสาหกรรม

ร่างนโยบายการพัฒนาระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศของประเทศ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การพัฒนาความสามารถในการจัดสรรและจัดการห้วงอากาศอย่างทั่วถึงและคุ้มค่า	(๑) มาตรฐานสากลด้านการบินพลเรือน	(๑) การใช้ห้วงอากาศเพียงพอต่อความต้องการการใช้งานของทุกกิจกรรมการบิน จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒) (๓) (๔)	มีการจัดสรรพื้นที่ห้วงอากาศสำหรับทุกกิจกรรมการบินในปริมาณที่สอดคล้องกับอัตราการเพิ่มขึ้นของการใช้งาน มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓) (๖)	(๑) กำหนดประเภทห้วงอากาศและการใช้ห้วงอากาศทุกประเภท และให้มีการประเมินผลการใช้ห้วงอากาศ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) กท. กษ. ทส. ทย. ทอท. บวท. บมจ. การบินกรุงเทพ บจก. อุตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น
	(๒) การใช้ห้วงอากาศร่วมกัน			(๒) จัดสรรและใช้ประโยชน์ห้วงอากาศอย่างคุ้มค่าและสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระยะสั้น	บวท.	
	(๓) การจัดสรรและใช้งานห้วงอากาศและบริการการเดินอากาศด้านการบินพลเรือน			(๓) ส่งเสริมกิจกรรมการบินที่มีความหลากหลายให้สามารถใช้งานห้วงอากาศได้โดยสะดวกและปลอดภัย	ระยะสั้น	กพท.	
๒. การบูรณาการการพัฒนาระบบการเดินอากาศอย่างเชื่อมโยง	(๔) การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการบิน	(๑) ระบบการเดินอากาศเพียงพอและไม่เป็นข้อจำกัดในการเติบโตของทุกประเภทกิจกรรมการบิน จากประเด็นเชิงนโยบาย (๒) (๓) (๔) (๕) (๗)	อัตราการใช้ประโยชน์พื้นที่ห้วงอากาศแต่ละประเภทกิจกรรมการบิน มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕) (๖)	(๔) จัดทำ/ปรับปรุงและขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนาระบบการเดินอากาศให้สอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) รวมทั้งนโยบายการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและนโยบายอื่นที่เกี่ยวข้อง	ระยะสั้น	กพท.	บวท. กท.
	(๕) คุณภาพการบริการและประสิทธิภาพการดำเนินงานการเดินอากาศ			(๕) พัฒนความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อความสะดวกและส่งเสริมเป้าหมายการพัฒนาระบบการเดินอากาศของประเทศและภูมิภาคให้เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและประสิทธิภาพในการบริการเดินอากาศอย่างไร้รอยต่อ	ระยะกลาง	กต.	บวท. กพท.
	(๖) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
	(๗) การบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงาน						
	(๘) ความยั่งยืนของอุตสาหกรรม						

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
				(๖) สร้างช่องทางการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินในการพัฒนาและให้บริการการเดินทางอากาศ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) สนข. ทย. ทอท. บวท. กท. กษ. ทส. บมจ. การบินกรุงเทพ บจก. อุตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนลเอวีเอชั่น
๓. การมุ่งเน้นคุณภาพและประสิทธิภาพการบริการการเดินทางในระดับชั้นนำของภูมิภาค		(๑) คุณภาพและประสิทธิภาพการบริการการเดินทางอากาศของประเทศเทียบเคียงได้กับประเทศชั้นนำในภูมิภาคเอเชียจากประเด็นเชิงนโยบาย (๕)	ระดับค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดหลักด้านคุณภาพและประสิทธิภาพการบริการเดินทางอากาศของประเทศเปรียบเทียบกับประเทศเป้าหมาย มีกลยุทธ์รองรับ (๔) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) (๑๐) (๑๑)	(๗) กำหนดเป้าหมายและแผนงาน/มาตรการด้านคุณภาพและประสิทธิภาพการบริการให้ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ	ระยะสั้น	กพท.	ทย. ทอท. บวท. กท. กษ. ทส. บมจ. การบินกรุงเทพ บจก. อุตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนลเอวีเอชั่น
				(๘) ส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างสร้างสรรค์ในการพัฒนาการบริการและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันให้เทียบเคียงได้กับผู้ดำเนินงานบริการการเดินทางอากาศชั้นนำในต่างประเทศ	ระยะกลาง	กพท.	บวท. ผู้ประกอบการสนามบิน
				(๙) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีอย่างเหมาะสมกับรูปแบบและลักษณะเฉพาะของการบริการ	ระยะกลาง	บวท.	คค. (สปค.) กพท. ผู้ประกอบการสนามบิน
				(๑๐) ยกระดับขีดความสามารถในการรองรับประสิทธิภาพและคุณภาพการบริการการเดินทางอากาศทั้งระบบโดยส่งเสริมให้ผู้ให้บริการเลือกใช้เทคโนโลยีที่สอดคล้องกับระบบการเดินทางอากาศ (Best Equipped Best Served) แต่ไม่ละเลยกลุ่มผู้ใช้บริการที่มีข้อจำกัดในการใช้เทคโนโลยีที่สอดคล้องกับระบบ	ระยะสั้น	บวท.	คค. (สปค.) กพท. ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบกิจการอื่นที่ใช้บริการห้วงอากาศ

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
				การเดินทางอากาศโดยยังคงได้ระดับคุณภาพบริการที่เหมาะสม (๑๑) พัฒนาบริการการเดินทางอากาศอย่างต่อเนื่องให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ มุ่งเป้าหมายสู่การยกระดับการบริการการเดินทางอากาศในระดับชั้นนำของประเทศในภูมิภาคเอเชีย			
๔. การพัฒนาระบบห้วงอากาศและระบบการเดินทางอากาศที่ยั่งยืน		(๑) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ลดลงจากการปรับปรุง/พัฒนาบริการการเดินทางอากาศร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากประเด็นเชิงนโยบาย (๖) (๘)	ระดับประสิทธิภาพในการใช้พลังงานของเที่ยวบินสูงขึ้น จากผลการปรับปรุงพัฒนาบริการการเดินทางอากาศ มีกลยุทธ์รองรับ (๑๒) (๑๓)	(๑๒) บูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมในระบบห้วงอากาศและระบบการเดินทางอากาศ	ระยะกลาง	บวท.	กพท.
				(๑๓) พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับสภาวะวิกฤตของหน่วยงานในระบบการเดินทางอากาศให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและเหมาะสม	ระยะสั้น	บวท.	ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการสายการบิน ภาคเอกชน กพท.
					ระยะสั้น	บวท.	กพท. กท. ผู้ให้บริการในห้วงอากาศ

หมายเหตุ :
 ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗
 ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙
 ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

(๒.๒) ร่างนโยบายการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศ

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

ท่าอากาศยานเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินที่มีบทบาทสำคัญยิ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะท่าอากาศยานพาณิชย์ที่รองรับกิจกรรมการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานท่าอากาศยานพาณิชย์ถือว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญสำหรับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ส่งผลโดยตรงต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดังนั้น ในการพัฒนาระบบท่าอากาศยานจึงควรพัฒนาให้ครอบคลุมมิติที่สำคัญทั้งขีดความสามารถในการรองรับ ประสิทธิภาพ การดำเนินงาน คุณภาพการให้บริการ มาตรฐานด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการบูรณาการการพัฒนาาร่วมกับระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ ระบบการเข้าถึงท่าอากาศยานพาณิชย์ และแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ทั้งนี้ นอกจากท่าอากาศยานพาณิชย์แล้ว ยังมีท่าอากาศยานรูปแบบอื่น ๆ ที่มีบทบาทที่สำคัญในการรองรับกิจกรรมการบินที่หลากหลาย รวมถึงเทคโนโลยีอากาศยานสมัยใหม่ที่กำลังพัฒนาอย่างรวดเร็วในประเทศชั้นนำทั่วโลก ซึ่งประเทศไทยต้องอาศัยโอกาสเหล่านี้ ทั้งจากการใช้ประโยชน์และร่วมพัฒนาเทคโนโลยีการบินแห่งอนาคตเพื่อเพิ่มผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การพัฒนาระบบท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและสนับสนุนสังคมและชุมชนในพื้นที่ให้มีความเข้มแข็ง

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร สินค้า และเที่ยวบินของท่าอากาศยานสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน

เป้าหมายที่ ๒ เพิ่มประโยชน์จากการใช้ท่าอากาศยานทุกประเภทต่อเศรษฐกิจและสังคม

เป้าหมายที่ ๓ มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและการจ้างงานจากการดำเนินงานท่าอากาศยานพาณิชย์

- กลยุทธ์

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนบริการเกี่ยวเนื่อง เพื่อรองรับการใช้งานอากาศยานประเภทใหม่ เช่น อากาศยานที่ใช้ระบบขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และอากาศยานที่ใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF)

- ทบทวน กำหนดประเภท บทบาท มาตรฐาน ความเป็นเจ้าของ แนวทางการพัฒนา และการดำเนินงานท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับความต้องการและนโยบายการพัฒนาระดับประเทศ

- ส่งเสริมการพัฒนาระบบนิเวศท่าอากาศยานที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่

- ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานรูปแบบต่าง ๆ ที่หลากหลาย

- ดำเนินการติดตามและประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าอากาศยาน

- กำหนดมาตรการในการบูรณาการการพัฒนาและการดำเนินงานท่าอากาศยานเข้ากับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานโครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงท่าอากาศยาน ระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศ

- จัดการการจัดสรรเวลาเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน ห้วงอากาศและระบบบริการการเดินอากาศ

- วางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานอย่างบูรณาการ

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

นโยบายที่ ๒ การบูรณาการและการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงในการพัฒนาและดำเนินงานท่าอากาศยาน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ความสมดุลของขีดความสามารถในการรองรับของระบบโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานหลักที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน

เป้าหมายที่ ๒ การยอมรับและความรู้สึกเป็นเจ้าของท่าอากาศยานในพื้นที่

- กลยุทธ์

- กำหนดมาตรการในการบูรณาการการพัฒนาและการดำเนินงานท่าอากาศยานเข้ากับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานโครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงท่าอากาศยาน ระบบห่วงอากาศ และการเดินทาง

- จัดการการจัดสรรเวลาเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน ห่วงอากาศและระบบบริการการเดินทาง

- วางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานอย่างบูรณาการ

- ประเมินผลความพึงพอใจกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญและผู้ให้บริการท่าอากาศยาน

- เพิ่มระดับการมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์และมียุทธศาสตร์ของภาคส่วนท้องถิ่นที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยาน

- เผยแพร่แผนพัฒนาสนามบินแก่สาธารณะผ่านช่องทางที่สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

- กำหนดและใช้กลไกการมีส่วนร่วมให้เกิดประโยชน์กับการพัฒนาและการดำเนินงานของท่าอากาศยาน

นโยบายที่ ๓ การพัฒนาให้เกิดระบบท่าอากาศยานอัจฉริยะที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพตอบสนองความต้องการของประชาชน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ คุณภาพและประสิทธิภาพการดำเนินงานท่าอากาศยานของประเทศเป็นที่ยอมรับและได้รับการชื่นชมจากผู้ให้บริการ

เป้าหมายที่ ๒ ท่าอากาศยานของประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นที่ยอมรับระดับชั้นนำในภูมิภาคเอเชีย

- กลยุทธ์

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนบริการเกี่ยวเนื่องเพื่อรองรับการใช้งานอากาศยานประเภทใหม่ เช่น อากาศยานที่ใช้ระบบขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และอากาศยานที่ใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF)

- ทบทวน กำหนดประเภท บทบาท มาตรฐาน ความเป็นเจ้าของ แนวทางการพัฒนาและการดำเนินงานท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับความต้องการและนโยบายการพัฒนาระดับประเทศ

- ส่งเสริมการพัฒนาระบบนิเวศท่าอากาศยานที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่

- ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานรูปแบบต่าง ๆ ที่หลากหลาย

- ประเมินผลความพึงพอใจกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญและผู้ให้บริการท่าอากาศยาน

- เพิ่มระดับการมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์และมียุทธศาสตร์ของภาคส่วนท้องถิ่นที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยาน

- เผยแพร่แผนพัฒนาสนามบินแก่สาธารณะผ่านช่องทางที่สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

- กำหนดและใช้กลไกการมีส่วนร่วมให้เกิดประโยชน์กับการพัฒนา และการดำเนินงานของท่าอากาศยาน
- พัฒนา บังคับใช้ และปรับปรุงระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจกิจการสนามบินสาธารณะอย่างต่อเนื่อง
- เพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินงานและการแข่งขันของท่าอากาศยาน
- ยกกระดับขีดความสามารถการแข่งขันเทียบเคียงท่าอากาศยานชั้นนำในต่างประเทศ
- แลกเปลี่ยนและใช้ประโยชน์ข้อมูลสารสนเทศและทรัพยากรที่สำคัญเพื่อประโยชน์สาธารณะ

นโยบายที่ ๔ การมุ่งพัฒนาระบบท่าอากาศยานที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับทุกชีวิต

- เป้าหมาย
 - เป้าหมายที่ ๑ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ลดลงจากการดำเนินงานท่าอากาศยาน โดยการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- กลยุทธ์
 - กำหนดบทบาท ความรับผิดชอบและกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจน
 - เผยแพร่ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะในการสร้างความตระหนักรู้ด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม
 - กำหนดมาตรการให้ผู้ประกอบการท่าอากาศยานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานตามแนวทางที่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากลด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม
 - พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับสภาวะวิกฤตให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและเหมาะสม

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบท่าอากาศยาน การมีส่วนร่วมในการพัฒนาและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การกำหนดประเภทและการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานเพื่อตอบสนองทุกกิจกรรม การบูรณาการการพัฒนาและดำเนินงานท่าอากาศยาน คุณภาพการบริการและประสิทธิภาพการดำเนินงานท่าอากาศยาน การกำหนดบทบาทและยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าอากาศยาน ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานที่ชาญฉลาด (Smart Airport) และความยั่งยืนของอุตสาหกรรม

ร่างนโยบายการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การพัฒนาระบบท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและสนับสนุนสังคมและชุมชนในพื้นที่ที่มีความเข้มแข็ง	(๑) การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบท่าอากาศยาน	(๑) ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร สินค้า และเที่ยวบินของท่าอากาศยานสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน	อัตราส่วนปริมาณการใช้งานต่อขีดความสามารถในการรองรับในชั่วโมงเร่งด่วนระดับผลกระทบทางเศรษฐกิจและปริมาณการจ้างงานจากกิจการท่าอากาศยาน	(๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนบริการเกี่ยวเนื่องเพื่อรองรับการใช้งานท่าอากาศยานประเภทใหม่ เช่น ท่าอากาศยานที่ใช้ระบบขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และท่าอากาศยานที่ใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF)	ระยะสั้น	กพท.	กท. DES สนข. ทย. ทอท. บวท. บมจ. การบินกรุงเทพ บจก. อุตะเภฯ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๒) การมีส่วนร่วมในการพัฒนาและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ	จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑)	มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓) (๔) (๖) (๗)	(๒) ทบทวน กำหนดประเภท บทบาทมาตรฐาน ความเป็นเจ้าของ แนวทางการพัฒนาและการดำเนินงานท่าอากาศยานให้สอดคล้องกับความต้องการและนโยบายการพัฒนาระดับประเทศ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) กท. DES สนข. ทย. ทอท. บวท. สสว. บมจ. การบินกรุงเทพ บจก. อุตะเภฯ ภาคเอกชน
	(๓) การกำหนดประเภทและการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานเพื่อตอบสนองทุกกิจกรรม	(๒) เพิ่มประโยชน์จากการใช้ท่าอากาศยานทุกประเภทต่อเศรษฐกิจและสังคม	อัตราการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน	(๓) ส่งเสริมการพัฒนาระบบนิเวศท่าอากาศยานที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการสายการบิน ภาคเอกชน
	(๔) การบูรณาการการพัฒนาและดำเนินงานท่าอากาศยาน	จากประเด็นเชิงนโยบาย (๓)	มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๓) (๔) (๕) (๖) (๗) (๘)	(๔) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานรูปแบบต่าง ๆ ที่หลากหลาย	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบิน ภาคเอกชน
	(๕) คุณภาพการบริการและประสิทธิภาพการดำเนินงานท่าอากาศยาน						

