



รายงานผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
ประจำปี 2565

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด กพท. ประจำปี 2565

กพท. มีระดับผลคะแนนตามตัวชี้วัด จำนวน 23 ตัวชี้วัด เท่ากับ 4.6790 จาก 5 และสามารถคิดผลการดำเนินงาน เท่ากับร้อยละ 93.58 จากร้อยละ 100 มีระดับคะแนนของผลการดำเนินงานประจำปีสูงกว่าปี 2564 ร้อยละ 15.89 (ผลประเมิน ปี 2564 เท่ากับ 4.0374 จากคะแนนเต็ม 5) โดยมีรายละเอียดดังนี้

	ตัวชี้วัด	คะแนน	ค่าถ่วงน้ำหนัก
1.	ทบทวน/แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ในส่วนที่มีความจำเป็น	5.0000	0.2174
2.	กฎหมายลำดับรอง	4.2831	0.1862
3.	3.1 ความสำเร็จในการจัดทำ Aviation Safety & Security Workforce Plan	1.0000	0.0217
	3.2 จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2565	5.0000	0.1087
4.	การฝึกอบรม Inspector และ Aviation Staff ทั้งด้านความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน	5.0000	0.2174
5.	คู่มือสำหรับ Inspector ที่ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน	5.0000	0.2174
6.	การออกไปรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่คงค้าง	4.9139	0.2136
7.	7.1 สามารถตรวจติดตามด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผน	4.8198	0.1048
	7.2 สามารถตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผน	5.0000	0.1087
8.	แผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศ	5.0000	0.2174
9.	การทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) รวมทั้งแผนงานและกฎระเบียบอื่นๆ	5.0000	0.2174
10.	10.1 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบ กำกับดูแลความปลอดภัย	5.0000	0.1087
	10.2 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบ กำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย	5.0000	0.1087
11.	11.1 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน	1.0000	0.0217
	11.2 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน	5.0000	0.1087

ตัวชี้วัด		คะแนน	ค่าถ่วงน้ำหนัก
12.	แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP)	5.0000	0.2174
13.	การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย	5.0000	0.2174
14.	แผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM	5.0000	0.2174
15.	นโยบายทางการบินที่ครบถ้วนทุกด้าน	5.0000	0.2174
16.	การเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน	5.0000	0.2174
17.	การแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน	5.0000	0.2174
18.	18.1 มีแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ	5.0000	0.1087
	18.2 การดำเนินการตามแผนความร่วมมือ	5.0000	0.1087
19.	19.1 มีระบบการประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCl	5.0000	0.1087
	19.2 การถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กรในระดับผู้บริหาร	5.0000	0.1087
20.	20.1 มีแผนการพัฒนา High Performance Leadership ในระดับผู้บริหาร	5.0000	0.1087
	20.2 มีแผนการพัฒนา Outstanding People-Development Systems ในระดับพนักงาน	5.0000	0.1087
21.	การพัฒนาให้องค์กรมีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ค่านิยม วัฒนธรรม ภาพลักษณ์ ชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับในระดับสากล	5.0000	0.2174
22.	22.1 ร้อยละความสำเร็จในการปฏิบัติตามแผน Digital Transformation	5.0000	0.1087
	22.2 ร้อยละความสำเร็จในการปฏิบัติตามแผนการวางระบบ BCM	3.0200	0.0657
23.	23.1 จัดทำโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร (ใหม่)	2.0000	0.0435
	23.2 การเข้ามาตราการทางการเงิน	5.0000	0.1087
ระดับคะแนนเฉลี่ย		4.5637	93.58
ระดับคะแนนเฉลี่ย (หลังถ่วงน้ำหนัก)		4.6790	

โดยมีรายละเอียดแยกรายตัวชี้วัด ดังนี้

ตัวชี้วัดที่ 1	ทบทวน/แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ในส่วนที่มีความจำเป็น				
คำเป้าหมาย	ผอ.กพท. อนุมัติร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ภายในปี 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการทบทวน/แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ	ศึกษาและจัดทำแผนการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ	จัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ	นำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ไปรับฟังความคิดเห็น	ปรับแก้ไขร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เสนอ ผอ.กพท. พิจารณา	ผอ.กพท. อนุมัติร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

ผลการดำเนินงาน

- กพท. ได้จัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่..) พ.ศ. โดยได้นำร่าง พ.ร.บ.ฯ ไปรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องและประชาชนทั่วไปผ่านทางเว็บไซต์ของ กพท. ระหว่างวันที่ 29 พฤศจิกายน 2565 - วันที่ 15 ธันวาคม 2565 ก่อนสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นที่ได้รับและแก้ไขปรับปรุงเพิ่มเติมร่าง พ.ร.บ.ฯ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2565

- ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ที่จำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขปรับปรุง จำนวน 7 ประเด็น ได้แก่

1) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับส่วนราชการที่ใช้สนามบินอนุญาตในภารกิจของตนอยู่แล้วและประสงค์จะเปิดให้บริการสาธารณะ (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 5 วรรคสอง)

2) เพิ่มอำนาจของ กพท. ในการกำกับดูแลการรักษาสิ่งแวดล้อมการบิน (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 15/7 (9) และมาตรา 15/10 (1))

3) กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับอากาศยานทะเบียนที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ ที่ปฏิบัติการบินนอกราชอาณาจักรต้องปฏิบัติตามคำสั่งสกัดกั้นที่ออกโดยรัฐต่างประเทศที่มีอำนาจเหนือห้วงอากาศนั้น (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 18/3 วรรคสอง และวรรคสาม)

4) กำหนดให้อำนาจของรัฐมนตรีในการออกคำสั่งอนุญาตให้อากาศยานต่างประเทศที่เข้าร่วมในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยบินขึ้นลงในราชอาณาจักร (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 28 วรรคสอง)

5) เพิ่มบทห้ามมิให้ผู้ประจำหน้าที่และสมาชิกลูกเรือใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทตามมาตรา 50/1 และบทกำหนดโทษกรณีที่มีการฝ่าฝืนตามมาตรา 67/19

6) เพิ่มบทกำหนดโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนข้อกำหนดหรือระเบียบที่ออกตามความในมาตรา 15/10 (1) - (6) ตามมาตรา 67/13

7) แก้ไขปรับปรุงหรือยกเลิกบทบัญญัติที่ไม่ได้ถูกแก้ไขหรือไม่มีผลใช้บังคับแล้ว เนื่องจากผลทางกฎหมายของการแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ ในครั้งก่อน ๆ ตามมาตรา 6 มาตรา 60/1 มาตรา 60/3 และมาตรา 60/45

