



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ..... ๑๕๖๐
วันที่..... 18 พ.ย. 2564
เวลา..... 11.0๖ น.

ที่ นร ๐๕๐๓/๓๕๕๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน
ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID – 19 ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา
เรียน เลขาธิการวุฒิสภา

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ที่ สว ๐๐๐๓/๑๑๕๕ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ กพท ๑๘/๕๕๕๘ ลงวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔
และเอกสารประกอบ

ตามที่ได้ส่งรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจ
สายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID – 19 ของคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าวมาเพื่อดำเนินการ ความละเอียด
ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ รับทราบผลการพิจารณารายงาน
การพิจารณาศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน
ช่วงวิกฤติ COVID – 19 ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และแจ้งให้
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมส่งผลการพิจารณาในเรื่องนี้
ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาโดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัฐจรรย์ อนันตศิลป์)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๒๕๐/๖๔ วันที่ 1๕/๑๑/๖๔
เวลา 11:29 ส่ง พ.น.
สำนักการประชุม

กองนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๓๕๒ (เครื่องหลัก)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (D/แจ้งมติ กวม./๐๓๘)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : saraban@soc.go.th

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ ๒๒๒/๒๕๖๔
วันที่ ๑๕ / พ.ย. / ๖๔
เวลา ๑๒.๓๐ น.

ด่วนที่สุด
ที่ กพท ๑๘/๕๕๕๘



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ 10246
วันที่ 21 ส.ค. 2564
เวลา 11.07 น.

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
๓๓๓/๑๐๕ อาคารหลักสี่พลาซ่า
ถนนกำแพงเพชร ๒ แขวงตลาดบางเขน
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐

๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาเรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID-19 ของคณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๓๔๔๑๑ ลงวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ กพท ๑๘/๕๕๕๘
ลงวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ รับทราบรายงานผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาเรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID-19 ของคณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาทราบต่อไป ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาทราบแล้ว และขอให้กระทรวงคมนาคมส่งรายงานในเรื่องนี้ จำนวน ๔๓๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาโดยตรงต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยส่งรายงานผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาเรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID-19 ของคณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา จำนวน ๔๓๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุทธิพงษ์ คงพูล)

ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน
กองนโยบายการบินพลเรือน
โทรศัพท์ ๐ ๒๕๖๘ ๘๘๐๐ ต่อ ๓๕๐๗
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ policy@caat.or.th

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ ๒๐๘/๒๕๖๔
วันที่ ๒๐ / ๘.๐ / ๖๔
เวลา ๑๑.๑๑

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๒๐๘/๒๕๖๔ วันที่ ๒๐ / ๘.๐ / ๖๔
เวลา ๑๑.๑๑ น.
ดำเนินการประชุม

ด่วนที่สุด

ที่ กพท ๑๘/ ๕๕๕๘



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๐๐

๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔

เรื่อง สรุปลผลการพิจารณารายงานการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID-19 ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๗๖๖๔ ลงวันที่ ๖ พฤษภาคม ๒๕๖๔
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๒๑๗๑๐ ลงวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๖๔
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด กพท ๑๘/๔๘๓๒ ลงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย สรุปลผลการพิจารณารายงานการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID-19 ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งกระทรวงคมนาคมให้พิจารณารายงานการพิจารณาการศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID-19 ของคณะกรรมการธิการการคมนาคม วุฒิสภา และสรุปลผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม แล้วส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่ง เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป และต่อมาได้ขอให้กระทรวงคมนาคม เร่งรัดการพิจารณาเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้แจ้งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อขอขยายระยะเวลาในการส่งสรุปลผลการพิจารณารายงานการพิจารณาการศึกษาฯ จนถึงวันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๔ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้ประมวลสรุปลผลการพิจารณา ผลการดำเนินงาน และปัญหาอุปสรรคตามข้อเสนอแนะรายงานการพิจารณาการศึกษาฯ ในภาพรวมแล้วเสร็จ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน
โทรศัพท์ ๐ ๒๕๖๘ ๘๘๓๕
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : policy@caat.or.th

สรุปผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID-19
ของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
๑. โครงการย่อยที่ ๑ การบริหารจัดการธุรกิจ สายการบิน ช่วงวิกฤติ COVID-19	๑. การทบทวนกฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัด ในการประกอบธุรกิจสายการบิน	สำนักงาน การบินพลเรือน แห่งประเทศไทย	อยู่ระหว่างการดำเนินการ ดังนี้ ๑. จัดทำนโยบายด้านการบินพลเรือนเพื่อให้ครอบคลุมการการบินพลเรือนทุกด้านโดยเฉพาะ ด้านเศรษฐกิจซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจสายการบินซึ่งในการจัดทำนโยบายจะนำข้อเสนอแนะ ประกอบการพิจารณา ๒. ศึกษาแนวทางด้านกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ รวมทั้งกฎ ระเบียบต่าง ๆ เช่น ทบทวนข้อบังคับ ของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๘๗ ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ และประเภทการทำงานทางอากาศ เป็นต้น ซึ่งจะได้นำ ข้อเสนอเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณา
	๒. มาตรการช่วยเหลือบรรเทาผลกระทบ อย่างทันสถานการณ์	สำนักงาน การบินพลเรือน แห่งประเทศไทย	หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์การแพร่ ระบาดของไวรัส COVID-19 ไปแล้ว ๒ ระยะ และปัจจุบันได้ดำเนินการในระยะที่ ๓ ตั้งแต่ต้นปี ๒๕๖๔ ซึ่งได้ประเมินสถานการณ์ผลกระทบเพื่อขยายมาตรการเป็นรายไตรมาส
		สถาบันเวชศาสตร์ การบิน กองทัพอากาศ	สถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศได้ปรับลดค่าตรวจสุขภาพประจำปีของนักบินและพนักงาน ต้อนรับ
		กรมท่าอากาศยาน	กรมท่าอากาศยานได้มีมาตรการช่วยเหลือบรรเทาผลกระทบ ดังนี้ ๑. ออกประกาศเรื่องลดค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าบริการที่เก็บอากาศยาน ณ สนามบินในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ตามมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบิน จากสถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19 พ.ศ. ๒๕๖๔ ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๔ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ โดยให้ลดค่าบริการ ในการขึ้นลงของอากาศยานแก่สายการบินที่ให้บริการเชิงพาณิชย์ในอัตราร้อยละ ๕๐ และลดค่าบริการ ที่เก็บอากาศยานแก่สายการบินเฉพาะผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภท การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ในอัตราร้อยละ ๕๐ ซึ่งเป็นการออกมาตรการเพื่อบรรเทา ผลกระทบของสายการบินเบื้องต้น ในระหว่างเสนอขอจัดสรรงบประมาณเพื่อชดเชยรายรับเงินทุน

