

งานเสวนาระดมความคิดเห็นที่มีต่อ
“ร่างประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง
นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580”

จัดโดยวิทยาลัยอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง
ร่วมกับเครือข่ายวิชาการด้านการบินพลเรือน

27 มิถุนายน 2565

ณ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

นนนภััส นุตคำแหง (ผู้เรียบเรียง)

การเปิดงานเสวนา โดยผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เสริมศักดิ์ อยู่เย็น (คณบดีวิทยาลัยอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง)

วิทยาลัยอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง จัดงานร่วมกับเครือข่ายวิชาการด้านการบินพลเรือน เพื่อเปิดโอกาสให้ร่วมแสดงข้อคิดเห็นต่อร่างประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580 เพื่อให้ข้อเสนอแนะต่อสำนักงานการบินพลเรือน (กพท.) ผู้ซึ่งเป็นผู้กำกับดูแลด้านกฎหมายได้เห็นว่าผู้ที่ปฏิบัติงานและผู้ที่ได้รับผลกระทบมีความคิดเห็นอย่างไร โดยงานเสวนาครั้งนี้จัดขึ้นทั้งแบบ On-site และออนไลน์

ปาฐกถา เรื่อง ความมุ่งหมายของนโยบายการบินพลเรือนฉบับแรกของประเทศไทย โดยคุณสุทธิพงษ์ คงพูล (ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

สำหรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศที่ทุกท่านกำลังจะได้เสวนากันต่อไปนี้ถือว่าเป็นนโยบายการบินพลเรือนที่ครอบคลุมกิจการการบินพลเรือนของประเทศฉบับแรกที่มีเนื้อหาสาระครอบคลุมทุกด้าน นโยบายนี้จะครอบคลุมถึงนโยบายด้านเศรษฐกิจ นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน และนโยบายด้านมาตรฐานด้านการบิน

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพด้านการบินมานาน และต้องการมุ่งไปข้างหน้าด้วยศักยภาพที่มีอยู่ เพื่อพัฒนาให้ศักยภาพสูงยิ่งขึ้น พวกเราทุกคนต้องมาหาแนวทางที่จะสร้างให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก เพราะฉะนั้น การจะไปสู่จุดหมายนั้นได้ เราต้องมีแผนปฏิบัติการและยุทธศาสตร์ที่ดี ครอบคลุม และมีบูรณาการต่าง ๆ การที่จะมีแผนที่ดี มีเป้าหมายร่วมกันที่ชัดเจน เราจำเป็นต้องมีนโยบายในแต่ละด้านที่ครบถ้วนและมีความสอดคล้องกัน คณะกรรมการการบินพลเรือนโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานมีนโยบายสานต่อยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีที่มุ่งไปสู่การมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน กิจกรรมการบินเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจประเทศพัฒนาและเจริญ การที่ประเทศไทยจะพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลาง จำเป็นอย่างยิ่งที่กิจกรรมการบินจะต้องมีขีดความสามารถที่จะส่งเสริมธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยวให้สามารถสร้างรายได้ให้ประเทศไทยพ้นจากประเทศรายได้ปานกลางตามเป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าว รวมทั้งแผนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการการบินพลเรือนจึงได้มีนโยบายที่สอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ที่กพท. จะต้องกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ

กพท. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบได้ทำงานร่วมกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนมาอย่างต่อเนื่องในการที่จะทำให้ประเทศไทยมีนโยบายดังที่กล่าวให้ครบถ้วนสมบูรณ์มากที่สุดและได้ใช้เวลาในการทำงานร่วมกันมาระยะหนึ่ง ซึ่งในโอกาสนี้ ขอขอบพระคุณทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องจนกระทั่งเราได้ตัวนโยบายที่ขณะนี้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการการบินพลเรือนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว การที่จะทำให้มีนโยบายที่ตรงกับเป้าหมายของประเทศเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนและมีเนื้อหาที่ต้องนำมาประกอบการพิจารณาค่อนข้างมาก โดยในการทำงานได้พิจารณาถึงประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นประเด็นปัญหา ประเด็นความต้องการ สิ่งที่เรามองเห็นในอนาคตว่าเราจะต้องวางนโยบายไว้อย่างไร แผนปฏิบัติการต่าง ๆ ที่จะตามมาและสร้างผลลัพธ์อย่างที่เราต้องการได้ อีกมิติหนึ่งคือการที่ต้องมองให้เห็นว่าเป้าหมายเหล่านั้นจะสอดคล้องกันไปอย่างมีบูรณาการ หลาย ๆ ท่านอาจมีข้อสังเกตว่าก่อนหน้านี้หลายปี ประเทศไทยเคยเป็นผู้นำในเรื่องกิจกรรมการบินมายาวนาน การที่เราจะสามารถกลับมาสู่ความยิ่งใหญ่ในกิจกรรมการบินให้สมกับขีดความสามารถ ศักยภาพ และโอกาสของประเทศ ตัวนโยบายการบินพลเรือนฉบับนี้ถือเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญที่สุดเรื่องหนึ่ง จากนั้นไปตัวนโยบายจะนำไปสู่การกำหนดแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องตามกลยุทธ์และนโยบายที่ได้กำหนดในด้านต่าง ๆ ยกตัวอย่างเช่น หากว่าเราต้องการที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในด้านกิจกรรมการบินให้มีขีดความสามารถตอบสนองต่อความต้องการที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก เราคงไม่สามารถทำได้แต่เพียงการกำหนดแผนว่าจะจัดซื้อจัดหาหรือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในส่วนไหนให้เป็นแผน ๆ ไป แต่จะต้องมองถึงการมีนโยบายทางด้านคนที่เราจะต้องเตรียมให้เพียงพอ นโยบายทางด้านกฎหมายที่จะต้องมีการปรับปรุงทั้งกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น เพราะฉะนั้น การที่เราช่วยกันจนกระทั่งสามารถร่างและผลักดันให้เกิดนโยบายนี้ขึ้นมาทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าแผนปฏิบัติการที่เกิดขึ้นต่อจากนโยบายเหล่านั้นจะเป็นแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรมจับต้องได้ นำไปปฏิบัติได้ วัดผลได้ ติดตามความคืบหน้า และนำมาแก้ปัญหาที่เป็นข้อขัดข้องได้อย่างชัดเจน

ขอขอบคุณทุกท่านที่ได้มาร่วมงานเสวนาในครั้งนี้ นั้นแสดงให้เห็นถึงการที่ท่านให้ความสนใจและให้ความสำคัญที่จะมีส่วนร่วมกับการขับเคลื่อนนโยบายด้านการบินพลเรือนฉบับแรกของประเทศไทยครั้งนี้ หวังว่าสิ่งต่าง ๆ ที่ท่านได้รับรู้รับทราบในลำดับต่อไปจะนำไปสู่การให้ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ข้อท้วงติงใด ๆ ที่เป็น

ประโยชน์ในการที่จะนำนโยบายเหล่านี้ไปใช้ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ผ่านแผนปฏิบัติการทางด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศในลำดับต่อไป

สาระสำคัญของ “ร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565-2580” และการเตรียมการของกพท. ในการขับเคลื่อนนโยบาย โดยคุณศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ (รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

ตอนนี้เรามีร่างประกาศนโยบายฯ อยู่ในขั้นตอนเรียบเรียงเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) โดยร่างฯ ฉบับนี้จะทำทั้งหมด 15 ปี ตั้งแต่ปี 2565 จนกระทั่งปี 2580

กระบวนการจัดทำนโยบาย ณ ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนที่ 3 โดยขั้นตอนต่าง ๆ เป็นดังนี้

1) Policy Advocacy ศึกษาแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และแผนความมั่นคง โดยแต่ละแผนจะมีประเด็นของมันอยู่ ซึ่งเรานำมาดูลูกเข้ากับประเด็นสำคัญด้านการบินและการขนส่งทางอากาศ โดยจะเป็นฐานข้อมูลที่เราใช้ในการยกย่อง

2) Policy Formulation กพท. ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ (คณะอนุกรรมการฯ) และคณะทำงานที่เข้ามาดำเนินการในส่วนนี้ โดยพิจารณากฎหมาย อนุสัญญา ปรวิญญาสากล และหลักวิชาการ ทั้งยังได้คุยกับหลาย ๆ ส่วนเพื่อรับฟังความคิดเห็นว่าแต่ละส่วนมีความต้องการอย่างไร เมื่อได้ข้อมูลทั้งหมดก็ดำเนินการจัดทำเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ และสรุปรวมกลายเป็นร่างประเด็นยุทธศาสตร์

3) Policy Approval การนำร่างนโยบายฯ ส่งให้คณะอนุกรรมการฯ ที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) และครม. อนุมัติ โดยร่างฯ ผ่านการอนุมัติของคณะอนุกรรมการฯ และกปร. ในช่วงเดือนก่อนและกำลังจะไปต่อที่ครม. วันนี้สิ่งที่อยากได้คือข้อมูลเพื่อนำไปดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะเป็นการเอาตัวนโยบายมาใช้ให้เกิดเป็นการดำเนินการจริง

4) Policy Implementation แปลงยุทธศาสตร์สู่กระบวนการผ่านแผนด้านต่าง ๆ ซึ่งกพท. ต้องแจ้งหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการ

5) Policy Monitor & Evaluation การติดตามและประเมินผลโดยกพท.

ร่างนโยบายฯ ฉบับนี้มีเป้าหมายหลัก 4 ประการ ได้แก่

1) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีคุณภาพ ต้นทุนเหมาะสม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศและการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

2) มีระบบการบินที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

- 3) มีความพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
 - 4) ก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชนในทุกมิติ
- ตัวนโยบายแบ่งเป็น 3 ด้าน ซึ่งแต่ละนโยบายหลักประกอบไปด้วยนโยบายย่อย ดังนี้
1. นโยบายด้านเศรษฐกิจการบิน
 - 1.1. นโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน
 - 1.2. นโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการบินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ
 - 1.3. นโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ
 - 1.4. นโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการการบินอากาศ
 - 1.5. นโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน
 - 1.6. นโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน
 2. นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน
 - 2.1. นโยบายการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินทางของประเทศไทย
 - 2.2. นโยบายการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศ
 - 2.3. นโยบายการพัฒนาด่านศุลกากรและกฎหมาย ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับกพท.
 - 2.4. นโยบายการพัฒนาศูนย์กลางในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน
 - 2.5. นโยบายการส่งเสริมกิจการพลเรือน ทั้งสายการบิน การบินทั่วไป และผู้ทำงานทางอากาศ
 3. นโยบายด้านมาตรฐานการบิน
 - 3.1. นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งมีอยู่แล้ว
 - 3.2. นโยบายการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน ซึ่งมีอยู่แล้วเช่นกัน
 - 3.3. นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือน ซึ่งมีอยู่แล้วในแผนนิรภัยการบินแห่งชาติ
 - 3.4. นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมการบิน เป็นตัวใหม่โดยมุ่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกิจการการบินและลดผลกระทบของเสียง

ดังนั้น นโยบายทั้งหมดจะมี 15 เรื่อง โดย 13 เรื่องเป็นเรื่องใหม่

คาดการณ์อนาคตการบินของโลก แล้ววิเคราะห์นโยบายการบินของไทย โดยนักวิชาการจากเครือข่ายวิชาการด้านการบินพลเรือน

1. ระบบเศรษฐกิจและนิเวศอุตสาหกรรมการบิน โดยอาจารย์ ดร.นพตพงศ์ ก้องสมุทร (วิทยากร)