ตัวชี้วัดที่ 2	กฎหมายลำดับรอง				
ค่าเป้าหมาย	ความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2565 ได้ร้อยละ 81 - 100				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2565	จัดทำกฎระเบียบได้น้อยกว่าร้อยละ 21.00	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 21.00 - 40.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 41.00 - 60.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 61.00 - 80.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 81.00 - 100

ผลการดำเนินงาน

กพท. ดำเนินการตามแผนพัฒนากฎระเบียบในด้านการกำกับดูแลของ กพท. แล้วเสร็จ 58 ฉบับ จากทั้งหมด 87 ฉบับ คิดเป็นผลดำเนินการร้อยละ 66.66

กฎระเบียบที่ดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ ที่แล้วเสร็จ จำนวน 58 ฉบับ แบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการตาม Amendment ของภาคผนวกแต่ละฉบับที่มีผลใช้บังคับแล้ว และกำลังจะมีผลใช้บังคับ รวมทั้ง Finding จาก USOAP USAP และ FAA จำนวน 3 ฉบับ

กลุ่มที่ 2 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 (มีผลบังคับใช้ภายใน 4 ปี ในวันที่ 26 พ.ย. 2566) หรือตามกฎระเบียบอื่นซึ่งกรอบระยะเวลากำกับให้ออกมาบังคับใช้ภายในเวลาที่กำหนด (ยังอยู่ระหว่างดำเนินการ)

กลุ่มที่ 3 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึง พ.ร.บ. อื่นที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กพท. ที่ไม่มีข้อจำกัดเรื่องเวลาที่ต้องออกมามีผลใช้บังคับ จำนวน 2 ฉบับ

กลุ่มที่ 4 ร่างกฎระเบียบที่จำเป็นต้องจัดทำหรือปรับปรุงให้สอดคล้องกับกฎระเบียบในลำดับที่สูงที่ออกมาใช้บังคับเพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องเดียวกันเพิ่มเติมให้ครบถ้วน จำนวน 2 ฉบับ

กลุ่มที่ 5 ร่างกฎระเบียบที่ออกใหม่หรือแก้ไข เพื่อปรับปรุงมาตรฐานในการทำงานให้ดีขึ้น หรือเพื่อปรับปรุงกฎระเบียบเดิมให้ทันสมัยและสถานการณ์ โดยไม่เกี่ยวข้องกับ Amendment/Finding จำนวน 6 ฉบับ

กลุ่มที่ 6 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตามนโยบายหรือสถานการณ์พิเศษ จำนวน 23 ฉบับ และเพิ่มเติมจากแผนฯ เดิม จำนวน 22 ฉบับ รวมเป็นจำนวน 45 ฉบับ

ตัวชี้วัดที่ 3	ทรัพยากร และ Inspector ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่ครบถ้วน				
คำเป้าหมาย	มีแผน Aviation Workforce Plan (2566 – 2575) ครอบคลุมทั้งด้านความปลอดภัย (Safety) และด้านการรักษาความปลอดภัย (Security) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนสิงหาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
3.1 ความสำเร็จในการจัดทำ Aviation Safety and Security Workforce Plan	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ล่าช้ากว่าเดือนพฤศจิกายน 2565	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนพฤศจิกายน 2565	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนตุลาคม 2565	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนกันยายน 2565	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนสิงหาคม 2565
3.2 จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2565	น้อยกว่า 10 ราย	10-19 ราย	20-29 ราย	30-39 ราย	40 ราย ขึ้นไป

ผลการดำเนินงาน

3.1) กพท. อยู่ระหว่างการทบทวนแผนอัตรากำลังของสำนักงานฯ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณเดือนมีนาคม 2566 เพื่อเร่งขยายกรอบอัตรากำลัง และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

3.2) กพท. ได้แต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบินเรียบร้อยแล้ว จำนวน 49 ราย แบ่งเป็น

1) ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD) จำนวน 9 ราย

2) ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS) จำนวน 10 ราย

3) ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ (PEL) จำนวน 3 ราย

4) ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน (AIR) จำนวน 16 ราย

5) ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS) จำนวน 8 ราย

6) ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA) จำนวน 3 ราย

ตัวชี้วัดที่ 4	การฝึกอบรม Inspector และ Aviation Staff ทั้งด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน				
คำเป้าหมาย	มีแบบ (Model) สำหรับการพัฒนาสมรรถนะบุคลากร (Competency-Based Training Program Model) ด้านกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่ได้รับความคิดเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
4.1 – 4.2 มีแบบ (Model) สำหรับการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Competency-Based Training Program Model)	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565 โดยเริ่มดำเนินการน้อยกว่าร้อยละ 50	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565 โดยเริ่มดำเนินการแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 50	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนธันวาคม 2565	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนพฤศจิกายน 2565	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนตุลาคม 2565

ผลการดำเนินงาน

Competency-Based Training Programme Model ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. แล้วเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565

แบบ (Model) สำหรับการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Competency-Based Training Program Model) รวมถึงกลุ่ม Non-Technical จะนำมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการโครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (CBTA) ของ กพท. ในปี 2566 เพื่อให้ กพท. มีแนวทางในการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรให้มีคุณสมบัติตรงตามหน้าที่ความรับผิดชอบ และมีความเชี่ยวชาญในงานตามมาตรฐานสากลของการบินพลเรือน และมีแนวทางพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ทักษะความสามารถ (KSA) พร้อมใช้งานและปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และรองรับภาระงานทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงมีแนวทางการพัฒนาบุคลากร เพื่อลดช่องว่างสมรรถนะ (Competency Gap) และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

ตัวชี้วัดที่ 5	คู่มือสำหรับ Inspector ที่ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน				
คำเป้าหมาย	มีคู่มือสำหรับ Inspector ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
5.1-5.2 มีคู่มือสำหรับ Inspector ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน	จัดทำคู่มือแล้วเสร็จ น้อยกว่าร้อยละ 70	จัดทำคู่มือแล้วเสร็จ มากกว่าร้อยละ 70 - 79.99	จัดทำคู่มือแล้วเสร็จ มากกว่าร้อยละ 80 - 89.99	จัดทำคู่มือแล้วเสร็จ มากกว่าร้อยละ 90 - 99.99	ดำเนินการครบถ้วน ร้อยละ 100

ผลการดำเนินงาน

กพท. สามารถจัดทำคู่มือแล้วเสร็จตามแผนปี 2565 จำนวน 4 เรื่อง ได้แก่

1. คู่มือที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายที่ฝ่ายจัดทำ (Enforcement) ด้านสนามบิน จำนวน 1 เรื่อง และด้านผู้ประจำหน้าที่ จำนวน 1 เรื่อง
2. คู่มือที่เกี่ยวข้องกับการตรวจติดตาม (Surveillance) ด้านสนามบิน จำนวน 1 เรื่อง
3. คู่มือที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายที่ฝ่ายจัดทำ (Enforcement) ด้านเวชศาสตร์การบิน จำนวน 1 เรื่อง

