

# แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan)

ในปัจจุบันการขนส่งทางอากาศนับเป็นปัจจัยที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม โดยระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ (Airspace and Air Navigation) ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญซึ่งเปรียบได้กับถนนหนทางสำหรับการรองรับการขนส่งทางอากาศของประเทศ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการกำหนดแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถของระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศให้สามารถรองรับกับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น เพื่อให้การขนส่งทางอากาศของประเทศเกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีทิศทางในการพัฒนาที่ชัดเจน เป็นการเพิ่มศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภูมิภาคในอนาคต



## นโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ National Airspace Policy

**คำปรารภนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ**

ห้วงอากาศ (Airspace) ว่าเป็นพื้นที่ทางอากาศที่มีขอบเขต มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการปฏิบัติการทางทหารของกองทัพอากาศ และจะพัฒนาการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของเศรษฐกิจอย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยอย่างมีความมั่นคงและมีความปลอดภัยสูง

สำหรับประเทศไทยมีความมั่นคงทางทหารอัน ห้วงอากาศของประเทศไทยครอบคลุมพื้นที่ที่ขึ้นกับเขตแดนที่ติดกับราชอาณาจักร (Thailand Air Defense Identification Zone: TADIZ) ในมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรอินเดียและกิจการทางอากาศของประเทศ ครอบคลุมเขตข้อมูลจราจรการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region: BOK FIR) ซึ่งถือเป็นพื้นที่ที่ถือเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของจราจรทางอากาศ โดยได้มีการใช้งานร่วมกับฝ่ายทหารและพลเรือนเพื่อประโยชน์ทางด้านความมั่นคงของชาติทางยุทธศาสตร์ อันเป็นสิ่งสำคัญในปัจจุบันภายใต้ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่เรียกว่า ชาติ พหุรรถาภิวัตน์มีการบินอากาศ พ.ศ.๒๕๖๓ พหุรรถาภิวัตน์ภายใต้ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่เรียกว่า ชาติ พหุรรถาภิวัตน์มีการบินอากาศ พ.ศ.๒๕๖๓ พหุรรถาภิวัตน์ภายใต้ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่เรียกว่า ชาติ พหุรรถาภิวัตน์มีการบินอากาศ พ.ศ.๒๕๖๓

จากสถานการณ์ด้านความมั่นคงและการบินของกิจการบินพลเรือนสำคัญที่ใช้บริการทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันได้ขยายตัวและการใช้การบริการทางอากาศในรูปแบบการเดินอากาศด้วยเครื่องบินพาณิชย์มีความสามารถและอุปโภคบริโภคทางการบินทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั่วโลก

แม้ที่สถานการณ์การขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) การให้บริการของสายการบินพาณิชย์มีความสามารถและอุปโภคบริโภคทางการบินทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั่วโลก

การพัฒนาการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) การให้บริการของสายการบินพาณิชย์มีความสามารถและอุปโภคบริโภคทางการบินทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั่วโลก

การพัฒนาการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) การให้บริการของสายการบินพาณิชย์มีความสามารถและอุปโภคบริโภคทางการบินทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั่วโลก

การพัฒนาการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) การให้บริการของสายการบินพาณิชย์มีความสามารถและอุปโภคบริโภคทางการบินทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั่วโลก

การพัฒนาการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) การให้บริการของสายการบินพาณิชย์มีความสามารถและอุปโภคบริโภคทางการบินทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั่วโลก

การพัฒนาการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) การให้บริการของสายการบินพาณิชย์มีความสามารถและอุปโภคบริโภคทางการบินทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั่วโลก

การพัฒนาการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) การให้บริการของสายการบินพาณิชย์มีความสามารถและอุปโภคบริโภคทางการบินทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการพัฒนาการบริหารการบินของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทั่วโลก

ได้มี ณ วันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๑

นายสมศักดิ์ พงษ์พานิช  
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม

กพท. ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการการบินพลเรือนได้นำเสนอผ่าน กบร. เพื่อยื่นเรื่องเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) ในฐานะประธานคณะกรรมการการบินพลเรือนได้พิจารณาอนุมัติและลงนามในคำปรารภนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 19 ก.ค. 2561 โดยนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายด้านการบริหารห้วงอากาศ การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินของประเทศ และการปรับปรุง/พัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ (Airspace and Air Navigation) ของประเทศไทยให้ทันสมัยตามแนวทางการพัฒนาที่ส่งผลกระทบต่อมีการจัดทำแนวทาง ในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ในกิจการการบินสามารถนำไปปรับปรุงและพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของตนเพื่อความก้าวหน้าของประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกัน



แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

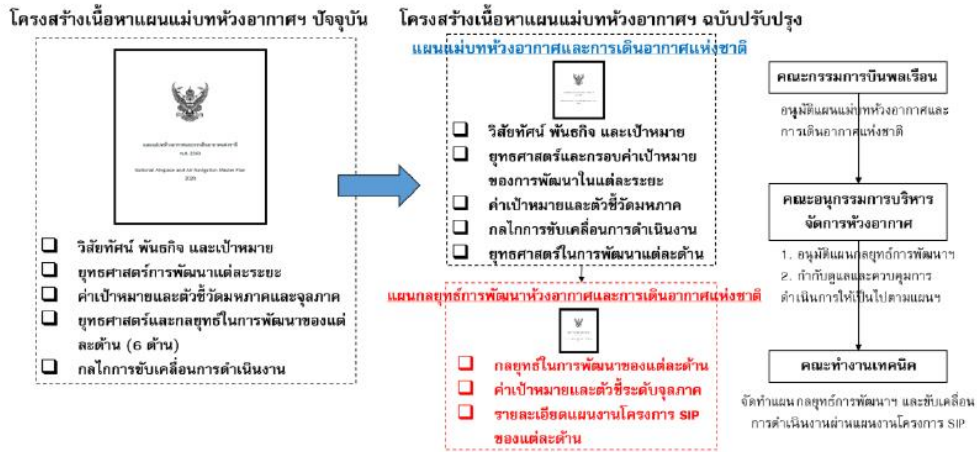
พ.ศ. 2563

National Airspace and Air Navigation Master Plan

2020

คณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ซึ่งมี ผอ.กพท. และเสนาธิการทหารอากาศเป็นประธานคณะ มีหน้าที่ในการดำเนินการตามนโยบายห้วงอากาศ จึงได้จัดทำแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Masterplan) เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศที่ชัดเจน เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการการบิน (Stakeholders) สามารถบูรณาการในการวางแผนและดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันได้อย่างต่อเนื่อง

## โครงสร้างของแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ



โครงสร้างของแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศชาติ พ.ศ. 2565 – 2583



Airspace Management Sub-Committee

อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบอย่างรุนแรงของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่มีต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ธุรกิจด้านการบินต่าง ๆ ได้รับผลกระทบอย่างหนัก โดยเฉพาะสายการบินที่ต้องปรับลดต้นทุนการดำเนินงานเพื่อให้สามารถประคองธุรกิจต่อไปให้ได้ ซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าว จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทบทวนแผนแม่บทห้วงอากาศฯ เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศให้ครอบคลุมระยะฟื้นฟูในช่วงระหว่างรอการฟื้นตัวของปริมาณจราจรทางอากาศ (เทียบเท่าปี 2562)

ในการนี้ คณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศได้จัดทำร่างแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565 – 2583 ซึ่งได้มีการทบทวนยุทธศาสตร์และค่าเป้าหมายใหม่ในช่วงระหว่างรอการฟื้นตัวของปริมาณจราจรทางอากาศ โดยจัดลำดับความสำคัญตามความจำเป็นเพื่อรักษาความต่อเนื่องในการเดินอากาศของประเทศให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศมีศักยภาพในการเตรียมรองรับการเติบโตภายหลังการฟื้นตัวของปริมาณจราจรทางอากาศ ตอบสนองภารกิจความมั่นคง และเสริมสร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต



ร่างแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565 – 2583 มีวิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย และยุทธศาสตร์ ดังนี้

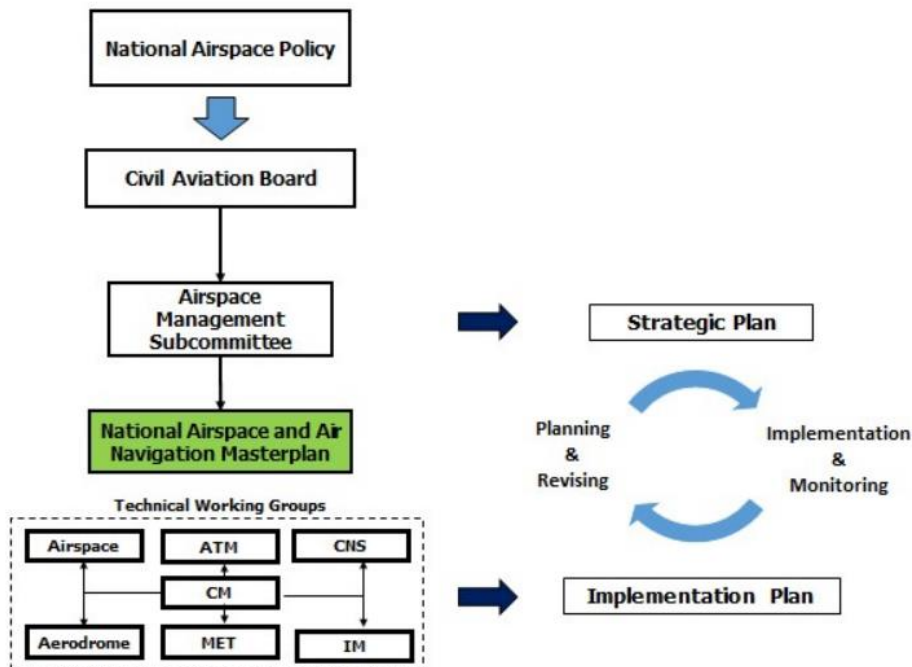
**วิสัยทัศน์** “ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมั่นคง”