ในด้านเศรษฐกิจ (Economics) กิจกรรมการบินพลเรือนอาจแบ่งออกเป็น 8 สาขาหลักในฝั่งผู้ผลิต ได้แก่ บริการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ และการบินทั่วไป ซึ่งเป็นผู้นำอากาศยานไปใช้ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ เชิงสันติภาพ การ และเชิงส่วนบุคคล บริการทำอากาศยาน บริการการเดินอากาศ (ANS) การผลิต การฝึกอบรมด้านการบิน การบำรุงรักษาและซ่อมแซม และกิจกรรมที่ปะปนกัน เช่น ผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นผู้ให้บริการซ่อมแซมด้วย (Original Equipment Manufacturer: OEM และ Maintenance, Repair, and Overhaul: MRO) ซึ่งเป็นฝ่ายจัดหา (Supplier) และสุดท้ายคือผู้กำกับดูแล โดยในอดีต ความมั่งคั่งกระจุกตัวอยู่แค่บางสาขาของกิจกรรมการบินพลเรือน ที่เห็นชัดเจนคือฝั่งสายการบินที่ทำรายได้สูงที่สุดแต่มีกำไรสุทธิติดลบ รองลงมาที่มีรายได้เป็นหนึ่งในสามของสายการบินคือฝั่งผลิตชิ้นส่วนอากาศยานตามนโยบายของประเทศที่อยากจะหนุนด้านนี้ โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ (FDI) ส่วนกลุ่มที่มีอัตราส่วนกำไรสุทธิเฉลี่ย (Margin) สูงคือกลุ่มที่ทำกิจการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ฝั่งทำอากาศยานและวิทยุการบิน ดังนั้นจึงต้องมีการกระจายความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจผ่านการกำกับดูแลและการกำหนดนโยบายเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

สำหรับสายการบิน แนวโน้มในอนาคต เส้นแบ่งของรูปแบบธุรกิจต่าง ๆ จะเริ่มมีความไม่ชัดเจนมากขึ้นเรื่อย ๆ เช่น ในด้านนวัตกรรมเชิงคุณค่า (Value Innovation) สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) มีการขายบริการเสริมต่าง ๆ มากขึ้นเพื่อเพิ่มรายได้ ในขณะที่สายการบินเต็มรูปแบบ (Full Cost Airlines) ก็มีเทคนิคใหม่ ๆ เพื่อประหยัดต้นทุนเช่นกัน ดังนั้น ผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ จะเริ่มมีความคาบเกี่ยวกัน ซึ่งปัจจุบันมีการกำกับดูแลราคาที่ถูกกับธุรกิจแค่ 2 รูปแบบ ทำให้ธุรกิจรูปแบบใหม่ ๆ ไม่มีการกำกับดูแลโดยเฉพาะด้านโครงสร้างตลาด ส่งผลให้ตัวมีราคาแพงเนื่องจากการแข่งขันต่ำและมีการผูกขาด หรือมีการตั้งสนามบินขึ้นมาใหม่แต่ยังไม่มีสายการบินให้บริการ โดยอาจต้องมีการพิจารณาเรื่องบริการสาธารณะ (Public Service Obligation: PSO) ในเส้นทางบางประเภท หรือระบบใหม่ ๆ ทางสายการบินที่กำลังจะเกิดขึ้น เราต้องผลักดันให้สายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินเต็มรูปแบบสามารถใช้ประโยชน์จากขีดความสามารถการจัดจำหน่ายใหม่ (NDC) ที่ทำให้สามารถนำเสนอผลิตภัณฑ์ได้มากขึ้น ก่อนโควิด IATA คาดการณ์ว่าในปี 2579 ไทยจะขึ้นมาเป็นอันดับ 9 ของโลกในเชิงของจำนวนผู้โดยสาร ประเด็นคือการเตรียมตัวในระดับนโยบายเพื่อรองรับทิศทางการเพิ่มขึ้นของการเดินทาง การเข้าถึงตลาด ซึ่งนำไปสู่ประเด็นเรื่องเศรษฐกิจที่โยงกับความปลอดภัย เนื่องจากการเปิดตลาดเสรีมาพร้อมกับการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น หลายเหตุการณ์ เช่น Continental 3407 เป็นตัวสะท้อนความกดดันของการแข่งขันที่เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดความผิดพลาดจนถึงขั้นเกิดอุบัติเหตุ หรือตัวอย่างจากสายการบินในยุโรปที่มีการแข่งขันอย่างเสรีสูงผ่านการลดต้นทุน ซึ่งนำไปสู่การดูแลพนักงานที่มีคุณภาพแย่ลง ส่งผลต่อความปลอดภัยของการบิน ดังนั้น ในระดับนโยบายจะต้องจับตามองอย่างใกล้ชิดมากขึ้น

สำหรับการบินทั่วไป มีเทคโนโลยีการบินใหม่ ๆ ที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้ คือ ระบบอากาศยานไร้คนขับ (UAS) ระบบการขนส่งลอยฟ้า (UAM) และอากาศยานส่วนบุคคล (PAV) โดยวงการการบินอาจเปลี่ยนไปคล้ายกับรถยนต์ กลายเป็นขนส่งทางอากาศที่เครื่องบินสามารถเข้าถึงได้ในราคาที่ไม่แพงนัก

สำหรับสนามบิน อาจต้องมีการพิจารณาขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยไม่ต้องสร้างสนามบินขนาดใหญ่ที่มีต้นทุนสูง เช่น สนามบินในสกอตแลนด์มีเที่ยวบินแบบประจำไปลงสนามบินอนุญาตแบบชายหาด แล้วอนุญาตให้

มีการเดินทางที่บางส่วนรัฐอาจให้การอุดหนุน โดยต้องให้ความสำคัญกับความหลากหลายของผู้ดำเนินการ สนามบินและการตอบสนองต่อท้องถิ่น (Localization) ซึ่งทิศทางของโลกกำลังมุ่งไปทางนั้น และในด้านการกำกับดูแลกิจการที่แข่งขันได้ยากโดยเฉพาะสนามบิน ตามหลักสากล จะต้องทำให้มั่นใจว่า จะต้องไม่ถูกใช้ประโยชน์จากอำนาจตลาดที่เกิดจากการผูกขาด และต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้บริโภคเป็นเป้าหมายสูงสุด

ส่วนด้านนิเวศอุตสาหกรรมการบิน (Ecosystem) ต้องมีการส่งเสริมทั้งระบบ ไม่ใช่เพียงอุตสาหกรรมใด อุตสาหกรรมหนึ่งเนื่องจากทุกอย่างเกี่ยวข้องกันหมด เช่น การรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารก็ต้องพิจารณาด้วยว่าการที่สายการบินจะขนส่งผู้โดยสารเยอะ ๆ ต้องใช้เครื่องบินซึ่งมาจากฝั่งผู้ผลิตอากาศยาน เช่น ทันทีที่ Vietjet ประกาศจองเครื่องบิน สิ่งตามมาคือการเซ็น MOU กับ Safran ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานรายใหญ่ โดยเป็นการใช้อำนาจต่อรองในการซื้อเครื่องบินเพื่อเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคส่วนการผลิตอากาศยาน ซึ่งสิ่งเหล่านี้สายการบินใหญ่ ๆ ทำมานานแล้วในรูปแบบ Backward Integration ลงทุนในการผลิตเครื่องบิน เพราะฉะนั้น การมองทั้งระบบก็เป็นความท้าทายที่สำคัญ

2. Watershed in the Air โดยอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก (วิทยากร)

วงการการบินของไทยควรตระหนักถึงความหลากหลายของการบิน โดยแต่เดิมวงการการบินไทยมองการบินแค่ในเชิงการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ (Aviation = Commercial Air Transport) ทั้งที่จริงแล้วการบินควรถูกมองแบบการบินโดยรวม (Aviation = Aviation) เพราะมีกิจกรรมที่หลากหลายมากกว่าการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ ทั้งนี้ ในทางปฏิบัติจริงอาจยากเนื่องจากแนวคิดเดิมเป็นแนวคิดที่ฝังรากลึกมาตั้งแต่ที่แทรกอยู่ในร่างนโยบายฯ ฉบับนี้และที่สะท้อนจากพ.ร.บ.การเดินอากาศฯ ซึ่งอยู่บนความคิดว่าเป็นกฎหมายสำหรับรถเมล์ทางอากาศ โดยการเอากฎหมายสำหรับรถเมล์มาใช้กับกิจการอื่นก็ทำให้เกิดผลลัพธ์ที่แปลกประหลาด ทั้งนี้ การมองเป็นองค์รวมจะส่งผลให้เกิดการคืนความเป็นธรรมให้กิจกรรมการบินและยานทางอากาศแบบอื่นและเกิดการสร้างสรรค์โอกาสสำหรับการบินยุคใหม่ เช่น โดรน เป็นต้น

ทิศทางในอนาคตที่จะเกิดขึ้นภายใน 10 ถึง 15 ปีนี้ คือ การเติบโตของระบบอากาศยานไร้คนขับ (UAS) เทคโนโลยีการบินขั้นสูง (AAM) และระบบควบคุมอากาศยานโดยนักบินทางไกล (RPAS) ตามลำดับ ดังที่เห็นได้ว่า UAS เริ่มมีการใช้กันอย่างแพร่หลายแล้ว ในอนาคตจะเกิดการพัฒนา AAM เป็นแท็กซี่อากาศ โดยคาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นทั่วโลกในปี 2568 ซึ่งปัจจุบันมีการชั่งชั่งกันอยู่ในทางระหว่างประเทศว่าใครจะเป็นคนนำมาใช้ได้ก่อน ทั้งนี้ เนื่องจากโดยปกติแล้ว อากาศยานสมัยใหม่จะใช้ในระบบภายในประเทศ อำนาจในการกำกับดูแลของ ICAO จึงอาจเข้ามาไม่ถึงระบบใหม่ ๆ เหล่านี้ถ้าไม่ได้ไปยุ่งกับสนามบินระหว่างประเทศ ทำให้แต่ละประเทศต่างสร้างมาตรฐานเพื่อมาใช้ควบคุมกิจกรรมดังกล่าว ส่วนประเทศที่มีอำนาจใน ICAO ก็อยากผลักดันให้สร้างเป็นมาตรฐานเดียวกัน จึงเกิดเป็นการเมืองระหว่างประเทศ นอกจากนั้น ในอนาคตจะมีธุรกิจรูปแบบใหม่เกิดขึ้นจากเทคโนโลยีใหม่ ๆ

การนำยานสมัยใหม่ไปใช้ในเรื่องที่อยู่นอกเหนือจากการขนส่งทางอากาศจะทำให้เกิด Disruptive Technology ทำให้เกิดกิจกรรมแบบใหม่ขึ้นมาหลายอย่าง สิ่งที่เกิดขึ้นของตัว AAM ที่พูดกันมากในเวลานี้คือการนำมาใช้ต่อเนื่องกับการขนส่งดั้งเดิม การขนส่งดั้งเดิมจะกลายเป็นเสาหลัก (Backbone) แล้วยานสมัยใหม่ทำ

หน้าที่เป็นตัวเชื่อมจุดต่าง ๆ ไปยังที่หมายปลายทาง (Middle mile และ Last mile) ซึ่งจะส่งผลให้เกิดเป็นดาวกระจาย เนื่องจาก Backbone เอาคนมาเยอะ ๆ ทำให้ปลายทางเกิดการกระจายตัวผ่านยานสมัยใหม่ นำไปสู่การเกิดที่ขึ้นลงแบบใหม่ เป็นปัญหาที่ต้องคิดเผื่อในอนาคตว่าจะใช้นโยบายหรือกฎเกณฑ์แบบเดิมรองรับเรื่องพวกนี้ได้หรือไม่

ในการนี้ ควรมีการปฏิรูปอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Reform) เนื่องจากเกิดห้วงอากาศแบบใหม่ รวมถึงที่ขึ้นลงแบบใหม่ (Vertiport และ Vertistop) ซึ่งการนำกฎเกณฑ์ของสนามบินสาธารณะมาบังคับใช้อาจจะไม่เหมาะสม เนื่องจากสนามบินสาธารณะอยู่ในการกำกับดูแลของ ICAO ในขณะที่การขนส่งในรูปแบบใหม่เป็นกิจกรรมภายในประเทศซึ่งสามารถยืดหยุ่นได้ อีกประเด็นที่สำคัญคือเรื่องใบอนุญาต เช่น นักบินที่บังคับแบบทางไกลจะต้องใช้ใบอนุญาตแบบใด อากาศยานในรูปแบบใหม่ที่มีลักษณะเป็นทั้งเครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์จะต้องใช้ใบอนุญาตแบบไหน และเรื่องระบบการควบคุมและการสื่อสารผ่าน 5G ซึ่งการกำกับดูแลอยู่ภายใต้อำนาจของหน่วยงานอื่น ดังนั้น จึงต้องมีการปฏิรูปอุตสาหกรรมการบิน โดยต้องปฏิรูปกฎระเบียบแบบประสานความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ (Collaborative Regulation)

ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าการพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าวจะเริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2568 และเริ่มแพร่หลายในปี 2573 หลังจากนั้นก็จะเกิดการพัฒนาและเริ่มนำไปใช้ในทางระหว่างประเทศ โดยระยะแรกอาจเริ่มจากการมีนักบินบังคับบนอากาศยานรูปแบบใหม่นี้ แล้วจึงพัฒนาเป็นการบังคับแบบทางไกลในอนาคตเมื่อผู้คนคุ้นเคย อนึ่ง ประเทศจีนมีการวางแผนในการมีระบบการอนุญาตและกำกับดูแล (Certification) ยานสมัยใหม่กลางปี ส่วนประเทศเกาหลีวางแผนว่าในปี 2578 จะมีโดรนที่สามารถบินได้ไกล 300 กิโลเมตร ด้วยความเร็ว 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แอร์เอเชียก็เริ่มทำ MOU จอยานสมัยใหม่ไว้แล้ว 500 ลำ ส่วนประเทศไทย บริษัทเรือซีพีก็เริ่มการลงทุนแล้วเช่นกัน

ในการกำกับดูแลกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้ต้องตระหนักถึงความหลากหลายของแต่ละกิจกรรม ไม่สร้างกฎใหญ่ตายตัวเพื่อกำกับดูแลทุกกิจกรรมเหมือนกัน (one-size-fits-all) ซึ่งเป็นหลักการตามรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบัน ในมาตรา 26 และมาตรา 257(ข)(4) ทั้งนี้ ในทางปฏิบัติอาจทำได้ยากเนื่องจากความเคยชิน นอกจากนั้น ต้องมีการตระหนักถึงเส้นแบ่งระหว่างกิจการภายในประเทศและกิจการระหว่างประเทศ เช่น เรื่องสนามบิน ICAO แนะนำว่าสนามบินภายในประเทศควรมีมาตรฐานเหมือนที่ ICAO กำหนด ซึ่งจริง ๆ แล้วอาจไม่มีความจำเป็นเนื่องจาก ICAO ไม่มีอำนาจในด้านการบินภายในประเทศ แต่ประเทศไทยประกาศใช้มาตรฐานเดียวกันกับสนามบินทั้งในประเทศและสนามบินระหว่างประเทศ ในอนาคตอาจต้องพิจารณาการนำมาตรฐานระหว่างประเทศมาใช้กับสนามบินภายในหากต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้กับกิจการภายในประเทศ ที่สำคัญคือต้องคิดในเชิงพลวัต เช่น ตามที่ Sidney Dekker ศึกษา แนวคิดเรื่องความปลอดภัยมีการเปลี่ยนแปลงทุก 10 ปี ซึ่งปกติแล้วการพัฒนากฎหมายให้ตามทันเป็นไปอย่างเชื่องช้า ในทางระหว่างประเทศ กว่ามาตรฐานการปฏิบัติที่ดีจากประเทศต่าง ๆ จะเข้าไปถึง ICAO แล้วเกิดเป็นมาตรฐานระหว่างประเทศก็ใช้เวลานาน ดังนั้น การกำหนดนโยบายและกฎหมายต้องรองรับพลวัตที่เปลี่ยนแปลงไปเรื่อย ๆ

3. Aviation: Initiatives for Future โดยกัปตันโสภณ พิษเนศวร (วิทยากร)

ในอนาคตจะเกิดการเดินทางแบบนักบินทางไกล (Remote pilot) และการควบคุมการจราจรทางอากาศทางไกล (Remote ATC) ซึ่งในปัจจุบันเกิดแล้วที่ประเทศอังกฤษและอีกหลาย ๆ ประเทศในยุโรป เช่น การมีกล้องวงจรปิดที่สามารถติดต่อและควบคุมได้ตลอดเวลา (Real-time) ซึ่งเทคโนโลยีเหล่านี้มีข้อดีคือประหยัดงบประมาณและกำลังคน อย่างไรก็ตาม หากกฎหมายในประเทศยังไม่อำนวยก็ไม่สามารถพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้และเป็นไปได้ช้ากว่าคนอื่น แม้ว่าเดิมเราจะเริ่มต้นประวัติศาสตร์การบินก่อนคนอื่นในภูมิภาค แต่ปัจจุบันเราเป็นผู้ตามแทบจะทุกประเทศ จึงควรปฏิรูปอุตสาหกรรมการบินให้กฎหมายเอื้อให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนธุรกิจมากขึ้น โดยเห็นด้วยในเรื่อง Aviation Reform

ประเด็นหนึ่งที่กำลังได้รับการพูดถึงมากคือด้านสิ่งแวดล้อม เช่น CORSIA หากดู State Action Plan จะเห็นว่าประเทศที่เป็นผู้นำระดับโลกมองการคุมครองสิ่งแวดล้อมแบบองค์รวม ไม่ใช่แค่สายการบิน เช่น กำหนดหน้าที่ให้สนามบินต้องช่วยในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก หนึ่งในเรื่องทั้งหลาย ๆ ประเทศพูดถึงคือ เชื้อเพลิงอากาศยานทางเลือก (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงที่มาจากสิ่งที่เป็นขยะล้วน ๆ เช่น น้ำมันพืชใช้แล้ว ไขมันสัตว์เหลือทิ้ง และสาหร่ายทะเลบางชนิด เป็นต้น มีข้อดีคือช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้อย่างมีนัยสำคัญ หลายองค์กรเริ่มทดสอบแล้ว เช่น Rolls Royce, Airbus และ Boeing ซึ่งได้ผลประสบความสำเร็จ โดยเมื่อนำมาใช้แล้วไม่ต้องมีการปรับเปลี่ยนในเชิงเครื่องยนต์หรือการปฏิบัติของนักบิน และสายการบินก็อาจจะยินดีซื้อเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการซื้อโควตาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ภายใต้ CORSIA อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันเทคโนโลยีการผลิตยังต่ำและมีราคาแพง แต่หลายบริษัทเริ่มผลิตได้แล้วติดแค่ปัญหาเรื่องการลงทุน และในอนาคตคาดว่าจะมีการบังคับใช้ หากประเทศไทยยังไม่เริ่มพัฒนา SAF ก็อาจตกเป็นเหยื่อต้องซื้อจากประเทศอื่น ๆ ซึ่งในประเทศก็เริ่มคุยกับบริษัทน้ำตาลมิตรผลเพื่อเริ่มการวิจัยแล้ว นอกจากนั้นยังมีโครงการริเริ่มของ Airbus คือ โครงการ ZeroE มุ่งกำจัดกาปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Zero Emission) ภายในปี 2578 โดยมีการทดสอบจริงบนเครื่องบินแล้ว

อีกเทคโนโลยีที่จะเกิดขึ้นในอนาคตคือ VTOL/eVTOL และ UAS โดยเทคโนโลยีเหล่านี้มีข้อดีคือใช้พื้นที่ขึ้นลงต่ำ มีบริษัทในอเมริกาใช้โรงรถเป็นโรงจอดยานเหล่านี้ทำให้ลดต้นทุนได้มาก หากประเทศไทยไม่แก้กฎหมายให้รองรับ เทคโนโลยีเหล่านี้จะเกิดขึ้นรอบประเทศไทยเหมือนยูเอวีรอบประเทศแต่ไม่มีใช้ในประเทศไทย ดังนั้นต้องมีการปรับแก้กฎหมาย โดยเฉพาะด้านการอนุญาตและการกำกับดูแลให้พร้อม โดยอาจดูตัวอย่างจาก FAA นอกจากนั้นยังต้องพิจารณาด้านระบบการเดินอากาศ ใช้การบินทั่วไปในด้านระบบป้องกันการชน ทั้งนี้ หากการรอบการกำกับดูแลทางกฎหมายมีความชัดเจน เอกชนในประเทศก็อาจจะพร้อมลงทุน เนื่องจากผลิตไม่ยากและใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย

4. ประเด็นเรื่องการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและสิ่งแวดล้อม โดยผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ลลิต ก่อวุฒิกุลรังษี (วิทยากร)

จากการนำเสนอของวิทยากรท่านก่อน ๆ ข้อสังเกตเบื้องต้นคือกฎหมายพัฒนาไม่เร็วเท่าเทคโนโลยี ซึ่งปี 2578 จะเป็นจุดเปลี่ยนของหลายประเทศตามแผนพัฒนาของแต่ละประเทศ ในส่วนของประเทศไทย กรอบระยะเวลาของร่างนโยบายฯ ฉบับนี้สุดท้ายคือ 2580 หมายความว่าในช่วงปลายของนโยบายฯ อาจเป็นช่วงเปลี่ยนผ่านไปสู่อนาคตการบิน

ในด้านการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค ร่างนโยบายฯ ต้องการพัฒนากลไกการคุ้มครองผู้บริโภคให้ครอบคลุมตั้งแต่ก่อนเข้ารับบริการ ระหว่างการรับบริการ และหลังการบริการ ภายใต้ความสมดุลระหว่างการคุ้มครองผู้บริโภคและการแข่งขันในอุตสาหกรรม ประเด็นสำคัญคือต้องมองการบินแบบองค์รวม และต้องปรับมุมมองว่าผู้บริโภคมีความกว้างกว่าผู้โดยสารในการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ โดยอาจต้องเชื่อมโยงไปถึงผู้ใช้บริการการบินทั่วไป โดรน eVTOL หรือสินค้าและบริการทางการบินอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เพียงผู้โดยสาร ทั้งนี้ ประเทศผู้นำทางการบินส่วนใหญ่คุ้มครองผู้โดยสาร โดยเฉพาะประเทศในสหภาพยุโรป (EU) ซึ่งกฎระเบียบของ EU ก็ถูกนำไปปรับใช้ในหลายประเทศก่อนที่หัวข้อดังกล่าวจะไปถึง ICAO ปัจจุบัน ICAO มีการรวบรวมกฎระเบียบของประเทศต่าง ๆ ด้านการคุ้มครองผู้บริโภคเพื่อศึกษาและหาจุดสมดุลในการคุ้มครองผู้โดยสารโดยสามารถเข้าถึงได้บนเว็บไซต์ของ ICAO อนึ่ง ของประเทศไทยมีปรากฏแค่พ.ร.บ.คุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 แต่ไม่ปรากฏประกาศกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้อง นอกจากพัฒนากฎระเบียบเรื่องการคุ้มครองผู้บริโภคแล้ว ประเทศไทยจึงควรให้ข้อมูลกับโลกด้วยเพื่อให้ผู้บริโภคจากนานาประเทศได้รับรู้ นอกจากนั้น ในการคุ้มครองผู้โดยสารก็ต้องตระหนักว่าผู้โดยสารมีความหลากหลายทั้งด้านเพศ อายุ ผู้พิการ รวมไปถึงสัตว์เลี้ยงหรือสัตว์ช่วยเหลือผู้พิการ ซึ่งอาจต้องการการดูแลเป็นพิเศษ โดยแนวโน้มการบินปัจจุบันพยายามรองรับความหลากหลายของผู้คนและเคารพสิทธิมนุษยชน แต่ข้อสำคัญคือต้องดำเนินการให้สมดุลกับสิทธิของผู้ประกอบการด้วย ซึ่งจุดนี้ตัวกฎหมายของประเทศไทยและหลาย ๆ ประเทศต้องมีการออกแบบเปลี่ยนแปลงให้มีความยืดหยุ่นขึ้นและอาจต้องมีการออกแบบขั้นตอนการมีส่วนร่วมในการออกกฎหมายให้คนทุกกลุ่มเข้ามามีส่วนร่วมได้มากขึ้น นอกจากนั้น การคุ้มครองผู้บริโภคต้องครอบคลุมไปถึงกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินร้ายแรงในลักษณะเดียวกับการแพร่ระบาดของโควิด 19 การล้มละลายของสายการบิน และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลด้วย

