

# แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566

คณะกรรมการกำกับฯ เห็นชอบในคราวประชุมครั้งที่ 10/2565 วันที่ 8 พฤศจิกายน 2565



# สารบัญ

|  |           |
|--|-----------|
| แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 .....   | 5         |
| วิสัยทัศน์ .....   | 5         |
| เป้าหมายวิสัยทัศน์.....  | 5         |
| พันธกิจ .....  | 5         |
| ยุทธศาสตร์ .....   | 5         |
| <b>ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน</b> .....   | 6         |
| 1.1 Safety .....   | 6         |
| 1.2 Security .....   | 9         |
| 1.3 USOAP Audit Areas & Safety Outcomes .....  | 13        |
| 1.4 USAP Audit Areas & Security Outcomes .....   | 15        |
| 1.5 Economic.....  | 17        |
| <b>ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล</b> .....   | 21        |
| 2.1 Aviation Policy .....  | 21        |
| 2.2 Operational Performance .....  | 21        |
| 2.3 Performance Based Regulation (PBR) .....   | 23        |
| 2.4 Business Continuity Management (BCM).....  | 23        |
| <b>ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน</b> .....  | 24        |
| 3.1 Aviation Service Center .....  | 24        |
| 3.2 E-regulator .....  | 24        |
| 3.3 Collaboration.....   | 25        |
| 3.4 Industry Promotion.....  | 27        |
| <b>ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน</b> .....           | 28        |
| 4.1 Organizational Performance .....   | 28        |
| 4.2 Human Capital Management.....  | 28        |
| 4.3 Workplace of Choice.....   | 29        |
| 4.4 Technology & Work System .....   | 30        |
| 4.5 Financial Performance.....   | 30        |
| <b>ตัวชี้วัดองค์กร ประจำปี 2566.....</b>   | <b>32</b> |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 1</b> ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 .....                              | 32        |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 2</b> ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan .....   | 34        |
| 2.1 ร้อยละความสำเร็จของสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งบุคลากรด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจตาม Aviation Workforce Plan (2566 - 2575) ..... | 34        |

|  |    |
|--|----|
| 2.2 จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566  | 35 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 3</b> ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน  | 37 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 4</b> ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO   | 39 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 5</b> ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ  | 40 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 6</b> ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Surveillance)  | 42 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 7</b> ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ                             | 43 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 8</b> ความสำเร็จของการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP)   | 44 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 9</b> ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ  | 45 |
| 9.1 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย   | 45 |
| 9.2 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย   | 46 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 10</b> ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC)                            | 48 |
| 10.1 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน  | 48 |
| 10.2 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน   | 48 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 11</b> ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด | 50 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 12</b> ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM   | 52 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 13</b> การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย  | 53 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 14</b> ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ  | 54 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 15</b> ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (ฉบับปรับปรุง)  | 55 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 16</b> ระดับความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน   | 57 |
| <b>ตัวชี้วัดที่ 17</b> ความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)  | 59 |

|   |  |     |
|---|--|-----|
| ตัวชี้วัดที่ 18   | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan .....  | 61  |
| ตัวชี้วัดที่ 19   | ผลการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ .....  | 62  |
| ตัวชี้วัดที่ 20   | ศูนย์บริการทางการบินสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ .....  | 63  |
|   | 20.1 จำนวนชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 .....   | 63  |
|   | 20.2 จำนวนของข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร....   | 66  |
| ตัวชี้วัดที่ 21   | ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย.....   | 70  |
| ตัวชี้วัดที่ 22   | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ .....                 | 72  |
| ตัวชี้วัดที่ 23   | การเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน .....   | 73  |
|   | 23.1 ความสำเร็จในการจัดทำตัวชี้วัดสำหรับใช้ประมวลผลการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทย .....                        | 73  |
|   | 23.2 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS..... | 75  |
| ตัวชี้วัดที่ 24   | ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงาน (LeTCl) .....        | 77  |
| ตัวชี้วัดที่ 25   | ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ในปี 2566 .....              | 79  |
| ตัวชี้วัดที่ 26   | ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน .....                           | 80  |
| ตัวชี้วัดที่ 27   | ระดับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) .....                  | 82  |
| ตัวชี้วัดที่ 28   | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) .....                                   | 84  |
| ตัวชี้วัดที่ 29   | ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 (New Scheme of Regulatory Charges).....  | 85  |
| สรุปภาพรวมประมาณการงบประมาณ .....                           |  | 86  |
| การจัดลำดับความสำคัญโครงการ/งานเชิงกลยุทธ์ .....            |  | 87  |
| โครงการ/งานตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 .....              |  | 88  |
| ยุทธศาสตร์ที่ 1   | พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน .....  | 88  |
| ยุทธศาสตร์ที่ 2   | มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล .....  | 119 |
| ยุทธศาสตร์ที่ 3   | ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน.....  | 124 |
| ยุทธศาสตร์ที่ 4   | บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน .....            | 129 |
| รายละเอียดโครงการ/งาน ภายใต้แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566..... |  | 136 |

# แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566

ในการดำเนินการตามประเด็นยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 กพท. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2566 ในภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ จากมิติทั้ง 4 ด้าน ได้แก่

- 1) มิติด้านประสิทธิผล: การเป็นมาตรฐานสากล
- 2) มิติด้านประสิทธิผล: การเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ
- 3) มิติด้านคุณภาพการบริการ
- 4) มิติด้านประสิทธิภาพและการพัฒนาองค์กร

ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 45 เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 29 ตัวชี้วัด 16 แผนงาน 46 โครงการ โดยมีงานเชิงกลยุทธ์เพื่อสนับสนุนแผนงานจำนวน 11 งาน รายละเอียดมีดังนี้

## วิสัยทัศน์

“มาตรฐานสู่ความยั่งยืน”  
“Standard toward Sustainability”

## เป้าหมายวิสัยทัศน์

| ปี   | บทบาทที่ได้รับการยอมรับ |
|------|-------------------------|
| 2569 | STANDARD ASSURER        |
| 2574 | RELIABLE ENABLER        |
| 2579 | DEPENDABLE PARTNER      |

## พันธกิจ

1. ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน
2. รักษาและพัฒนาระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล
3. ติดตามและปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติขององค์กรระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง
4. พัฒนาองค์กร บุคลากร ระบบงานสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