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
			<p>หมุนเวียน ทั้งนี้ เมื่อได้รับการจัดสรรงบประมาณดังกล่าวแล้วกรมท่าอากาศยานจะดำเนินการออกมาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบของสายการบินในระยะต่อไปจนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔</p> <p>๒. ขยายเวลาปรับลดอัตราค่าเช่าให้แก่ผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ ทั้งภายในอาคารและภายนอกอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานในสังกัด โดยคณะกรรมการพิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์และเสนอแนวทางในการจัดให้เช่าที่ราชพัสดุและที่ดินที่อยู่ในความครอบครองการใช้ประโยชน์ของกรมท่าอากาศยาน เห็นชอบให้ขยายระยะเวลาการปรับลดอัตราค่าเช่าสำหรับทุกกิจกรรมในอัตราค่าเช่าที่ไม่ต่ำกว่า กรมธนารักษ์กำหนดตามคำสั่งที่ ๖๘๓/๒๕๖๐ สั่ง ณ วันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๐ เป็นระยะเวลา ๖ เดือน ตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๔ ถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔</p>
		<p>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p>	<p>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมาตรการช่วยเหลือบรรเทาผลกระทบ ดังนี้</p> <p>๑. ปรับลดค่าบริการขึ้นลงอากาศยาน (Landing Charge) ลงอัตราร้อยละ ๕๐ สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ จนถึง ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕</p> <p>๒. ยกเว้นการจัดเก็บค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ให้แก่สายการบินที่ทำการหยุดให้บริการชั่วคราว จนถึง ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕</p> <p>๓. ปรับลดค่าบริการที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ลงอัตราร้อยละ ๕๐ สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ และเที่ยวบินระหว่างประเทศ จนถึง ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕</p> <p>๔. กรณีเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ให้มีสิทธิ์เข้าร่วมมาตรการช่วยเหลือดังกล่าว</p>
		<p>กระทรวงแรงงาน</p>	<p>กระทรวงแรงงานโดยกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ได้กำหนดแนวทางในการเฝ้าระวังการเลิกจ้างโดยใช้มาตรการด้านแรงงานสัมพันธ์ ดังนี้</p> <p>๑. แนวปฏิบัติว่าด้วยการส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ในภาวะวิกฤติ ส่งเสริมให้นายจ้างนำมาปรับใช้ในสถานประกอบการ เพื่อลดปัญหาที่มีผลกระทบต่อความสงบสุขในวงการแรงงาน โดยนายจ้างและลูกจ้างควรเปิดใจปรึกษาหารือร่วมกันก่อนหยุดกิจการตามมาตรา ๗๕ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ หรือเลิกจ้าง เช่น นายจ้างควรเปิดเผยผลประกอบการตามสภาพความเป็นจริงแก่ฝ่ายลูกจ้าง และนายจ้าง ลูกจ้างหารือร่วมกันในการประหยัดค่าใช้จ่าย หลีกเลี่ยงการชุมนุมเผชิญหน้าด้วยความรุนแรง เป็นต้น</p> <p>ทั้งนี้ หากนายจ้างตกลงกับลูกจ้างในการเปลี่ยนแปลงสภาพการจ้าง เช่น ลดวันทำงาน ลดค่าจ้างก็สามารถทำได้แต่จะต้องได้รับความยินยอมจากลูกจ้างด้วย การผ่านพ้นวิกฤติครั้งนี้จะสำเร็จได้ต้องได้รับความร่วมมือ และเสียสละของนายจ้าง ลูกจ้าง พุดคุยกันด้วยหลักสุจริตใจ</p> <p>๒. มาตรการและแนวทางบรรเทาปัญหาการเลิกจ้าง ในกรณีดำเนินการตามแนวปฏิบัติว่าด้วยการส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ในภาวะวิกฤติแล้วสถานการณ์ยังไม่คลี่คลายจึงค่อยใช้มาตรการ</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
			<p>หยุดกิจการชั่วคราวบางส่วนหรือทั้งหมด ตามมาตรา ๗๕ แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑ แต่ขอให้ดำเนินการชั่วคราวอย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยจะต้องแจ้งพนักงานตรวจแรงงานในพื้นที่และลูกจ้างทราบล่วงหน้าเป็นหนังสือก่อนเริ่มวันหยุดกิจการไม่น้อยกว่า ๓ วันทำการ และหากจำเป็นต้องเลิกจ้างให้นำมาตรการและแนวทางบรรเทาปัญหาการเลิกจ้าง ซึ่งมี ๓ มาตรการ ประกอบการพิจารณา ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> (๑) การลดค่าใช้จ่าย (๒) มาตรการปรับปรุงการบริหารงานบุคคลให้เหมาะสมกับสถานการณ์ (๓) มาตรการลดจำนวนลูกจ้าง โดยขอให้การเลิกจ้างเป็นทางเลือกสุดท้ายในการตัดสินใจ <p>นอกจากนี้ ยังได้มีมาตรการช่วยเหลือเกี่ยวกับการยื่นคำร้องของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมสายการบิน ในกรณีนายจ้างมีการเลิกจ้าง ลูกจ้างสามารถเรียกร้องหรือดำเนินการโดยยื่นคำร้องต่อพนักงานตรวจแรงงาน กล่าวคือ เมื่อลูกจ้างไม่ได้รับสิทธิตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน โดยมีช่องทางการให้บริการ ให้คำปรึกษา หรือยื่นคำร้องได้ที่ช่องทางการให้บริการ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (๑) ติดต่อขอรับบริการได้ที่สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดทุกจังหวัด หรือสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานกรุงเทพมหานครพื้นที่ทุกพื้นที่ (๒) โทรสายด่วน ๑๕๔๖ หรือโทรสายด่วน ๑๕๐๖ กด ๓ ในวัน และเวลาราชการ (๓) การให้บริการช่องทางออนไลน์ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - การยื่นคำร้องทางอินเทอร์เน็ต/ยื่นคำร้องออนไลน์ (คร. ๗) ทาง http://s90.labour.go.th/e_request/login.php - การยื่นคำร้องเรียนและขอคำปรึกษาออนไลน์ ทาง http://s97.labour.go.th/pub_request/ContractForm.php
		กระทรวงการคลัง	<p>กระทรวงการคลังได้ดำเนินการ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. การเร่งผลักดันการสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำหรือซอฟต์โลน (Soft Loan) เพื่อช่วยเสริมสภาพคล่องทางการเงินแก่สายการบินในขณะที่รอการฟื้นตัว <p>กระทรวงการคลังขอเรียนว่า การสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) และการสนับสนุนเงินทุนเพื่อรักษาสภาพการจ้างงานในช่วงวิกฤติ สามารถดำเนินการได้ผ่านพระราชกำหนดการให้ความช่วยเหลือและฟื้นฟูผู้ประกอบการธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พ.ศ. ๒๕๖๔ ประกอบด้วย ๒ มาตรการ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (๑) มาตรการสนับสนุนการให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการธุรกิจวงเงิน ๒๕๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยกำหนดกลไกการช่วยเหลือผู้ประกอบการให้เข้าถึงสินเชื่อในอัตราที่เหมาะสม โดยผู้ประกอบการ