ในด้านสิ่งแวดล้อม ร่างนโยบายฯ ฉบับนี้มุ่งจัดการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและปัญหาด้านเสียง แต่จริง ๆ แล้วมีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกิจกรรมการบินอีกมาก เช่น ก๊าซประเภทอื่น ๆ ฝุ่น PM2.5 ที่ควรได้รับการพูดถึงมากขึ้น นอกจากนั้นยังอาจต้องมีการยึดโยงกับเป้าหมาย เช่น เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ที่มีพูดถึงเชื้อเพลิงทางเลือกอยู่แล้ว และเป้าหมายใหญ่ คือ Net Zero Carbon ซึ่งหลาย ๆ ประเทศรวมถึงประเทศไทยก็วางเป้าหมายไว้ว่าจะมีความเป็นกลางทางคาร์บอนในปี 2603 ซึ่งเกินนโยบาย 15 ปี แต่พอเป็นแผนระยะยาวหมายความว่าต้องเริ่มทำตั้งแต่วันนี้ และกรอบใหญ่ของ UN ต้องการให้เกิดความเป็นกลางทางคาร์บอนตั้งแต่ปี 2593 ถึง 2613 การที่ประเทศไทยกำหนดไว้ที่ปี 2603 ทำให้ถูกวิจารณ์ว่าช้ากว่าประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน ดังนั้น แนวโน้มส่วนหนึ่ง เราอาจต้องหาวัดกรรมด้านเชื้อเพลิงทางเลือกเข้ามาเกี่ยวข้อง แต่กฎหมายยังติดขัดอยู่ จริง ๆ แล้ว กฎหมายสามารถออกแบบการกำกับดูแลได้ทั้งในด้านสนับสนุนและเชิงกำกับไม่ให้ใช้ เช่น จากการให้นักศึกษาค้นคว้า หลาย ๆ ประเทศออกมาตรการทางการเงินและภาษีมาช่วยส่งเสริม ดังนั้น หากเราเริ่มจากการมีนโยบายสิ่งแวดล้อม ตัวกฎหมายจะได้ล้อกับนโยบายได้ นอกจากนั้น การส่งเสริมการพัฒนา UAS และเทคโนโลยียานสมัยใหม่อื่น ๆ ก็สามารถนำไปช่วยอุตสาหกรรมอื่น ๆ ในการประหยัดทุนและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ เช่น นำไปใช้ในการเกษตรหรือการจัดการไฟป่า เป็นต้น ดังนั้น นโยบายอาจพูดในเชิงส่งเสริมของภาครัฐ และปรับแก้กฎหมายไม่ให้เป็นอุปสรรคแต่อำนวยความสะดวกและกำกับดูแลเฉพาะที่จำเป็น

ความคิดเห็นโดยหน่วยงานและผู้เข้าร่วมงานเสวนา

ช่วงนี้แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ ความเห็นจากหน่วยงานที่ได้แจ้งความประสงค์ 8 หน่วยงาน ความเห็นจากผู้เข้าร่วมเสวนาในห้องประชุม และความเห็นจากผู้เข้าร่วมเสวนาในระบบออนไลน์

กัปตันโสภณ พินเนศวร (วิทยากร)

ความคิดเห็นต่อร่างนโยบายในภาพรวม ประการแรก นโยบายฯ มุ่งเน้นในส่วนที่เป็นภารกิจความรับผิดชอบของกพท. เป็นส่วนใหญ่ บทบาทและความสำคัญในส่วนของการคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน (AAIC) และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (SAR) ยังไม่อยู่ในนโยบายพัฒนาเท่าที่ควร ซึ่งทั้งสองหน่วยงานมีความสำคัญต่อการพัฒนามาตรฐานการบินของไทย โดยเฉพาะการสอบสวนอุบัติเหตุของประเทศไทยมีคะแนนเพียงร้อยละ 45 จาก USOAP จึงควรสนับสนุนให้หน่วยงาน AAIC พัฒนามาตรฐานขึ้นโดยการบรรจุให้อยู่ในแผนพัฒนาโดยมีรายละเอียดด้วย

ประการที่สอง ภัยคุกคามในการบินพลเรือนในเรื่องต่าง ๆ (Aviation Security) ไม่ถูกพูดถึงเลยในร่างนโยบายฯ ฉบับนี้ เช่น เรื่องผู้โดยสารที่ไม่เคารพกฎ (Unruly Passenger) การรั่วไหลของระบบความมั่นคงของสนามบิน เป็นต้น โดยในร่างฯ มีเพียงการขอกำลังพลในหน้า 6 ข้อ 3 เท่านั้น

ประการที่สาม ด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมขาดความสำคัญในเชิงนโยบาย ควรกล่าวถึงมลภาวะอื่น ๆ ด้วย เช่น มลพิษทางอากาศ PM 2.5 และการสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนเชื้อเพลิง โดยใน CORSIA State Action Plan ของหลายประเทศเน้นเรื่องการใช้ SAF แม้ว่าปัจจุบันจะยังมีต้นทุนการผลิตสูง แต่การวิจัยพัฒนาจะเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วหากเอกชนเข้าร่วมศึกษาในเชิงธุรกิจ และรัฐควรให้การสนับสนุนเพื่อประโยชน์ของชาติ

ประการที่สี่ การกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคผ่านการพัฒนามบินในแต่ละพื้นที่ ไม่จำเป็นที่สนามบินหลักจะต้องถูกกำกับโดย AOT เท่านั้น กรมท่าอากาศยานควรได้รับการสนับสนุนเพื่อกระจายการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว หรืออาจให้สัมปทานกับเอกชนเข้ามาบริหารสนามบินได้เช่นเดียวกับในหลายประเทศ รวมถึงเปิดให้การบินทั่วไปได้ใช้สนามบิน และนำ Remote ATC เข้ามาเสริม โดยผูกกับนโยบาย 4.2.2

ประการที่ห้า การกำกับดูแลในหน้า 2 ข้อ 4 โดยกพท. เป็นผู้รับผิดชอบกำกับนโยบายฯ นั้นอาจไม่สามารถครอบคลุมในส่วนของ AAIC และ SAR ได้

ประการที่หก นโยบายฯ มุ่งเน้นสายการบินเป็นหลัก แต่การบินทั่วไปก็สามารถร่วมขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศได้เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะเรื่องอากาศยานขึ้นลงทางดิ่ง (VTOL/eVTOL) และการใช้อากาศยานไร้คนขับ (UAS) การรับรองและแผนการพัฒนาเพื่อรับมือกับนวัตกรรมในส่วนนี้

ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อร่างนโยบายฯ แต่ละข้อ ในคำปรารภข้อ 2 เสนอให้แก้ไขเป็น “มีระบบการบินที่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพและมีศักยภาพที่จะเป็นผู้นำในภูมิภาค” โดยตัดคำว่า ‘มาตรฐานสากล’

เนื่องจากมองว่าปัจจุบันไทยมีมาตรฐานสากลแล้ว หากกำหนดเท่านี้จะไม่เกิดการพัฒนา และข้อ 3 เสนอให้แก้ไขเป็น “มีความพร้อมสำหรับนวัตกรรมทางการบินในอนาคต”

ในส่วนเนื้อหา หน้า 3 นโยบาย 4.1.1(2) เสนอให้แก้ไขเป็น “ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทย ในกิจการการบินพลเรือนมีศักยภาพในการแข่งขันในระดับสากล” เนื่องจากต้องมีคำมั่นจากรัฐบาลโดยกำหนด มาตรการส่งเสริมสนับสนุน ไม่ใช่ให้เข้มแข็งด้วยตัวเอง และนโยบาย 4.1.2(1) มีข้อสงสัยว่าแนวทางพัฒนาบริการ ขนส่งทางอากาศที่หลากหลายรวมถึง UAS และ VTOL ด้วยหรือไม่

หน้า 4 นโยบาย 4.2.1(1) มีข้อเสนอว่านอกจากการพัฒนาความสามารถในการจัดการห้วงอากาศแล้วยัง ต้องส่งเสริมการลงทุนที่คุ้มค่าและการให้บริการผู้ที่บินผ่าน เช่น ตัวอย่างจากสหราชอาณาจักร คือ Airspace Modernisation ซึ่งเป็นการจัดการห้วงอากาศเพื่อให้กิจกรรมทางการบินต่าง ๆ สามารถใช้ได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ รวมถึงลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ และจากญี่ปุ่น คือ High Altitude Free Route โดย ห้วงอากาศในระดับที่สูงมากก็ไม่มี ความจำเป็นต้องไปจัดการ โดยจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการบินและ กำจัดอุปสรรคที่ไม่จำเป็นได้มาก ส่วนนโยบาย 4.2.1(2)-(3) มีความเห็นว่าเขียนละเอียดไปอาจส่งผลให้ทำไม่ได้ และทำไม่ทัน จุดมุ่งหมายที่แท้จริงอาจเป็นการเพิ่มขีดความสามารถด้านบุคลากรและเทคโนโลยีในการบริหาร จัดการห้วงอากาศให้สอดคล้องกับการเติบโตของธุรกิจการบิน

หน้า 5 นโยบาย 4.2.3(1) เสนอให้แก้ไขเป็น “การมีระบบและองค์การกำกับที่มีศักยภาพ มีความสามารถ ในการรองรับการเติบโตของการบินพลเรือนและการพัฒนานวัตกรรมใหม่ทางการบินที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต มีความโปร่งใส และมีความเป็นอิสระในการดำเนินการตามมาตรฐานสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ” เนื่องจากมอง ว่าทุกหน่วยงานต้องรองรับการเปลี่ยนแปลงอยู่แล้ว จึงควรมองความก้าวหน้าในอนาคต และนโยบาย 4.2.3(2) เสนอให้แก้ไขเป็น “การมีกฎหมายที่สามารถบังคับใช้ได้ตามเป้าหมายเชิงนโยบายด้านการบินพลเรือน สามารถ ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างคล่องตัวและทันทั่วถึง” เนื่องจากกฎหมายเป็นตัว กำกับแต่ผู้ปฏิบัติเป็นผู้ที่ทำให้เกิดผลลัพธ์ ส่วนนโยบาย 4.2.4(1) เสนอให้แก้ไขเป็น “การพัฒนาทุนมนุษย์และทุน ปัญญาที่มีศักยภาพในการกำกับกิจการการบินพลเรือนของประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล” ส่วนข้อ 4.3 มีการเขียนถึงนโยบายรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและนโยบายการอำนวยความสะดวกใน การบินพลเรือนแห่งชาติไว้เฉย ๆ ว่าอยู่ในพ.ร.บ.การเดินอากาศฯ แล้ว แต่ไม่มีการระบุแนวทางในร่างฯ ฉบับนี้

หน้า 6 นโยบาย 4.3.2 เรื่องนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นสิ่งที่ต้องทำในแผนนิรภัยใน การบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme) อยู่แล้ว แต่อาจมีบางจุดที่เสนอให้แก้ไข โดยนโยบาย 4.3.2(2) เสนอให้แก้ไขเป็น “รักษามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศให้สอดคล้องกับ มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยคำนึงถึงความเหมาะสม โปร่งใส และ เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล” ส่วนนโยบาย 4.3.2(3) เสนอให้แก้ไขเป็น “การบริหารจัดการความสามารถของ บุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของ อากาศยาน และคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับความ ปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล” เพื่อให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้นเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย โดยรวมของประเทศชาติ และนโยบาย 4.3.2(4) เสนอให้แก้ไขเป็น “ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิง

บวกในระบบการบินของประเทศทุกภาคส่วน โดยส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัยระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน” ส่วนนโยบาย 4.3.2(5) ในเรื่อง Just Culture และ Reporting Culture เสนอว่าให้แก้ไขเป็น “ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมในระบบการบินของประเทศโดยส่งเสริมให้มีวัฒนธรรมในการรายงานปัญหาด้านความปลอดภัยหรือข้อกังวลโดยปราศจากการตำหนิหรือลงโทษ และจะมีการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่มีเจตนา จงใจ หรือการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” เนื่องจากรายงานด้านความปลอดภัยต้องมีการดำเนินการเพื่อปรับปรุงด้านความปลอดภัยการบิน และมีข้อสงสัยว่าถ้ายกแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเข้ามาใส่แล้วทำไมถึงไม่ยกแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติเข้ามาด้วย

น.อ. วีระยุทธ ดิษยะศริน (นายกสมาคมกีฬาทางอากาศและการบินแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์)