ตัวชี้วัดที่ 6	การออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่คงค้าง				
คำเป้าหมาย	ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จ ร้อยละ 100 ตามแผนปี 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
6.1-6.2 การออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ที่คงค้างให้แล้วเสร็จ	ดำเนินการแล้วเสร็จ น้อยกว่าร้อยละ 70	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100

ผลการดำเนินงาน

กพท. ดำเนินการออกใบอนุญาต ใบรับรองคงค้าง (Flush Out) แล้วเสร็จจำนวน 114 ใบ จากแผนปี 2565 จำนวน 115 ใบ คิดผลดำเนินการร้อยละ 99.13

ตัวชี้วัดที่ 7	การตรวจติดตาม (Surveillance) ทุกด้านให้เป็นไปตามแผน				
คำเป้าหมาย	สามารถตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผน ร้อยละ 100 ในปี 2565 เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต การรับรอง ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance Obligations)				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
7.1 สามารถตรวจติดตามด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผน	ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100
7.2 สามารถตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผน	ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100

ผลการดำเนินงาน

7.1) กพท. สามารถดำเนินการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย ร้อยละ 98.19

7.2) กพท. สามารถดำเนินการตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัย ร้อยละ 100

ตัวชี้วัดที่ 8	การปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security)				
คำเป้าหมาย	ระดับความสำเร็จของการจัดทำแผนปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศ และได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
8.1 - 8.2 แผนปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security)	รวบรวมข้อมูลเพื่อจัดทำ Gap Analysis และวางแผนการดำเนินงาน	จัดทำร่างแผนฯ แล้วเสร็จ	จัดทำแผนฯ และได้รับความเห็นชอบภายในเดือนธันวาคม 2565	จัดทำแผนฯ และได้รับความเห็นชอบภายในเดือนพฤศจิกายน 2565	จัดทำแผนฯ และได้รับความเห็นชอบภายในเดือนตุลาคม 2565

ผลการดำเนินงาน

กพท. ดำเนินการจัดทำแผนปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 เพื่อให้กระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน (Aviation Enforcement Policy) สามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดที่ 9	การทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) รวมทั้งแผนงานและกฎระเบียบอื่น ๆ				
คำเป้าหมาย	ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ	ทบทวนแผนแล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565 โดยเริ่มดำเนินการแล้วน้อยกว่า ร้อยละ 50	ทบทวนแผนแล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565 โดยเริ่มดำเนินการแล้ว ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50	ทบทวนแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2565	ทบทวนแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนพฤศจิกายน 2565	ทบทวนแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2565

ผลการดำเนินงาน

กพท. ได้ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้สอดคล้องกับ Amendment 18 ของ ICAO Annex, Protocol Questions (PQs) ของการตรวจสอบภายใต้โครงการ ICAO USAP CMA แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 และได้จัดประชุม Focus Group กับผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องระหว่างวันที่ 21 พฤศจิกายน - 14 ธันวาคม 2565 เรียบร้อยแล้ว ได้แก่ กลุ่มผู้ดำเนินงานสนามบิน กลุ่มผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ผู้ให้บริการระบบการสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศยาน ผู้ให้บริการอุตุนิยมวิทยา ผู้ให้บริการข่าวสารการบิน กลุ่มผู้ดำเนินการเดินอากาศ กลุ่มตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม และผู้ให้บริการครีวการบิน รวมถึง ดำเนินการปรับปรุงร่างแผนฯ นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการ NCASC เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2565 ก่อนเสนอ กพร. เพื่อพิจารณาและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ตัวชี้วัดที่ 10	ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศ				
คำเป้าหมาย	มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 82 และการรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
10.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI)	ระดับ EI น้อยกว่าร้อยละ 70.00	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 70.00 - 74.99	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 75.00 - 79.99	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 80.00 - 81.99	ระดับ EI มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 82
10.2 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย (Effective Implementation: EI)	ระดับ EI น้อยกว่าร้อยละ 72.50	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 72.50 - 74.99	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 75.00 - 77.49	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 77.50 - 79.99	ระดับ EI มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80

ผลการดำเนินงาน

กพท. ดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) แล้วเสร็จตามแผนจำนวน 7 ด้าน ได้แก่ ด้านกฎหมาย (LEG) ด้านการจัดการองค์กร (ORG) ด้านมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ (PEL) ด้านมาตรฐานสนามบิน (AGA) ด้านความสมควรเดินอากาศ (AIR) ด้านมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS) และด้านมาตรฐานบริการเดินอากาศ (ANS) โดยมีระดับประสิทธิผลด้านความปลอดภัย เท่ากับร้อยละ 83 และระดับประสิทธิผลการรักษาความปลอดภัย เท่ากับร้อยละ 82.11

ตัวชี้วัดที่ 11	ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC)				
คำเป้าหมาย	ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC และการรักษาความปลอดภัย SSeC ในปี 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
11.1 ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC	มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC	-	-	-	ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC
11.2 ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC	มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC	-	-	-	ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC

ผลการดำเนินงาน

11.1) กพท. ดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) แล้วเสร็จตามแผนจำนวน 7 ด้าน ได้แก่ ด้านกฎหมาย (LEG) ด้านการจัดการองค์กร (ORG) ด้านมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ (PEL) ด้านมาตรฐานสนามบิน (AGA) ด้านความสมควรเดินอากาศ (AIR) ด้านมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS) และด้านมาตรฐานบริการเดินอากาศ (ANS) โดยมีแนวทางในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับประเด็นสำคัญด้านความปลอดภัยที่ยังเป็นเรื่องที่ค้างตาม Priority PQs แล้ว

11.2) กพท. ดำเนินการตรวจประเมินด้านการรักษาความปลอดภัยแล้วเสร็จตามแผน และไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อการรักษาความปลอดภัย