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
			<p>ทั้งที่มีสินเชื่อและไม่มีสินเชื่อกับสถาบันการเงินสามารถยื่นขอสินเชื่อกับสถาบันการเงินแต่ละแห่งไม่เกิน ๕๐๐ ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยไม่เกินร้อยละ ๒ ต่อปี ในช่วง ๒ ปีแรก เฉลี่ยไม่เกินร้อยละ ๕ ต่อปี ตลอดระยะเวลามาตรการ โดยรัฐบาลรับประกันดอกเบี้ยแทนผู้ประกอบการเป็นระยะเวลา ๖ เดือน นอกจากนี้ ยังมีกลไกค้ำประกันสินเชื่อของบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม เพื่อลดความเสี่ยงด้านเครดิตของผู้ประกอบการ โดยชดเชยความเสียหายสูงสุดร้อยละ ๔๐ ของวงเงินสินเชื่อที่ได้รับอนุมัติ</p> <p>(๒) มาตรการสนับสนุนการรับโอนทรัพย์สินหลักประกันเพื่อชำระหนี้ (มาตรการพักทรัพย์ พักหนี้) วงเงิน ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยกำหนดกลไกในการช่วยเหลือฟื้นฟูผู้ประกอบการที่ยังมีพื้นฐานดี แต่ได้รับผลกระทบจากการระบาดของ COVID-19 และต้องใช้ระยะเวลายาวนานในการฟื้นตัว โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไม่ต้องรับภาระต้นทุนทางการเงินเป็นการชั่วคราวและไม่ถูกบังคับให้ขายทรัพย์สินหลักประกันในราคาต่ำกว่าสภาพความเป็นจริง (Fire Sale) ให้แก่กลุ่มทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งมีโอกาสดำเนินธุรกิจโดยใช้ทรัพย์สินหลักประกันเดิมได้ หลังจากพ้นสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 คลี่คลายลง ผู้ประกอบการที่เป็นลูกหนี้ของสถาบันการเงินอยู่แล้วก่อนวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๔ ซึ่งมีทรัพย์สินเป็นหลักประกัน โดยสามารถยื่นขอโอนทรัพย์สินหลักประกันชำระหนี้ในราคาที่ตกลงกับสถาบันการเงิน โดยผู้ประกอบการหรือเจ้าของทรัพย์สินนั้นมีสิทธิเช่าทรัพย์สินเพื่อประกอบธุรกิจต่อไปและมีสิทธิซื้อทรัพย์สินนั้นคืนได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๕ ปี นับแต่วันโอนหรือระยะเวลาที่ธนาคารแห่งประเทศไทยกำหนด ทั้งนี้ ราคาซื้อคืนต้องไม่สูงกว่าราคาที่รับโอนไว้รวมกับค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศกำหนด หักด้วยค่าเช่าที่สถาบันการเงินเรียกเก็บจากผู้ประกอบการตลอดอายุสัญญา เพื่อเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถซื้อทรัพย์สินนั้นคืนจากสถาบันการเงินเพื่อประกอบธุรกิจ ในราคาที่ไม่สูงเกินไป โดยธนาคารแห่งประเทศไทยจะสนับสนุนแหล่งทุนดอกเบี้ยต่ำให้แก่สถาบันการเงินเพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประกอบการ โดยการลดค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่สถาบันการเงินเรียกเก็บจากผู้ประกอบการ</p> <p>๒. การทบทวนการขยายเวลาปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมัน ตามอัตรา ๒๐ สตางค์ต่อลิตรต่อไปอีก ๖ เดือน หรือพิจารณาตามสถานการณ์ฟื้นตัวของการบิน เนื่องจากขณะที่มาตรการมีผลบังคับใช้อยู่ระหว่างประกาศปิดน่านฟ้า สายการบินส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลประโยชน์ในช่วงนั้น</p> <p>กระทรวงการคลังได้ดำเนินการออกกฎกระทรวงกำหนดพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อขยายเวลาการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่น ในอัตราภาษีตามปริมาณ ๒๐ สตางค์ต่อลิตร ต่อไปอีก ๖ เดือนดังกล่าวแล้ว ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
	<p>๓. แนวทางการปรับตัวและเสริมศักยภาพของสายการบิน นอกเหนือจากต้องดำเนินธุรกิจฝ่าวิกฤติให้หยุดแล้ว ยังต้องปรับทิศทางเสริมศักยภาพธุรกิจตามวิถีความปกติใหม่ (New Normal) เพื่อเตรียมพร้อมรับมือเมื่อเศรษฐกิจฟื้นตัว</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>กระทรวงการต่างประเทศ</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะปรับระบบการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสุขอนามัยในระดับสากลให้สามารถควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 และได้เตรียมความพร้อมรองรับการให้บริการเมื่อเกิดการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และนำข้อเสนอแนะดังกล่าวมาพิจารณาต่อไป</p> <p>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) คำนึงถึงการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นสิ่งสำคัญ โดยเน้นการเชื่อมต่อน้อยอย่างเป็นระบบทั้งกระบวนการให้บริการของหน่วยปฏิบัติการของสนามบิน สายการบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของอุตสาหกรรมการบินและพฤติกรรมการใช้ชีวิตของผู้คนที่เปลี่ยนแปลงไป (New Normal) พร้อมทั้งสามารถปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของตลาดและเทคโนโลยีที่เป็นไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการธุรกิจและกระบวนการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อให้ท่าอากาศยานและสายการบินสามารถรักษาขีดความสามารถในการให้บริการมีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่อง และเพื่อเตรียมการรองรับการกลับมาดำเนินงานของธุรกิจสายการบินในอนาคต</p> <p>กระทรวงการต่างประเทศสนับสนุนผลการศึกษาดังกล่าว และเห็นว่าภาครัฐควรทบทวนเส้นทางบินและจำนวนเที่ยวบินกับประเทศต่าง ๆ เพื่อไม่ให้สายการบินสัญชาติไทยเสียเปรียบ รวมทั้งกำหนดแนวทางส่งเสริมให้สายการบินสัญชาติไทยมีส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ทางเลือกให้แก่สายการบินในการวางแผนทำการบินในเส้นทางที่คุ้มค่าและเพิ่มโอกาสในการแข่งขัน</p>
<p>๒. โครงการย่อยที่ ๒ การเตรียมความพร้อมบุคลากรการบินเชิงบูรณาการ</p>	<p>๑. ข้อเสนอแนะระยะเร่งด่วน ประกอบด้วย</p> <p>(๑) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรกำหนดแนวทางผ่อนผันกฎระเบียบบางอย่าง เพื่อช่วยเหลือบุคลากรการบิน</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการออกประกาศ เรื่อง การยกเว้นมาตรการหรือการดำเนินการเพื่อการกำกับดูแลผู้มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในสถานการณ์ที่มีโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ฉบับที่ ๖ เพื่อกำกับดูแลผู้ถือใบอนุญาตให้เหมาะสมกับสถานการณ์</p> <p>๑. การต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จะมีการยกเว้นการยื่นเอกสารหลักฐานสำหรับการแสดงประสบการณ์ จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔</p> <p>๒. การรักษาสีทธิทำการของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินจะสามารถนำชั่วโมงการบินด้วยเครื่องฝึกบินจำลองเต็มรูปแบบ (Full Flight Simulator-FFS) มาทดแทนการฝึกประสบการณ์การบินกับอากาศยานจริงได้ จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔ ซึ่งการผ่อนปรนนี้ยังคงเป็นไปตามมาตรฐาน ICAO</p> <p>๓. ผลการทดสอบความสามารถทางภาษาที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ ขยายระยะเวลาการมีผลบังคับใช้ไปจนถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
			<p>๔. ผลการทดสอบภาคทฤษฎีเพื่อขอรับการบันทึกักยการบิน ขยายระยะเวลาการมีผลบังคับใช้ไปจนถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔</p> <p>๕. ผลการทดสอบเพื่อเทียบโอนใบอนุญาต (Conversion) ขยายระยะเวลาการมีผลบังคับใช้ไปจนถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔</p> <p>๖. ผลการทดสอบภาคปฏิบัติทุกกรณีที่ต้องดำเนินการออกใบอนุญาตให้แล้วเสร็จภายใน ๑๘๐ วัน หลังจากสอบภาคปฏิบัติ หากระยะเวลา ๑๘๐ วันดังกล่าว ไม่เกิน ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ ให้ขยายไปจนถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔</p>
	(๒) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรมีมาตรการผลักดันเพื่อช่วยรักษาประสิทธิภาพของบุคลากรการบินที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้มีมาตรการเพื่อช่วยรักษาประสิทธิภาพของบุคลากรการบินที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้</p> <p>๑. ผ่อนผันให้นักบินเฉพาะประสิทธิภาพการบินที่ใช้เครื่องฝึกบินจำลองแทนการบินกับเครื่องบินจริงทุก ๙๐ วัน ทำให้นักบินยังสามารถคงสมรรถนะในการบินได้ และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO นอกจากนี้ นักบินจะต้องเข้ารับการตรวจสอบ Pilot Proficiency Check ทุก ๖ เดือน สำหรับอากาศยานเฉพาะแบบของนักบินที่ปฏิบัติการบินในสายการบิน นอกจากนี้ยังได้จัดทำร่างประกาศ/ระเบียบ กำหนดมาตรฐานการตรวจร่างกายนักบินที่ได้รับการรักษาจนหายจากการติดเชื้อ COVID-19 เพื่อให้มีความมั่นใจได้ว่าจะมีความพร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ โดยคาดว่าจะสามารถออกประกาศได้ภายในเดือนกรกฎาคมนี้</p> <p>๒. พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศแม้ว่าจะมีการลดจำนวนชั่วโมงการทำงานแต่ยังคงสัทธิทำการตามศักยการบิน (Rating) เนื่องจากยังคงมีการปฏิบัติงานจริงเพราะว่ายังคงมีอากาศยานปฏิบัติการบินภายในประเทศอยู่เสมอ นอกจากนี้ กรณีที่พนักงานขาดชั่วโมงในการทำงาน เช่น การถูกกักตัวจากการติดเชื้อหรือเป็นผู้มีความเสี่ยงสูง จะสามารถคงความคุ้นเคยและสัทธิทำการตามศักยการบิน โดยการปฏิบัติงานในห้องจำลองได้</p>
		สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรพิจารณาแนวทางในการรักษาประสิทธิภาพของบุคลากรการบินที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งจะช่วยให้สายการบินมีบุคลากรที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอ และรักษาคุณภาพการให้บริการของสายการบิน

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
		สถาบัน การบินพลเรือน	<p>สถาบันการบินพลเรือนได้มีการเปิดสอนหลักสูตรการฝึกอบรมทบทวน (Refresher/Requalification Training) เพื่อรักษามาตรฐานและประสิทธิภาพของบุคลากรการบินในการปฏิบัติงานโดยมีรายละเอียดของแต่ละหลักสูตร การฝึกอบรมทบทวนต่าง ๆ เป็นไปตามประกาศหรือระเบียบที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กำหนดดังนี้</p> <p>๑. หลักสูตร Aeroplane Piston Refresher สำหรับผู้ถือใบอนุญาตนายช่างภาคพื้นดินที่มีความประสงค์ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หลังจากที่ใบอนุญาตเดิมหมดอายุลง</p> <p>๒. หลักสูตร Flight Operation Officer (Refresher) สำหรับผู้ถือใบอนุญาตพนักงานอำนวยการบินที่มีความประสงค์ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หลังจากที่ใบอนุญาตเดิมหมดอายุลง</p> <p>๓. หลักสูตร Robinson R44 Refresher สำหรับผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีเฮลิคอปเตอร์ที่มีความประสงค์ยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่หลังจากที่ใบอนุญาตเดิมหมดอายุลง</p> <p>ทั้งนี้ มีความเห็นว่าสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรมีมาตรการผลักดันเพื่อช่วยรักษาประสิทธิภาพของบุคลากรการบินที่ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ เช่น การขอความอนุเคราะห์โรงเรียนการบินหรือสายการบินจัดทำโครงการช่วยเหลือบุคลากรการบินที่ว่างงานให้ได้มีโอกาสฝึกกับเครื่องฝึกจำลองต่าง ๆ หรือการฝึกทบทวนความรู้ที่เกี่ยวข้องกับสายงานจากหน่วยงานทางด้านวิชาชีพ และจัดหลักสูตรที่เหมาะสมเพื่อรักษามาตรฐานและประสิทธิภาพของบุคลากรในการปฏิบัติงานไว้ได้</p>
	(๓) ภาครัฐควรเร่งรัดการออกมาตรการช่วยเหลือภาระค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรของผู้ประกอบการในธุรกิจการบิน	สำนักงาน การบินพลเรือน แห่งประเทศไทย	ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีมาตรการช่วยเหลือบุคลากรด้านประสิทธิภาพและชั่วโมงบิน โดยยังไม่มีมาตรการช่วยเหลือทางด้านการเงิน
		สถาบันเวชศาสตร์ การบิน กองทัพอากาศ	สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ได้ปรับลดค่าตรวจสุขภาพประจำปีของนักบินและพนักงานต้อนรับ
		กระทรวงแรงงาน	กระทรวงแรงงานโดยสำนักงานประกันสังคมได้ดำเนินการลดหย่อนการออกเงินสมทบของนายจ้างและผู้ประกันตนรวม ๕ ครั้ง มีผู้ได้รับการช่วยเหลือ ประกอบด้วย นายจ้าง จำนวน ๔๙๐,๐๐๐ แห่งและผู้ประกันตน จำนวน ๑๓ ล้านคน โดยได้รับความช่วยเหลือแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน ๘๘,๘๓๓ ล้านบาท
		กระทรวงการคลัง	รายละเอียดการพิจารณาตามโครงการที่ ๑ เรื่องการสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan)