ประการแรก ขอให้มีเรื่องกีฬาทางอากาศในร่างนโยบายฯ เนื่องจากพอนำไปทำแผนปฏิบัติการ กีฬาทางอากาศจะได้ถูกรวมอยู่ในกระบวนการด้วย ประการต่อมา การมองอากาศยานควรแยกประเภทให้ชัดเจนระหว่างการบินทั่วไปกับการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ โดยอาจเพิ่มเติม ‘ยานทางอากาศ (Aerial Vehicle)’ เข้าไปใน พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ เพื่อกำกับดูแลให้ครอบคลุมทุกด้านไม่ใช่แค่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ และประการที่สาม ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าบริการในสนามบิน (ฉบับที่ 3) ที่กำหนดค่าธรรมเนียมในการขอใบอนุญาตสูงขึ้นจะเป็นการปิดกั้นและไม่ส่งเสริมกิจกรรมการบินของประเทศ ตัวอย่างจากสหรัฐอเมริกา คือ FAA ไม่เคยปรับราคาขึ้น เปลี่ยนแปลงเพียงเพิ่มจำนวนและคุณภาพของใบอนุญาตทั้ง ๆ ที่สหรัฐอเมริกาก็มีปัญหาเงินเฟ้อสูงที่สุดในโลก จึงมองว่าไม่ควรขึ้นราคาแต่ควรเพิ่มจำนวนและคุณภาพ

กัปตันธีรวัจน์ อังคสกุลเกียรติ (ตัวแทนสมาคมนักบินไทย)

ให้ความเห็นเกี่ยวกับนโยบายการพัฒนาบุคลากรในด้านการขนส่งทางอากาศ โดยเห็นว่าควรมีองค์กรซึ่งเป็นตัวแทนของนักบินเข้าไปมีส่วนร่วมในการเจรจาพูดคุยเมื่อมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อการประกอบอาชีพ เช่น การแพร่ระบาดของโควิด เพื่อดูแลนักบิน ซึ่งปัจจุบันเมื่อไม่มีหน่วยงานเข้ามาดูแลและให้ความช่วยเหลือ นักบินถูกลดเงินเดือนและถูกปลด ซึ่งการเป็นนักบินต้องรับการศึกษาและฝึกอบรมที่สถานศึกษาต่าง ๆ เพื่อให้สามารถดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารและทรัพย์สินมูลค่าสูงได้ เมื่อไม่มีรายได้เพียงพอก็กระทบไปทั้งห่วงโซ่ กล่าวคือกระทบเศรษฐกิจการบินตามนโยบาย 4.1 และเสริมเรื่องการขึ้นค่าธรรมเนียมในการขอใบอนุญาตและใบรับรองว่าในช่วงนี้ไม่เหมาะสมอย่างยิ่งเนื่องจากนักบินรายได้ลด จึงควรเลื่อนออกไป

กัปตันพุดพันธ์ เจริญวรรณ (ผู้ร่วมงานเสวนาจากสมาคมนักบินไทย)

เสริมเรื่องรูปแบบธุรกิจที่มีความไม่ชัดเจนมากขึ้น โดยสายการบินเป็นภาคส่วนที่มีรายได้สูงที่สุดแต่ขาดทุนเยอะที่สุดเช่นเดียวกัน ทำให้สายการบินต้องลดกิจกรรม เหตุการณ์แบบนี้เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ปี

2521 โดย CAB พยายามเปลี่ยนบทบาทตัวเองจากผู้กำกับดูแล (Regulator) มาเป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) แทนเพื่อให้ศักยภาพของประเทศแข่งขันกับคนอื่นได้ โดยตัวอย่างศึกษาคือตอนนี้ไทยเป็นประเทศเดียวที่ลูกเรือต้องตรวจโรคทุกปี ทำให้เกิดต้นทุนมาก ซึ่งท้ายที่สุดแล้วจะส่งผลให้ศักยภาพการบินลดลง ดังนั้นควรลดภาระด้านการกำกับดูแลโดยเฉพาะในด้านต้นทุนต่าง ๆ และการเปลี่ยนแปลงต้องเปลี่ยนที่แนวคิด (Mindset) ไม่ใช่เปลี่ยนในกระดาษอย่างเดียว นอกจากนี้ ผู้บริโภคในเศรษฐกิจการบินควรมองทั้งสายไม่ใช่มองแค่ผู้โดยสาร เพราะแต่ละหน่วยก็เป็นผู้บริโภคของกันและกัน และแต่ละภาคส่วนก็ต้องอำนวยความสะดวกกันและกันเป็น Team Thailand อย่างเช่นที่ประเทศสิงคโปร์ทำ

ในร่างนโยบายฯ หมวด 3 มาตรฐานการบิน มี 4 ข้อ แต่เห็นในร่างฯ แค่ 2 ข้อ คือ สิ่งแวดล้อมและนิรภัยในการบินพลเรือน แต่ประเด็นด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนและการอำนวยความสะดวกหายไป ซึ่งหากพิจารณาตามคำปรารภของร่างฯ แล้วเห็นว่าจำเป็นต้องมีอยู่ในร่างฯ ด้วย และมีความกังวลเรื่องความซ้ำซ้อนและความไม่สอดคล้องบางประการของนโยบายนิรภัยการบินแห่งชาติที่ออกมาก่อนหน้านี้ในปี 2562 ส่วนเรื่องกรอบระยะเวลา ร่างนโยบายฯ ฉบับนี้กำหนดไว้ 15 ปีซึ่งเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน เมื่อพิจารณาถึงนโยบายนิรภัยการบินพลเรือนที่ ICAO กำหนดให้ต้องสอดคล้องกับแผนระดับโลกและระดับภูมิภาคที่มีการพิจารณาแก้ไขทุก 3 ปี จึงมีข้อกังวลว่าหากเกิดการเปลี่ยนแปลงในช่วงเวลาระหว่างนั้นจะต้องทำอย่างไร ในด้านสิ่งแวดล้อม นโยบายฯ เขียนสั้น ไม่เป็นรูปธรรม และในด้านเศรษฐกิจการบินเน้นย้ำว่าการมองผู้บริโภคต้องมองทั้งสาย สุดท้ายนี้ สนับสนุน น.อ. วีระยุทธ ดิษยะศริน เรื่องการขึ้นค่าธรรมเนียมในการขอใบอนุญาตและใบรับรอง โดยมองว่าไม่เป็นการส่งเสริม ทั้งยังเป็นอุปสรรคต่อศักยภาพในการแข่งขันของบุคลากรการบินและผู้ดำเนินการหากยังไม่ลดอุปสรรคด้านการกำกับดูแล

คุณศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ (รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

ชี้แจง 2 ประเด็น ประเด็นแรกคืออัตราค่าบริการ มีความจำเป็นต้องออกกฎหมายลูกภายใน 2 ปีซึ่งกำลังจะครบพอดี ตอนนี้จึงจัดทำเป็นร่างฯ ซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียแสดงความคิดเห็นได้ เช่น เสนอให้มีบทเฉพาะกาล เป็นต้น

ประเด็นที่สองคือเรื่องนโยบายที่หายไป นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและนโยบายการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติได้เสนอให้กบร. และกรม. อนุมัติเรียบร้อยแล้วจึงไม่ได้รวมอยู่ในร่างนโยบายฯ ที่นำมาเสวนาในวันนี้ ซึ่งเป็นเอกสารที่ส่งให้กบร. พิจารณา แต่มีแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว และตอบคำถามของอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก (วิทยากร) ที่ถามว่าสิ่งที่มิเป็นแผนหรือนโยบาย หรือเอนนโยบายไปอยู่ใต้แผน หรือจริง ๆ แล้วแผนต้องอยู่ใต้นโยบาย โดยชี้แจงว่านโยบายมาก่อนแผน แต่ในการนำเสนอมักจะเสนอไปพร้อมกัน ตัวนโยบายจึงเป็นภาคผนวกอยู่ในแผน แต่ตอนนี้พยายามจะแยกนโยบายออกมาเป็นอีกฉบับ

กัปตันอมรวัจน์ แมนสุมิตรชัย (ผู้ร่วมงานเสวนาจากสมาคมนักบินไทย)

นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมเขียนสั้น ทำให้ไม่มั่นใจว่าให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อมเพียงใด อีกทั้งยังครอบคลุมแค่ก๊าซเรือนกระจกและผลกระทบทางเสียง ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ถ้าพิจารณาพันธกรณีภายใต้ความตกลงปารีส (Paris Agreement) จะเห็นว่ามุ่งรักษาระดับอุณหภูมิโลก (GMT) ไม่ให้สูงกว่า 2 องศาเซลเซียสเมื่อเทียบกับยุคก่อนอุตสาหกรรม และก๊าซที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมก็มีมากกว่าก๊าซเรือนกระจก เช่น คอนเทรล (Contrail) เป็นต้น

คุณกฤษ พัฒนสาร (กรรมการและเลขานุการสมาคมสายการบินประเทศไทย)

ประเด็นแรก ควรมองอุตสาหกรรมการบินแบบองค์รวม มองทั้งระบบ และมองความเชื่อมโยงระหว่างผู้เล่นต่าง ๆ โดยอยากเห็นกลไกการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กรต่าง ๆ และการสร้างเวทีนโยบายที่เปิดให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมด้วย เนื่องจากการตั้งเป้าหมายควรดำเนินการร่วมกันเพื่อให้เกิดความสอดคล้องและการส่งเสริมซึ่งกันและกัน โดยอาจต้องมีการจัดการประชุมเป็นรายปี สร้างเป็น Team Aviation Thailand ต่างจากปัจจุบันที่ต้องคอยแก้ปัญหารายวันเนื่องจากไม่มีเป้าหมายร่วมกัน เช่น เราเห็นโอกาสที่นักท่องเที่ยวอินเดียเข้ามาและรัฐบาลก็มุ่งเป็นเป้าหมายอันดับหนึ่งแทนจีน แต่ยังมีหลายอย่างที่ยังไม่ได้มองเห็นเป็นเป้าหมายเดียวกัน เช่น สิทธิการบิน การทำให้เครื่องบินกลับมาใช้งานได้หลังจากจอดทิ้งไว้ 2 ปีกว่าซึ่งยังมีข้อจำกัดเรื่องศูนย์ซ่อมในประเทศไทยที่มีจำกัดและศูนย์ซ่อมต่างประเทศที่ยังไม่ผ่านการรับรอง จึงควรมาตั้งเป้าหมายร่วมกันเพื่อถ่ายทอดไปในเชิงปฏิบัติได้

ประเด็นที่สองด้านเศรษฐกิจการบิน นโยบาย 4.1.3 เรื่องการกำหนดอัตราค่าบริการต้องมองความเป็นธรรมสำหรับผู้ทำธุรกิจสายการบินด้วย ไม่ใช่มองแต่ผู้บริโภคเป็นหลักเหมือนปัจจุบัน โดยกฎหมายสำคัญ 3 ประการในการกำหนดค่าบริการคือ ผู้ประกอบการได้กำไร (Profitable) ผู้บริโภคเข้าถึงได้ (Affordable) และมีความยั่งยืน (Sustainable) โดยปัจจุบันกฎหมายบ้านเราอาจมองผู้บริโภคเป็นหลัก ทำให้การกำหนดค่าบริการที่เป็นธรรมเป็นไปอย่างจำกัด ถัดมาคือนโยบาย 4.1.2 โดยเฉพาะประเด็นด้านการทำให้สายการบินสัญชาติไทยเข้าสู่ตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศได้อย่างเป็นธรรมและสามารถเติบโตอย่างต่อเนื่อง อยากให้ภาครัฐจัดการเจรจาในระดับรัฐบาล (G2G) เพื่อให้สายการบินสามารถแข่งขันได้ ทั้งในเรื่องการเข้าถึงตลาดและต้องเจรจาไปถึงเรื่อง slot ด้วย

คุณอุทัย คิวรัชวาท (นายกสมาคมอากาศยานเพื่อการทดลองไทย)

บ้านเรามีเครื่องบินก่อนใคร ๆ ในเอเชียแต่ไม่มีสมาคมที่จะส่งเสริมการผลิตและการสร้างอากาศยาน จึงควรกำหนดนโยบายส่งเสริมการออกแบบและการผลิตเครื่องบินขนาดเล็กเพื่อการทดลองและการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปกำหนดเป็นแผนของแต่ละปีต่อไป เช่น ต่างประเทศมีสมาคม Experimental Aircraft Association (EEA) ทำให้มีการแข่งขันและมีการผลิต เนื่องจากหากผลจากการทดลองใช้ได้จริงก็สามารถนำไปสร้างเป็นมาตรฐานต่อไป ทั้งนี้ นโยบายต้องครอบคลุมด้านต่าง ๆ ทั้งการสร้างมาตรฐาน การมีใบอนุญาตที่จะทำให้นำมาผลิตไปต่อยอดได้ การตรวจสอบและการกำกับดูแล รวมถึงสนามบินซึ่งอาจต้องมีกฎหมายใหม่