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
	(๖) การกำหนดบทบาทและยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าอากาศยาน	(๓) มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและการจ้างงานจากการดำเนินงานท่าอากาศยานพาณิชย์ จากประเด็นเชิงนโยบาย (๒)	ระดับผลกระทบทางเศรษฐกิจและปริมาณการจ้างงานจากกิจการท่าอากาศยาน มีกลยุทธ์รองรับ (๔) (๕) (๖) (๗) (๘)	(๕) ดำเนินการติดตามและประเมินผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าอากาศยาน	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบิน
๒. การบูรณาการและการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงในการพัฒนาและดำเนินงานท่าอากาศยาน	(๗) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	(๑) ความสมดุลของขีดความสามารถในการรองรับของระบบโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานหลักที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน จากประเด็นเชิงนโยบาย (๔) (๖)	ความล่าช้า และ/หรือ ความหนาแน่นของปริมาณการใช้งานของเที่ยวบิน ผู้โดยสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ มีกลยุทธ์รองรับ (๖) (๗) (๘)	(๖) กำหนดมาตรการในการบูรณาการการพัฒนาและการดำเนินงานท่าอากาศยานเข้ากับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงานโครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงท่าอากาศยาน ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) กท. DES สนข. ทย. ทอท. บวท. บมจ. การบินกรุงเทพ บจก. อุตะภา ภาคเอกชน
	(๘) การพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน			(๗) จัดการการจัดสรรเวลาเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน ห้วงอากาศและระบบบริการการเดินอากาศ	ระยะสั้น	กพท.	บวท. ผู้ประกอบการสนามบิน ผู้ประกอบการสายการบิน
	(๙) ท่าอากาศยานที่ชาญฉลาด (Smart Airport)			(๘) วางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานอย่างบูรณาการ	ระยะสั้น	ผู้ประกอบการท่าอากาศยาน	กพท. ภาคเอกชน กรมโยธาธิการและผังเมือง
	(๑๐) ความยั่งยืนของอุตสาหกรรม	(๒) การยอมรับและความรู้สึกเป็นเจ้าของท่าอากาศยานในพื้นที่ จากประเด็นเชิงนโยบาย (๒)	ระดับความพึงพอใจในการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง มีกลยุทธ์รองรับ (๙) (๑๐) (๑๑) (๑๒)	(๙) ประเมินผลความพึงพอใจกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญและผู้ให้บริการท่าอากาศยาน	ระยะสั้น	ผู้ประกอบการท่าอากาศยาน	กพท. ผู้มีส่วนได้เสียและผู้ใช้ท่าอากาศยาน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
				(๑๐) เพิ่มระดับการมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์และมียุทธศาสตร์สำคัญของภาคส่วนท้องถิ่นที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยาน	ระยะสั้น	ผู้ประกอบการ สนามบิน	สำนักงานจังหวัด ภาคเอกชน
				(๑๑) เผยแพร่แผนพัฒนาสนามบินแก่สาธารณะผ่านช่องทางที่สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการ สนามบิน ผู้มีส่วนได้เสีย ในอุตสาหกรรม การบิน
				(๑๒) กำหนดและใช้กลไกการมีส่วนร่วมให้เกิดประโยชน์กับการพัฒนาและการดำเนินงานของท่าอากาศยาน	ระยะสั้น	กพท.	กท. DES สนข. ทย. ทอท. บวท. บมจ. การบินกรุงเทพ บจก. อุตะภา ภาคเอกชน
				(๑๓) พัฒนา บังคับใช้ และปรับปรุงระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจกิจการสนามบินสาธารณะ อย่างต่อเนื่อง	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการ สนามบิน
๓. การพัฒนาให้เกิดระบบท่าอากาศยานอัจฉริยะที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพตอบสนองความต้องการของประชาชน		(๑) คุณภาพและประสิทธิภาพการดำเนินงานท่าอากาศยานของประเทศเป็นที่ยอมรับและได้รับการชื่นชมจากผู้ให้บริการจากประเด็นเชิงนโยบาย (๕)	(๑) ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ มีกลยุทธ์รองรับ (๙) (๑๐) (๑๑) (๑๒) (๑๓) (๑๔) (๑๕) (๑๖) (๒) ผลการจัดอันดับท่าอากาศยานของประเทศไทยในระดับนานาชาติ มีกลยุทธ์รองรับ (๑๓) (๑๔) (๑๕) (๑๖)	(๑๔) เพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินงานและการแข่งขันของท่าอากาศยาน	ระยะสั้น	ผู้ประกอบการ สนามบิน	คค. (สปค.) สนข. กพท.
				(๑๕) ยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันเทียบเคียงท่าอากาศยานชั้นนำในต่างประเทศ	ระยะสั้น	ผู้ประกอบการ สนามบิน	คค. (สปค.) สนข. กพท.

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๔. การมุ่งพัฒนาระบบท่าอากาศยานที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับทุกชีวิต				(๑๖) แลกเปลี่ยนและใช้ประโยชน์ข้อมูลสารสนเทศและทรัพยากรที่สำคัญเพื่อประโยชน์สาธารณะ	ระยะสั้น	ผู้ประกอบการ สนามบิน	คค. (สปค) กพท. สำนักงานจังหวัด กรมโยธาธิการและ ผังเมือง
		(๒) ท่าอากาศยานของประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นที่ยอมรับระดับชั้นนำในภูมิภาคเอเชีย	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทางทางอากาศ	(๑๗) กำหนดบทบาท ความรับผิดชอบและกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจน	ระยะสั้น	กพท.	สนข. บวท. สผ. ผู้ประกอบการ สนามบิน
		จากประเด็นเชิงนโยบาย (๘) (๙)	มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓) (๔) (๑๔) (๑๕)	(๑๘) เผยแพร่ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะในการสร้างความตระหนักรู้ด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม	ระยะสั้น	ผู้ประกอบการ สนามบิน	สนข. กพท. สผ.
		(๑) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ลดลงจากการดำเนินงานท่าอากาศยาน โดยการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	(๑) ระดับสัมฤทธิ์ผลตามแผนงาน/โครงการ/มาตรการระหว่างหน่วยงาน	(๑๙) กำหนดมาตรการให้ผู้ประกอบการท่าอากาศยานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานตามแนวทางที่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากลด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการ สนามบิน ผู้ประกอบการ สายการบิน บวท.
		จากประเด็นเชิงนโยบาย (๗) (๑๐)	(๒) สนามบินมีข้อมูลแผนที่เส้นเทียบท่าระดับเสียง (noise contour) ในแต่ละระยะการพัฒนา และเผยแพร่แก่สาธารณะ	(๒๐) พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับสภาวะวิกฤตให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและเหมาะสม	ระยะสั้น	ผู้ประกอบการ สนามบิน	กพท. ผู้ประกอบการ สายการบิน
			(๓) ระดับประสิทธิภาพในการใช้พลังงานภายในท่าอากาศยานสูงขึ้นจากผลการปรับปรุงพัฒนาของผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะผู้ประกอบการและผู้ดำเนินงานในท่าอากาศยาน				

หมายเหตุ :
 ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗
 ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙
 ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

(๒.๓) ร่างนโยบายการพัฒนาองค์กรกำกับและกฎหมาย

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างรวดเร็วและมีแนวทางในการกำกับดูแลทั้งด้านความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจที่เป็นมาตรฐานสากลต้องปฏิบัติตาม ดังนั้น องค์กรการกำกับและกฎหมายในฐานะกลไกขับเคลื่อน กำกับ และกำหนดทิศทางของนโยบายการบินพลเรือนของประเทศให้สามารถเติบโตอย่างยั่งยืนและมีขีดความสามารถในการแข่งขันทัดเทียมนานาชาติ จึงต้องดำเนินงานอย่างชาญฉลาด (Smart Regulator, Smart Regulation) และสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นอิสระภายใต้กฎหมายและกฎเกณฑ์กำกับกิจการการบินที่มีเนื้อหายืดหยุ่นพร้อมปรับตัวไปกับเทคโนโลยีการบินและกิจกรรมทางอากาศของยุคสมัย ขณะเดียวกันยังคงดำรงรักษามาตรฐานความปลอดภัยและความสมควรในการเดินอากาศไว้ได้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับหลักสากลและความผูกพันตามพันธกรณีระหว่างประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาถึงแม้ว่าประเทศไทยได้มีการจัดตั้งองค์กรการกำกับและกฎหมายขึ้นมาเป็นการเฉพาะเพื่อให้หน่วยงานมีความเป็นอิสระแล้ว แต่ในทางปฏิบัติหน่วยงานยังคงมีความอิสระไม่เพียงพอและกฎหมายซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญยังมีข้อจำกัดหลายด้านที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น การพัฒนาองค์กรกำกับและกฎหมายจะต้องดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม รองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินและวิกฤตการณ์ในกิจการการบินของประเทศ รวมทั้งคำนึงถึงการส่งเสริมและลดอุปสรรคต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมการบินของประเทศได้ยั่งยืนอีกด้วย

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การมีระบบและองค์กรกำกับที่มีทรัพยากรที่เพียงพอ มีความสามารถในการรองรับการเปลี่ยนแปลง มีความโปร่งใส และมีความเป็นอิสระในการดำเนินการตามมาตรฐานสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีองค์กรกำกับที่มีเอกภาพ อิสระ และมีความคล่องตัว

เป้าหมายที่ ๒ มีองค์กรกำกับที่มีหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) หมายถึง มีหลักนิติธรรม โปร่งใส ยึดหลักคุณธรรมและการมีส่วนร่วม มีความรับผิดชอบและให้ความสำคัญกับความคุ้มค่า

เป้าหมายที่ ๓ มีองค์กรกำกับที่มีความสามารถในการบริหารจัดการทรัพยากร มีเงินทุนเพียงพอต่อการดำเนินงานตามภารกิจและสามารถรองรับสถานการณ์วิกฤตหรือการเปลี่ยนแปลง

เป้าหมายที่ ๔ บุคลากรขององค์กรกำกับทำงานแบบมืออาชีพ มีการพัฒนาความรู้สม่ำเสมอปรับตัวได้ดีกับทุกสถานการณ์

- กลยุทธ์

• ทบทวน จัดลำดับความสำคัญและปรับปรุงกฎหมายการจัดตั้งองค์กรให้มีความเป็นอิสระและมีความคล่องตัว

• จัดทำแผนดำเนินงานและปรับปรุงแผนพัฒนาองค์กรกำกับสู่ความเป็นเลิศ

• จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากรที่สำคัญ

• พัฒนากฎหมายให้รองรับกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

• พัฒนาการมีส่วนร่วมและสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในอุตสาหกรรมการบิน

• จัดให้มีระบบประเมินผลกระทบของการใช้กฎหมายต่ออุตสาหกรรมการบินและผู้ให้บริการ

นโยบายที่ ๒ การมีกฎหมายที่สามารถสร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายเชิงนโยบายด้านการบินพลเรือน สามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างคล่องตัวและทันทั่วถึง