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
	<p>(๔) ส่งเสริมการพัฒนาทักษะด้านอื่นให้แก่บุคลากรการบิน เพื่อเปิดโอกาสในการทำงานให้มากขึ้น รวมถึงการจัดฝึกอบรมอาชีพเสริมความต้องการในระหว่างรอการจ้างงาน โดยอาจมีกระบวนการจัดสรรบุคลากรดังกล่าวให้ไปประกอบอาชีพด้านอื่นเพื่อพัฒนาทักษะอาชีพ ตลอดจนนำความรู้ความสามารถของบุคลากรสร้างศักยภาพแก่ภาคส่วนอื่นได้</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>กระทรวงแรงงาน</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการส่งเสริมให้เกิดอาชีพใหม่ในอุตสาหกรรมการบิน โดยได้มีการรับรองหลักสูตร Remote Pilot Visual Line of Sight Certificate (RVC) และ Instructor Remote Pilot Licence Course (IRPL) กับสถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (Defence Technology Institute Unmanned Aircraft Systems Training Centre: DTI-UTC) เพื่อตอบสนองความต้องการในการพัฒนาบุคลากรของกระทรวงกลาโหม หน่วยงานความมั่นคง และบุคคลทั่วไป รวมทั้งเพื่อรองรับการขยายตัวของการใช้งานระบบอากาศยานไร้คนขับภายในประเทศที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว</p> <p>กระทรวงแรงงานได้ดำเนินการ ดังนี้</p> <p>๑. ส่งเสริมการมีงานทำและคุ้มครองคนหางาน โดยการศึกษาวิเคราะห์สภาวะตลาดแรงงานและแนวโน้มตลาดแรงงาน เป็นศูนย์กลางข้อมูลตลาดแรงงาน รวมทั้งพัฒนาและส่งเสริมระบบการบริหารด้านการส่งเสริมการมีงานทำ เพื่อให้ประชากรมีงานทำที่เหมาะสมกับความรู้ความสามารถ และความถนัด ไม่ถูกหลอกลวง ตลอดจนได้รับสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมและเป็นธรรม ซึ่งจากภารกิจดังกล่าวสามารถให้ความช่วยเหลือบุคลากรในธุรกิจสายการบินที่ต้องว่างงานในช่วงวิกฤติ COVID-19 ดังนี้</p> <p>(๑) ให้บริการจัดหางานแก่ผู้ที่ว่างงานหรือต้องการเปลี่ยนงาน ณ สำนักงานจัดหางานจังหวัด ๗๖ จังหวัด และสำนักงานจัดหางานกรุงเทพมหานครพื้นที่ ๑-๑๐ รวมทั้งให้บริการผ่านเว็บไซต์ของศูนย์บริการจัดหางานเพื่อคนไทย (Smart Job Center) และ Mobile Application Smart Job Center</p> <p>(๒) จัดให้มีการทดสอบความถนัดทางอาชีพ เพื่อให้ผู้เข้าทดสอบรู้ความถนัดของตนเองสามารถเลือกทำงานที่ตรงกับความถนัดเพื่อเพิ่มโอกาสในการมีงานทำ</p> <p>(๓) ส่งเสริมผู้สนใจประกอบอาชีพอิสระ โดยสนับสนุนทั้งความรู้และทักษะในการประกอบอาชีพ รวมทั้งเงินทุนจากกองทุนผู้รับงานไปทำที่บ้าน</p> <p>(๔) พัฒนาแพลตฟอร์มการให้บริการจัดหางาน (Job Demand Open Platform) ซึ่งสามารถจับคู่งานใหม่ที่เหมาะสมให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากภาคเศรษฐกิจที่กำลังลดลงไปสู่ภาคเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มเติบโต จึงสามารถนำความรู้และทักษะของบุคลากรในธุรกิจสายการบินที่จำเป็นต้องออกจากระบบ ไปสร้างศักยภาพให้กับภาคส่วนอื่นที่มีความต้องการจ้างงานเพิ่มขึ้น</p> <p>(๕) การประสานส่งต่อผู้สมัครงานที่ยังมีทักษะไม่ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงาน เข้ารับการเพิ่มทักษะฝีมือ ณ สถาบัน/ศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงาน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน ทั้งการ Up-Skill (ยกระดับทักษะการทำงานที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น) การ Re-Skill (เพิ่มทักษะที่จำเป็นในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีใหม่ ๆ) รวมถึงการเสริมสร้างทักษะเฉพาะทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งเป็นทักษะที่จำเป็นสำหรับการทำงานในปัจจุบันและอนาคต</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
			<p>๒. กรมพัฒนาฝีมือแรงงานได้ดำเนินการส่งเสริมการพัฒนาทักษะด้านอื่นให้แก่บุคลากรการบิน เพื่อเปิดโอกาสในการทำงานให้มากขึ้น รวมถึงการจัดฝึกอบรมอาชีพเสริมตามความต้องการในระหว่างรอการจ้างงาน อาจมีกระบวนการจัดสรรบุคลากรดังกล่าว ให้ไปประกอบอาชีพด้านอื่น เพื่อพัฒนาทักษะอาชีพ ตลอดจนนำความรู้ความสามารถของบุคลากรสร้างศักยภาพแก่ภาคส่วนอื่นได้ โดยมีแนวทางในการพัฒนาบุคลากร ดังนี้</p> <p>(๑) การฝึกยกระดับฝีมือและศักยภาพแรงงาน (Up skill) เพื่อดำเนินการยกระดับทักษะฝีมือ เพิ่มเติมความรู้ ทักษะด้านอาชีพ ด้านบริหารจัดการ ด้านเทคนิคการสอนหรือเทคโนโลยีใหม่ ให้กับแรงงานที่มีพื้นฐานความรู้อยู่แล้วให้มีทักษะ/ศักยภาพการทำงานสูงขึ้น รองรับการแข่งขันในภาคอุตสาหกรรมการผลิตที่เป็นเป้าหมายของประเทศ หลักสูตร ฝึกยกระดับฝีมือแรงงาน ระยะเวลา ๖ - ๒๔๐ ชั่วโมง แล้วแต่สาขา กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ทำงานอยู่แล้วหรือเคยทำงานมาแล้วแต่ว่างงาน โดยต้องมีพื้นฐานความรู้สอดคล้องหรือเกี่ยวพันกับสาขาที่เปิดฝึก</p> <p>(๒) การฝึกอบรมเพื่อเปลี่ยนสาขาอาชีพ (Re skill) เพื่อฝึกทักษะฝีมือเพิ่มเติมความรู้ความสามารถ ในสาขาอาชีพที่นอกเหนือจากอาชีพประจำหรือเพื่อประกอบอาชีพเสริม และโอกาสในการปรับเปลี่ยนอาชีพ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มโอกาสในการประกอบอาชีพหรือมีรายได้เพิ่มขึ้น โดยกิจกรรมดังกล่าวบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการประจำปีของกรมพัฒนาฝีมือแรงงานทุกปีงบประมาณ กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ถูกเลิกจ้าง ว่างงาน และแรงงานกลุ่มเปราะบาง เป็นต้น</p>
	<p>๒. ข้อเสนอแนะระยะสั้น ประกอบด้วย</p> <p>(๑) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรเข้มงวดในการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และปรับปรุงกระบวนการกำกับดูแลให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกับเกณฑ์การตรวจสอบมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดการยอมรับมาตรฐานของบุคลากรในระดับนานาชาติ</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้กำกับดูแลการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO โดยนำข้อบกพร่องที่ตรวจพบในการตรวจติดตาม และปัญหาที่พบในการฝึกอบรมมาเพิ่มเติมทั้งในส่วนการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่และการออกใบรับรองสถาบันฝึกอบรม เพื่อให้มีการจัดการเรียนการสอนให้ครบถ้วนและถูกต้องตามที่ได้รับรอง โดยให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล นอกจากนั้นประเทศไทยได้เข้าร่วมโครงการ ARISE Plus Civil Aviation Project ซึ่งเป็นโครงการร่วมกัน ๑๐ ประเทศ ได้แก่ ประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงและความร่วมมือระดับภาคในการคมนาคมขนส่งในอาเซียน รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพของตลาดแรงงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน โดยมีเป้าหมายเพื่อ</p> <p>๑. ปรับปรุงความสามารถด้านกฎระเบียบและมาตรฐานความปลอดภัยโดยจะต้องสอดคล้องกับมาตรฐานของ ICAO</p> <p>๒. สร้างกลไกเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้ใบรับรองและใบอนุญาต</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
			<p>๓. เสริมสร้างขีดความสามารถของประเทศสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศและปรับมาตรการให้สอดคล้องกับมาตรฐานของ ICAO</p> <p>๔. เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการจัดการจราจรทางอากาศผ่านการพัฒนาและดำเนินการตามแผนแม่บทการจัดการจราจรทางอากาศของอาเซียน (ATM) โดยมีเป้าหมายเพื่อให้บรรลุท้องฟ้าอาเซียนที่ไร้รอยต่อ</p> <p>๕. เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างอาเซียนและสหภาพยุโรปในการขนส่งทางอากาศ รวมถึงการหารือเกี่ยวกับความตกลงอาเซียน-สหภาพยุโรป ที่ครอบคลุมเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ในด้านที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบินเพื่อเป็นการส่งเสริมระบบการกำกับดูแลที่มีมาตรฐานระดับเดียวกันระหว่างรัฐสมาชิกให้เกิดการยอมรับสถาบันฝึกอบรมด้านการบินใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ จะประกอบด้วย</p> <p>(๑) ข้อตกลงในการปฏิบัติเรื่อง เครื่องช่วยฝึกบินจำลอง Implementation Protocols 1 (IP1) : Flight Simulation Training Device (FSTDs)</p> <p>(๒) ข้อตกลงในการปฏิบัติเรื่อง สถาบันฝึกอบรมนักบิน Implementation Protocols 2 (IP2) : Aviation Training Organizations (ATOs)</p> <p>(๓) ข้อตกลงในการปฏิบัติเรื่อง ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นักบิน Implementation Protocols 4 (IP4) : Professional Pilot</p>
		กระทรวงศึกษาธิการ วิทยาลัยการบิน นานาชาติ มหาวิทยาลัย นครพนม	เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรจะพิจารณาถึงผลสัมฤทธิ์ของศิษย์การบินที่ได้รับด้วย ถ้าพิจารณาว่าศิษย์การบินได้รับคุณค่าของการฝึกมากกว่าที่กำหนดใน TPM ควรจะพิจารณาว่าเป็นประโยชน์ของศิษย์การบิน
		สถาบัน การบินพลเรือน	ปัจจุบันสถาบันการบินพลเรือนได้รับการยอมรับอย่างเป็นทางการจาก ICAO เมื่อวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๔ ในการยกระดับมาตรฐานของการฝึกอบรมไปสู่สมาชิกระดับ Regional Training Centers of Excellence (RTCEs) โครงการ ICAO TRAINAIR PLUS โดยได้รับการยอมรับสาขาความเชี่ยวชาญใน ๒ ด้าน ได้แก่ Air Navigation Services และ Flight Safety and Safety Management ซึ่งจะทำให้เกิดการยอมรับมาตรฐานของบุคลากรด้านการบินของไทยในระดับนานาชาติมากยิ่งขึ้น