สำหรับสนามบินขนาดเล็ก และการบริหารจัดการห้วงอากาศ ที่สำคัญคือการกำกับดูแลต้องไม่สร้างภาระทางต้นทุนมากเนื่องจากจะสร้างความลำบากให้ผู้ทดลอง

มีคำถามว่าการตรวจอากาศยานจะใช้ระบบเดิมต่อไปหรือตรวจที่บ้านเหมือนเดิม โดยมีข้อกังวลว่าการตรวจมีค่าใช้จ่ายสูงทำให้เป็นอุปสรรคต่อการทดลอง

คุณศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ (รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

ชี้แจงว่าตอนนี้นำกำลังทำโครงการช่วยตรวจให้ แต่ยังติดเรื่องกฎหมายที่บังคับให้มีการตรวจร่างกายที่ต้องรีบแก้โดยพยายามต่อรองกับโรงพยาบาลเพื่อให้ช่วยตรวจให้ราคาที่เหมาะสม

คุณนรุตม์ จีระมะกร (อาจารย์จากวิทยาลัยอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง)

ด้านการศึกษา เสนอให้ส่งเสริมการศึกษาและการผลิตบุคลากร โดยอาจกำหนดเป็นนโยบายให้ทุนการศึกษา และการสร้างโอกาสในการฝึกงานกับองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อถ่ายทอดความรู้และผลิตบุคลากรที่ตรงกับความต้องการ

ด้านเศรษฐกิจ นโยบาย 4.1.1(2) การผลักดันให้ผู้ประกอบการไทยในกิจการการบินพลเรือนเข้มแข็งและมีขีดความสามารถในการแข่งขันระดับสากลต้องผลักดันให้ครอบคลุมทุกภาคส่วน เช่น ปัจจุบันไม่มีการแข่งขันในการให้บริการสนามบิน ถ้าอยากกระตุ้นให้อุตสาหกรรมเติบโตต้องสร้างการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพมากกว่านี้ ถัดมาคือต้องมองอากาศยานร่วมกับการขนส่งในรูปแบบอื่นและประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ในด้านสิทธิการบินต้องพิจารณาด้านกฎการเดินทางประกอบด้วย และในเรื่องการเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศ ในร่างนโยบายฯ ยังไม่ค่อยมีการพูดถึงการเข้าถึงสนามบิน และเมื่อมีสนามบินแล้วก็ควรมีสายการบินให้บริการ โดยอาจกำหนดเป็น PSO ซึ่งอาจเป็นไปได้หลายรูปแบบ เช่น บางประเทศให้กองทัพอากาศดำเนินการ หรืออาจดำเนินการผ่านการประมูลโดยเน้นความโปร่งใส ส่วนเรื่องการคุ้มครองผู้บริโภค ควรมีข้อกำหนดเพื่อคุ้มครองผู้บริโภคกรณีการคืนเงินเนื่องจากเที่ยวบินถูกยกเลิก และในกรณีสายการบินล้มละลาย ต้องมีกลไกดูแลผู้โดยสาร เช่น สหราชอาณาจักรมีการจัดตั้งกองทุนเพื่อช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีสายการบินล้มละลาย โดยอาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก (วิทยากร) เสริมว่ากองทุนเป็นเรื่องใหญ่ที่ต้องมาถกเถียงเชิงนโยบายในการบริหารกองทุนซึ่งอาจขยายกว้างไปถึงกรณีอื่น ๆ ด้วย เช่น การแพร่ระบาดหรือโรคภัยไข้เจ็บต่าง ๆ

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบบางประการ เช่น Daylight Operation Only ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ เนื่องจากสายการบินอาจมีข้อกังวลเรื่องจัดการฝูงบินและการบิน (Aircraft Utilization) และในมุมผู้โดยสาร เวลาที่ให้บริการก็อาจไม่ตอบโจทย์

ด้านสิ่งแวดล้อม ควรแบ่งให้ชัดเจนระหว่างสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศและภายในประเทศ เนื่องจากที่มาและผลมีความแตกต่าง โดยการแบ่งประเภทให้ชัดเจนอาจนำไปสู่การใช้มาตรการที่ดีและเหมาะสมขึ้น เช่น สิ่งแวดล้อมท้องถิ่นก็อาจจัดการโดยการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินหรือการเข้าถึงสนามบิน เป็นต้น และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมควรเป็นมาตรการเชิงสนับสนุน เช่น การให้สิ่งจูงใจ (Incentives) โดยเฉพาะสิ่งแวดล้อมท้องถิ่น

ดร. วรากรณ์ เต็มแก้ว (ผู้อำนวยการกองวิชาการบริหารการบิน สถาบันการบินพลเรือน)

ความเข้าใจคือนโยบายนำไปสู่แผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ ไม่สามารถระบุอย่างชัดเจนในตัวนโยบายได้ ทุกนโยบายจึงควรมีความยืดหยุ่นเพื่อตอบสนองความเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยเฉพาะเมื่อกรอบระยะเวลาของร่างนโยบายฯ ฉบับนี้กำหนดไว้นานถึง 15 ปี และควรเปิดให้มีช่องว่างเพื่อใช้จัดการปัญหาในกรณีฉุกเฉิน ดังที่เกิดขึ้นในกรณีการระบาดของโควิดหรือสงครามระหว่างประเทศ

ประเด็นหลักที่ควรส่งเสริมคือการกำกับดูแลด้านกฎหมายให้เป็นรูปธรรมให้ส่งผลกระทบต่อทุกกิจกรรมด้านการบินพลเรือน โดยต้องกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมายภายในประเทศ มาตรฐาน ICAO รวมถึงมาตรฐาน EASA ด้วย

ถัดมาคือเรื่องการบริหารจัดการ เห็นด้วยกับกองทุน โดยด้านทุนมนุษย์และทุนปัญญามีความสำคัญมาก อาจมีการให้ทุนส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพ โดยอาจดูตัวอย่างจากประเทศสิงคโปร์ที่มีการนำบุคลากรที่เชี่ยวชาญในแต่ละสาขาเข้ามาเป็นอาจารย์และมีกองทุนกลางในการบูรณาการบุคลากรเหล่านี้ ทั้งนี้ ในปัจจุบันประเทศไทยยังมีความเหลื่อมล้ำเรื่องความรู้และศักยภาพของแต่ละหน่วย โดยอาจเขียนเข้าไปในนโยบายเรื่องการส่งเสริมทุนสนับสนุนบุคลากรที่มาบูรณาการองค์ความรู้

นอกจากนั้น บางหน่วยงานยังไม่เห็นนโยบายชัดเจน เช่น SAR ซึ่งปัจจุบันมีนโยบาย กฎหมาย และบุคลากรน้อยและไม่เอื้ออำนวยต่อการบริหารจัดการ โดยควรมีนโยบายในการบูรณาการที่ชัดเจน

ดร.วิลาศ ดวงกำเนิด (อาจารย์จากวิทยาลัยการพัฒนาศึกษาและฝึกอบรมด้านการบิน มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ ตัวแทนชมรมสถาบันการศึกษาและบุคลากรด้านการบินประเทศไทย)

จากหัวข้อที่เสวนาในวันนี้เข้าใจว่าแผนฟื้นฟูและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินมีจุดมุ่งหมายเพื่ออยู่รอด แข็งแรง และยั่งยืน ในรายละเอียดเห็นว่าด้านโครงสร้างพื้นฐาน ควรมีการพัฒนาทุนมนุษย์และทุนปัญญาที่สอดคล้องกับมาตรฐานและความต้องการในปัจจุบันและในอนาคต และมีความสามารถในการแข่งขันได้ในระดับสากล โดยเป็นแนวทางที่สำคัญอย่างมากต่อการช่วยฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน ทั้งนี้ ขอความชัดเจนในการดำเนินการเพื่อให้สามารถเตรียมการด้านกำลังคนเพื่อผลิตบัณฑิตให้ตรงตามกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยสมาคมมีการรวมกลุ่มเป็น Cluster มีแผนกลยุทธ์ทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณเพื่อผลิตบัณฑิตให้ครอบคลุมทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้งยังขอให้นโยบายสามารถสร้างจุดแข็งให้อุตสาหกรรมเพื่อสามารถสร้าง

หลักสูตรที่ได้มาตรฐานและการเรียนการสอนที่ทันสมัย ที่สำคัญคือนโยบายต้องนำไปใช้ปฏิบัติได้จริงเพื่อสร้างผลลัพธ์ให้ตรงกับเป้าหมายของนโยบาย ประการสุดท้ายคือนโยบายที่ชัดเจนจะสร้างแรงบันดาลใจ โดยหลักสูตรการบินของมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตได้รับความสนใจจากนักศึกษาต่างชาติโดยเฉพาะประเทศจีน จึงอยากให้นโยบายช่วยสนับสนุนการพัฒนาเป็นศูนย์รวมผู้เชี่ยวชาญในการอบรมบุคลากรการบินระดับภูมิภาค

อาจารย์กฤติกา เลิศสวัสดิ์ (สถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)

ในด้านสิ่งแวดล้อม มีเรื่องน่าสนใจอยู่ 5 เรื่อง ประเด็นแรกคือผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน อยากให้แบ่งเป็น 2 ส่วนชัด ๆ ระหว่างภาคบนฟ้าและภาคพื้นดิน ซึ่งภาคบนฟ้าจะเน้นอากาศยานเป็นหลัก ส่วนภาคพื้นดินจะเน้นสนามบินเป็นหลัก ตัวเครื่องบินจะอยู่ 3 กลุ่ม ได้แก่ เสียงและการสั่นสะเทือน มลพิษทางอากาศจากเครื่องยนต์ที่เกิดจากการเผาไหม้ไม่สมบูรณ์และคอนเทรล แต่ยังไม่เห็นในแผนทั้งที่ 2 เรื่องนี้เป็นเรื่องใหญ่ และเรื่องก๊าซเรือนกระจกและปัญหาการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (Climate Change) ที่มาพร้อมกับกฎหมายระหว่างประเทศ ส่วนภาคพื้นดิน เบื้องต้นมีเรื่องคุณภาพอากาศ คุณภาพน้ำ และการจัดการของเสียและอันตรายจากกิจกรรมภาคพื้นดินทั้งหมด เป็นต้น ซึ่งตัวนโยบายยังขาดการมองผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแบบเป็นองค์รวม

ประเด็นที่สอง เรื่องข้อตกลงระหว่างประเทศที่มีผลต่อการจัดการสิ่งแวดล้อม ตัวหลักคืออนุสัญญาชیکاโกและภาคผนวกที่เกี่ยวข้อง และความตกลงปารีสซึ่งเชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) โดยประเทศไทยทำได้ช้ากว่าที่ควรจะเป็น การกำหนดนโยบายอาจต้องมองการณ์ไกลโดยข้ามไปถึงหัวใจของการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม คือ การลดมลภาวะ แทนที่จะค่อย ๆ กำหนดทีละขั้นตาม ICAO

ประเด็นที่สาม ควรกำหนดเครื่องมือที่ใช้ในการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมให้ชัดเจนในแผนปฏิบัติการ โดยเครื่องมือมีหลายชนิด ทั้งนโยบายและแผน กฎหมาย และเครื่องมือทางเศรษฐกิจ ในด้านสิ่งแวดล้อมอาจต้องใช้เครื่องมือทางเศรษฐกิจในการชักจูงเสริมจากการบังคับและการควบคุมทางกฎหมาย

ประเด็นที่สี่ การลดมลภาวะในตัวนโยบายยังไม่ครบถ้วน โดยดูแค่ 2 ประเด็นคือก๊าซเรือนกระจกและผลกระทบทางเสียง ทั้งที่ความจริงแล้วผลกระทบต่าง ๆ ทั้งภาคบนฟ้าและภาคพื้นดินมีอีกมากมาย เช่นเรื่อง SAF ซึ่งส่วนตัวมองว่าประเทศไทยเริ่มช้าไปแล้วแต่ก็ต้องทำ โดยการลดมลภาวะต้องเริ่มที่ต้นทาง ไม่ใช่แค่องค์กรการบิน จึงควรกำหนดเป็นนโยบายระดับชาติที่ต้องทำร่วมกัน