**พันธกิจ** พัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศให้มีความปลอดภัย มั่นคง สามารถรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระดับภูมิภาคและสากล

- เป้าหมาย**
1. ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นได้อย่างปลอดภัย
  2. เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานห้วงอากาศและระบบการเดินอากาศ
  3. ตอบสนองความต้องการใช้ห้วงอากาศทั้งด้านพลเรือนและการกึ่งด้านความมั่นคง

โดยจะมียุทธศาสตร์ 4 ระยะ ได้แก่

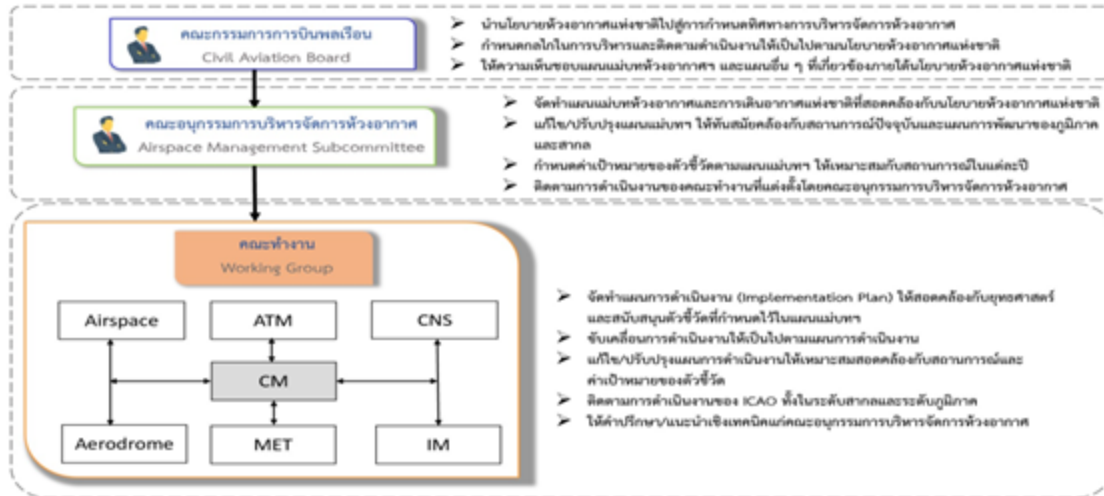
1. ยุทธศาสตร์ระยะฟื้นฟู : ระยะเวลา 4 ปี พ.ศ. 2565 – 2568
2. ยุทธศาสตร์ระยะสั้น : ระยะเวลา 3 ปี พ.ศ. 2569 – 2571
3. ยุทธศาสตร์ระยะกลาง : ระยะเวลา 6 ปี พ.ศ. 2572 – 2577
4. ยุทธศาสตร์ระยะยาว : ระยะเวลา 6 ปี พ.ศ. 2578 – 2583



ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ข้างต้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน โดยมีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิค (Technical Working Groups) จำนวน 6 คณะ ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานจากด้านทหารและพลเรือน จำนวน 27 หน่วยงาน เพื่อร่วมจัดทำแผนงานโครงการ (Strategic Initiative Implementation Plan) ครอบคลุมการดำเนินงานที่สำคัญอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

1. การจัดรูปแบบและจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management)
2. การจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)
3. ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation and Surveillance)
4. การจัดการข้อมูล (Information Management)
5. ท่าอากาศยาน (Aerodrome)
6. บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aeronautical Meteorological Service)

นอกจากนี้ ยังมีคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศ ฯ (Coordination and Monitoring Working Group – CM) คอยประสานงานกับคณะทำงานเทคนิคแต่ละด้านเพื่อบูรณาการแผนการดำเนินงานและติดตามการดำเนินงานแต่ละด้านให้เป็นไปอย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป



## Publications

- ▶ แผนแม่บทวิหังอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ
- ▶ ยุทธศาสตร์
- ▶ รายงานประจำปีไตรมาส
- ▶ รายงานประจำปี
- ▶ ตัวชี้วัด
- ▶ คำสั่งคณะกรรมการตามกลไกการขับเคลื่อนแผนแม่บทวิหังอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ
- ▶ แผนงานโครงการ Strategic Initiative Implementation Plan (SIP)

ปัจจุบันนี้ ร่างแผนแม่บทวิหังอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2565 – 2583 อยู่ระหว่างรอลงนามโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในฐานะประธานคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อประกาศใช้ต่อไป

สามารถเข้าถึงข้อมูลเผยแพร่และความคืบหน้าการดำเนินการอื่น ๆ เพิ่มเติมได้ที่ <https://www.caat.or.th/nanp/>