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
	<p>(๒) หน่วยงานควบคุมกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนควรทำการเจรจาต่อรองในระดับทวิภาคีและพหุภาคีระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลในระดับนานาชาติ เพื่อให้บุคลากรการบินของไทยเป็นที่ยอมรับ สามารถไปปฏิบัติงานกับสายการบินต่างชาติ ตลอดจนเป็นการสร้างความเชื่อมั่นต่ออุตสาหกรรมการบินและการประกอบธุรกิจการบินของไทย</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>๑. ประเทศไทยได้เข้าร่วมโครงการ ARISE Plus Civil Aviation Project ซึ่งเป็นโครงการร่วมกัน ๑๐ ประเทศ ในอาเซียน เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงและความร่วมมือระดับภาคในการคมนาคมขนส่งในอาเซียน รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพของตลาดแรงงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน รายละเอียดตามโครงการย่อยที่ ๒ การเตรียมความพร้อมบุคลากรการบินเชิงบูรณาการ ข้อเสนอแนะระยะสั้น (๑) เรื่องการเข้มงวดการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่</p> <p>๒. ในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ จะระบุให้สิทธิสายการบินในการนำบุคลากรที่จำเป็นต่อการดำเนินการที่ตกลงของสายการบินนั้น เข้ามาปฏิบัติงานในอาณาเขตของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ภายใต้กฎระเบียบของภาคีแต่ละฝ่าย ขณะที่การยกระดับมาตรฐานบุคลากรและการยอมรับมาตรฐานดังกล่าว มีการดำเนินงานในกรอบอาเซียนที่อยู่ในความดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยภายใต้ข้อตกลงยอมรับร่วมเกี่ยวกับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (Mutual Recognition Arrangement on Flight Crew Licensing; MRA on FCL) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการทำให้ข้อตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้</p>
		<p>กระทรวงศึกษาธิการ วิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรจะเจรจาให้หน่วยงานการบิน เช่น FAA หรือ EASA ให้อยอมรับมาตรฐานของการอนุญาตใบอนุญาตที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตสามารถเทียบโอนได้เลย</p>
	<p>(๓) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขระเบียบ โดยให้กองทัพอากาศสามารถเปิดรับพลเรือน ศึกษาด้านแพทย์เวชศาสตร์การบินให้มากขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาบุคลากรด้านเวชศาสตร์การบินไม่เพียงพอ</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>หลักสูตรที่ใช้สำหรับการฝึกอบรมด้านเวชศาสตร์การบิน จะต้องเป็นหลักสูตรที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยหากหน่วยงานใดมีความพร้อมจะสามารถยื่นขอรับรองหลักสูตรได้โดยไม่มีข้อจำกัด แต่ปัจจุบันมีสถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศได้รับการรับรองเพียงแห่งเดียว โดยอาจจะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับผู้เข้ารับการฝึกอบรมสำหรับกรณีที่เป็นแพทย์ผู้ตรวจที่ไม่ได้สังกัดกองทัพอากาศ ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการประสานกองทัพอากาศ เพื่อหาแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับข้อจำกัดดังกล่าวข้างต้น</p>
		<p>สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ</p>	<p>สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ได้ดำเนินการ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. เปิดรับแพทย์ประจำบ้านแขนงเวชศาสตร์การบิน ๒. อยู่ระหว่างดำเนินการเปิดหลักสูตร AME ๓. เนื่องจากเป็นหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับภารกิจทางราชการ (ทหาร) จึงไม่สามารถเปิดรับพลเรือนให้ได้ แต่สถาบันเวชศาสตร์การบิน กองทัพอากาศ ขอเสนอหลักสูตรนายแพทย์ผู้ตรวจ เพื่อให้สามารถปฏิบัติ

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
			หน้าที่ตรวจสอบสุขภาพผู้ทำการในอากาศและออกใบสำคัญแพทย์ชั้นต่าง ๆ เพื่อรองรับภารกิจการบินพลเรือนได้
	(๔) ควรมีการจัดตั้งสภาวิชาชีพด้านการบิน โดยเป็นหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางรวบรวมข้อมูลสำรวจความต้องการแรงงานในธุรกิจการบินทั้งในระดับประเทศ และระดับนานาชาติ รวมถึงมีส่วนร่วมในการผลิตบุคลากรทั้งในด้านการกำหนดมาตรฐานหลักสูตร การส่งเสริม ค้ำครองและควบคุมมาตรฐานวิชาชีพ โดยให้หน่วยงานภาครัฐ ช่วยอำนวยความสะดวก และกำหนดทิศทางในภาพรวม เพื่อจุดประสงค์ในการเตรียมความพร้อมบุคลากรการบินอย่างเป็นระบบ การดูแลจรรยาบรรณวิชาชีพ และการปลูกฝังค่านิยมที่ถูกต้องให้แก่กลุ่มบุคลากร	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กระทรวงศึกษาธิการ วิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม สถาบันการบินพลเรือน	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบในการกำหนดมาตรฐาน คุณสมบัติ และหลักสูตร การฝึกอบรม และกำหนดทิศทางในภาพรวมเพื่อจุดประสงค์ในการเตรียมความพร้อมบุคลากรการบินอย่างเป็นระบบ รวมทั้งการดูแลจรรยาบรรณวิชาชีพหรือวินัยผู้ประจำหน้าที่ และการปลูกฝังค่านิยมรวมทั้งสมรรถนะ (Competency) ที่ถูกต้องให้แก่กลุ่มบุคลากรผู้ที่ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน ICAO และให้เป็นที่ยอมรับของสากล สำนักงานการบินพลเรือนจึงได้ดำเนินการอยู่ตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดโดยพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตามก็ไม่ได้ขัดข้องหากจะมีการจัดตั้งสภาวิชาชีพดังกล่าว การตั้งสภาวิชาชีพควรมีหน้าที่ในเรื่องการดูแลจรรยาบรรณ ปลูกฝังค่านิยม และค้ำครองบุคลากรเท่านั้น สถาบันการบินพลเรือนสนับสนุนให้มีการจัดตั้งสภาวิชาชีพด้านการบิน ทั้งนี้ ควรให้มีความครอบคลุมในทุกกลุ่มบุคลากรด้านการบิน ได้แก่ กลุ่มนักบินพาณิชย์ตรี/ลูกเรือ กลุ่มช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน วิศวกร กลุ่มพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ กลุ่มพนักงานอำนวยความสะดวกการบิน กลุ่มผู้ใช้งานอากาศยานไร้คนขับ (Drone) และบุคลากรด้านการบินกลุ่มอื่น ๆ เช่น การจัดการท่าอากาศยาน การจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นต้น
	(๕) ควรมีหน่วยงานเพื่อติดตามการวางแผนพัฒนาบุคลากรการบินของประเทศอย่างต่อเนื่อง ให้สามารถตอบสนองความเปลี่ยนแปลงได้ทันเวลา สำหรับหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการบิน ควรมีการประสานงานระหว่างกระทรวงศึกษาธิการ กระทรวง	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้มีการประสานงานกับกระทรวงศึกษาธิการ โดยสำนักคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เพื่อการพัฒนาหลักสูตรนายช่างภาคพื้นดินและสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นดิน เพื่อให้ได้มาตรฐาน และได้รับการรับรองที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งเป็นไปตามแผนงานของคณะกรรมการการอาชีวศึกษา และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับบุคลากรการบินเพื่อวางแผนการพัฒนาบุคลากรทางการบินในภาพรวม ซึ่งจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวเพื่อประกอบการจัดทำนโยบาย