ตัวชี้วัดที่ 12	แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP)				
คำเป้าหมาย	รายงานผลการทบทวนเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (TASAP) แล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนกันยายน 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
รายงานผลการทบทวนเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (TASAP)	รายงานผล การทบทวนเอกสาร แผนนิรภัยใน การบินพลเรือน แห่งชาติ และ แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัย ในการบินพลเรือน แล้วเสร็จ ได้รับ ความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายใน เดือนธันวาคม 2565	รายงานผล การทบทวนเอกสาร แผนนิรภัยใน การบินพลเรือน แห่งชาติ และ แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัย ในการบินพลเรือน แล้วเสร็จ ได้รับ ความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายใน เดือนธันวาคม 2565	รายงานผล การทบทวนเอกสาร แผนนิรภัยใน การบินพลเรือน แห่งชาติ และ แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัย ในการบินพลเรือน แล้วเสร็จ ได้รับ ความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายใน เดือนพฤศจิกายน 2565	รายงานผล การทบทวนเอกสาร แผนนิรภัยใน การบินพลเรือน แห่งชาติ และ แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัย ในการบินพลเรือน แล้วเสร็จ ได้รับ ความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายใน เดือนตุลาคม 2565	รายงานผล การทบทวนเอกสาร แผนนิรภัยใน การบินพลเรือน แห่งชาติ และ แผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัย ในการบินพลเรือน แล้วเสร็จ ได้รับ ความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายใน เดือนกันยายน 2565

ผลการดำเนินงาน

กพท. ทบทวนเอกสารแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน ฉบับแก้ไข แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2565 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแผนงานที่ในการดำเนินเป็นกิจกรรมด้านความปลอดภัยให้มีความสอดคล้องกับเป้าหมายและแนวทางของแผนความปลอดภัยการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) และแผนความปลอดภัยการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) รวมถึงใช้ในการสื่อสารกลยุทธ์ (Strategy) เพื่อพัฒนาด้านความปลอดภัยในระดับประเทศ

ทั้งนี้ ร่างนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนนิรภัยฯ (SSP) ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2566

ตัวชี้วัดที่ 13	การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย				
คำเป้าหมาย	ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย ในปี 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ	มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ	-	-	-	ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ

ผลการดำเนินงาน

ระบบการบินในประเทศไทยยังไม่มี การหยุดชะงักอันเนื่องจากการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย โดย กพท. ได้เข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการซ่อมแผนเผชิญเหตุในรูปแบบ Full-Scale กับสนามบินที่เกี่ยวข้อง ได้แก่สนามบินอุตะเกา สนามบินหาดใหญ่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด

ตัวชี้วัดที่ 14	แผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM				
คำเป้าหมาย	มีแผนและทดสอบแผนแล้วเสร็จ และได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนสิงหาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
มีแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ภายในปี 2565	มีแผนและทดสอบแผนแล้วเสร็จล่าช้ากว่าเดือนพฤศจิกายน 2565	มีแผนที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. และทดสอบแผนแล้วเสร็จ ภายในเดือนพฤศจิกายน 2565	มีแผนที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. และทดสอบแผนแล้วเสร็จ ภายในเดือนตุลาคม 2565	มีแผนที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. และทดสอบแผนแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2565	มีแผนที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. และทดสอบแผนแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม 2565

ผลการดำเนินงาน

กพท. ได้จัดทำแผนรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan for International Flights to Transit the Bangkok FIR) แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2564 และแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียมความพร้อมในการนำแผนมาดำเนินการจริง

นอกจากนี้ กพท. ได้ดำเนินการทดสอบแผน ATM Contingency Plan Level 2 เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศของประเทศไทย พร้อมหารือแนวทางการจัดทำวิธีปฏิบัติรองรับเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศของประเทศไทยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ เพื่อให้สามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นจริง เมื่อวันที่ 29 - 30 มิถุนายน 2565 โดยวิธีปฏิบัติรองรับเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Thailand ATM Contingency Procedures) มีผลบังคับใช้วันที่ 26 ธันวาคม 2565 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ปฏิบัติงาน ทั้งนี้ กพท. ได้ดำเนินการตรวจสอบแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการให้บริการจราจรทางอากาศ จำนวน 10 แห่ง ตามแผนการดำเนินงานกำกับดูแลหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ ประจำปี 2565 แล้ว

ตัวชี้วัดที่ 15	นโยบายทางการบินที่ครบถ้วนทุกด้าน				
คำเป้าหมาย	สามารถจัดทำนโยบายการบินพลเรือนแล้วเสร็จ และนำเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ภายในเดือนสิงหาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
มีนโยบายทางการบินครบถ้วน	จัดทำร่างนโยบายการบินพลเรือนแล้วเสร็จ	นโยบายการบินพลเรือนได้รับความเห็นชอบจากคณะทำงานการจัดทำนโยบายการบินพลเรือน	นโยบายการบินพลเรือนได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ	นโยบายการบินพลเรือนได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการบินพลเรือน	นำร่างนโยบายเสนอกระทรวงคมนาคมภายในเดือนสิงหาคมเพื่อพิจารณานำเสนอกรม.

ผลการดำเนินงาน

กพท. ได้เสนอร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565 - 2580 ต่อกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2565 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมลงนามเสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2565 และคณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างนโยบายฯ แล้วเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2566 ซึ่ง กพท. เตรียมดำเนินการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

ทั้งนี้ นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วยนโยบายด้านเศรษฐกิจการบิน นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน และนโยบายด้านมาตรฐานการบิน ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ด้านเศรษฐกิจการบิน ประกอบด้วย

- 1.1 นโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน
- 1.2 นโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ
- 1.3 นโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ
- 1.4 นโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ และผู้ให้บริการการเดินอากาศ
- 1.5 นโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน
- 1.6 นโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน

2. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย

- 2.1 นโยบายการพัฒนาาระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศของประเทศ
- 2.2 นโยบายการพัฒนาาระบบท่าอากาศยานของประเทศ
- 2.3 นโยบายการพัฒนาองค์กรกำกับและกฎหมาย
- 2.4 นโยบายการพัฒนาบุคลากรในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน
- 2.5 นโยบายการส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน

3. ด้านมาตรฐานการบิน ประกอบด้วย

- 3.1 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อมการบิน
- 3.2 นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ

ตัวชี้วัดที่ 16	การเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน				
คำเป้าหมาย	มีการพัฒนาระบบงานและเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อพัฒนาระบบการวัดผลเข้าใช้งานในกิจการการบินของประเทศไทย (Baseline) สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ ให้แล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ภายในเดือนสิงหาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
พัฒนาระบบงานและเทคโนโลยีดิจิทัล (Baseline) สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ	ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 40	ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 50	ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 80 ในเดือน ธันวาคม 2565	ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 80 ในเดือน ตุลาคม 2565	ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 80 ในเดือน สิงหาคม 2565

ผลการดำเนินงาน

กพท. จัดทำรายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัด ประจำปี 2564 ตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศ แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2565 โดยมีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้

1) พัฒนากลไกระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศไทย (Aviation Performance Measurement System) ตามแนวทางของ ICAO ในการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดในแต่ละ OPR Performance และกำหนดกรอบ รูปแบบวิธีการในการจัดเก็บตัวชี้วัด โดยสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเดือนมิถุนายน 2565 ตัวชี้วัดทั้ง 19 รายการ ได้แก่ 1) Departure punctuality 2) Taxi-out additional time 3) ATFM slot adherence 4) Filed flight plan en-route extension 5) Actual en-route extension 6) En-route airspace capacity 7) En-route ATFM delay 8) Additional time in terminal airspace 9) Airport peak capacity 10) Airport peak throughput 11) Airport throughput efficiency 12) Airport/Terminal ATFM delay 13) Taxi-in additional time 14) Arrival punctuality 15) Flight time variability 16) Additional fuel burns 17) Level-off during climb 18) Level-capping during cruise 19) Level-off during descent

2) จัดทำฐานข้อมูล (OPR Performance Database) และรูปแบบการนำเสนอข้อมูลสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศไทยเบื้องต้น สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ โดยมี OPR Performance ที่สามารถดำเนินการได้จำนวน 16 รายการ และอีก 3 รายการที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ในปี 2565 ได้แก่ KPI 17 Level-Off During Climb, KPI 18 Level Capping During Cruise และ KPI 19 Level-Off During Descent เนื่องจากการประมวลผลค่าตัวชี้วัด KPI 17, KPI 18 และ KPI 19 จะต้องใช้ข้อมูล Surveillance Data ตามที่ระบุในแผนการเดินอากาศสากลในการประมวลผล คิดเป็นผลการดำเนินงาน ร้อยละ 84.21

ตัวชี้วัดที่ 17	การแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน				
คำเป้าหมาย	มีรายงานข้อสรุปประเด็นปัญหาและการพัฒนา รวมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนพฤศจิกายน 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
รายงานข้อสรุปประเด็นปัญหาและการพัฒนา รวมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนา เพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	จัดทำร่างรายงานการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาแล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565	จัดทำร่างรายงานการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2565	จัดทำร่างรายงานการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2565	รายงานข้อสรุปประเด็นปัญหาและการพัฒนา รวมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนธันวาคม 2565	รายงานข้อสรุปประเด็นปัญหาและการพัฒนา รวมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนพฤศจิกายน 2565

ผลการดำเนินงาน

กพท. มีรายงานข้อสรุปประเด็นปัญหาและการพัฒนา รวมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2565 โดยสรุปประเด็นปัญหาจากการหารือร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการสร้างขีดความสามารถให้แก่ผู้ประกอบการ ด้านการกำกับดูแลและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และด้านบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน โดยคณะทำงานทั้ง 4 กลุ่มของเครือข่ายพัฒนาการบินประเทศไทย ได้แก่ 1) คณะทำงานด้านมาตรการทางเศรษฐกิจ 2) คณะทำงานมาตรการด้านผ่อนคลายนโยบาย 3) คณะทำงานมาตรการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และ 4) คณะทำงานมาตรการด้านแผนการสื่อสาร ได้มีการสรุปแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกัน

ตัวชี้วัดที่ 18	การให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ				
คำเป้าหมาย	<ul style="list-style-type: none"> มีแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ และได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนสิงหาคม 2565 สามารถดำเนินการตามแผนความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในปี 2565 ได้ร้อยละ 100 				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
18.1 มีแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ	จัดทำแผนแล้วเสร็จล่าช้ากว่าเดือนพฤศจิกายน 2565	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนพฤศจิกายน 2565	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนตุลาคม 2565	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือนกันยายน 2565	จัดทำแผนแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนสิงหาคม 2565
18.2 การดำเนินการตามแผนความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในปี 2565 ให้ครบถ้วน	สามารถดำเนินการได้ตามแผนน้อยกว่าร้อยละ 70	สามารถดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 70-79.99	สามารถดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 80-89.99	สามารถดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 90-99.99	สามารถดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 100

ผลการดำเนินงาน

18.1) กพท. จัดทำแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ ระยะ 5 ปี แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2565 โดยเป้าหมายของแผนฯ ดังกล่าวมีดังนี้

1) ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบาย แผนการดำเนินการและกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาคเพื่อสร้างบทบาทของประเทศไทยในเวทีระหว่างประเทศ มีกิจกรรมหลัก ดังนี้

- การส่งผู้แทนเข้าร่วมการประชุม ICAO และนำเสนอเอกสารรายงานของประเทศไทยในการประชุม
- การนำผลลัพธ์จากการประชุมไปปฏิบัติ และติดตามผลการดำเนินงานต่อไป
- การให้ความเห็น การตอบแบบสำรวจ การให้การสนับสนุนข้อมูลตามที่ ICAO ร้องขอ ภายในระยะเวลาที่ ICAO กำหนด

2) ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานด้านการบินต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ กพท. ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติสากล มีกิจกรรมหลัก ดังนี้

- การจัดทำกรอบความร่วมมือกับหน่วยงานต่างประเทศ
- การประสานงานและเข้าร่วมการประชุมเพื่อหารือประเด็นต่าง ๆ ในด้านการบิน
- การปฏิบัติตามแผนงานที่ได้ตกลงร่วมกันกับหน่วยงานต่างประเทศ

3) เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร กพท. ให้มีทักษะ ความเชี่ยวชาญ และมีศักยภาพที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล มีกิจกรรมหลัก ดังนี้

- การเสนอชื่อพนักงาน กพท. เข้าร่วมการฝึกอบรม
- การเสนอพนักงานเข้ารับการศึกษาเพื่อไปปฏิบัติหน้าที่ชั่วคราว (Secondment)
- การเดินทางศึกษาดูงาน ณ ต่างประเทศ
- การศึกษาความเป็นไปได้ในการเป็นศูนย์กลางในด้านการฝึกอบรมของภูมิภาค

4) ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานต่างประเทศเพื่อสนับสนุนการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทย มีกิจกรรมหลัก ดังนี้

- การเจรจาการบินระดับทวิภาคี
- การเจรจาการบินระดับพหุภาคี

5) สร้างเสริมความสัมพันธ์ที่ดีและเสริมสร้างความเชื่อมั่นของ ICAO องค์กรระหว่างประเทศ และหน่วยงานต่างประเทศต่างๆ ที่มีต่อ กพท.