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ กฎหมายที่มีความชัดเจนและส่งเสริมในอุตสาหกรรมการบินและทันต่อการเปลี่ยนแปลง

เป้าหมายที่ ๒ กระบวนการในการออก/ปรับปรุงกฎหมายมีความคล่องตัว

เป้าหมายที่ ๓ การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ทั่วถึง และเป็นธรรม

- กลยุทธ์

• ทบทวน จัดลำดับความสำคัญและปรับปรุงกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากลเหมาะสมให้ปฏิบัติได้

• พัฒนากฎหมายให้รองรับกับการเปลี่ยนแปลง ในอนาคต

• พัฒนาการมีส่วนร่วมและสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในอุตสาหกรรมการบิน

• จัดให้มีระบบประเมินผลกระทบของการใช้กฎหมายต่ออุตสาหกรรมการบินและผู้ให้บริการ

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ประกอบด้วย ความเป็นอิสระตามหลักการที่เป็นมาตรฐานสากล ลดอุปสรรคที่มีผลกระทบกับการพัฒนาอุตสาหกรรม และการพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีความยั่งยืน

ร่างนโยบายการพัฒนองค์กรกำกับและกฎหมาย

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การมีระบบและองค์กรกำกับที่มีทรัพยากรที่เพียงพอมีความสามารถในการรองรับการเปลี่ยนแปลง มีความโปร่งใส และมีความเป็นอิสระในการดำเนินการตามมาตรฐานสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ	๑. ความเป็นอิสระตามหลักการที่เป็นมาตรฐานสากล ๒. ลดอุปสรรคที่มีผลกระทบกับการพัฒนาอุตสาหกรรม ๓. การพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีความยั่งยืน	๑. มีองค์กรกำกับที่มีเอกภาพอิสระ และมีความคล่องตัวมาจากประเด็นนโยบาย (๑)	๑. มีกฎหมายที่เอื้อให้องค์กรมีความเป็นอิสระมากขึ้น มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๕)	(๑) ทบทวน จัดลำดับความสำคัญและปรับปรุงกฎหมายการจัดตั้งองค์กรให้มีความเป็นอิสระและมีความคล่องตัว	ระยะสั้น	กพท.	สคก. คค. (กม.)
		๒. มีองค์กรกำกับที่มีหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) หมายถึง มีหลักนิติธรรม โปร่งใส ยึดหลักคุณธรรม และการมีส่วนร่วม มีความรับผิดชอบ และให้ความสำคัญกับความคุ้มค่า	๑. มีความร่วมมือเกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๖) (๗)	(๒) จัดทำแผนดำเนินงานและปรับปรุงแผนพัฒนาองค์กรกำกับสู่ความเป็นเลิศ	ระยะสั้น	กพท.	-
		๓. การพัฒนาอุตสาหกรรมให้มีความยั่งยืน	๒. ความพึงพอใจที่มีต่อกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียภายนอกต่ออุตสาหกรรมการบิน มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๖)	(๓) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและทรัพยากรที่สำคัญ	ระยะสั้น	กพท.	-
			๓. ระดับการประเมินผลคุณธรรมและความโปร่งใส (ITA) มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๓) (๗)	(๔) ทบทวน จัดลำดับความสำคัญและปรับปรุงกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากลเหมาะสมให้ปฏิบัติได้	ระยะสั้น	กพท.	สคก. คค. (กม.) ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน
			๔. ความสำเร็จขององค์กร TQA หรือ Awards ต่าง ๆ มีกลยุทธ์รองรับ (๒)				
		๓. มีองค์กรกำกับที่มีความสามารถในการบริหารจัดการทรัพยากร มีเงินทุนเพียงพอต่อการดำเนินงานตามภารกิจ และสามารถรองรับสถานการณ์วิกฤตหรือการเปลี่ยนแปลง	๑. ระยะเวลาในการดำเนินการเป็นไปตามที่กำหนด มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๓)	(๕) พัฒนากฎหมายให้รองรับกับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน
			๒. มีระบบเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการบริหารจัดการ มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๓)	(๖) พัฒนาการมีส่วนร่วมและสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญในอุตสาหกรรมการบิน	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๒. การมีกฎหมายที่สามารถสร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายเชิงนโยบายด้านการบินพลเรือนสามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างคล่องตัวและทันทั่วทั้ง		มาจากประเด็นนโยบาย(๑) (๒) (๓)	๓. มีผู้นำที่สามารถบริหารการเปลี่ยนแปลงและมีบุคลากรด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอและมีมาตรฐาน มีกลยุทธ์รองรับ (๒)	(๗) จัดให้มีระบบประเมินผลกระทบของการใช้กฎหมายต่ออุตสาหกรรมการบินและผู้ใช้บริการ	ระยะยาว	กพท.	สคก. คค. (กม.) ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน
		๔. บุคลากรขององค์กรกำกับทำงานแบบมืออาชีพ มีการพัฒนาความรู้สม่ำเสมอ ปรับตัวได้ดีกับทุกสถานการณ์ มาจากประเด็นนโยบาย (๒) (๓)	บุคลากรด้านการกำกับดูแลมีคุณสมบัติตามประมวลจรรยาบรรณผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Aviation Inspector Code of Conducts) มีกลยุทธ์รองรับ (๒)				
		๑. กฎหมายที่มีความชัดเจนและส่งเสริมในอุตสาหกรรมการบินและทันต่อการเปลี่ยนแปลง มาจากประเด็นนโยบาย (๒) (๓)	๑. มีกฎหมายที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและเป้าหมายเชิงนโยบายการบินพลเรือนของประเทศ มีกลยุทธ์รองรับ (๔) (๕) (๗)				
		๒. กระบวนการในการออก/ปรับปรุงกฎหมายมีความคล่องตัว มาจากประเด็นนโยบาย (๒) (๓)	๑. ระยะเวลาในการแก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง มีกลยุทธ์รองรับ (๔) (๕) (๖) (๗) ๒. ความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสียภายนอกต่ออุตสาหกรรมการบินที่มีต่อความสำเร็จด้านการพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน มีกลยุทธ์รองรับ (๔) (๕) (๖) (๗)				

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
		๓. การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ทัวถึงและเป็นธรรม มาจากประเด็นนโยบาย (๒)	๑. จำนวนข้อร้องเรียนของผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบินที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย/การกำกับดูแล มีกลยุทธ์รองรับ (๕) (๖) (๗)				

หมายเหตุ : ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙ ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

(๒.๔) ร่างนโยบายการพัฒนาบุคลากรในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

บุคลากรเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จของอุตสาหกรรม ซึ่งความหมายของบุคลากรครอบคลุมทั้งกำลังแรงงานที่เพิ่งเข้าสู่ตลาดและแรงงานที่มีอยู่ในอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน รวมถึงแรงงานใหม่ที่จะป้อนเข้าสู่อุตสาหกรรมในอนาคต เนื่องด้วยการพัฒนาบุคลากรใช้ต้นทุนค่อนข้างสูงและต้องการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐาน อีกทั้งที่ผ่านมาประเทศไทยยังขาดการสร้างความรู้เกี่ยวกับสาขาอาชีพและเส้นทางการพัฒนาที่หลากหลายในอุตสาหกรรมการบินในระดับที่เหมาะสม ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินของไทยประสบปัญหาความไม่สมดุลของความต้องการและความสามารถในการผลิตบุคลากร ดังนั้นความท้าทายของการพัฒนาบุคลากรจึงต้องเริ่มตั้งแต่การผลิต ซึ่งสถาบันการศึกษาและฝึกอบรมต่าง ๆ ต้องได้รับมาตรฐานในระดับสากลและเพียงพอทุกสาขา รวมถึงการผลักดันงานวิจัยและสร้างนวัตกรรมด้านการบินเชิงบูรณาการเพื่อสนองตอบความต้องการของสังคมและเท่าทันประชาคมโลก นอกจากนี้ หน่วยงานกำกับดูแลต้องสร้างมาตรฐานการรับรองใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ให้มีมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศเพื่อยกระดับมูลค่าของแรงงานไทยเมื่อเทคโนโลยีการบินเปลี่ยนแปลง มีความจำเป็นต้องเสริมทักษะใหม่ (Reskill) ตามเทคโนโลยี หรือเพิ่มทักษะความสามารถให้สูงขึ้น (Upskill) รวมทั้งหน่วยงานกำกับดูแลยังมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมต่อประสานหน่วยงานของรัฐและเอกชน เพื่อดึงความสามารถและทรัพยากรจากฝ่ายต่าง ๆ มาใช้สนับสนุนการจัดเตรียมบุคลากรให้เพียงพอต่อความต้องการของตลาดและสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การพัฒนาทุนมนุษย์และทุนปัญญาที่สอดคล้องกับมาตรฐานและความต้องการในปัจจุบันและอนาคต สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ สถาบันการศึกษาและหลักสูตรด้านการบินที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

เป้าหมายที่ ๒ บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินมีมาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน

เป้าหมายที่ ๓ สร้างบุคลากรให้เพียงพอต่อการรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน

- กลยุทธ์

- พัฒนาสถาบันการศึกษาให้ได้มาตรฐานสากล

- กำหนดทิศทางการพัฒนาบุคลากรที่จำเป็นกับอุตสาหกรรมการบินโดยเทียบเคียงกับมาตรฐานบุคลากรทางการบินรุ่นใหม่ (Next Generation of Aviation Professional: NGAP) ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดเป็นกรอบแนวทางสำหรับการพัฒนา

- ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานกำกับดูแลในต่างประเทศเพื่อให้ใบอนุญาตและใบรับรองของไทยเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ

- สร้างความร่วมมือกับผู้ประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการ

- การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในอุตสาหกรรมการบินในอาชีพที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัด Road Show การจัดสรรพื้นที่ในท่าอากาศยานให้เยาวชนได้เรียนรู้ เป็นต้น

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย การสร้างมาตรฐานบุคลากรเพื่อยกระดับความสามารถให้ได้มาตรฐานด้านการบินพลเรือน รวมถึงมาตรฐานหลักสูตรในการผลิตบุคลากร การพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการ การส่งเสริมเยาวชนให้สนใจด้านการบิน การตอบสนองต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืนและสร้างรายได้ให้กับประเทศมากยิ่งขึ้น

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ร่างนโยบายการพัฒนาบุคลากรในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การพัฒนาทุนมนุษย์และทุนปัญญาที่สอดคล้องกับมาตรฐานและความต้องการในปัจจุบันและอนาคต สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล	๑. สร้างมาตรฐานบุคลากรเพื่อยกระดับความสามารถให้ได้มาตรฐานด้านการบินพลเรือน ๒. มาตรฐานหลักสูตรในการผลิตบุคลากร ๓. การพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการ ๔. การส่งเสริมเยาวชนให้สนใจด้านการบิน ๕. การตอบสนองต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืน ๖. การสร้างรายได้ให้กับประเทศ	๑. สถาบันการศึกษาและหลักสูตรด้านการบินที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาจากประเด็นนโยบาย (๑) (๒) (๓)	๑. จำนวนสถาบันการศึกษาที่ได้มาตรฐานตามที่กำหนด มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๓)	(๑) พัฒนาสถาบันการศึกษาให้ได้มาตรฐานสากล	ระยะสั้น	กพท.	สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน อว. คค. (กยผ.) ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
		๒. บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินมีมาตรฐานและสอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน มาจากประเด็นนโยบาย (๑) (๒) (๓) (๕) (๖)	๑. บุคลากรในอุตสาหกรรมการบินมีมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับความต้องการในอุตสาหกรรมการบิน มีกลยุทธ์รองรับ (๒) (๓)	(๒) กำหนดทิศทางการพัฒนาบุคลากรที่จำเป็นกับอุตสาหกรรมการบินโดยเทียบเคียงกับมาตรฐานบุคลากรทางการบินรุ่นใหม่ (Next Generation of Aviation Professional: NGAP) ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดเป็นกรอบแนวทางสำหรับการพัฒนา (๓) ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานกำกับดูแลในต่างประเทศเพื่อให้ใบอนุญาตและใบรับรองของไทยเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ	ระยะกลาง	กพท.	สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน หน่วยงานกำกับดูแลในต่างประเทศ
			๒. อัตราการว่างงานของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินมีจำนวนลดลง มีกลยุทธ์รองรับ (๓) (๔)	(๔) สร้างความร่วมมือกับผู้ประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการ	ระยะกลาง	กพท.	สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน
		๓. สร้างบุคลากรให้เพียงพอต่อการรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน มาจากประเด็นนโยบาย (๓) (๔) (๕) และ (๖)	๑. เยาวชนมีความสนใจในสาขาอาชีพอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มสูงขึ้น มีกลยุทธ์รองรับ (๔) (๕)	(๕) การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในอุตสาหกรรมการบินในอาชีพที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัด Road Show การจัดสรรพื้นที่ในท่าอากาศยานให้เยาวชนได้เรียนรู้ เป็นต้น	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	สปพ. อว. คค. (กยผ.) ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน

หมายเหตุ : ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙ ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

(๒.๕) ร่างนโยบายการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

กิจการการบินพลเรือน ทั้งกิจการการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป ถือเป็นกิจการที่สร้างผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมให้กับประเทศทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค โดยเฉพาะกิจการการบินทั่วไปซึ่งถือเป็นกิจการการบินพลเรือนขั้นพื้นฐานที่ช่วยสร้างความรู้ความเข้าใจด้านการบินพลเรือนให้กับประชาชนได้ในวงกว้าง และยังช่วยสร้างบุคลากรด้านการบิน สนับสนุนการพัฒนากิจการการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ และการทำงานทางอากาศ การส่งเสริมให้เกิดการพัฒนากิจการการบินพลเรือนแต่ละภาคส่วนอย่างสมดุลและสนับสนุนซึ่งกันและกันในเชิงนิเวศ จึงช่วยให้เกิดความมั่นคงในระดับรากฐานของกิจการการบินของประเทศ และรองรับการพัฒนาในอนาคตได้อย่างยั่งยืน และยังช่วยเพิ่มความสามารถในการรองรับสถานะความผันผวนและความเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การเพิ่มความสามารถของกิจการการบินพลเรือนในการสนับสนุนการพัฒนาและแก้ปัญหาอย่างบูรณาการ

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ ลดอุปสรรคจากการกำกับดูแลที่ไม่จำเป็นต่อการดำเนินกิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป

เป้าหมายที่ ๒ กิจการการทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไปสามารถเข้าถึงการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพิ่มขึ้น

เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนากิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไปมีความสอดคล้องและส่งเสริมสนับสนุนกัน

- กลยุทธ์

- ปรับปรุงและพัฒนากฎระเบียบและระบบการกำกับดูแลให้เหมาะสมและไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานและพัฒนากิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป

- การจัดสรรและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินทั้งสนามบินและบริการการบินอากาศให้กับการทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไปอย่างเหมาะสม

- จัดทำ ดำเนินงาน และทบทวนแผนยุทธศาสตร์การส่งเสริมกิจการการบินพลเรือนของประเทศ

นโยบายที่ ๒ การทำให้เกิดผลงานวิจัยและนวัตกรรม และใช้ประโยชน์ได้จริงทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีกลไกและเกิดการส่งเสริมการผลิตงานวิจัยและนวัตกรรมด้านการบินพลเรือน และเกิดการใช้องค์ความรู้เป็นรูปธรรมให้เกิดประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และ/หรือสิ่งแวดล้อม

- กลยุทธ์

- จัดทำ ดำเนินงาน และทบทวนแผนยุทธศาสตร์การวิจัยและนวัตกรรมด้านการการบินพลเรือนของประเทศ

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ประกอบด้วย การพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศและการบินทั่วไป การส่งเสริมการพัฒนาให้มีความสามารถในการรองรับนวัตกรรมทางการบินในอนาคต การมีมาตรฐานการบินที่เพียงพอและเหมาะสมสำหรับการบินแต่ละประเภท และการพัฒนาการบินทุกประเภทที่มุ่งสู่ความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบินในภาพรวม

ร่างนโยบายการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

วัตถุประสงค์ ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	ร่วม
๑. การเพิ่มความสามารถ ของกิจการการบิน พลเรือนในการสนับสนุน การพัฒนาและแก้ปัญหา อย่างบูรณาการ	๑. การพัฒนาและส่งเสริม การขนส่งทางอากาศ เพื่อ การ พานิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป	(๑) ลดอุปสรรคจากการกำกับดูแล ที่ไม่จำเป็นต่อการดำเนินกิจการ การขนส่งทางอากาศเพื่อการ พาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และ การบินทั่วไป จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒)	ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียที่สำคัญที่มีต่อกฎระเบียบ และระบบการกำกับดูแลการขนส่ง ทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงาน ทางอากาศ และการบินทั่วไป มีกลยุทธ์รองรับ (๑)	(๑) ปรับปรุงและพัฒนา กฎระเบียบและ ระบบการกำกับดูแล ให้เหมาะสมและ ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินและพัฒนา กิจการการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป	ระยะสั้น	คค. (สปค.) สคก. กพท.	ผู้ดำเนินกิจการ การขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป
	๒. การส่งเสริมการพัฒนา ให้มีความสามารถในการ รองรับนวัตกรรมทาง การบินในอนาคต	(๒) กิจการการทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไปสามารถเข้าถึง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบินเพิ่มขึ้น จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒)	ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียที่สำคัญที่มีต่อระดับการเข้าถึง และใช้งานโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน สำหรับกิจการการทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป มีกลยุทธ์รองรับ (๒)	(๒) การจัดสรรและพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านการบินทั้งสนามบินและบริการ การเดินอากาศให้กับ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไปอย่างเหมาะสม	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ดำเนินกิจการ การขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป
	๓. การมีมาตรฐานด้าน การบินที่เพียงพอและ เหมาะสมสำหรับการบิน แต่ละประเภท	(๓) การพัฒนากิจการการขนส่ง ทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบิน ทั่วไปมีความสอดคล้องและ ส่งเสริมสนับสนุนกัน จากประเด็นเชิงนโยบาย (๓) (๔)	ระดับความสัมฤทธิ์ผลของ การ ดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ การส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน มีกลยุทธ์รองรับ (๓)	(๓) จัดทำ ดำเนินงาน และทบทวนแผน ยุทธศาสตร์การส่งเสริมกิจการการบิน พลเรือนของประเทศ	ระยะกลาง	กพท.	ผู้ดำเนินกิจการ การขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ และการบินทั่วไป
	๔. การพัฒนาการบิน ทุกประเภทที่มุ่งสู่ความ ยั่งยืนของอุตสาหกรรม การบินในภาพรวม	(๑) มีกลไกและเกิดการส่งเสริม การผลิตงานวิจัยและนวัตกรรม ด้านการบินพลเรือน และเกิดการ ใช้ผลงานอย่างเป็นรูปธรรมให้เกิด ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และ/หรือสิ่งแวดล้อม จากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๔)	ระดับความสัมฤทธิ์ผลของ การ ดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การ วิจัยและนวัตกรรมด้านการการบินพล เรือนของประเทศ มีกลยุทธ์รองรับ (๔)	(๔) จัดทำ ดำเนินงาน และทบทวนแผน ยุทธศาสตร์การวิจัยและนวัตกรรม ด้านการการบินพลเรือนของประเทศ	ระยะสั้น	กพท. อว.	สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย

หมายเหตุ : ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙ ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

(๓) นโยบายด้านมาตรฐานการบิน

การบินพลเรือนเป็นกิจการสาธารณะที่ต้องมีการกำกับดูแลเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติในอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติ นโยบาย รวมทั้งแผนงานต่าง ๆ ที่สำคัญขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตลอดจนมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาตรฐานและนโยบายที่สำคัญซึ่งประเทศไทยได้กำหนดไว้แล้วตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศฯ รวม ๓ ด้าน ได้แก่ นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และนโยบายการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันประชาคมโลกได้ให้ความสำคัญและมีแรงผลักดันให้กิจการการบินมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังนั้น จึงได้กำหนดนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมการบินขึ้น และได้ทบทวนนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติซึ่งครบกำหนดวาระการทบทวน ทำให้มีนโยบายด้านมาตรฐานการบิน ซึ่งประกอบด้วยนโยบายใหม่และนโยบายที่มีการทบทวน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(๓.๑) ร่างนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมการบิน

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

ประชาคมโลกให้ความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลให้เกิดสภาวะโลกร้อนจากก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง โดยมีความพยายามที่จะลดและควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ ให้มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น สำหรับในกิจการการบินพลเรือนก็เช่นกัน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้กำหนดให้การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อการช่วยลดมลภาวะที่เกิดจากกิจกรรมทางการบินเป็นหนึ่งในเป้าหมายสำคัญ จึงกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย และแผนการดำเนินการ เพื่อผลักดันให้ทุกประเทศนำไปดำเนินการตามมาตรการภาคบังคับ ควบคู่ไปกับการส่งเสริมให้มีการนำพลังงานสะอาดเข้าใช้งาน การปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการปฏิบัติการเพื่อลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิง การปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ ที่มีประสิทธิภาพที่ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเข้าใช้งานในกิจการการบินพลเรือน

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การมุ่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกิจการการบิน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ อัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ภาคการบินของประเทศไทย

ลดลง

- กลยุทธ์

- ส่งเสริมให้เกิดการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากทุกกิจกรรม
- ส่งเสริมให้นำอากาศยานหรือนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้งาน
- นำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาใช้งาน
- ผลักดันและนำแผนแม่บทอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินสู่การปฏิบัติ
- แก้ไขกฎหมายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗

นโยบายที่ ๒ การมุ่งลดผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ การจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานที่ได้รับการรับรองเสียงเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวกที่ ๑๖ (ICAO Annex 16-Environmental Protection) และการใช้อากาศยานที่มีเสียงเกินระดับมาตรฐานลดลง

เป้าหมายที่ ๒ จำกัดพื้นที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียงของสนามบินสาธารณะ

- กลยุทธ์

- บูรณาการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ดำเนินการตามมาตรฐานตามภาคผนวก ICAO และเอกสารที่เกี่ยวข้องรวมถึงกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมของไทย
- จัดทำบัญชีแหล่งกำเนิดมลพิษ

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญเรื่อง การพัฒนาทางเศรษฐกิจควบคู่กับการรักษาสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศอย่างรอบคอบมาเป็นปัจจัยในการพิจารณา

รํานโยบายด้านสิ่งแวดล้อมการบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	สนับสนุน
๑. การมุ่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกิจการการบิน	(๑) การพัฒนาทางเศรษฐกิจควบคู่กับการรักษาสิ่งแวดล้อม (๒) การปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศอย่างรอบคอบ	(๑) อัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO ₂) ภาคการบินของประเทศไทยลดลงจากประเด็นเชิงนโยบาย (๑) (๒)	(๑) CO ₂ Emissions /RTK ลดลงเมื่อเทียบกับปีฐาน มีกลยุทธ์รองรับ (๑) (๒) (๓) (๔) (๕)	(๑) ส่งเสริมให้เกิดการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากทุกกิจกรรม	ระยะสั้น	กพท.	คค. (สปค.) กท. กษ. ทส. บวท. ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบิน กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
				(๒) ส่งเสริมให้นำอากาศยานหรือนวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้งาน	ระยะยาว	กพท.	คค. (สปค.) GISDA กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
				(๓) นำเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาใช้	ระยะยาว	บวท.	กพท. คค.(สปค.) ผู้ประกอบการสายการบิน
				(๔) ผลักดันและนำแผนแม่บทอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินสู่การปฏิบัติ	ระยะสั้น	กพท.	ผู้ประกอบการสนามบิน บวท. สนข. ทส. ผู้ประกอบการสายการบิน
				(๕) แก้ไขกฎหมายพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	สคก. คค. (สปค.) สนข. ผู้ประกอบการสายการบิน
๒. การมุ่งลดผลกระทบทางเสียงจากอากาศยาน		(๑) การจัดทำฐานข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานที่ได้รับการรับรองเสียงเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ภาคผนวกที่ ๑๖ (ICAO Annex 16-Environmental Protection) และการใช้อากาศยานที่มีเสียงเกินระดับมาตรฐานลดลง จากประเด็นเชิงนโยบาย (๒)	(๑) ความสำเร็จของการจัดทำฐานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมการบิน มีกลยุทธ์รองรับ (๖) (๒) การใช้จำนวนอากาศยานที่มีเสียงดังลดลง (เฉลี่ยร้อยละ) มีกลยุทธ์รองรับ (๗)	(๖) บูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ระยะสั้น	กพท.	กท. กษ. ทส. บวท. ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบิน
				(๗) ดำเนินการตามมาตรฐานตามภาคผนวก ICAO และเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมของไทย	ระยะกลาง	กพท.	กท. กษ. ทส. บวท. ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบิน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	สนับสนุน
		(๒) จำกัดพื้นที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียงของสนามบินสาธารณะ จากประเด็นเชิงนโยบาย (๒)	(๑) จำนวนสนามบินสาธารณะที่มีพื้นที่ได้รับผลกระทบทางเสียงในแต่ละปี (Yearly Noise Contour Map) ไม่เกินกว่าพื้นที่คาดการณ์ในแต่ละระยะของแผนพัฒนาสนามบิน มีกลยุทธ์รองรับ (๘)	(๘) จัดทำบัญชีแหล่งกำเนิดมลพิษ	ระยะกลาง	กพท.	กท. กษ. ทส. บวท. ผู้ประกอบการสายการบิน ผู้ประกอบการสนามบิน

หมายเหตุ : ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙ ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

(๓.๒) ร่างนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

บทสรุปผู้บริหาร

บริบทสำคัญ

การจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนระดับประเทศเป็นแรงผลักดันที่สำคัญในการส่งเสริมการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนทั่วทั้งระบบการบินของประเทศ และเพิ่มขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมให้เป็นไปตามมาตรฐานและสูงกว่าระดับมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง ซึ่งนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาตินี้จะแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นในการพัฒนาด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) และหน่วยงานรัฐด้านการบินที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งองค์กรด้านการบินพลเรือน ผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบิน หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องต้องถือปฏิบัติตามนโยบายนิรภัยด้านการบินพลเรือนนี้

การกำหนดนโยบาย

นโยบายที่ ๑ การจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้มีประสิทธิผล ผ่านการระบุและจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ที่จะช่วยส่งเสริมความปลอดภัยและประสิทธิภาพของระบบการบินของประเทศ ซึ่งรวมถึงการจัดให้มีระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินการตามมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้ และมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยเพื่อใช้ในการกำหนดภาพความเสี่ยง (Risk Profile) ขององค์กรด้านการบินพลเรือน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีการดำเนินการตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) อย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ ๒ มีระบบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยแบบ Risk-based Surveillance

- กลยุทธ์

(๑) ปรับปรุงแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

(๒) ปรับปรุงระบบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย โดยมีการดำเนินการและมีการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยในรูปแบบ Risk-based Surveillance