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
	<p>อุดมศึกษา วิทยาศาสตร์วิจัย และนวัตกรรม กระทรวงคมนาคม และผู้ประกอบการในธุรกิจการบินเพื่อให้หลักสูตรตรงตามความต้องการของตลาดแรงงาน</p>	<p>สถาบันการบินพลเรือน</p>	<p>สถาบันการบินพลเรือน มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เพื่อพัฒนาการจัดการเรียนการสอนอาชีวศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาช่างอากาศยาน หรือสาขาวิชาอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบิน รวมถึงการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับผู้ประกอบการในธุรกิจการบินสำหรับการร่วมมือทางวิชาการเพื่อพัฒนาหลักสูตรและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท แอ็กส์บริการภาคพื้น จำกัด และบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นต้น</p>
	<p>(๖) ควรผลักดันและส่งเสริมการพัฒนาทักษะในสาขาวิชาชีพที่ยังมีความต้องการในตลาด เช่น ครูสอนช่างซ่อมอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการขาดแคลน</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานอาชีวศึกษา เพื่อผลิตบุคลากรด้านนายช่างภาคพื้นดินให้มีความเพียงพอตรงตามความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน และจะนำประเด็นดังกล่าวไปพิจารณาเพื่อผลักดันและส่งเสริมต่อไป</p>
	<p>(๗) ส่งเสริมให้เกิดอาชีพใหม่ในอุตสาหกรรมการบิน เช่น นักบินอากาศยานไร้คนขับ รวมถึงส่งเสริมใช้อากาศยานขนาดเล็กในการทำกิจกรรมด้านต่าง ๆ เช่น การท่องเที่ยว การแพทย์ เพื่อเพิ่มอัตราจ้างงานบุคลากรในประเทศ</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีแนวทางสนับสนุนการส่งเสริมให้เกิดอาชีพใหม่ ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือนักบินอากาศยานไร้คนขับ เนื่องจากปัจจุบันมีการใช้งานอากาศยานไร้คนขับจำนวนมาก และมีแนวโน้มเพิ่มจำนวนมากขึ้นในอนาคต อีกทั้งใช้ในวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย เช่น การเกษตร การสำรวจ การป้องกันสาธารณสุข เป็นต้น จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยเป็นสำคัญ โดยจะต้องมีการสร้างมาตรฐานการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเพื่อสร้างองค์ความรู้ให้สามารถบังคับหรือปล่อยอากาศยานได้อย่างปลอดภัย ไม่กระทบต่อความปลอดภัยสาธารณะ และเป็นไปตามกฎระเบียบที่ใช้กำกับดูแล ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการทบทวนกฎระเบียบเกี่ยวกับอากาศยานไร้คนขับในทุกมิติ รวมทั้งกำหนดมาตรฐานด้านทักษะความรู้ความสามารถของผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานเพื่อให้สามารถรองรับการใช้อากาศยานไร้คนขับได้อย่างปลอดภัยและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป ซึ่งได้มีการส่งเสริมให้เกิดอาชีพใหม่ในอุตสาหกรรมการบิน โดยได้มีการรับรองหลักสูตร Remote Pilot Visual Line of Sight Certificate (RVC) และ Instructor Remote Pilot Licence Course (IRPL) กับสถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (Defence Technology Institute Unmanned Aircraft Systems Training Centre: DTI-UTC) เพื่อตอบสนองความต้องการในการพัฒนาบุคลากรของกระทรวงกลาโหม หน่วยงานความมั่นคง และบุคคลทั่วไป รวมทั้งเพื่อรองรับการขยายตัวของการใช้งานระบบอากาศยานไร้คนขับภายในประเทศที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
		สถาบันการบินพลเรือน	ปัจจุบันสถาบันการบินพลเรือนได้พัฒนาหลักสูตร Remotely Piloted Aircraft Controller and Launcher Training Course ร่วมกับ บริษัท โดรน อากาศเมค (ไทยแลนด์) โดยได้มีการลงนามร่วมกันในบันทึกข้อตกลง (MOU) เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๔ ทั้งนี้ สถาบันการบินพลเรือนเล็งเห็นถึงความสำคัญของการจัดทำความร่วมมือกับพันธมิตรเชิงวิชาการ เพื่อมุ่งเน้นการผลิตและพัฒนาบุคลากรที่มีความรู้ทางด้านอากาศยานไร้คนขับ หรือสาขาอื่นที่เกี่ยวข้องด้วยการแลกเปลี่ยนถ่ายทอดความรู้เทคโนโลยีไปจนถึงประสบการณ์ระหว่างสองหน่วยงาน เพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการด้านการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านอากาศยานไร้คนขับอย่างมีประสิทธิภาพ
		กระทรวงการต่างประเทศ	กระทรวงการต่างประเทศเห็นด้วยกับเรื่องดังกล่าว โดยประเทศไทยอาจใช้โอกาสพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอากาศยานให้เชื่อมโยงกับตลาดเฉพาะทาง (Niche Market) ที่มีโอกาสเติบโตสูงเพื่อลดความไม่แน่นอนจากการที่ต้องพึ่งพาการฟื้นตัวอุตสาหกรรมการบินโลก เช่น อากาศยานไร้คนขับเพื่อใช้งานด้านเกษตร สสำรวจทรัพยากรและสภาพแวดล้อม ช่วยเหลือผู้ประสบภัย รวมถึง กิจกรรมด้านการท่องเที่ยว การแพทย์ ซึ่งเป็นสาขาที่ไทยมีความเข้มแข็งและตั้งเป้าเป็นเลิศในระดับสากล
๓. โครงการย่อยที่ ๓ โอกาสการพัฒนา ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และอุตสาหกรรม ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	๑. ข้อเสนอแนะด้านนโยบาย (๑) ภาครัฐควรพิจารณาปรับแผนยุทธศาสตร์รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนและการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ซึ่งการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมนี้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ของแผนฯ และได้ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนในการให้ข้อมูลแก่ผู้ประกอบการที่สนใจเข้ามาลงทุนในประเทศไทย
		สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ควรให้ความสำคัญกับการสร้างระบบนิเวศน์ที่เอื้อต่อการแข่งขันและการเพิ่มศักยภาพของผู้ให้บริการ รวมถึงกำหนดมาตรการในการส่งเสริมการลงทุนให้ทัดเทียมประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวของอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
		กระทรวงการคลัง	อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนผ่านสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ในประเภทกิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยานหรืออุปกรณ์เกี่ยวกับยานอวกาศ โดยได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักร ยกเว้นอากรของนำเข้าเพื่อวิจัย ยกเว้นอากรวัตถุดิบผลิตเพื่อส่งออก สิทธิประโยชน์อื่น ๆ ที่ไม่ใช่ภาษี นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนผ่านพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีนิติบุคคลไม่เกิน ๑๕ ปี ยกเว้นอากรขาเข้า วัตถุดิบและเครื่องจักรและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ
		กระทรวงการต่างประเทศ	กระทรวงการต่างประเทศโดยสถานเอกอัครราชทูตและสถานกงสุลใหญ่ในต่างประเทศได้เชิญชวนภาครัฐและเอกชนต่างชาติดำเนินการลงทุนในประเทศไทย โดยให้ข้อมูลเกี่ยวกับแผนพัฒนาประเทศไทย ให้เป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยาน ควบคู่กับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ และสาขาอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อย่างไรก็ดี ปัจจุบันกลุ่มเป้าหมายต่างชาติยังไม่พร้อมลงทุนเนื่องจากสถานการณ์ธุรกิจการบินตกต่ำทั่วโลก อีกทั้งรอความชัดเจนเกี่ยวกับความคืบหน้าของโครงการฯ และบทบาทของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งอยู่ระหว่างการฟื้นฟู ดังนั้นจึงควรเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรและปรับปรุงกฎระเบียบให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการตัดสินใจลงทุนของต่างชาติ
		กระทรวงอุตสาหกรรม	กระทรวงอุตสาหกรรมมีอำนาจหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับการผลิตชิ้นส่วน และ EEC รับผิดชอบด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน ซึ่งจำเป็นต้องบูรณาการแผนงานต่าง ๆ เข้าด้วยกัน กับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
		สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นชิ้นส่วนย่อยที่ไม่สามารถนำมาติดตั้งกับอากาศยานได้ทันที เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทยจำเป็นต้องส่งชิ้นส่วนที่ผลิตนั้นไปประกอบชิ้นสุดท้าย (Final Assembly) ที่บริษัทสาขาใหญ่ซึ่งอยู่ต่างประเทศ และการผลิตของผู้ผลิตในไทยจำเป็นต้องได้รับการอนุญาตจากบริษัทสาขาใหญ่ก่อนหากจะผลิตเพื่อขายในประเทศไทย