## ยุทธศาสตร์



ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

## ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการและตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์   | แผนงาน                                | รหัสโครงการ/งาน              | ชื่อ  |
|--|---|--|---|---------------------------------------|------------------------------|---|
| <b>1.1 Safety</b>  |   |  |   |                                       |                              |   |
| 1.1.1 มีกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ที่ครบถ้วนและเป็นไปตามอนุสัญญา   | 1.1.1 ทบทวน/แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศ ในส่วนของความปลอดภัยการบินพลเรือนการให้เป็นไปตามการแก้ไข (Amendment) ในอนุสัญญา และ/หรือพันธกรณีระหว่างประเทศ ฯลฯ                             | กพท. เตรียมดำเนินการเสนอร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศเข้ากระทรวงคมนาคม เพื่อให้รัฐมนตรีเสนอคณะรัฐมนตรีในไตรมาสแรกของปี 2566 และกระบวนการต่อเนื่องที่ดำเนินการ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากภายนอก จึงไม่นำมาเป็นประเมินผลตามยุทธศาสตร์ ประจำปี 2566 โดยมีการติดตามความคืบหน้าผ่านโครงการฯ แทน | 1.1.1.1 ทบทวนกฎหมายหลักด้านการบินของประเทศให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ รวมถึงบริบทด้านยุทธศาสตร์ชาติ แผนกลยุทธ์ด้านกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย พ.ศ. 2562 | 01-LAW<br>แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน | ● P01-111-01                 | โครงการแก้ไข พรบ. การเดินอากาศด้านความปลอดภัย   |
| 1.1.2 มีกฎหมายรองกฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐานครบถ้วนตามภาคผนวก และตอบสนองการใช้งาน               | 1.1.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ และพัฒนากฎมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือนไปสู่รูปแบบและโครงสร้าง TCARs ให้ครบทุกด้านในปี 2569        | ตัวชี้วัดที่ 1 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100  | 1.1.2.1 สร้างระบบกฎหมายรองและกฎระเบียบเฉพาะด้าน ให้เป็นระบบมาตรฐานเดียวกันทุกด้านโดยยึดหลักการและแนวทางของมาตรฐานสากล   | 01-LAW<br>แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน | ● A01-112-01<br>● A01-112-02 | งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.<br>งานพัฒนาและใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยในรูปแบบ TCARs |
| 1.1.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัย (State civil aviation system and safety oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ | 1.1.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับ Workforce Plan ที่กำหนด | ตัวชี้วัดที่ 2.1 ความสำเร็จของการสรรหาเพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัยตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในปี 2566   | 1.1.3.1 พัฒนาโครงสร้างและระบบงานกำกับดูแล และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านอัตรากำลังระยะยาว (Aviation Safety Workforce Plan) รวมถึงจัดสรรทรัพยากรสำหรับภารกิจด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสมตลอดเวลา   | 03-HCM<br>แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์  | ● A03-113-03                 | งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี   |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์  | แผนงาน                                     | รหัส โครงการ/งาน                 | ชื่อ  |
|--|---|--|--|--|----------------------------------|---|
|  |   | ตัวชี้วัดที่ 2.2<br>จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป |  |  |                                  |   |
| 1.1.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลความปลอดภัยซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training)  | 1.1.4 Inspector และ Aviation Safety Staff ได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment | ตัวชี้วัดที่ 3<br>ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566   | 1.1.4.1 จัดให้มีแผนและดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีบูรณาการกับบริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึงความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร  | 03-HCM<br>แผนบริหารและ<br>พัฒนาทุนมนุษย์   | ● P03-114-04                     | โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment   |
| 1.1.5 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools, and provision of safety-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ | 1.1.5 สำนักงานมีคู่มือสำหรับ Inspector ด้านความปลอดภัยครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ร้อยละ 100   | ตัวชี้วัดที่ 4<br>มีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 100 ภายในปี 2566                     | 1.1.5.1 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools, and provision of safety-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูล สำหรับการจัดทำและพัฒนา รวมถึงการนำไปใช้งานเกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือการกำกับตรวจสอบ และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบมีระบบสนับสนุนที่ครบถ้วน เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา | 04-SUP<br>แผนพัฒนาระบบสนับสนุนงานกำกับดูแล | ● P04-115-05<br><br>● P04-115-06 | โครงการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่มีความครบถ้วน สมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด<br><br>โครงการข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) จำนวน 4 สนามบิน |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์   | แผนงาน  | รหัส โครงการ/งาน                 | ชื่อ  |
|---|---|---|---|---|----------------------------------|---|
| 1.1.6 มีการออกให้ใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ (Licensing, certification, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงาน ที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน | 1.1.6 ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และสามารถออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ประกอบการที่ขอเพิ่มเติมได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องทุกปี (ปี 2567 เป็นต้นไป) | ตัวชี้วัดที่ 5<br>ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ในปี 2566 | 1.1.6.1 มีการออกให้ใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ (Licensing, certification, authorization and/ or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน โดยปรับปรุงกระบวนการเร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอกเพื่อประสานงานด้านการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐาน และมุ่งเน้นการปรับปรุง/พัฒนากระบวนการและระบบงานการออกใบรับรอง/ ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ | 05-CER<br>แผนพัฒนางาน<br>อนุญาตและ<br>การรับรอง | ● P05-116-08<br><br>● P05-116-09 | โครงการตรวจสอบกระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรองตามมาตรฐานของ ICAO<br><br>โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organisation, Licensing) |
| 1.1.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต การรับรอง ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations)  | 1.1.7 สามารถตรวจติดตามด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี  | ตัวชี้วัดที่ 6<br>ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยตามแผนภายในปี 2566 ร้อยละ 100  | 1.1.7.1 ปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Surveillance Obligations) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน (Annex 19; Appendix 1) รวมถึงจัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program) สำหรับผู้ดำเนินการทุกราย  | 06-SUR<br>แผนพัฒนางานตรวจติดตามและกำกับดูแล     | ● P06-117-12                     | โครงการตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย  |



| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์   | แผนงาน   | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|---|--|--|---|--|------------------|---|
| 1.1.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of safety concerns) | 1.1.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไขได้ครบถ้วนสมบูรณ์ ภายในปี 2569                          | ตัวชี้วัดที่ 7<br>ความสำเร็จของการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) ของประเทศตามแผน ในปี 2566 ได้ร้อยละ 100   | 1.1.8.1 ส่งเสริมและพัฒนางานแก้ไข ปัญหาความปลอดภัย โดยการกำหนด แผน แนวทาง และมาตรฐาน การดำเนินการให้เป็นมาตรการ ภาคบังคับ (A compliance and enforcement program) สำหรับ ประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่อง ที่มีนัยสำคัญ รวมถึงการประสาน ความร่วมมือและการสนับสนุนให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถบริหารจัดการความปลอดภัยได้อย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง | 07-RSC<br>แผนความปลอดภัย และแก้ไขข้อบกพร่อง          | ● P07-118-13     | โครงการตรวจสอบการดำเนินงาน ตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหา หรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อ ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย |
| <b>1.2 Security</b>   |  |  |   |  |                  |   |
| 1.2.1 มีกฎหมายรอง กฎ-ระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน ครบถ้วนตาม ภาควิน และตอบสนอง การใช้งาน  | 1.2.1 มีกฎหมายลำดับรองที่ สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศ อื่น ๆ ด้านมาตรฐานการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือน  | ตัวชี้วัดที่ 1<br>ร้อยละความสำเร็จของ การจัดทำกฎระเบียบตาม แผนพัฒนากฎระเบียบด้าน การกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100  | 1.2.1.1 สร้างระบบกฎหมายรอง และกฎระเบียบเฉพาะด้าน ให้เป็น ระบบมาตรฐานเดียวกันทุกด้าน โดยยึดหลักการและแนวทางของ มาตรฐานสากล   | 01-LAW<br>แผนพัฒนากฎหมาย การบินพลเรือน               | ● A01-112-01     | งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับ ดูแลของ กพท.  |
| 1.2.2 มีแผนงานระดับประเทศ และกฎระเบียบ (Aviation security programmes and regulations) ที่เพียงพอเหมาะสม   | 1.2.2 ทบทวนแผนรักษา ความปลอดภัยในการบิน พลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมทั้ง แผนงานและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่ประกาศกำหนดเป็นประจำ ทุกปี | ตัวชี้วัดที่ 8<br>ความสำเร็จของการทบทวน แผนรักษาความปลอดภัย ในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยได้รับความ เห็นชอบจากคณะกรรมการ รักษาความปลอดภัยแห่งชาติ (NCASC) ภายในเดือนสิงหาคม 2566 | 1.2.2.1 มีแผนงานระดับประเทศและ กฎระเบียบ (Aviation security programmes and regulations) ที่ เพียงพอเหมาะสม โดยจัดให้มี กระบวนการและแผนปฏิบัติการ ประจำปี เพื่อให้มีการทบทวน แผนรักษาความปลอดภัยในการบิน พลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมทั้ง แผนงานและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่ประกาศกำหนด โดยบูรณาการกับ การประเมินประสิทธิผลการดำเนินการ                               | 08-SEC<br>แผนการรักษาความ ปลอดภัยและแก้ไข ข้อบกพร่อง | ● A08-122-08     | งานทบทวนแผนรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)   |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์   | แผนงาน                                | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|--|--|--|---|---------------------------------------|------------------|---|
|  |  |  | และการบริหารความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้ครอบคลุมทั้งในระดับประเทศและผู้ประกอบการทุกราย   |                                       |                  |   |
| 1.2.3 มีองค์กรกำกับดูแลด้าน การรักษาความปลอดภัยที่ ครบถ้วนและมีศักยภาพ (State appropriate authority for aviation security and its responsibilities)                    | 1.2.3 สำนักงานมีโครงสร้าง การกำกับดูแล และองค์ประกอบ ที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครบตามความต้องการ ทุกด้าน โดยมีความสอดคล้อง กับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น | ตัวชี้วัดที่ 2.1 ความสำเร็จของการสรรหา เพื่อ บรรจุ และ แต่งตั้ง พนักงานใหม่ด้านการรักษา ความปลอดภัยตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในปี 2566<br>ตัวชี้วัดที่ 2.2 จำนวนผู้ตรวจสอบด้าน การบินที่ได้รับการพัฒนา และ แต่งตั้ง ตาม แผน การพัฒนาและแต่งตั้งใน ปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป | 1.2.3.1 มีองค์กรกำกับและหน่วยงาน กำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ (State appropriate authority for aviation security and its responsibilities) โดยพัฒนาโครงสร้างและ ระบบงานกำกับดูแล และจัดทำ แผนปฏิบัติการด้านอัตรากำลังระยะ ยาว (Aviation Security Workforce Plan) รวมถึงแผนปฏิบัติการสำหรับการจัดสรรทรัพยากรสำหรับ การดำเนินการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสม ตลอดเวลา                | 03-HCM<br>แผนบริหารและ พัฒนาทุนมนุษย์ | ● A03-113-03     | งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุ บุคลากรตามแผนประจำปี                  |
| 1.2.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่ กำกับดูแลด้านการรักษา ความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งมีคุณสมบัติและ ได้รับการฝึกอบรมเป็นไป ตามมาตรฐาน (Personnel qualifications and training) | 1.2.4 บุคลากรที่ทำหน้าที่ กำกับดูแลด้านการรักษา ความปลอดภัย ได้รับการฝึกอบรม พัฒนาให้มีคุณสมบัติตาม มาตรฐานอย่างครบถ้วนตาม แนวทาง Competency Based Training and Assessment           | ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการจัดทำ แนวทางการพิจารณา คุณสมบัติและการพัฒนา ผู้ประเมิน (Evaluator) ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566   | 1.2.4.1 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับ ดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนซึ่งมีคุณสมบัติและ ได้รับการฝึกอบรมเป็นไป ตาม มาตรฐาน (Personnel qualifications and training) โดยจัดให้มีแผนและ การดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากร ด้านกำกับดูแลที่มีบูรณาการกับ บริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึง ความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลัง ระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทาง อาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร | 03-HCM<br>แผนบริหารและ พัฒนาทุนมนุษย์ | ● P03-114-04     | โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์   | แผนงาน                                     | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|--|--|--|---|--|------------------|---|
| 1.2.5 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านการรักษาความปลอดภัย (Provision of technical guidance, tools and security-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอสำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ | 1.2.5 สำนักงานมีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ภายในปี 2566   | ตัวชี้วัดที่ 4 มีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 100 ภายในปี 2566   | 1.2.5.1 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านการรักษาความปลอดภัย (Provision of technical guidance, tools, and security - critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอสำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูล สำหรับการจัดทำและพัฒนา รวมถึงการนำไปใช้งานเกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือ การกำกับตรวจสอบ และข้อมูลสำคัญด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบ มีระบบสนับสนุนที่ครบถ้วน เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา | 04-SUP<br>แผนพัฒนาระบบสนับสนุนงานกำกับดูแล | ● P04-115-05     | โครงการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่มีความครบถ้วน สมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด |
| 1.2.6 มีการออกให้ใบอนุญาตและใบรับรอง (Certification and approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน  | 1.2.6 ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และสามารถออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ผู้ประกอบการที่ขอเพิ่มเติมได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องทุกปี (ปี 2567 เป็นต้นไป) | ตัวชี้วัดที่ 5 ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ในปี 2566 | 1.2.6.1 มีการออกให้ใบอนุญาตและใบรับรอง ฯลฯ (Certification and approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน โดยปรับปรุงกระบวนการเร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอกเพื่อประสานงานด้านการออก  | 05-CER<br>แผนพัฒนางานอนุญาตและการรับรอง    | ● P05-116-08     | โครงการตรวจสอบกระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรองตามมาตรฐานของ ICAO   |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)                              | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์  | แผนงาน  | รหัส โครงการ/งาน    | ชื่อ  |
|---|--|--|--|---|---------------------|---|
|   |  |  | <p>ใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐาน และมุ่งเน้นการปรับปรุงพัฒนากระบวนการและระบบงานการออกให้ใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ</p>  |   |                     |   |
| <p>1.2.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาตและการรับรองปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Quality control obligations)</p> | <p>1.2.7 สามารถตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผน ร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี</p> | <p>ตัวชี้วัดที่ 6<br/>ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัยตามแผนภายในปี 2566 ร้อยละ 100</p> | <p>1.2.7.1 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาตและการรับรอง ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Quality control obligations) โดยปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Quality Control Obligations) ให้สอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยสากล (Doc 10118 Global Aviation Security Plan: GAsEP) โดยมุ่งเน้นระบบควบคุมคุณภาพและการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยที่เข้มแข็ง (Robust security quality control and oversight system) รวมถึงจัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program) สำหรับผู้ดำเนินการทุกราย</p> | <p>06-SUR<br/>แผนพัฒนางานตรวจติดตามและกำกับดูแล</p> | <p>● P06-117-12</p> | <p>โครงการตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย</p> |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์   | แผนงาน                                      | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|---|---|--|---|---|------------------|---|
| 1.2.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns) | 1.2.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไข ทางการบิน ซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns) ได้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายใน ปี 2569 | ตัวชี้วัดที่ 7<br>ความสำเร็จของการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Security) ของประเทศตามแผน ในปี 2566 ได้ร้อยละ 100   | 1.2.8.1 มีการดำเนินการตาม กระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไข ประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ทางการบิน ซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns) โดยส่งเสริมและพัฒนางานแก้ไข ปัญหาด้านการรักษาความปลอดภัย โดยการกำหนดแผน แนวทาง และ มาตรฐานการดำเนิน การให้เป็น มาตรการภาคบังคับ (A compliance and enforcement program) สำหรับประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่อง ที่มีนัยสำคัญ รวมถึงการประสาน ความร่วมมือและการสนับสนุนให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถบริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัย ได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ อย่างต่อเนื่อง | 07-RSC<br>แผนความปลอดภัย และแก้ไขข้อบกพร่อง | ● P07-118-13     | โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตาม แผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือ ข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อ ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย |
| <b>1.3 USOAP Audit Areas &amp; Safety Outcomes</b>  |   |  |   |   |                  |   |
| 1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบ กำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับ เดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำ ด้านมาตรฐานของโลก                              | 1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบ กำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศ เกินร้อยละ 90 ภายในปี 2567 และอยู่ใน ระดับเดียวกับกลุ่มประเทศ ผู้นำด้านมาตรฐานของโลก ภายในปี 2569                         | ตัวชี้วัดที่ 9.1<br>1) มีระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล ความปลอดภัยมากกว่า หรือเท่ากับร้อยละ 80 (กรณี ICAO สามารถ เข้ามาตรวจประเมิน ในประเทศไทย)<br>2) ความสำเร็จในการแก้ไข ปัญหาการปรับปรุง ข้อบกพร่องตามผลการ | 1.3.1.1 ใช้แนวทางการดำเนินการที่ สอดประสานกันและการจัดการตาม ฐานความเสี่ยง (A Coordinated, Risk-based Approach to Improving Thailand Aviation Safety) ระหว่าง ระบบกำกับดูแลความปลอดภัยกับ การดำเนินงานและการบริหาร ความปลอดภัยของผู้ประกอบการ ผู้ดำเนินงาน ผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือน  | 07-RSC<br>แผนความปลอดภัย และแก้ไขข้อบกพร่อง | ● P07-131-14     | โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อ ยกระดับค่า EI  |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)                                 | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์  | แผนงาน                                      | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ   |
|---|---|---|--|---|------------------|--|
|   |   | ประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100  |  |   |                  |  |
| 1.3.2 ความเสี่ยงของการมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา | 1.3.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อย่างต่อเนื่อง | ตัวชี้วัดที่ 10.1 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC   | 1.3.2.1 บริหารความเสี่ยงและควบคุม กำกับอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิดข้อบกพร่องในองค์ประกอบสำคัญของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยของรัฐส่วนใดส่วนหนึ่งหรือหลายส่วน อันเป็นการฝ่าฝืนหรือขัดต่ออนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตราฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก และกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของไทย จนส่งผลให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย สำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยตรง (Resulting in an immediate safety risk to international civil aviation) | 07-RSC<br>แผนความปลอดภัย และแก้ไขข้อบกพร่อง | ● P07-132-15     | โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC   |
|   |   |   |  |   | ● P07-132-62     | โครงการความร่วมมือทางเทคนิค (FAA-Technical Review) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องและเตรียมความพร้อมก่อนรับการประเมินความปลอดภัยการบิน (IASA) เพื่อปรับเป็น CAT 1 โดยองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) (ต่อเนืองจากปี 2564) |
| 1.3.3 ระบบการบินของประเทศบรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)                                     | 1.3.3 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยครบถ้วนตามแผน                                 | ตัวชี้วัดที่ 11 ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ร้อยละ 90-100 | 1.3.3.1 นำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ที่ได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการนิรภัยในการบิน   | 07-RSC<br>แผนความปลอดภัย และแก้ไขข้อบกพร่อง | ● P07-133-16     | โครงการจัดทำแผนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) พ.ศ. 2567 - 2569   |
|   |   |   |  |   | ● A07-133-07     | งานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกและวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่าง เป็นธรรมาภิบาลในระบบการบินของประเทศ  |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์   | แผนงาน                                     | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ   |
|---|--|---|---|--|------------------|--|
|   |  |   | พลเรือนแห่งชาติ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศอย่างต่อเนื่องผ่านการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยแบบเชิงรุก และส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive safety culture) และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just culture) ในระบบการบินของประเทศ  |  | ● A07-133-04     | งานติดตามการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ของ พ.ศ. 2564 - 2566 |
| 1.3.4 มีการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM   | 1.3.4 มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ และมีการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้มีความคุ้นชินและสามารถดำเนินการภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินได้ปีละ 1 ครั้ง | ตัวชี้วัดที่ 12<br>ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2566                              | 1.3.4.1 จัดให้มีแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM รวมถึงการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ร่วมกับหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบิน ทั้งในประเทศและระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถนำไปใช้งานอย่างเต็มรูปแบบให้ตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน อันส่งผลต่อความปลอดภัยและการหยุดชะงักของการเดินอากาศของประเทศ | 09-BCM<br>แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน             | ● A09-134-10     | งานพัฒนาแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (ATM Contingency)  |
| <b>1.4 USAP Audit Areas &amp; Security Outcomes</b>   |  |   |   |  |                  |  |
| 1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก | 1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกินร้อยละ 90 ภายในกรอบเวลาที่ ICAO กำหนด  | ตัวชี้วัดที่ 9.2<br>1) มีระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90 (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย) | 1.4.1.1 สร้างความตระหนักและการตอบสนองต่อความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการยกระดับวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการพัฒนาความสามารถของบุคลากร การพัฒนาด้านนวัตกรรมและการนำเทคโนโลยี   | 07-RSC<br>แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง | ● P07-131-14     | โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI  |
|   |  |   |   | 08-SEC                                     | ● P08-141-17     | โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยสนามบินสำหรับ Airport Security Manager   |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์  | แผนงาน  | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ   |
|--|---|---|--|---|------------------|--|
|  |   | 2) ความสำเร็จในการแก้ไข ปัญหาการปรับปรุง ข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ ร้อยละ 100                | ที่ทันสมัยเข้าใช้งาน รวมทั้งการเพิ่ม ระดับการประสานความร่วมมือและ การสนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือน ของประเทศและระหว่างประเทศ  | แผนการรักษา ความปลอดภัยและ แก้ไขข้อบกพร่อง        |                  |  |
| 1.4.2 ความเสี่ยงของการมี ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูง ต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ใน ระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา | 1.4.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มี นัยสำคัญสูงต่อการรักษา ความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC) ซึ่งรวมถึงข้อบกพร่องที่ เกิดจากการดำเนินการด้าน การอำนวยความสะดวก (Facilitation) ของผู้ดำเนินการ และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | ตัวชี้วัดที่ 10.2 ไม่มี ข้อ บ ก พ ร ่อง ที่ มี นัยสำคัญสูงต่อการรักษา ความปลอดภัย SSeC                                  | 1.4.2.1 บริหารความเสี่ยงและควบคุม กำกับอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิด ข้อบกพร่องในองค์ประกอบสำคัญของ ระบบการกำกับดูแลการรักษา ความปลอดภัยของรัฐส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือหลายส่วน ทั้งนี้ รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (Facilitation) อันเป็นการฝ่าฝืนหรือ ขัดต่ออนุสัญญาการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ มาตรฐานและ ข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก และ กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของ ไทยจนส่งผลให้เกิดความเสี่ยงด้าน การรักษาความปลอดภัยสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยตรง (Resulting in an immediate security risk to international civil aviation) | 08-SEC แผนการรักษา ความปลอดภัยและ แก้ไขข้อบกพร่อง | ● P07-132-15     | โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC |
| 1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของ ระบบการบินของประเทศ อันมีสาเหตุจากความบกพร่อง ด้านการรักษาความปลอดภัย   | 1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของ ระบบการบินของประเทศอันมี สาเหตุจากความบกพร่อง ด้านการรักษาความปลอดภัย ต่อเนื่องทุกปี   | ตัวชี้วัดที่ 13 ไม่มีการหยุดชะงักของ ระบบการบินของประเทศ อันมีสาเหตุจากความบกพร่อง ด้านการรักษาความปลอดภัย ภายในปี 2566 | 1.4.3.1 จัดให้มีแผนรักษาความปลอดภัย ในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนปฏิบัติการ ตลอดจนแผนอื่น ๆ ที่จำเป็น ที่มีประสิทธิภาพและนำไป ใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ โดยเพิ่ม ระดับการมีส่วนร่วมกับประชาคม การบินทั้งในประเทศและในระดับ   | 08-SEC แผนการรักษา ความปลอดภัยและ แก้ไขข้อบกพร่อง | ● A08-143-09     | งานประเมินการซ่อมแผนเผชิญเหตุ แบบเต็มรูปแบบของผู้ดำเนินการ สนามบิน                           |



| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)                               | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์  | แผนงาน                               | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ   |
|--|---|---|--|--------------------------------------|------------------|--|
|  |   |   | ภูมิภาค ให้ตอบสนองต่อความสามารถที่ครอบคลุมการป้องกันภัยทั้งจากการจงใจกระทำหรือไม่จงใจกระทำ (Threats that stem from intentional acts or unintentional acts) อันส่งผลต่อความมั่นคงปลอดภัยและการหยุดชะงักของการบินพลเรือนของประเทศ  |                                      |                  |  |
| <b>1.5 Economic</b>  |   |   |  |                                      |                  |  |
| 1.5.1 ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับอย่างยั่งยืน     | 1.5.1 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท.                                | ตัวชี้วัดที่ 14 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผน ร้อยละ 90-100                           | 1.5.1.1 มี/ทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ของประเทศ ให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน และหลักเกณฑ์สากล รวมถึงบริบทด้านยุทธศาสตร์ชาติ แผนกลยุทธ์ด้านกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย พ.ศ. 2562 | 16-ECO<br>แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | ● P16-151-56     | โครงการศึกษาวิเคราะห์เพื่อทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน |
| 1.5.2 มีกฎหมายรอง ฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐานและตอบสนองการใช้งาน | 1.5.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน และหลักเกณฑ์สากลด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | ตัวชี้วัดที่ 1 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำฎระเบียบตามแผนพัฒนาฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100 | 1.5.2.1 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ   | 01-LAW<br>แผนพัฒนาฎหมายการบินพลเรือน | ● A01-112-01     | งานพัฒนาฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.   |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์   | แผนงาน                               | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|--|---|---|---|--------------------------------------|------------------|---|
| 1.5.3 มีองค์กรกำกับดูแลหน่วยงานกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (State civil aviation system and economic oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ            | 1.5.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแลและองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งมีทรัพยากรครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น | ตัวชี้วัดที่ 2.1<br>ความสำเร็จของการสรรหาเพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านเศรษฐกิจตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในปี 2566<br>ตัวชี้วัดที่ 2.2<br>จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป | 1.5.3.1 มีองค์กรกำกับดูแลหน่วยงานกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (State civil aviation system and economic oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ โดยพัฒนาโครงสร้างและระบบงานกำกับดูแลและจัดทำแผนปฏิบัติการด้านอัตรากำลังระยะยาว (Aviation Economic Workforce Plan) รวมถึงแผนปฏิบัติการสำหรับการจัดสรรทรัพยากรสำหรับภารกิจด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสมตลอดเวลา                     | 03-HCM<br>แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ | ● A03-113-03     | งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี                   |
| 1.5.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลทางเศรษฐกิจซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน ( Technical personnel qualifications and training) | 1.5.4 บุคลากรด้านเศรษฐกิจได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training                                     | ตัวชี้วัดที่ 3<br>ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566  | 1.5.4.1 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลทางเศรษฐกิจซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training) โดยจัดให้มีแผนและการดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีบูรณาการกับบริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึงความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร | 03-HCM<br>แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ | ● P03-114-04     | โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment |
|  |   |   |   |                                      | ● A03-154-16     | งานพัฒนาพนักงานด้านกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ                           |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์   | แผนงาน                               | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ   |
|--|--|--|---|--------------------------------------|------------------|--|
| 1.5.5 มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางการปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจและข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ | 1.5.5 สำนักงานมีคู่มือการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน และมีการประกาศใช้ร้อยละ 100 ภายในปี 2568 | ตัวชี้วัดที่ 14<br>ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผน ร้อยละ 90-100 | 1.5.5.1 มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางการปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจและข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูล สำหรับการจัดทำและพัฒนา รวมถึงการนำไปใช้งานเกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือการกำกับตรวจสอบ และข้อมูลสำคัญด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบมีระบบสนับสนุนที่ครบถ้วน เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา | 16-ECO<br>แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | ● P16-155-57     | โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางการปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ |
| 1.5.6 มีการออกให้ใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วน  | 1.5.6 มีระบบการอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย ของผู้ประกอบการ การบินพลเรือน                      | ตัวชี้วัดที่ 14<br>ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผน ร้อยละ 90-100 | 1.5.6.1 มีการออกให้ใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วนและปรับปรุงกระบวนการเร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอก   | 16-ECO<br>แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | ● P16-156-58     | โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมายมาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบการการบินพลเรือน   |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)            | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์  | แผนงาน                               | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|--|--|--|--|--------------------------------------|------------------|---|
|  |  |  | เพื่อประสานงานด้านการออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐานและมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและระบบงานการออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ                        |                                      |                  |   |
| 1.5.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations) | 1.5.7 สามารถตรวจติดตามทุกด้านให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี       | ตัวชี้วัดที่ 14<br>ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผน ร้อยละ 90-100 | 1.5.7.1 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations) และปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Surveillance Obligations) รวมถึงจัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program) | 16-ECO<br>แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | ● P16-156-58     | โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมายมาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน |
| 1.5.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายหรือการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns)             | 1.5.8 ปี 2566 สามารถบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายครบถ้วนร้อยละ 100 | ตัวชี้วัดที่ 14<br>ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผน ร้อยละ 90-100 | 1.5.8.1 มีการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายหรือการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns) และจัดให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดโดยไม่เลือกปฏิบัติ   | 16-ECO<br>แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | ● P16-156-58     | โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมายมาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน |

## ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์   | แผนงาน  | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|--|---|--|---|---|------------------|---|
| <b>2.1 Aviation Policy</b>   |   |  |   |   |                  |   |
| 2.1.1 มีนโยบายทางการบินที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติ  | 2.1.1 มีแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศทุกมิติ  | ตัวชี้วัดที่ 15<br>ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (ฉบับปรับปรุง) ภายในเดือนธันวาคม 2566               | 2.1.1.1 จัดทำแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศทุกมิติให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน  | 10-INT<br>แผนพัฒนา<br>อุตสาหกรรมและ<br>ความร่วมมือระหว่าง<br>ประเทศ | ● P10-211-20     | โครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)  |
|  |   |  |   |   | ● P10-211-21     | โครงการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ   |
|  |   |  |   |   | ● P10-211-22     | โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master plan)   |
| <b>2.2 Operational Performance</b>   |   |  |   |   |                  |   |
| 2.2.1 พัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้านตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม | 2.2.1 ประสิทธิภาพของเที่ยวบินในทุกช่วงของการบินเพิ่มขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปีหรือเป้าหมายในระหว่างการพัฒนาตามที่กำหนดขึ้น (Milestones) โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดดังนี้<br>1. Departure punctuality<br>2. Taxi-out additional time<br>3. ATFM slot adherence<br>4. Filed flight plan en-route extension<br>5. Actual en-route extension<br>6. En-route airspace capacity<br>7. En-route ATFM delay | ตัวชี้วัดที่ 16<br>ความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดทุกรายการ สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ และสามารถวัดผลได้มากกว่า 5 รายการ ภายในปี 2566 | 2.2.1.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทยและแผนงานโครงการ Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) ที่อยู่ภายใต้ โดยการประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และพัฒนากระบวนการวัดประสิทธิภาพและสมรรถนะของการดำเนินการทางการบิน (Aviation Performance Measurement System) เพื่อใช้สำหรับการพัฒนาทุกด้านอย่างต่อเนื่อง | 11-ANS<br>แผนพัฒนาระบบ<br>ห้วงอากาศและการ<br>เดินอากาศ              | ● P11-221-37     | โครงการใช้งานอากาศยานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบห้วงอากาศ   |
|  |   |  |   |   | ● P11-221-38     | โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) |
|  |   |  |   |   | ● A11-221-12     | งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทย  |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์   | แผนงาน   | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|------------------------------------|--|---|---|--|------------------|---|
|                                    | 8. Additional time in terminal airspace<br>9. Airport peak arrival capacity<br>10. Airport peak throughput<br>11. Airport throughput efficiency<br>12. Airport/Terminal ATFM delay<br>13. Taxi-in additional time<br>14. Arrival punctuality<br>15. Flight time variability<br>16. Additional fuel burn<br>17. Level-off during climb<br>18. Level-capping during cruise<br>19. Level-off during descent |   |   |  |                  |   |
|                                    | 2.2.2 มีการบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ Air Traffic Management ทั้งระบบและเกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่ได้รับการรับรองแล้ว โดยผ่านทางบริการที่ทำงานร่วมกันได้ (Inter-operability) ภายในปี 2570   | ตัวชี้วัดที่ 17<br>ความสำเร็จของการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ แผนแม่บทสำหรับประเทศไทย เพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 | 2.2.2.1 เพิ่มขีดความสามารถให้ผู้ให้บริการและผู้รับบริการข้อมูลในประเทศไทยสามารถให้บริการข่าวสารการบินตามรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลให้เป็นไปตามมาตรฐาน (AIXM, FIXM และ IWXXM) รวมทั้ง SWIM Governance | 11-ANS<br>แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ | ● P11-222-39     | โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์   | แผนงาน                                | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ   |
|--|---|---|---|---------------------------------------|------------------|--|
| <b>2.3 Performance Based Regulation (PBR)</b>  |   |   |   |                                       |                  |  |
| 2.3.1 มีนวัตกรรมด้านกฎระเบียบและการกำกับดูแลไปสู่ Performance Based Regulation (PBR) ซึ่งเป็นระบบมาตรฐานสากลรูปแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing, และ Knowledge Sharing เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับและลดภาระด้านกฎระเบียบ (Regulatory burden) ของผู้ประกอบการ | 2.3.1 ประเทศไทยเริ่มใช้ Performance Based Regulation (PBR) สำหรับการกำกับดูแลเพื่อมุ่งพัฒนาสมรรถนะการดำเนินการในบางด้านได้ภายในปี 2567 และครอบคลุมทุกด้านภายในปี 2569 | ตัวชี้วัดที่ 18<br>ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) transition plan ได้ร้อยละ 90-100 | 2.3.1.1 จัดให้มีแผนบูรณาการและวิธีการเชิงกลยุทธ์ (Roadmap) รวมทั้งดำเนินการเปลี่ยนถ่ายการใช้กฎระเบียบ/การกำกับดูแลตามที่กำหนดขึ้น (Prescriptive regulation /oversight) ไปสู่การใช้กฎระเบียบและการกำกับดูแลที่มุ่งเน้นผลลัพธ์ (PBR) บนหลักการของมาตรฐานการจัดการความปลอดภัยและแผนความปลอดภัยการบินสากล (ICAO Annex 19 Safety Management, Global Aviation Safety Plan) ในปัจจุบัน และฐานความเสี่ยงโดยรวมของผู้ดำเนินการแต่ละราย | 01-LAW<br>แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน | ● P01-231-02     | โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR) |
| <b>2.4 Business Continuity Management (BCM)</b>  |   |   |   |                                       |                  |  |
| 2.4.1 การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่เกิดการหยุดชะงักเกินกว่าระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นฟูสภาพ (RTO) เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต  | 2.4.1 มีระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศภายในปี 2570   | ตัวชี้วัดที่ 19<br>ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศภายในเดือนกรกฎาคม 2566                   | 2.4.1.1 จัดวางระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศที่เหมาะสมและเป็นไปตาม ICAO Crisis Management Framework รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อภาวะวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพ  | 09-BCM<br>แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน        | ● P09-241-19     | โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ                   |

### ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์   | แผนงาน                                    | รหัส โครงการ/งาน  | ชื่อ   |
|---|---|---|---|---|---|--|
| <b>3.1 Aviation Service Center</b>  |   |   |   |   |   |  |
| 3.1.1 ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงการบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (Agility & Efficiency) | 3.1.1 มีการบริหารจัดการ ศูนย์กลางการให้บริการข้อมูล อย่างเป็นระบบภายในปี 2570   | ตัวชี้วัดที่ 20.1 มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผน ในปี 2566 จำนวน 5 ชุด ข้อมูล  | 3.1.1.1 จัดให้มีศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) เพื่อเป็น ศูนย์กลางการให้บริการด้านข้อมูล ข่าวสาร การให้คำแนะนำ รวมทั้ง การรับฟังข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ฯลฯ ของประชาชนและผู้ประกอบการ แบบครบวงจร (One-stop service) รวมทั้งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลาง ในการวิเคราะห์สถานการณ์และ ประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกิจการ การบิน เพื่อกำหนดประเด็นพัฒนา หรือแก้ไขปัญหาที่สำคัญร่วมกับ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบ และต่อเนื่อง | 12-DIT แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลระยะ 5 ปี     | ● P12-321-43  | โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูล ขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)   |
|   |   |   |   | 13-ASC แผนจัดตั้งศูนย์บริการ ทางการบิน    | ● P13-311-48  | โครงการปรับปรุงสารสนเทศข้อมูล ข่าวสารและการให้ข้อมูลด้านอากาศ ยานซึ่งไม่มีนักบิน   |
|   |   |   |   |   | ● P13-311-49  | โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)  |
| <b>3.2 E-regulator</b>  |   |   |   |   |   |  |
| 3.2.1 เป็นองค์กรกำกับดูแล และอำนวยความสะดวก การบินที่มีการใช้เทคโนโลยี ดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินการ ทุกขั้นตอน (E-regulator)           | 3.2.1 ปรับระบบการกำกับดูแล และการตรวจสอบจาก Paper based เป็น Digital based ให้ได้ อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2566 และร้อยละ 100 ภายใน ปี 2568 | ตัวชี้วัดที่ 28 ความสำเร็จของการดำเนินการ ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ องค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดย มี การทดสอบระบบและอบรม การใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้ภายในปี 2566 | 3.2.1.1 จัดให้มีแผนแม่บทเทคโนโลยี สารสนเทศและแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ 5 ปี เพื่อนำเทคโนโลยีดิจิทัล มาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital transformation) มีการบูรณาการ เชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินการ ร่วมกันระหว่างหน่วยงานทั้งภายใน และภายนอก มีการกำกับดูแลข้อมูล และการบริหารจัดการขนาดใหญ่ ขององค์กร (Data governance and Big data management) มีการบริหาร ความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ  | 12-DIT แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลระยะ 5 ปี     | ● P12-321-41  | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล แบบบูรณาการ (Smart Platform)  |
|   |   |   |   | ● P12-321-42                              | โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์ และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard) |  |
|   |   |   |   |   | ● P12-321-43  | โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูล ขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)   |
|   |   |   |   | 02-OPR แผนพัฒนา ประสิทธิภาพ ระบบงานองค์กร | ● P02-321-59  | โครงการบูรณาการฐานข้อมูลด้าน การรับรอง การให้อนุญาต และการบริการ กับประชาชน ระหว่าง กพท. และ กสทช. (CAAT and NBTC One Stop Service) (โครงการต่อเนื่อง) |



| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์  | แผนงาน  | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|--|--|---|--|---|------------------|---|
|  |  |   | (Information security management) มีการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และ ความพร้อมใช้ของระบบ (Business continuity and Availability management) และการดำเนินการด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม (Resource optimization management)        | 04-SUP<br>แผนพัฒนาระบบสนับสนุนงานกำกับดูแล              | ● P04-321-60     | โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS Tracking and Monitoring System)                      |
| <b>3.3 Collaboration</b>   |  |   |  |   |                  |   |
| 3.3.1 มีความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน  | 3.3.1 มีข้อสรุปการแก้ไขปัญหา และการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมภายในกรอบเวลาที่ตกลงกันอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ โดยมีแผนปฏิบัติการรองรับ ร้อยละ 100 ของเรื่องที่เป็นข้อสรุปพร้อมตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป | ตัวชี้วัดที่ 21<br>ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในเดือนตุลาคม 2566                         | 3.3.1.1 มีแผนความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของไทยเพื่อรวบรวมความต้องการ ประเด็นปัญหาและแนวทางการดำเนินการร่วมกันในการส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง  | 10-INT<br>แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ | ● P10-331-24     | โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย                          |
|  |  |   |  |   | ● P10-331-25     | โครงการสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (Thai Aviation Industry Conference)                                     |
|  |  |   |  |   | ● P10-331-26     | โครงการมอบรางวัลผู้ประกอบการที่มีผลประกอบการดีเด่นในสาขาต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมการบิน (CAAT Excellence Awards) |
|  |  |   |  |   | ● P10-331-27     | โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand Drone Symposium   |
| 3.3.2 เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและนำเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์การระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรม | 3.3.2 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การระหว่างประเทศ  | ตัวชี้วัดที่ 22<br>ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การระหว่างประเทศ ภายในปี 2566 ร้อยละ 90-100 | 3.3.2.1 มีส่วนร่วมและให้ความร่วมมือแก่ ICAO และหน่วยงานระหว่างประเทศเพื่อแสดงบทบาทผู้นำและสร้างความเชื่อถือ โดยประเทศไทยสามารถนำเสนอบทความทางเทคนิค การให้ความเห็น รวมทั้งการมีส่วนร่วมในการประชุมหรือการจัดประชุมด้านการบินระดับสากลเพื่อเพิ่มบทบาท | 10-INT<br>แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ | ● P10-332-30     | โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานระหว่างประเทศ                |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)                  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets) | ค่าเป้าหมาย ปี 2566 | กลยุทธ์   | แผนงาน | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ |
|---|---|---------------------|---|--------|------------------|------|
| การบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International) |   |                     | <p>และการมีส่วนร่วมของประเทศไทยต่อเวทีโลก</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO ครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี (การประชุม ICAO ต่าง ๆ)</li> <li>- เพิ่มบทบาทด้านการมีส่วนร่วมของประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมือด้านการบิน (ทวิภาคี, พหุภาคี)</li> <li>- เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร กพท. ให้มีทักษะ ความเชี่ยวชาญ และมีศักยภาพได้รับการยอมรับในระดับสากล (MOU กับ ICAO)</li> <li>- ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO และองค์กรระหว่างประเทศครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี</li> <li>- มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในทุกด้านของกิจการการบินที่สามารถแสดงบทบาทผู้นำในเวทีสากลได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านจำนวนคนและด้านทักษะที่เพิ่มจำนวนสาขามากขึ้น (Growth of leadership skills in foreign aviation professionals)</li> <li>- ประเทศไทยมีบทบาทในการเป็นผู้นำในกิจการการบินพลเรือนระหว่างประเทศระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยอยู่ในระดับเดียวกับคู่แข่งที่อยู่ในตำแหน่งสูงสุดของ</li> </ul> |        |                  |      |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)   | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)                                 | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์  | แผนงาน  | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ  |
|--|---|---|--|---|------------------|---|
|  |   |   | ประเทศในอาเซียน (เป้าหมายระยะยาว หรือหลังจากปี 2570)   |   |                  |   |
| <b>3.4 Industry Promotion</b>  |   |   |  |   |                  |   |
| 3.4.1 มีกลไกการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน | 3.4.1 อุตสาหกรรมการบินสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจของประเทศ                                   | ตัวชี้วัดที่ 23.1<br>ความสำเร็จในการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566                                      | 3.4.1.1 จัดทำมาตรการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินเพื่อช่วยฟื้นฟูหรือสร้างมูลค่าทางการเติบโตให้กับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งมีส่วนผลักดันให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของประเทศ<br>3.4.1.2 กำหนดแผนการสร้างความตกลงใหม่และการทบทวนผลจากการจัดทำความตกลงที่ผ่านมา เพื่อขยายเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการของไทย (Air connectivity) | 10-INT<br>แผนพัฒนา<br>อุตสาหกรรม<br>และความร่วมมือ<br>ระหว่างประเทศ | ● P10-341-33     | โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ                  |
|  | 3.4.2 ผู้ประกอบการไทยมีแผนหรือมาตรการเพื่อดำเนินการด้านการส่งเสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมภาคการบิน | ตัวชี้วัดที่ 23.2<br>ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ในปี 2566 | 3.4.2.1 จัดทำแผนและมาตรการเพื่อดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน  |   | ● P10-341-63     | โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน |
|  |   |   |  |   | ● P10-342-36     | โครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS                        |