- การต้อนรับหน่วยงานต่างประเทศที่ขอเข้าเยี่ยมชม หรือหารือกับ กพท.
- การตอบรับเข้าร่วมงานตามคำเชิญของหน่วยงานต่างประเทศ
- การตอบรับเข้าร่วมเป็นผู้บรรยายในการประชุม การสัมมนาระหว่างประเทศ

18.2) ผลการดำเนินการทั้ง 3 โครงการ/งาน คิดเป็นความคืบหน้าการดำเนินการตามความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในปี 2565 เฉลี่ยร้อยละ 100

1) งานติดตามข้อมูลการดำเนินมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกตาม State Action Plan มีผลการดำเนินการ ร้อยละ 100 โดยมีรายงานสรุปผลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินของประเทศไทย (ข้อมูลปีก่อนหน้า) เผยแพร่ข้อมูลทางเว็บไซต์ในเดือนธันวาคม 2565 เพื่อให้เกิดความก้าวหน้าในการร่วมลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินของประเทศไทยตามแนวทางของ ICAO ในรูปแบบ State Action Plan

2) โครงการข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง CAA กลุ่มประเทศ ASEAN (Arise Plus) เพื่อการจัดทำมาตรฐานการกำกับดูแล และออกใบอนุญาตนักบิน, MRA-FCL และการนำไปใช้ (Implementation) (รูปแบบ TeleConference) มีผลการดำเนินการ ร้อยละ 100 โดยจัดทำรายงานการประชุม Workshop 8 : Discussing the Work Plan and IP3 on Safety Oversight และได้รับคำตอบการดำเนินการด้าน Safety Oversight ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนจำนวน 7 ประเทศ กรอกคำตอบเรียบร้อยแล้ว เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาพิธีสารที่ 3 และเอกสารประกอบอื่น ๆ ทั้งนี้ จะมีการประชุม ASEAN MRA-FCL Online Meeting ครั้งถัดไปในเดือนมกราคม 2566 เพื่อให้มีข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนในการยอมรับใบอนุญาตนักบินร่วมกัน รวมถึงพิธีสาร 4 ฉบับ และประเทศสมาชิกอาเซียนให้การยอมรับใบอนุญาตนักบิน ATO Simulator และ Examiner รวมถึงความช่วยเหลือด้านข้อมูล กฎหมาย ซึ่งกันและกันระหว่างประเทศสมาชิก

3) การดำเนินงานโครงการภายใต้ความร่วมมือไทย-สิงคโปร์ ในเรื่อง Aviation Safety, Air Traffic Management, Aviation Security และ Air Transport มีผลการดำเนินการ ร้อยละ 100 เพื่อให้เกิดความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถสร้างและกระจายรายได้ รวมทั้งการดำเนินการทางธุรกิจที่คล่องตัวในอนาคต

ตัวชี้วัดที่ 19	การประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI				
คำเป้าหมาย	<ul style="list-style-type: none"> - มีระบบการประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI แล้วเสร็จ และ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือน ธันวาคม 2565 - มีการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญไปยังผู้บริหารได้ร้อยละ 100 ภายในปี 2565 				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
19.1 มีระบบการประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI	มี Organization Purpose Integration	มี Baseline ตัวชี้วัดและพัฒนา ระบบฐานข้อมูล	มีร่างระบบ การประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI	เสนอรระบบ การประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI ต่อ ผอ.กพท.	มีระบบ การประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI แล้วเสร็จ และ ผอ.กพท. เห็นชอบ
19.2 การถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กรในระดับผู้บริหาร	ดำเนินการแล้วเสร็จ น้อยกว่า ร้อยละ 70	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100

ผลการดำเนินงาน

19.1) กพท. จัดทำแนวทางการจัดทำระบบประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI (Level, Trend, Comparison, and Integration) แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2565 เพื่อให้ กพท. มีการบริหารผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินการของสำนักงานได้อย่างสมดุล โดยแบ่งออกเป็น 6 ด้าน ได้แก่

- 1) ผลสัมฤทธิ์ด้านประสิทธิผลและการบรรลุพันธกิจ
- 2) ผลสัมฤทธิ์ด้านการให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 3) ผลสัมฤทธิ์ด้านงบประมาณ การเงิน และการเติบโต
- 4) ผลสัมฤทธิ์ด้านการมุ่งเน้นบุคลากร
- 5) ผลสัมฤทธิ์ด้านประสิทธิผลของกระบวนการ และ
- 6) ผลสัมฤทธิ์ด้านการนำองค์กรและการกำกับดูแลองค์กร

19.2) กพท. ดำเนินการจัดทำเอกสารสรุปข้อมูลพร้อมสื่อสารถ่ายทอดแนวทางการจัดทำระบบประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI รวมทั้งแผนการดำเนินการขององค์กรให้กับผู้บริหารแล้วเมื่อ 29 ธันวาคม 2565

ตัวชี้วัดที่ 20	การพัฒนากระบวนการบริหารและทุนมนุษย์เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader)				
คำเป้าหมาย	มีแบบ (Model) เพื่อนำไปเป็นต้นแบบการพัฒนาผู้บริหาร High Performance Leadership ในระดับผู้บริหาร และระดับพนักงาน Outstanding People-Development System แล้วเสร็จ และ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนตุลาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
20.1 มีแบบ (Model) เพื่อนำไปเป็นต้นแบบการพัฒนาผู้บริหาร High Performance Leadership ในระดับผู้บริหาร	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565 โดยเริ่มดำเนินการแล้วน้อยกว่าร้อยละ 50	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565 โดยเริ่มดำเนินการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือน ธันวาคม 2565	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือน พฤศจิกายน 2565	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือน ตุลาคม 2565
20.2 มีแบบ (Model) เพื่อนำไปเป็นต้นแบบการพัฒนา Outstanding People-Development Systems ในระดับพนักงาน	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565 โดยเริ่มดำเนินการแล้วน้อยกว่าร้อยละ 50	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จล่าช้ากว่าปี 2565 โดยเริ่มดำเนินการไม่น้อยกว่าร้อยละ 50	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือน ธันวาคม 2565	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือน พฤศจิกายน 2565	จัดทำแบบ (Model) แล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ในเดือน ตุลาคม 2565

ผลการดำเนินงาน

กพท. จัดทำ High Performance Leader และ Outstanding People-Development Systems Model แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565

ทั้งนี้ การพัฒนาบุคลากรของ กพท. จะดำเนินการตาม High Performance Leader Model ที่ได้รับความเห็นชอบ โดยอ้างอิงกรอบแนวคิด Evolutionary Leadership ของ Claudia Lindby เพื่อนำมากำหนดเป้าหมายและลำดับขั้นในการกำหนดหัวข้อการพัฒนาพนักงานกลุ่มเป้าหมายของสำนักงาน โดยนอกจากการใช้เทคนิค/รูปแบบการอบรมในชั้นเรียน (Classroom) แล้ว ยังมุ่งเน้นให้นำเทคนิค/รูปแบบการพัฒนาอื่นๆ ได้แก่ การ Coaching, Counselling, OJT, Special Project, Job Shadowing, Job Enlarge and Job Enrichment เป็นต้น (70:20:10 Model) ตามความเหมาะสมกับรูปแบบการพัฒนาของแต่ละหัวข้อ โดยสามารถจัดทำเป็น Individual Development Plan สำหรับการพัฒนาในระยะยาวต่อไป