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
		กระทรวงอุตสาหกรรม	อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานเป็นอุตสาหกรรมที่มีมาตรฐานเข้มงวดมากและการทดสอบเพื่อให้ได้รับมาตรฐานค่อนข้างยาก จึงควรมี Eco-system ซึ่งสนับสนุนให้ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนได้มาตรฐานในระดับสากล และสนับสนุนให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนเหล่านั้นเข้ารับงานในโครงการของรัฐ เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตในประเทศ
	(๓) กำหนดนโยบายหรือมาตรการให้สิทธิพิเศษในการจัดซื้อจัดจ้าง	กระทรวงการคลัง	สำหรับข้อเสนอในการกำหนดนโยบายหรือมาตรการสิทธิพิเศษในการจัดซื้อจัดจ้างควรมีการหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการกำหนดนโยบายหรือมาตรการสิทธิพิเศษในการจัดซื้อจัดจ้างเกี่ยวกับอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานของไทย
	(๔) กำหนดนโยบายให้อากาศยานของไทยรับตรวจซ่อมกับ MRO ภายในประเทศก่อน โดยหากไม่สามารถซ่อมได้ให้มีการจ้างช่วงและมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทต่างประเทศ	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยส่งเสริมผู้ประกอบการไทยโดยได้ออกกฎระเบียบด้านการรับรองหน่วยซ่อมและพัฒนากระบวนการกำกับดูแลหน่วยซ่อมภายในประเทศให้เป็นไปตามแนวทางมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้รับบริการหน่วยซ่อม ใช้บริการหน่วยซ่อมภายในประเทศ เพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้รับบริการเนื่องจากหน่วยซ่อมภายในประเทศมีต้นทุนที่ถูกกว่า
	(๕) รัฐบาลควรเป็นตัวกลางในการประสานงานกับต่างประเทศในรูปแบบ G-to-G เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีจาก OEM ต่างประเทศ	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ปัจจุบันจะมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีเฉพาะกรณีที่มีการผลิตผลิตภัณฑ์นั้นในประเทศไทย และเป็นไปตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด หากเป็นผลิตภัณฑ์อื่น ๆ นอกเหนือจากนี้อาจมีข้อจำกัดเนื่องจากเป็นข้อมูลที่เป็นความลับ การเจรจาอาจต้องเป็นระดับนโยบายซึ่งต้องมีการศึกษาในรายละเอียด
	(๖) ภาครัฐควรมีนโยบายตั้งหน่วยงานหรือองค์กรที่เป็นศูนย์รวมการวิจัยและการพัฒนาทางด้านอากาศยานเป็นศูนย์ทดสอบและรับรองมาตรฐานสากลทางด้านอากาศยานที่มีความจำเป็น	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ปัจจุบันสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีโครงการความร่วมมือกับสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ เพื่อทำการวิจัยและพัฒนาอากาศยาน และเห็นว่าการจัดตั้งหน่วยงานหรือองค์กรที่เป็นศูนย์รวมการวิจัยและการพัฒนาทางด้านอากาศยาน เป็นศูนย์ทดสอบและรับรองมาตรฐานสากลทางด้านอากาศยานนั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องพิจารณาถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่กำกับดูแลการออกแบบ ผลิต และซ่อม ในขณะที่หน่วยงานดังกล่าวมีหน้าที่ให้บริการหรือสนับสนุนกิจการการออกแบบ ผลิตและซ่อม หากหน่วยงานดังกล่าวจัดตั้งโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งจะเป็นทั้งผู้ตรวจสอบและผู้ให้บริการ อาจก่อให้เกิดการขัดกันของผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ได้

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
		กระทรวงอุตสาหกรรม	มีสถาบันเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานหลายหน่วยงาน เช่น สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สถาบันยานยนต์ และสถาบันไทย-เยอรมัน เป็นต้น ซึ่งสามารถเป็นเครือข่ายกับองค์กรพัฒนาด้านอากาศยานที่จะจัดตั้งขึ้นนี้ได้
	<p>๒. ด้านกฎหมายและกฎระเบียบ</p> <p>(๑) ปรับปรุงข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ ๙๗ ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ เรื่องเงื่อนไขอายุของอากาศยานสำหรับการรับขนคนโดยสารและสินค้าให้สามารถจดทะเบียนอากาศยานที่มีอายุเกิน ๑๖ ปี และเงื่อนไขของอายุอากาศยานสำหรับการรับขนเฉพาะสินค้าให้สามารถจดทะเบียนอากาศยานที่มีอายุเกิน ๒๒ ปี ได้</p>	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ ๙๘ ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ลงนามเมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๔ เรื่องเงื่อนไขอายุของอากาศยานจดทะเบียนสำหรับการรับขนคนโดยสารและสินค้า ซึ่งอายุสำหรับอากาศยานที่รับขนคนโดยสารต้องไม่เกิน ๑๖ ปี และอายุอากาศยานสำหรับรับขนสินค้าต้องไม่เกิน ๒๒ ปี นับจากวันยื่นคำขอ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ เจตนารมณ์ แนวทางปฏิบัติเชิงนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่มุ่งเน้นในด้านความปลอดภัยของอากาศยานที่ได้รับอนุญาตจะนำมาใช้ในการประกอบกิจการการบินพลเรือน
	(๒) เพิ่มระยะเวลาการให้สิทธิยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีเงินได้นิติบุคคลจาก ๘ ปี เป็น ๑๕ ปี เทียบเท่ากับบางประเทศในภูมิภาคอาเซียน	กระทรวงการคลัง	<p>๑. สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามกฎหมายศุลกากร โดยผู้ประกอบการสามารถขอจัดตั้งเขตปลอดอากรของตนเอง หรือขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากรในประเภทที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินได้ เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร ซึ่งปัจจุบันมีเขตปลอดอากรประเภทฐานซ่อมบำรุงอากาศยาน จำนวน ๓ แห่ง ตั้งอยู่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา-ระยอง-พัทยา</p> <p>๒. อุตสาหกรรมการบินที่ถือว่าเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศโดยสามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนผ่านพระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยจะได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีนิติบุคคลไม่เกิน ๑๕ ปี ยกเว้นอากรขาเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักร</p> <p>ภาษีนำเข้าอยู่ในความรับผิดชอบของกรมศุลกากร ภาษีเงินได้อยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน อย่างไรก็ตาม หากหน่วยงานดังกล่าวข้างต้นต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อนำไปพิจารณาสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยินดีสนับสนุนข้อมูลดังกล่าว</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
	<p>(๓) แก้ไขการจัดเก็บอาคารกลุ่มอุปกรณ์และเครื่องมือที่มีราคาสูงและมีความจำเป็นในการซ่อมอากาศยานตามคู่มือที่ผู้ผลิตอากาศยานแนะนำให้ใช้ประกอบกับวัสดุเพื่อซ่อมอากาศยาน โดยหลักการดำเนินการตามมาตร ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ คือการเสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกประกาศเพื่อยกเว้นหรือลดหย่อนอากร ส่วนในระยะยาวเสนอให้แก้ไขบทบัญญัติภาค ๔ ประเภท ๗ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ บัญญัติให้ของที่ได้รับยกเว้นอากรครอบคลุมไปถึงพวกอุปกรณ์หรือเครื่องมือดังกล่าวด้วย</p>	<p>กระทรวงการคลัง</p>	<p>๑. ประเด็นการผลักดันให้ดำเนินการตามมาตรา ๑๒ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ กรมศุลกากรเห็นว่า การดำเนินการดังกล่าวต้องมีการศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในภาพรวมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างละเอียดรอบคอบเสียก่อน เนื่องจากการยกเว้นหรือลดหย่อนอากรอาจมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในวงกว้าง และกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของรัฐโดยตรงได้</p> <p>๒. ประเด็นการแก้ไขบทบัญญัติภาค ๔ ประเภทที่ ๗ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ โดยบัญญัติให้ของที่ได้รับยกเว้นอากรครอบคลุมถึงอุปกรณ์และเครื่องมือที่มีราคาสูงและมีความจำเป็นในการซ่อมอากาศยานด้วยนั้น กรมศุลกากรเคยมีการประชุมร่วมกับกลุ่มผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการบิน โดยเห็นว่าเครื่องมือทั่วไป (Generic Tools) เครื่องมือพิเศษ (Special Tools) ที่ใช้ในการซ่อมบำรุงอากาศยานสำหรับอุตสาหกรรมการบินนั้นไม่ได้มีการระบุไว้ในแบบพิมพ์เขียว (Drawing) จึงไม่ได้รับยกเว้นอากรตามประกาศกรมศุลกากร ที่ ๑๔๙/๒๕๕๕ เรื่อง หลักเกณฑ์และเงื่อนไข ในการยกเว้นอากรสำหรับของตามภาค ๔ ประเภทที่ ๗ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ ลงวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๕ และได้แจ้งให้กลุ่มผู้ประกอบการบินรวบรวมรายการบัญชีของของดังกล่าวเสนอเพื่อพิจารณาต่อไป</p>
		<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>๑. ไม่มีข้อขัดข้องเนื่องจากไม่ได้มีผลกระทบต่อกระบวนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>๒. พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมศุลกากร อย่างไรก็ตาม หากหน่วยงานดังกล่าวข้างต้นต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อนำไปพิจารณาสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยยินดีสนับสนุนข้อมูลดังกล่าว</p>
	<p>(๔) สิทธิประโยชน์ทางภาษีในการนำเข้าวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมการบิน</p>	<p>กระทรวงการคลัง</p>	<p>อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนผ่านสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ในประเภทผลิตหรือซ่อมอากาศยานหรืออุปกรณ์เกี่ยวกับยานอวกาศ โดยได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ยกเว้นอากรนำเข้าเครื่องจักร ยกเว้นอากรของนำเข้าเพื่อวิจัย ยกเว้นอากรวัตถุดิบผลิตเพื่อส่งออก และสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ที่ไม่ใช่ภาษี</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
		สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	<p>๑. ไม่มีข้อขัดข้องเนื่องจากไม่ได้มีผลกระทบต่อกระบวนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p> <p>๒. พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ อยู่ในความรับผิดชอบของกรมศุลกากร อย่างไรก็ตาม หากหน่วยงานดังกล่าวข้างต้นต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนและอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อนำไปพิจารณา สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ยินดีสนับสนุนข้อมูลดังกล่าว</p>
	(๕) ทบทวนระเบียบการสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานภายในสนามบิน	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	ไม่มีข้อขัดข้องเนื่องจากไม่ได้มีผลกระทบต่อกระบวนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยกรมสิทธิในพื้นที่เป็นการตกลงร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและท่าอากาศยานเท่านั้น
<p>๓. ด้านการส่งเสริมการลงทุน</p> <p>(๑) พิจารณานโยบายส่งเสริมการลงทุน เช่น เงินสนับสนุน เงินกู้ ดอกเบี้ยต่ำหรือการพักชำระหนี้ให้กลุ่มอุตสาหกรรมการบิน ทั้งภาคการผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยานตามระยะเวลาที่เหมาะสมกับสถานการณ์วิกฤติ COVID-19</p>		กระทรวงการคลัง	รายละเอียดการพิจารณาตามโครงการที่ ๑ เรื่องการสนับสนุนเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan)
		สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ส่งเสริมการลงทุนโดยได้ดำเนินการขอความอนุเคราะห์จากกระทรวงการคลังและธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ในการให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินของไทย อีกทั้งได้สนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านอุตสาหกรรมการบินเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาสินเชื่อแก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม
		สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนยินดีรับข้อเสนอข้างต้นมาศึกษา เพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนปรับปรุงนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการชักจูงให้เกิดการลงทุนในกิจการดังกล่าวอันเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ
		กระทรวงแรงงาน	<p>กระทรวงการคลังโดยสำนักงานประกันสังคม ดำเนินการโครงการสินเชื่อเพื่อส่งเสริมการจ้างงานแบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ดังนี้</p> <p>ระยะที่ ๑ (ตั้งแต่เดือนเมษายน - ธันวาคม ๒๕๖๓) โดยร่วมกับสถาบันการเงินสนับสนุนสินเชื่อ ดอกเบี้ยต่ำ วงเงิน ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท ให้แก่สถานประกอบการ กรณีมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน ดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ ๓ ต่อปี และกรณีที่ไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน ดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ ๕ ต่อปี สถานประกอบการที่ยื่นกู้ต้องขึ้นทะเบียนประกันสังคมมาแล้วไม่น้อยกว่า ๓ เดือน และต้องรักษาสภาพการจ้างงานผู้ประกันตนไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๐ เป็นระยะเวลา ๓ ปี โดยยื่นกู้ภายในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓</p> <p>ผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๓ มีธนาคารเข้าร่วมโครงการ จำนวน ๒ ธนาคาร คือ EXIM Bank และ UOB มีผู้กู้ จำนวน ๔๔๕ ราย เป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน ๒,๓๙๐.๘๓๘ ล้านบาท รักษาสภาพการจ้างงานจำนวน ๓๘,๘๒๙ คน</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
			<p>ระยะที่ ๒ (ตั้งแต่วันที่ ๑๗ พฤษภาคม - ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๔) สถานประกอบการที่มีลูกจ้างได้ไม่เกิน ๑๕ ล้านบาท กรณีมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน ดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ ๒.๗๕ ต่อปี และกรณีไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน ดอกเบี้ยร้อยละ ๔.๗๕ ต่อปี คงที่ ๓ ปี โดยสถานประกอบการที่ยื่นกู้ต้องขึ้นทะเบียนประกันสังคมมาแล้วไม่น้อยกว่า ๓ เดือน และต้องรักษาสภาพการจ้างงานผู้ประกันตนไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๐ เป็นระยะเวลา ๓ ปี ผลการดำเนินงาน ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๔ มีธนาคารเข้าร่วมโครงการ จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ UOB EXIM Bank ธนาคารกรุงเทพ และธนาคารกรุงไทย ผู้กู้ จำนวน ๒๐๖ ราย เป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน ๑,๓๑๔.๔๙๐ ล้านบาท รักษาสภาพการจ้างลูกจ้างในระบบ จำนวน ๘,๔๑๔ คน</p>
	<p>(๒) นโยบายส่งเสริมผู้ประกอบการให้พัฒนามาตรฐานของโรงงานให้เข้าถึงมาตรฐานบริหารคุณภาพสำหรับอุตสาหกรรมการบินและอากาศยาน หรือ AS ๙๑๐๐</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>๑. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ส่งเสริมมาตรฐานห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐานชิ้นส่วนอากาศยานในประเทศไทยที่ได้รับการยอมรับจากสากล ทำให้ผู้ประกอบการลดต้นทุนในการส่งออกชิ้นส่วนอากาศยานไปทดสอบมาตรฐานที่ต่างประเทศ ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานจะต้องได้รับรองมาตรฐานตามที่ถูกค้ำกำหนดและให้การยอมรับ</p> <p>๒. มาตรฐานอุตสาหกรรมต่าง ๆ เป็นเอกสารที่มีลิขสิทธิ์และเข้าถึงได้เฉพาะบุคคลผู้มีสิทธิ์และไม่สามารถแจกจ่ายให้ผู้อื่นได้ ดังนั้น อาจเป็นหน้าที่ของโรงงานในการติดต่อกับองค์กรที่ออกมาตรฐานเพื่อเข้าถึงมาตรฐานดังกล่าว</p>
	<p>(๓) นโยบายส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอื่นในไทยให้พัฒนาความร่วมมือกับ OEM ในต่างประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพให้ผู้ประกอบการในไทย</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>ปัจจุบันได้มีการส่งเสริมและสนับสนุนโดยผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานและซ่อมบำรุงอากาศยานที่มีสัดส่วนชาวต่างชาติมากกว่าร้อยละ ๔๙ สามารถเข้ามาประกอบกิจการในเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก มาตรา ๖๐ พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๑ โดยผู้ประกอบการจะต้องจัดทำแผนถ่ายเทเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรไทยและนำเสนอต่อคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกพิจารณา ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้รับการแต่งตั้งให้เป็นหนึ่งในคณะกรรมการฯ ที่พิจารณาเรื่องดังกล่าว</p>
	<p>(๔) นโยบายส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนอากาศยานที่ผลิตในประเทศ กับอากาศยานของรัฐที่ใช้งานภายในประเทศและภูมิภาค</p>	<p>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย</p>	<p>ปัจจุบันชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นชิ้นส่วนย่อยที่ไม่สามารถนำมาติดตั้งกับอากาศยานได้ทันที เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนไม่ไทยจำเป็นต้องส่งชิ้นส่วนที่ผลิตนั้นไปประกอบขั้นสุดท้าย (Final Assembly) ที่บริษัทสาขาใหญ่ซึ่งอยู่ต่างประเทศ และการผลิตของผู้ผลิตในไทยจำเป็นต้องได้รับการอนุญาตจากบริษัทสาขาใหญ่ก่อน หากจะผลิตเพื่อขายในประเทศไทย อย่างไรก็ตามจะศึกษารายละเอียดต่อไป</p>