ประเด็นสุดท้าย ควรมองรูปแบบการจัดการสิ่งแวดล้อมใหม่ ๆ จากประเทศผู้นำ โดยเฉพาะการ internalize การจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้เข้ามาอยู่ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจซึ่งควรมุ่งไปที่ SDGs และการลดมลภาวะ ไม่ใช่ externalize ไปที่อื่น โดยต้องผลักดันให้ผู้ประกอบการตระหนักว่าเรื่องสิ่งแวดล้อมเป็นภาระหนึ่งของการลงทุนในธุรกิจ ไม่ใช่ค่าใช้จ่าย ซึ่งสุดท้ายแล้วการดำเนินการเช่นนี้จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน ที่สำคัญคือการทำแผนยาว ๆ ต้องคำนึงถึงความยืดหยุ่นเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตโดยต้องมองไกลกว่า ICAO

อาจารย์ ดร.นวทัศน์ ก้องสมุทร (ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการด้านการขนส่งทางอากาศ ภาควิชาวิศวกรรมการบินและอวกาศ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)

อยากเห็นกลไกที่ชัดเจนของวงล้อ 2 วง ประการแรกคือวงล้อนโยบาย เป็นครั้งแรกที่สร้างนโยบายที่ครอบคลุมทุกเรื่อง โดยอยากเห็นกลไกที่ชัดเจน เชื่อมโยงเป็นระบบ สามารถนำไปบังคับใช้ในหน่วยงานต่าง ๆ และมีการประเมินผล โดยต้องพิจารณาไปถึงสถานการณ์ในอนาคต มิฉะนั้นสิ่งที่วางไว้จะใช้ไม่ได้

ประการต่อมาคือวงล้อกำกับดูแล ในอดีตเราเน้นเรื่องการอนุญาตให้เข้าตลาดและการอนุญาต ส่วนการกำกับดูแลทางเทคนิคเริ่มมีบ้างแล้ว แต่การกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจให้เชื่อมโยงกับเงื่อนไขที่ตั้งไว้ยังมีไม่มากนัก และการบังคับใช้กฎหมายจนถึงขั้นตอนการออกจากตลาด ประเทศไทยค่อนข้างประนีประนอม มีการเก็บข้อมูลแต่ไม่ถูกนำมาวิเคราะห์และดำเนินการ ทำให้เกิดช่องโหว่ระหว่างฝั่งกำกับและฝั่งนโยบาย ดังนั้นจึงต้องมีการเชื่อมโยงระหว่างนโยบายและการกำกับดูแล

ดร. ศิริพร เย็นเปี่ยม (อาจารย์จากวิทยาลัยอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง และตัวแทนคณะอนุกรรมการด้านคมนาคมทางอากาศในคณะกรรมการคมนาคมสถานะติบัญญัติแห่งชาติ)

เรื่องสำคัญที่ต้องการฝากไว้คือการยอมรับอนุสัญญาชิคาโกและแสดงความแตกต่างของอนุสัญญาชิคาโก โดยขอเน้นเรื่องนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานซึ่งต้องมีความชัดเจนเพราะจะช่วยส่งเสริมกิจกรรมด้านอื่น ๆ ต่อไป โดยขอให้ผู้ที่เกี่ยวข้องผลักดันนโยบายผ่านแผนนิรภัยการบินระดับโลก (GASP) เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อป้องกันปัญหาด้านธงดวงและข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ (Significant concern) อื่น ๆ เช่น เรื่องการเดินอากาศ ยังไม่เห็นภาพชัดเจนว่าจะใช้เทคโนโลยีดาวเทียมแบบไหนเพื่อใช้ในระบบสื่อสาร ระบบเชื่อมโยงข้อมูล ระบบติดตามอากาศยาน และควรมุ่งเป้าดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายการบินแบบ 4 มิติ (4D Trajectory) ซึ่งสามารถช่วยส่งเสริมการดำเนินการทุกด้าน ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม การประหยัดต้นทุน การส่งเสริมเศรษฐกิจ และการพัฒนาความปลอดภัยทางการบิน

ดร. อรทัย โยธินรุ่งเรือง สุดสงวน (ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคสัททีบ)

ณ วันนี้ กพท. มองเรื่องของการกำกับเป็นหลัก แต่การจะเดินข้างหน้า สิ่งที่จะทำให้ประเทศไทยเดินไปได้เร็วขึ้นน่าจะมองเรื่องของความร่วมมือ โดยยังมองไม่เห็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เข้าด้วยกันเพื่อให้เกิดความร่วมมือกัน เพราะถ้าเราแยกต่างคนต่างเดินคงไม่สามารถทำให้เกิดความเข้มแข็งของทีมประเทศไทยที่จะดำเนินการไปด้วยกันได้

คุณฉัตรเพชร บุญยเกตุ (ตัวแทนจากบริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน))

โดยรวมเห็นด้วยว่าหลาย ๆ นโยบายเน้นการกำกับ แต่จริง ๆ แล้วการส่งเสริมก็เป็นทางอ้อมของการกำกับ โดยจะเป็นการสนับสนุนให้หน่วยงานกระทำสิ่งที่เราอยากให้กระทำ

ในด้านเศรษฐกิจ เช่น นโยบาย 4.1.5 เกี่ยวกับการอนุญาต ระบุถึงการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันอย่างสร้างสรรค์และการพัฒนาที่ยั่งยืนในการกำกับดูแลเกี่ยวกับการอนุญาตกิจการด้านการบินพลเรือน แต่ก่อนจะไปถึงตรงนั้นควรผลักดันและส่งเสริมการอนุญาตที่ครอบคลุมทุกประเภทกิจการ ทั้งการบินพาณิชย์ การบินทั่วไป การกีฬา อากาศยานไร้คนขับ หรืออาจรองรับถึงการบินรูปแบบใหม่ ๆ ในอนาคต โดยอยากให้ระบุให้ชัดเจนว่าจะอนุญาตใคร เนื่องจากนโยบายโดยรวมมุ่งเน้นการบินพาณิชย์เป็นหลัก อาจทำให้ผู้อ่านหรือผู้ที่นำไปปฏิบัติพิจารณาไม่ครบทุกกิจการ และเพิ่มเติมว่าอย่างไร โดยการอนุญาตควรแยกการกำกับดูแลตามประเภทกิจการและกำกับดูแลเท่าที่จำเป็น เพราะแต่ละกิจการก็มีระดับความปลอดภัยและความจำเป็นที่แตกต่างกัน

ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน นโยบายห้วงอากาศในข้อ 4.2.1(1) ที่ระบุว่าการพัฒนาความสามารถในการจัดสรรและจัดการห้วงอากาศอย่างทั่วถึงและคุ้มค่า อยากให้ระบุชัดเจนว่าครอบคลุมกิจการการบินพาณิชย์ การบินทั่วไป อากาศยานไร้คนขับ รวมถึงการบินที่จะเข้ามาในรูปแบบใหม่ ๆ ในอนาคต ผู้ที่นำไปปฏิบัติหรือทำแผนจะได้ตระหนักเพิ่มเติมและเกิดความชัดเจน ประการถัดมาคือนโยบายการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือนในข้อ 4.2.5(2) การทำให้เกิดผลงานวิจัยและนวัตกรรม อยากให้ระบุเพิ่มเติมว่าผลงานวิจัยหรือนวัตกรรมมันสำหรับใครหรืออย่างไร โดยสรุปคืออยากให้ระบุให้ชัดเจนว่านโยบายต่าง ๆ ใช้อย่างไรบ้าง ผู้ที่นำไปปฏิบัติจะได้ตระหนักและเกิดความชัดเจน

คุณธนันท์ สุวรรณากาศ (ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัท สแกนดิเนเวียน แอร์คราฟท์ เมนเทนแนนซ์ (ไทยแลนด์) จำกัด)

มีคำถามถึงกพท. ว่ากพท. นำมาตรฐานของ EASA มาใช้เท่าใด โดยมองว่าการนำมาตรฐานด้านการบินมาจากหน่วยงานต่างประเทศควรเอาทั้งหมด เนื่องจากจะอำนวยความสะดวกในการนำไปปฏิบัติมากกว่า และมาตรฐานของ EASA ปฏิบัติง่ายกว่าของ FAA โดยต้องการการสนับสนุนของรัฐให้นำมาตรฐาน EASA 145 เข้ามาทั้งหมดได้หรือไม่

ประการต่อมา มีความกังวลด้านการสอบใบอนุญาตของช่างอากาศ โดยระเบียบที่กำลังจะบังคับใช้คือแม้มีประสบการณ์การทำงาน 4-5 ปีแล้วก็ยังไม่สามารถสอบได้ ต้องเรียนให้ครบหลักสูตรและมีประสบการณ์ตามระยะเวลาที่กำหนด จริง ๆ แล้วในต่างประเทศ เมื่อทำงานมีประสบการณ์แล้ว 5-6 ปี สามารถไปสอบ EASA หรือ CAA ของที่ไหนก็ได้ ทั้งนี้ ควรให้สอบเทียบได้ ซึ่งจากที่พูดคุยทุกครั้งพูดถึงว่าการเดินอากาศเน้นสายการบินและนักบินเป็นหลัก แต่ประเทศไทยไม่มีการฝึกช่างอย่างเป็นทางการเป็นจริงเป็นจัง แล้วคนที่ออกใบอนุญาตก็ต้องมีใบอนุญาต 147 ด้วยไม่ใช่ว่าแต่งตั้งกันเอง ซึ่งจากที่ไปเป็นวิทยากรตามมหาวิทยาลัยทั้งหลาย นักศึกษาที่เรียนไม่มีทางไปต่อและด้านภาษาก็สำคัญ จึงอยากฝากมหาวิทยาลัยทั้งหลายและสถาบันการศึกษาทุกระดับให้ช่วยสอนเพื่อให้ได้เท่าในอุตสาหกรรมการบินได้

คุณศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ (รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

ชี้แจงว่าตัวหลัก ๆ คือ ICAO เป็นพี่ใหญ่ซึ่งเป็นคนออกมาตรฐาน จากนั้นประเทศต่าง ๆ จะเอามาตรฐาน ICAO ไปออกเป็นกฎหมาย คนที่เป็นผู้นำด้านกฎหมายคือ FAA และ EASA โดยปกติไทยดำเนินการตามรูปแบบของ EASA โดยเห็นด้วยว่าการจะเอามาตรฐานต่างประเทศมาต้องเอามาให้ครบเพื่อให้ไปด้วยกัน เช่น จะเอา Part 66 ของ EASA มาใช้กับ Part 145 ของ FAA ก็ไม่ได้ โดยในช่วงที่ผ่านมาได้ปรึกษากับ CAAi ซึ่งเป็นที่ปรึกษาจาก CAA ของสหราชอาณาจักรซึ่งค่อนข้างใกล้เคียงกับของ EASA เพราะฉะนั้น ตอนนี้ประเทศไทยจึงดำเนินการให้มีความใกล้เคียงกับของ EASA และพยายามเอาเข้ามาทั้งหมดเพื่อให้เป็นแนวทางเดียวกัน

ประการต่อมาเรื่องช่าง มุมของ FAA มองว่าเพียงแค่มีสอบการฝึกการทำงานก็สอบได้ ไม่ได้ขึ้นอยู่กับการศึกษา ประเทศไทยเมื่อก่อนก็คล้ายกัน แต่ตอนนี้เราปรับมาใช้ Part 66 ของ EASA ซึ่งกำหนดให้ช่างต้องเรียนหลักสูตรให้ครบและมีประสบการณ์จึงจะสอบได้ แต่มีการกำหนดช่วงเปลี่ยนผ่าน ส่วนตัวไม่ได้ตามเรื่องนี้ แต่เชื่อว่าคนที่อยู่ในระบบเก่าน่าจะยังสอบได้อยู่

คุณพิมพ์ลักษณ์ ระจิตดำรงค์ (กรรมการผู้จัดการบริษัท อีสเทิร์น สกาย เอวิเอชัน จำกัดและบริษัท เดอ มิเนอร์วา จำกัด ตัวแทนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินเล็ก)

ขอขอบคุณทางคณะกรรมการที่มีแนวคิดและนโยบายชูโรงเรื่องกฎหมายระหว่างประเทศและระเบียบท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนกิจกรรมการบินทั่วไปมากขึ้น