ตัวชี้วัดที่ 21	การพัฒนาให้องค์กรมีสภาพแวดล้อมในการทำงานค่านิยม วัฒนธรรม ภาพลักษณ์ ชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับในระดับสากล				
ค่าเป้าหมาย	มีแผนดำเนินการด้าน Employee Engagement ภายในเดือนมีนาคม 2565				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
แผนดำเนินการ ด้าน Employee Engagement	จัดทำแผน แล้วเสร็จในเดือน มิถุนายน	-	จัดทำแผน แล้วเสร็จภายใน เดือนพฤษภาคม 2565	-	จัดทำแผน แล้วเสร็จภายใน เดือนมีนาคม 2565

ผลการดำเนินงาน

กพท. ได้จัดทำแผนดำเนินการด้าน Employee Engagement แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2565 โดยประกอบด้วยโครงการต่างๆ ดังนี้

โครงการที่ 1 : โครงการพัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management) ดำเนินการเดือนมกราคม - มีนาคม 2565 (ดำเนินการแล้วเสร็จ)

ทบทวนโครงสร้างองค์กร : คัดเลือกและบรรจุพนักงาน (โอนย้าย) ตามโครงสร้างองค์กรใหม่
ประโยชน์ที่ได้รับ

เป็นการเปิดโอกาสให้พนักงานได้เรียนรู้งานใหม่ๆ หรืองานที่สนใจ รวมถึงกระตุ้นให้พนักงานจัดการกับความท้าทายใหม่ ๆ สำหรับงานตามโครงสร้างใหม่ขององค์กร

ทบทวนอัตรากำลัง : มีการสื่อสารแนวทางและทฤษฎีในการคำนวณอัตรากำลัง (Manpower Procedure) และมีการดำเนินการคำนวณอัตรากำลังสำหรับ 6 ฝ่ายกำกับ ได้แก่ ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ และฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน
ประโยชน์ที่ได้รับ

1. มีคู่มือสำหรับใช้เป็นแนวทางในการคำนวณอัตรากำลัง
2. ทราบถึงกรอบอัตรากำลังที่ควรจะเป็นเพื่อรองรับภารกิจในการตรวจสอบ กำกับดูแล

โครงการที่ 2 : โครงการบริหารผลงาน (Human Capital Performance Management) ดำเนินการเดือนมกราคม - ธันวาคม 2565 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

โครงการที่ 3 : โครงการพัฒนาสมรรถนะทุนมนุษย์ (Human Capital Competency Management & Tools Development) ดำเนินการเดือนมกราคม-ธันวาคม 2565 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

โครงการที่ 4 : โครงการพัฒนาหลักเกณฑ์เพื่อส่งเสริมให้มีคนเก่ง คนดี (Talent) และมีผู้สืบทอดตำแหน่งระดับบริหาร (Successor) ดำเนินการเดือนกุมภาพันธ์-มิถุนายน 2565 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

โครงการที่ 5 : โครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร (Human Capital Retention) ดำเนินการเดือนมกราคม - ธันวาคม 2565 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

กพท. ได้ดำเนินการทบทวนค่านิยมองค์กร (Core Values) และจัด Workshop เพื่อทบทวนค่านิยมองค์กร (Core Values) ในระดับผู้บริหารและพนักงาน ซึ่งค่านิยมองค์กร (Core Values) ประกอบด้วย

1. Integrity หมายถึง ยึดมั่นในสิ่งที่ถูกต้องชอบธรรม

พฤติกรรมพึงประสงค์

- 1) สำนึกในหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต
- 2) หนักแน่นที่จะคิด พูด และทำในสิ่งที่ถูกต้อง
- 3) มีความอดกลั้น และยึดมั่นความเป็นธรรม
- 4) มีเมตตาธรรม และคำนึงถึงผู้อื่นเสมอ

2. Accountability หมายถึง ตระหนักถึงผลการกระทำตามภาระรับผิดชอบ

พฤติกรรมพึงประสงค์

- 1) มุ่งมั่นทุ่มเทต่อภาระรับผิดชอบเพื่อตอบสนองความคาดหวังของสาธารณะ
- 2) รับผิดชอบต่อผลของการปฏิบัติตามภาระรับผิดชอบ
- 3) พร้อมรับการตรวจสอบและรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตนเอง

3. Collaboration หมายถึง ประสานพลังเพื่อบรรลุเป้าหมายเดียวกัน

พฤติกรรมพึงประสงค์

- 1) มุ่งสร้างความร่วมมือทั้งในและนอกองค์กร
- 2) ทำเพื่อเป้าหมายและผลประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าส่วนตน
- 3) ประสานการทำงานให้สอดคล้องกันทุกส่วน เพื่อให้เป้าหมายหลักร่วมกันขององค์กรเสร็จสมบูรณ์

ประโยชน์ที่ได้รับ : กพท. มีค่านิยมร่วม (Core Values) และพฤติกรรมพึงประสงค์ ที่สามารถนำไปใช้ในการสร้างวัฒนธรรมองค์กร (Corporate Culture)

ตัวชี้วัดที่ 22	ระบบงานและกระบวนการซึ่งบูรณาการกับเทคโนโลยีดิจิทัลที่ครบถ้วนสมบูรณ์				
คำเป้าหมาย	- ความสำเร็จในการปฏิบัติตามแผน Digital Transformation ได้ร้อยละ 100 - ความสำเร็จในการปฏิบัติตามแผนการวางระบบ BCM ได้ร้อยละ 100				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
22.1 ร้อยละความสำเร็จในการปฏิบัติตามแผน Digital Transformation	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ น้อยกว่าร้อยละ 70	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้ได้ ร้อยละ 100
22.2 ร้อยละความสำเร็จในการปฏิบัติตามแผนการวางระบบ BCM	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ น้อยกว่าร้อยละ 70	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้ได้ ร้อยละ 100

ผลการดำเนินงาน

22.1) เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 กพท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการ Digital Transformation เพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการดิจิทัลและโครงการภายใต้แผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ กพท. (IT Master Plan) ซึ่งร่างแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2565-2569 และแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2565-2569 ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการกำกับฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 9/2565 วันที่ 18 ตุลาคม 2565 เพื่อใช้ดำเนินการในปี 2566 ต่อไป

22.2) กพท. ดำเนินการตามแผนการวางระบบ BCM ซึ่งสามารถดำเนินการตามแผนงานได้ ร้อยละ 80.2 รายละเอียดการดำเนินการ มีดังนี้