โครงการ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ผลการพิจารณา/ผลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค
	(๕) นโยบายส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานครบวงจรตามมาตรฐานการซ่อมบำรุงระดับสากลที่มีชิ้นส่วนอะไหล่เพียงพอ การซ่อมมีความรวดเร็ว และควรมีที่ตั้งใกล้กับฐานหลักของสายการบินจะสามารถแข่งขันราคาได้	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยพร้อมให้การสนับสนุน การออกใบรับรองหน่วยซ่อมในราชอาณาจักรและปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดทำนโยบายหลายด้านซึ่งจะนำข้อเสนอแนะดังกล่าวประกอบการพิจารณาต่อไป
	(๖) นโยบายส่งเสริมการอบรมความรู้ทางกฎหมายสากลเกี่ยวกับชิ้นส่วนและอากาศยานโดยเน้นที่การผลิตชิ้นส่วนและซ่อมบำรุงอากาศยานขนาดเล็ก	สถาบันการบินพลเรือน	สถาบันการบินพลเรือนพร้อมให้การสนับสนุนนโยบายดังกล่าวข้างต้น โดยปัจจุบันสถาบันการบินพลเรือนอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศอู่ตะเภา โดยมีเป้าหมายเพื่อผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านช่างอากาศยานและด้านช่างผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่มีคุณภาพและปริมาณเพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินซ่อมบำรุงอากาศยานและอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน รวมทั้ง สถาบันการบินพลเรือนมีการดำเนินงานตามแผนการจัดตั้งศูนย์ฝึก EASA Part-147 Training Organization ปีงบประมาณ ๒๕๖๔-๒๕๖๕ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานการฝึกอบรมช่างอากาศยานของสถาบันการบินพลเรือนให้มีคุณภาพและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล นอกจากนี้ยังเป็นการเตรียมความพร้อมในการผลิตช่างอากาศยานที่ได้มาตรฐานเพื่อรองรับความต้องการบุคลากรของศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ที่อุทตะภูตามนโยบายของรัฐบาลอีกด้วย
	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเห็นว่าควรส่งเสริมให้มีการอบรม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของไทยก่อน เนื่องจากผู้ประกอบการไทยจะต้องปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของไทย ในขณะที่กฎหมายสากลจะใช้เป็นการอ้างอิงหรือขยายความเพิ่มเติม ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอาจไม่มีบุคลากรที่ได้รับการรับรอง (Qualified) ให้เป็นผู้สอนกฎหมายสากล	
		กระทรวงพาณิชย์	เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศเป็นประโยชน์กับธุรกิจสายการบินและธุรกิจสนับสนุน โดยเป็นการเตรียมความพร้อมการเสริมสร้างศักยภาพสายการบินของไทย บุคลากรการบิน รวมถึงสามารถช่วยลดผลกระทบจากภาวะวิกฤติ COVID-19 ได้เป็นอย่างดี