นโยบาย 4.1 ด้านเศรษฐกิจการบิน ยังมีภาพสนับสนุนการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ นโยบายควรชี้ให้ชัดถึงการบินทั่วไปและกีฬาทางอากาศ และควรส่งเสริมผู้ประกอบการรายย่อยโดยเฉพาะด้านการบินทั่วไปและกีฬาการบินโดยตรง โดยปัจจุบันประสบปัญหากฎเครื่องใหญ่ลงมากุมเครื่องเล็ก ทั้ง ๆ ที่ระดับของกิจกรรมไม่ถึงขั้นการขนส่งทางอากาศ อีกทั้งยังควรเพิ่มนโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคให้รวมถึงผู้ประกอบการด้วยเพื่อความเป็นธรรม ในยุคสมัยที่ผ่านมายังคงวนเวียนอยู่กับปัญหาเดิม อยากให้มีเรื่องของอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินเล็กอยู่ในแผนหรือนโยบายในการพัฒนาประเทศต่อไป ซึ่งผลอาจจะไปเกิดในอนาคต อีกทั้งอยากให้ช่วยดูแลผู้ประกอบการใหม่ในอุตสาหกรรมเครื่องบินเล็กและกีฬาการบินให้อยู่ในมาตรฐานและความปลอดภัยในระดับของตัวเอง และไม่อยากให้ทั้งประเด็น SMEs และ Start-ups เนื่องจากเป็นที่พัฒนาทักษะของแรงงาน แม้ที่ผ่านมาเม็ดเงินอาจจะไม่เยอะเท่าอุตสาหกรรมการบินขนาดใหญ่ แต่ก็ยังเป็นอุตสาหกรรมที่เพิ่มพื้นที่และโอกาสในการเก็บเกี่ยวประสบการณ์ให้นักศึกษาได้ด้วย ปัจจุบันการบินทั่วไปยังมีไม่เยอะในประเทศไทยและหลาย ๆ อย่างยังไม่สนับสนุน ทั้งนี้ เห็นใจทางกพท. ที่กำลังคนไม่พอทำให้ต้องนำคนที่กำกับดูแลเครื่องบินใหญ่มากำกับดูแลเครื่องบินเล็ก แต่สิ่งที่เกิดขึ้นคือผู้กำกับดูแลเหล่านั้นนำแนวคิดของเครื่องใหญ่มาใช้ ทำให้เกิดความกระทบกระทั่งระหว่างคนผลิต คนใช้ และคนตรวจ

นโยบาย 4.2 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ควรสนับสนุนโอกาสในการฝึกทักษะของช่าง นักบิน วิศวกรในอุตสาหกรรมรายย่อยซึ่งเป็นการขยายความนโยบาย 4.2.4 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้วย โดยจะช่วยให้มีประสบการณ์มากขึ้นเพื่อให้เข้าไปอยู่ในอุตสาหกรรมการบินขนาดใหญ่ ถัดมาคือนโยบาย 4.2.5 เรื่องการทำให้

เกิดผลงานการวิจัย ตอนนี้ยังไม่สามารถผลิตเพื่อขายได้ ทำได้เพียงการวิจัยซึ่งผลการวิจัยไม่สามารถนำไปต่อยอดได้ ยังติดกฎระเบียบเรื่องการจดทะเบียน การดำเนินการ มาตรฐาน และการกำกับดูแลต่าง ๆ เช่น ในเรื่องการตรวจสอบมาตรฐานของชิ้นส่วนที่ผลิต ประเทศไทยมีสถาบันทดสอบแต่ใช้มาตรฐานทั่วไปที่ไม่ได้เฉพาะเจาะจงแค่ชิ้นส่วนทางด้านการบิน หากรอให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนทำแต่ยังติดเรื่องกฎระเบียบ ต่างชาติก็ไม่เข้ามาลงทุนอยู่ดี สุดท้ายคือนโยบาย 4.2.1 ด้านการพัฒนากระสวยอวกาศ ต่อให้หลังจากนี้ได้รับการสนับสนุนเรื่องของบุคลากร การอนุญาต การผลิต แต่ปัญหาในปัจจุบันคือการจัดการห้วงอากาศสำหรับเครื่องบินเล็ก สิ่งที่เป็นข้อจำกัดคือรัฐไม่ว่าจะนำเข้าหรือผลิตเครื่องบินเล็กหรือโดรนเอง รัฐก็ยังมองว่าเป็นยูทอปิกกรณี ถ้าจะสนับสนุนการบินทั่วไป อาจจะต้องช่วยเรื่องนี้ด้วยไม่ว่าจะอยู่ในแผนนโยบายหรือมีกลุ่มหรือหน่วยงานที่ช่วยอำนวยความสะดวกในส่วนนี้ เพื่อให้อยู่ด้วยกันได้ หรือทหารหรือตำรวจเองก็อาจจะบูรณาการกิจกรรมเข้าไปในการดำเนินการด้วยก็ได้ ตัวอย่างหนึ่งที่ยังไม่คลี่คลายคือสนามบินน้ำ รีสอร์ทต้องการทำสนามบินน้ำเพื่อให้แขกวีไอพีเข้าพักหรือเพิ่มกิจกรรมการท่องเที่ยว ยังติดอยู่ว่าใครจะเป็นคนอนุมัติให้ได้รับใบอนุญาตได้

ประการสุดท้ายคือกระบวนการจัดการหลังร่างฯ ฉบับนี้ได้รับการอนุมัติแล้ว มีข้อสงสัยว่าจะมีกระบวนการอย่างไรให้รู้ว่าหน่วยงานรับเรื่องแล้วและจะดำเนินการอย่างไร

คุณอุทัย ศิริรักษาวงษ์ (นายกสมาคมอากาศยานเพื่อการทดลองไทย)

เสริมว่าการนำเข้าอากาศยานที่ยังติดเรื่องการต้องขอใบอนุญาตจากกพท. เนื่องจากกฎหมายมองว่าเป็นยูทอปิกกรณีทำให้เสียค่าคลังจำนวนมหาศาล

คุณวิญญู ศรีวงษ์ (อดีตผู้บริหารศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศและอดีตหัวหน้าศูนย์บริหารห้วงอากาศ)

เป็นห่วงเสรีทางการบินในหัวข้อห้วงอากาศ โดยนโยบาย 4.2.1(1) อยากให้แก้ไขคำในร่างนโยบายฯ ให้เป็น ‘Flexible use of airspace’ กล่าวคือ การพัฒนาความสามารถในการจัดสรรและจัดการห้วงอากาศให้มีความยืดหยุ่นและมีความปลอดภัยอย่างเพียงพอ เพื่อให้สามารถใช้ห้วงอากาศสำหรับกิจกรรมอื่น ๆ ได้ด้วย เช่น หากกองทัพอากาศหรือหน่วยราชการไม่ใช้ก็เปิดช่องให้เอกชนเข้าใช้งาน โดย ‘Flexible use of airspace’ เป็นแนวคิดของ ICAO อยู่แล้ว ซึ่งการปรับแก้ที่ใช่จะแก้ปัญหาได้หลาย ๆ อย่างทั้งกีฬาทางอากาศ การใช้สนามบิน การเปิดสนามบินเอกชน ถ้าเราบริหารจัดการห้วงอากาศให้มีความยืดหยุ่นและใช้งานร่วมกันก็จะเป็นประโยชน์แก่ทุกท่าน

กัปตันโสภณ พิษเนศวร (วิทยากร)

เสริมว่าแผนคราวนี้ต้องส่งเสริมการบินทั่วไปภายใน 15 ปีนี้ ไม่ควรรอไว้อีกต่อไป

นักวิชาการอิสระ (ผู้ร่วมเสวนาออนไลน์)

หน้าแรกของร่างฯ ตรงท้ายบรรทัดระบุว่า “... บัดนี้ มีความจำเป็นต้องกำหนดนโยบายด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุน ส่งเสริมความสำเร็จของกิจการการบินของประเทศให้มั่นคงยิ่งขึ้น” โดยมีการระบุว่าประสบความสำเร็จแล้วในเรื่องของนโยบายอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ นโยบายรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ จึงร่างนโยบายฉบับนี้มาเพื่อเพิ่มเติม โดยจากการพิจารณาร่างฯ เรื่องที่น่าสนใจคือหน้า 5 นโยบาย 4.3 ด้านมาตรฐานการบิน นโยบาย 4.3.1 ด้านสิ่งแวดล้อมการบินมีอยู่เพียง 2 ข้อ จึงไม่แน่ใจว่าครอบคลุมกับสิ่งที่หลาย ๆ ท่านเสนอในประเด็นสิ่งแวดล้อมมากนักน้อยแค่ไหน

มีคำถามด้านการนำนโยบายไปบังคับใช้ กพท. มีแนวทางหรือไม่ว่าจะให้หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติอย่างไร เนื่องจากนโยบายจะเขียนไว้ดีแค่ไหนก็แล้วแต่ สิ่งที่จะทำให้เกิดผลคือการนำนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติ โดยมาตรา 15 วรรคท้ายแห่งพ.ร.บ.การเดินอากาศฯ ระบุว่าเมื่อกรม เห็นชอบแล้ว ให้แจ้งให้หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อถือปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ

ประการต่อมา นิยามการบินพลเรือนในพ.ร.บ.การเดินอากาศฯ ครอบคลุมถึงการบินประเภทอื่น ๆ นอกจากการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ จึงตีความว่านโยบายก็ครอบคลุมนิยามที่ปรากฏในพ.ร.บ.การเดินอากาศฯ

ประการสุดท้าย มีข้อสงสัยว่าการสร้าง ASEAN Aviation Single Market (ASAM) ซึ่งเป็นสาขาหนึ่งของ AEC เชื่อมโยงกับข้อ 4.1.2 หรือไม่

คุณศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ (รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

ให้คำตอบว่าต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ ซึ่งตอนทำร่างนโยบายฯ ก็มีการมองไว้เบื้องต้นแล้วว่า หน่วยงานไหนต้องมีหน้าที่ในเรื่องใดบ้าง อนึ่ง ร่างนโยบายฯ ฉบับนี้อาจไม่มีช่องให้ปรับได้มาก จึงอาจนำไปปรับในแผนปฏิบัติการ ซึ่งได้ข้อมูลจากการเสวนาในวันนี้พอสมควร เช่น เรื่องสิ่งแวดล้อมเห็นด้วยว่าร่างนโยบายฯ ฉบับนี้เน้นแค่เรื่องที่อยู่ภายใต้ ICAO ทั้งที่ในความเป็นจริงมีเรื่องอื่น และในการทำแผนปฏิบัติการอาจต้องมีการเก็บข้อมูลเพิ่มเติม

อาจารย์ประเสริฐ ป้อมป้องศึก (วิทยากร)

มีคำถามว่าในขั้นตอนการทำแผนปฏิบัติการมีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะให้ผู้เกี่ยวข้องเข้าไปมีส่วนร่วม

คุณศรัณย์ เบ็ญจนิรัตน์ (รองผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย)

ตอบคำถามว่าต้องมานั่งคุยกันในทีมเพราะเวลาจำกัด แต่มองว่าควรให้ผู้มีส่วนได้เสียมีส่วนร่วม โดยอาจแบ่งเป็นทีม ๆ ที่ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียต่างกลุ่มกัน แต่โดยสรุปแล้วมองว่าควรทำอย่างไร

ดร.นวทัศน์ ก้องสมุทร (วิทยากร)

ความคิดเห็นในวันนี้เป็นจำนวนมากซึ่งเป็นประโยชน์กับกพท. โดยจะมีการรวบรวมต่อไป ทั้งนี้ ตอนนี้นักกพท. ยังเปิดรับความเห็นอยู่ หากมีประเด็นที่ต้องการเพิ่มเติมสามารถเข้าเว็บไซต์ของกพท. ได้

ขอขอบคุณทางบ้านและห้องประชุม โดยจริง ๆ แล้วยังมีอีกประเด็นหนึ่ง แต่ด้วยเวลาจำกัดจึงอาจมีการหารือกันภายหลังในกลุ่มวิชาการ

ดร. เสริมศักดิ์ อยู่เย็น (คณบดีวิทยาลัยอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าคุณทหารลาดกระบัง)

การเสวนาในวันนี้เข้มข้นมาก และท่านรองฯ ให้เกียรติมาตอบคำถามที่สามารถตอบได้ทันที วันนี้ถือเป็นอีกวันหนึ่งที่พวกเราได้มาร่วมแรงร่วมใจและเสนอความคิดเห็น โดยเครือข่ายการบินพลเรือนถือว่ามีความเข้มแข็งและเป็นอีกเครือข่ายหนึ่งที่สามารถทำให้ประเทศเราพัฒนาแข่งขันกับต่างประเทศได้