1) จัดทำร่างประกาศนโยบายการบริหารความเสี่ยงสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการกำกับฯ ได้มีมติเห็นชอบเมื่อคราวประชุมครั้งที่ 11/2565 วันที่ 28 พฤศจิกายน 2565 และได้นำเสนอร่างฯ ต่อปลัดกระทรวงคมนาคม ตามที่ กพท 17/8481 ลงวันที่ 19 ธันวาคม 2565 เพื่อขอความเห็นชอบและลงนามต่อไป

2) จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 ให้แก่ผู้บริหาร และบุคลากร กพท. ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

3) เริ่มดำเนินการศึกษาระบบการจัดการแผนการจัดการกับภัยคุกคามรวมถึงแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ ระบบการพิจารณาบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินไทย ระบบการกำหนดขั้นตอนในการปฏิบัติงาน (Procedure) เกี่ยวข้องกับการเตรียมการเพื่อจัดการภาวะวิกฤติที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย (Crisis Management Process & Procedure) และระบบการตอบสนอง (Response Process)

ตัวชี้วัดที่ 23	ความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน				
คำเป้าหมาย	<ul style="list-style-type: none"> - นำผลการศึกษาด้านรายได้ (โครงสร้างการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและการดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ แนวทางการจัดเก็บรายได้จากแหล่งเดิมและการทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมเดิม) และด้านการบริหารต้นทุน มาจัดทำโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร (ใหม่) แล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม 2565 - เริ่มใช้ระบบการติดตามและเฝ้าระวังข้อมูลทางการเงิน และเริ่มใช้มาตรการทางการเงินให้เหมาะสมกับสถานการณ์และความเสี่ยงภายในเดือนธันวาคม 2565 				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
23.1 จัดทำโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายขององค์กร (ใหม่) แล้วเสร็จ	จัดทำโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายแล้วเสร็จล่าช้ากว่าเดือนพฤศจิกายน 2565	จัดทำโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2565	จัดทำโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2565	จัดทำโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2565	จัดทำโครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายแล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม 2565
23.2 การใช้มาตรการทางการเงิน	มาตรการทางการเงิน ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายหลัง ธันวาคมปี 2565	มาตรการทางการเงิน ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในปี 2565	เริ่มใช้มาตรการทางการเงินได้ ภายหลังเดือน ธันวาคม 2565	เริ่มใช้มาตรการทางการเงินได้ ภายในเดือน ธันวาคม 2565	เริ่มใช้มาตรการทางการเงินได้ ภายในเดือน พฤศจิกายน 2565

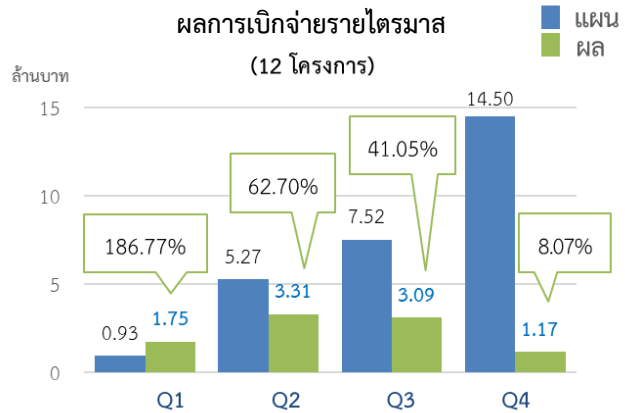
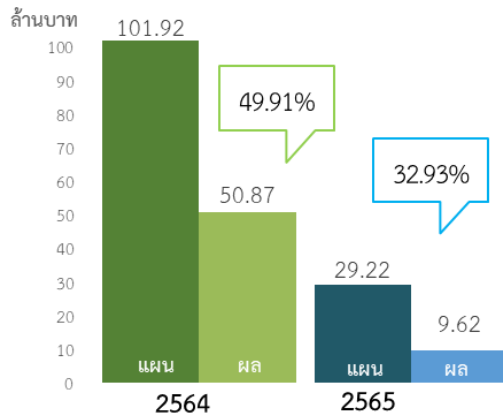
ผลการดำเนินงาน

23.1) คณะกรรมการกำกับฯ ในคราวประชุมที่ 10/2565 วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565 มีมติเห็นชอบโครงสร้างรายได้และแผนการจัดเก็บรายได้ใหม่ (New Scheme of Regulatory Charges) ของ กพท. แล้ว เพื่อให้มีโครงสร้างรายได้ที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินภารกิจด้านการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบรับรองและใบอนุญาตที่ทำการจัดเก็บอยู่ในปัจจุบันให้เป็นไปตามหลักการคำนวณต้นทุนผลผลิต (Cost Recovery Basis) โดย กพท. ได้จัดทำโครงสร้างรายได้ แนวทางและแผนงานการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียม โดยจำแนกออกเป็น 135 รายการ สรุปรายละเอียดได้ดังนี้

- (1) แหล่งรายได้ตามการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety) จำนวน 105 รายการ
- (2) แหล่งรายได้ตามการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัย (Security) จำนวน 10 รายการ
- (3) แหล่งรายได้ตามการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ (Economic) จำนวน 15 รายการ
- (4) แหล่งรายได้จาก ม.39 แห่ง พ.ร.ก.การบินพลเรือน และการบริหารการใช้ห้วงอากาศ Airspace services จำนวน 5 รายการ

23.2) กพท. ได้จัดทำมาตรการบริหารความเสี่ยงทางการเงินและเริ่มใช้มาตรการบริหารความเสี่ยงด้านการเงินแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2565 โดยจัดลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน ภายใต้แผนปฏิบัติการประจำปี 2566 ตามแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570 เป็นมาตรการลำดับแรก

ผลการเบิกจ่ายงบประมาณตามยุทธศาสตร์ ประจำปี 2565



ปัญหาและอุปสรรค

1. ด้านการดำเนินการเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวข้อง
2. ด้านขอบเขตงาน/TOR/สัญญา
3. ด้านการวางแผนงานภายใน
4. ด้านปัจจัยภายนอกอื่น ๆ

ข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไข

1. เร่งดำเนินการและเร่งสรรหาเจ้าหน้าที่ที่มีประสบการณ์ ความรู้และความเชี่ยวชาญ
2. เร่งปรับปรุงหลักการร่างระเบียบภายในให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินการของสำนักงานฯ
3. เร่งหาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อสรุปร่วมกัน
4. กำหนดแผนดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการดำเนินการและการเบิกจ่ายจริง
5. จัดฝึกอบรมและให้ความรู้ในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละขั้นตอน เพื่อให้สามารถดำเนินการไปได้อย่างถูกต้อง