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วยแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ของไทย เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยมาวิเคราะห์เพื่อใช้ในการกำหนดภาพความเสี่ยงขององค์กรด้านการบินพลเรือน

นโยบายที่ ๒ พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงความเหมาะสม โปร่งใส และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ

- กลยุทธ์

(๑) จัดทำและดำเนินการตามกฎหมายข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific Operating Regulations)

(๒) กำหนดและนำขั้นตอน เครื่องมือ และวิธีการต่าง ๆ ในการออกใบอนุญาต ใบรับรองการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย และการแก้ไขประเด็นความปลอดภัยเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติ

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา คือ การออกกฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific Operating Regulations) ที่สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศอย่างเหมาะสม โปร่งใส และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

นโยบายที่ ๓ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ต้องได้รับการจัดสรรทรัพยากรทางการเงินและทรัพยากรบุคคลอย่างเพียงพอ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดการด้านนิรภัยและการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของระบบการบินพลเรือนของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีการบริหารจัดการความสามารถของบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศไทยที่มีประสิทธิภาพ โดยมีความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

- กลยุทธ์

(๑) จัดทำและดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจระหว่างหน่วยงาน

(๒) หน่วยงานมีแผนบริหารจัดการทุนมนุษย์ และมีการจัดการสมรรถนะของบุคลากร รวมทั้งแผนบริหารจัดการทรัพยากรทางการเงิน

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วยความร่วมมือในการประสานงานร่วมกันระหว่างคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งการส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาให้ความรู้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในรูปแบบต่าง ๆ ร่วมกันตามความเหมาะสม อันจะนำไปสู่การปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาความปลอดภัยในการบินของประเทศ

นโยบายที่ ๔ ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในระบบการบินของประเทศทั้งหมด โดยส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัย และการจัดการด้านความปลอดภัยเชิงรุก

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ

เป้าหมายที่ ๒ มีการทำงานร่วมกันและสื่อสารด้านความปลอดภัยภายในระบบการบินของประเทศ และกับต่างประเทศ

- กลยุทธ์

(๑) ประเมินประสิทธิภาพของระบบการรายงานด้านความปลอดภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน

(๒) จัดทำและดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

(๓) จัดทำระบบในการสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานภายในและภายนอกประเทศ

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา คือ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอกที่จะช่วยสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive Safety Culture)

นโยบายที่ ๕ ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมในระบบการบินของประเทศ
โดยส่งเสริมให้บุคคลหรือองค์กรเกิดความเชื่อมั่นในการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยหรือข้อกังวล โดยปราศจากการดำเนินการใด ๆ และจะมีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่มีเจตนา จงใจ หรือการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีนโยบาย ขั้นตอน และเครื่องมือในการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติ
อย่างเป็นธรรม

- กลยุทธ์

(๑) จัดทำนโยบายและขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement Policy and Procedure)

(๒) จัดทำและดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและ
สารสนเทศด้านความปลอดภัย

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย มีการนำหลักการของวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของระบบการรายงานเหตุการณ์ ด้านความปลอดภัยทั้งภาคบังคับและสมัครใจ รวมทั้งกิจกรรมการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย โดยวัฒนธรรม การปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต้องให้การคุ้มครองและพิทักษ์ผู้รายงานประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย เว้นแต่พิสูจน์ ได้ว่าประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยนั้นมีสาเหตุจากการจงใจ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือละเลย ไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้

นโยบายที่ ๖ ดำเนินการตามนโยบายการบังคับใช้กฎหมายที่สอดคล้องกับหลักการของ วัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีนโยบาย ขั้นตอน และเครื่องมือในการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติ
อย่างเป็นธรรม

- กลยุทธ์

(๑) ดำเนินการตามนโยบายและขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement Policy and Procedure)

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย มีการนำหลักการของวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของระบบการรายงานเหตุการณ์ ด้านความปลอดภัยทั้งภาคบังคับและสมัครใจ รวมทั้งกิจกรรมการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย โดยวัฒนธรรม การปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต้องให้การคุ้มครองและพิทักษ์ผู้รายงานประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย เว้นแต่พิสูจน์ ได้ว่าประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยนั้นมีสาเหตุจากการจงใจ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือละเลย ไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้

นโยบายที่ ๗ เผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่สำคัญ รวมถึงคู่มือแนะนำเกี่ยวกับแนวคิดและหลักการการจัดการด้านนิรภัยให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านการบิน ในอุตสาหกรรมการบิน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีคู่มือแนะนำและข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย ไปใช้ในการจัดการด้านนิรภัยในภายในองค์กร

- กลยุทธ์

(๑) มีการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่สำคัญ

(๒) มีคู่มือแนะนำเกี่ยวกับแนวคิดและหลักการการจัดการด้านนิรภัยให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านการบินในอุตสาหกรรมการบิน

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา ซึ่งประกอบด้วย มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอก และ มีการจัดทำคู่มือแนะนำเกี่ยวกับแนวคิดและหลักการการจัดการด้านนิรภัยที่สอดคล้องกับหลักการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

นโยบายที่ ๘ สร้างความร่วมมือภายในอุตสาหกรรมการบินของไทยในประเด็นความปลอดภัยและความเสี่ยง รวมถึงกำหนดมาตรการในการลดความเสี่ยงที่เหมาะสมร่วมกัน

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ การเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง

เป้าหมายที่ ๒ การเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิตและอุบัติการณ์รุนแรงในประเทศไทย มีแนวโน้มลดลง

เป้าหมายที่ ๓ เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่มีความเสี่ยงสูงมีแนวโน้มลดลง

- กลยุทธ์

(๑) สร้างกลไกในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยภายในอุตสาหกรรมการบินของไทย

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา คือ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอกที่จะช่วย สนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive Safety Culture)

นโยบายที่ ๙ ติดตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยทั้งหมดของระบบการบินของประเทศ ผ่านการกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัด และเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ การจัดการสมรรถนะด้านความปลอดภัยของประเทศมีประสิทธิภาพ

- กลยุทธ์

(๑) มีการกำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัย

(๒) มีการกำหนดวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

(๓) มีการกำหนดระดับสมรรถนะด้านความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา คือ มีการติดตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยทั้งหมดของระบบการบินของประเทศตามหลักการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแนะนำ

นโยบายที่ ๑๐ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย เพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูล และจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ นำข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น

- กลยุทธ์

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

(๒) จัดทำเอกสารแนะนำให้องค์กรด้านการบินพลเรือนและบุคลากรภายในสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยสำหรับการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา คือ มีการติดตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยทั้งหมดของระบบการบินของประเทศตามหลักการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแนะนำ

นโยบายที่ ๑๑ การแก้ไขประเด็นความปลอดภัย โดยความร่วมมือและการทำงานร่วมกันขององค์กรด้านการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพ

- เป้าหมาย

เป้าหมายที่ ๑ มีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ เพื่อลดแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง

- กลยุทธ์

(๑) สร้างกลไกให้องค์กรด้านการบินพลเรือนมีส่วนร่วมในการแก้ไขประเด็นด้านความปลอดภัย

โดยในการกำหนดนโยบายได้นำประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้มาเป็นปัจจัยในการพิจารณา คือ การเปิดโอกาสให้องค์กรด้านการบินพลเรือนเข้ามามีส่วนร่วม

ร่างนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	รอง
๑. การจัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้มีประสิทธิภาพ ผ่านการระบุและจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ที่จะช่วยส่งเสริมความปลอดภัยแลประสิทธิภาพของระบบการบินของประเทศ ซึ่งรวมถึงการจัดให้มีระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินการตามมาตรฐานสากลที่กำหนดไว้ และมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยเพื่อใช้ในการกำหนดภาพความเสี่ยง (Risk profile) ขององค์กรด้านการบินพลเรือน	(๑) แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ของไทยเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ	(๑) มีการดำเนินการตามแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) อย่างมีประสิทธิภาพ	ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ที่เกี่ยวข้องกับ SSP	(๑) ปรับปรุงแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน	ระยะสั้น	กพท.	- กสอ. ^๑ - องค์กรด้านการบินพลเรือน
	(๒) มีการนำข้อมูลด้านความปลอดภัยมาวิเคราะห์เพื่อใช้ในการกำหนดภาพความเสี่ยงขององค์กรด้านการบินพลเรือน	(๒) มีระบบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยแบบ Risk-based Surveillance	ฝ่ายกำกับดูแลด้านความปลอดภัย มีการจัดทำแผนในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยแบบ Risk-based Surveillance	(๒) ปรับปรุงระบบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย โดยมีการดำเนินการและมีการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยในรูปแบบ Risk-based Surveillance	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	
๒. พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงความเหมาะสม โปร่งใส และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล	การออกกฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) สอดคล้องกับมาตรฐาน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและเหมาะสม โปร่งใส และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล	มีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศไทย มีประสิทธิภาพ	- ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ทั้งหมด - ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ในแต่ละ area - ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ใน Critical Element (CE) ที่ ๖, ๗ และ ๘	(๑) จัดทำและดำเนินการตามกฎข้อบังคับเฉพาะด้าน (Specific operating regulations)	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน
				(๒) กำหนดและนำขึ้นตอน เครื่องมือ และวิธีการต่าง ๆ ในการออกใบอนุญาต ใบรับรอง การตรวจติดตามด้านความปลอดภัย และการแก้ไขประเด็นความปลอดภัยเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติ	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน

^๑ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	รอง
๓. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ต้องได้รับการจัดสรรทรัพยากรทางการเงินและทรัพยากรบุคคลอย่างเพียงพอเพื่อให้มั่นใจว่าการจัดการด้านนิรภัยและการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของระบบการบินพลเรือนของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีการบริหารจัดการความสามารถของบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล	(๑) ความร่วมมือในการประสานงานร่วมกันระหว่างคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (๒) การส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาความรู้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในรูปแบบต่าง ๆ ร่วมกัน ตามความเหมาะสม อันจะนำไปสู่การปรับปรุงแก้ไข และพัฒนาความปลอดภัยในการบินของประเทศไทย	มีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศไทยที่มีประสิทธิภาพ โดยมีความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง	- ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ทั้งหมด - ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ในแต่ละ area	(๑) จัดทำและดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจระหว่างหน่วยงาน	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	- กสอ. - กขย. ^๒
				(๒) หน่วยงานมีแผนบริหารจัดการทุนมนุษย์ และมีการจัดการสมรรถนะของบุคลากร รวมทั้งแผนบริหารจัดการทรัพยากรทางการเงิน	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	- กสอ. - กขย.
๔. ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในระบบการบินของประเทศทั้งหมด	มีแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทั้งภายในและ	(๑) มีระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ	- อัตราการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย	(๑) ประเมินประสิทธิภาพของระบบการรายงานด้านความปลอดภัยขององค์กรด้านการบินพลเรือน	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน

^๒ คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	รอง
โดย ส่งเสริมให้เกิด การแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและการจัดการด้านความปลอดภัยเชิงรุก	ภายนอก ที่จะช่วยสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive safety culture)		- จำนวนองค์กรด้านการบินพลเรือนที่รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย - การจัดทำและดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย	(๒) จัดทำและดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน
		(๒) มีการทำงานร่วมกันและสื่อสารด้านความปลอดภัยภายในระบบการบินของประเทศ และกับต่างประเทศ	- จำนวนครั้งในการเข้าร่วมประชุมกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	(๓) จัดทำระบบในการสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานภายในและภายนอกประเทศ	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	- องค์กรด้านการบินพลเรือน - หน่วยงานรัฐด้านการบินภายในประเทศ - หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินของต่างประเทศ - องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
๕. ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมในระบบการบินของประเทศ โดยส่งเสริมให้บุคคล หรือองค์กรเกิดความเชื่อมั่นในการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยหรือข้อกังวล โดยปราศจากการดำเนินการใด ๆ และจะมีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต่อ	มีการนำหลักการของวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้งภาคบังคับและสมัครใจ รวมทั้งกิจกรรมการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย โดยวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต้องให้	มีนโยบาย ขั้นตอน และเครื่องมือในการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม	- อัตราการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย - จำนวนองค์กรด้านการบินพลเรือนที่รายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย - การจัดทำและดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย	(๑) จัดทำนโยบายและขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement policy and procedure)	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน
				(๒) จัดทำและดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	รอง
ผู้ที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่มีเจตนาจงใจ หรือการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง	การคุ้มครองและพิทักษ์ผู้รายงานประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยนั้นมีสาเหตุจาก การจงใจ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้		- การจัดทำนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย				
๖. ดำเนินการตามนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย ที่สอดคล้องกับหลักการของวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม	มีการนำหลักการของวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของระบบการรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทั้งภาคบังคับและสมัครใจ รวมทั้งกิจกรรมการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย โดยวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต้องให้การคุ้มครองและพิทักษ์ผู้รายงานประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัย เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าประเด็นปัญหาด้านความปลอดภัยนั้นมีสาเหตุจาก การจงใจ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้	มีนโยบาย ขั้นตอน และเครื่องมือในการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม	- มีการดำเนินการตามนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย	ดำเนินการตามนโยบายและขั้นตอนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement policy and procedure)	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	รอง
๗. เผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่สำคัญ รวมถึงคู่มือแนะนำเกี่ยวกับแนวคิดและหลักการการจัดการด้านนิรภัยให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านการบินในอุตสาหกรรมการบิน	มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอก และมีการจัดทำคู่มือแนะนำเกี่ยวกับแนวคิดและหลักการการจัดการด้านนิรภัยที่สอดคล้องกับหลักการขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	มีคู่มือแนะนำและข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยไปใช้ในการจัดการด้านนิรภัยในภายในองค์กร	- มีเครื่องมือในการประเมินระบบการจัดการด้านนิรภัย - จำนวนองค์กรด้านการบินพลเรือนมีการดำเนินงานระบบการจัดการด้านนิรภัย	(๑) มีการเผยแพร่ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยที่สำคัญ	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน
				(๒) มีคู่มือแนะนำเกี่ยวกับแนวคิดและหลักการการจัดการด้านนิรภัยให้กับผู้ปฏิบัติงานด้านการบินในอุตสาหกรรมการบิน	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน
๘. สร้างความร่วมมือภายในอุตสาหกรรมการบินของไทยในประเด็นความปลอดภัย และความเสี่ยง รวมถึงกำหนดมาตรการในการลดความเสี่ยงที่เหมาะสมร่วมกัน	มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยทั้งภายในและภายนอกที่จะช่วยสนับสนุนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive safety culture)	๑. การเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง ๒. การเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิตและอุบัติการณ์รุนแรงในประเทศไทยมีแนวโน้มลดลง ๓. เหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่มีความเสี่ยงสูงมีแนวโน้มลดลง	- อัตราการเกิดเฉลี่ยต่อเนื่อง ๕ ปี ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต - อัตราการเกิดเฉลี่ยต่อเนื่อง ๕ ปี ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิตและอุบัติการณ์รุนแรง - อัตราการเกิดเฉลี่ยต่อเนื่อง ๒ ปี ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่มีความเสี่ยงสูง	สร้างกลไกในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยภายในอุตสาหกรรมการบินของไทย	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน
๙. ติดตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยทั้งหมดของระบบการบินของประเทศผ่าน การกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัย	มีการติดตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยทั้งหมดของระบบการบินของประเทศตามหลักการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศแนะนำ	การจัดการสมรรถนะด้านความปลอดภัยของประเทศมีประสิทธิภาพ	- มีการกำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัย - มีการกำหนดตัวชี้วัดประสิทธิผลด้านความปลอดภัย - มีการกำหนดระดับสมรรถนะด้านความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)	(๑) มีการกำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัย (๒) มีการกำหนดตัวชี้วัดประสิทธิผลด้านความปลอดภัย (๓) มีการกำหนดระดับสมรรถนะด้านความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

วัตถุประสงค์ของนโยบาย	ประเด็นเชิงนโยบาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัดระดับนโยบาย	กลยุทธ์	ระยะเวลา	หน่วยงาน	
						หลัก	รอง
๑๐. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย เพื่อให้แน่ใจว่ามีการรักษาความลับของข้อมูล และจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น	มีการรักษาความลับของข้อมูลและจะนำไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น	นำข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัยไปใช้ในการพัฒนาและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนเท่านั้น	- ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย	(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย (๒) จัดทำเอกสารแนะนำให้องค์กรด้านการบินพลเรือน และบุคลากรภายใน กพท. สำหรับการพิทักษ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน
๑๑. การแก้ไขประเด็นความปลอดภัย โดยความร่วมมือและการทำงานร่วมกันขององค์กรด้านการบินพลเรือนให้มีประสิทธิผล	การเปิดโอกาสให้องค์กรด้านการบินพลเรือนเข้ามามีส่วนร่วม	มีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของประเทศไทยมีประสิทธิภาพ เพื่อลดแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง	- ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ทั้งหมด - ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ในแต่ละ area - ระดับคะแนน ICAO USOAP EI ใน Critical Element (CE) ที่ ๖, ๗ และ ๘ - อัตราการเกิดเฉลี่ยต่อเนื่อง ๕ ปีที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต - อัตราการเกิดเฉลี่ยต่อเนื่อง ๕ ปีที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิตและอุบัติการณ์รุนแรง - อัตราการเกิดเฉลี่ยต่อเนื่อง ๒ ปีที่เกี่ยวข้องเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่มีความเสี่ยงสูง	สร้างกลไกให้องค์กรด้านการบินพลเรือนมีส่วนร่วมในการแก้ไขประเด็นด้านความปลอดภัย	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	กพท.	องค์กรด้านการบินพลเรือน

หมายเหตุ : ระยะสั้น : ๒๕๖๕-๒๕๖๗ ระยะกลาง : ๒๕๖๘-๒๕๖๙ ระยะยาว : ๒๕๗๐-๒๕๘๐

นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ : ด้านมาตรฐานการบิน