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน  
เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์   | แผนงาน   | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ   |
|---|--|---|---|--|------------------|--|
| <b>4.1 Organizational Performance</b>   |  |   |   |  |                  |  |
| 4.1.1 มีผลการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อเป้าหมายอย่างมีบูรณาการ มีการเปลี่ยนแปลงของผลลัพธ์ ระดับ และแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีระดับที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งที่เป็นระดับเทียบเคียงให้องค์กรอื่นได้ (LeTCI)   | 4.1.1 ผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป  | ตัวชี้วัดที่ 24<br>ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วนภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 | 4.1.1.1 จัดให้มีระบบการประเมินองค์กรด้วยตนเองเพื่อประเมินระบบการจัดการกระบวนการและการประเมินผลลัพธ์ที่ครอบคลุมทุกมิติ (LeTCI) โดยให้สามารถถ่ายทอดกิจกรรมในกระบวนการทุกระดับไปสู่การปฏิบัติและการประเมินผลการปฏิบัติงานในระดับบุคคลได้อย่างเป็นระบบสอดคล้องกับระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System) ตามหลักการสากลและแนวทางการปฏิบัติที่ดี                             | 02-OPR<br>แผนพัฒนา<br>ประสิทธิภาพ<br>ระบบงานองค์กร | ● P02-411-03     | โครงการบริหารผลลัพธ์ด้วย LeTCI ประจำปี   |
| <b>4.2 Human Capital Management</b>   |  |   |   |  |                  |  |
| 4.2.1 พัฒนาระบบบริหารและทุนมนุษย์เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader) และมีบุคลากรที่มีคุณลักษณะความสามารถ และพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายและค่านิยมขององค์กร รวมทั้งพัฒนาระบบการจัดการความรู้เพื่อสร้างสรรคนวัตกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและอนาคต | 4.2.1 มีผู้บริหารเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา High Performance Leadership อย่างต่อเนื่องทุกปีและมีพนักงานเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา Outstanding people อย่างต่อเนื่องทุกปี | ตัวชี้วัดที่ 25<br>ความสำเร็จของการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2566  | 4.2.1.1 พัฒนาระบบบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาและเตรียมผู้บริหารให้เป็นผู้ที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Leader) ที่เหมาะสมกับบริบทของภารกิจตลอดเวลาด้วยการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เป็นระบบและเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งปรับปรุงแนวทางการพัฒนาบุคลากรเป็นรายบุคคลด้วยชุดของทักษะที่ชัดเจนเป็นระบบสอดคล้องกับภารกิจและเป้าหมายขององค์กร ภายใต้กระบวนการด้านค่านิยม การจัดการ | 03-HCM<br>แผนบริหารและ<br>พัฒนาทุนมนุษย์           | ● A03-421-06     | งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมายตามตัวแบบ High Performance Leadership และ Outstanding people |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566  | กลยุทธ์   | แผนงาน                                    | รหัส โครงการ/งาน   | ชื่อ   |
|---|--|--|---|---|--|--|
|   |  |  | ความรู้ และการจัดการนวัตกรรม ที่ตอบสนองเป้าหมายองค์กรทั้งในปัจจุบันและอนาคต   |   |  |  |
| <b>4.3 Workplace of Choice</b>  |  |  |   |   |  |  |
| 4.3.1 พัฒนาให้องค์กรมี สภาพแวดล้อมในการทำงาน ค่านิยม วัฒนธรรม ภาพลักษณ์ ชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามา ร่วมงานเทียบได้กับองค์กรชั้นนำ ในประเทศ (Creating a Workplace of Choice) | 4.3.1 ผลการประเมิน Employee Engagement (Contribution to Organization) สูงขึ้นต่อเนื่อง ทุกปี และมีผลประเมินเท่ากับ ร้อยละ 100 ในปี 2570 โดยนำเสนอตัวบ่งชี้ (Indicator) ที่ถ่วงน้ำหนักเพื่อวัด Contribution ให้ผู้บริหารอนุมัติ เพื่อนำไปใช้ในการประเมิน เช่น Turnover rate, Satisfaction rate, ผลประเมิน LeTCI เป็นต้น รวมถึงพนักงาน กพท. รับรู้ และ เข้าใจค่านิยมร่วมที่กำหนดทั้ง 3 ตัว โดยสามารถแสดงพฤติกรรม ให้สอดคล้องตามค่านิยมร่วม และใช้ในกระบวนการบริหาร ทุนมนุษย์ เช่น การประเมินผล การปฏิบัติงาน เป็นต้น | ตัวชี้วัดที่ 26<br>ความสำเร็จของการรายงาน ผลการสำรวจข้อเสนอแนะ และแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2566 | 4.3.1.1 ทบทวนสภาพแวดล้อมใน การทำงานทุกด้าน ประกอบด้วย ค่านิยม วัฒนธรรม ระบบคุณธรรม การสร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียง การดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมใน การทำงาน รวมทั้งการพัฒนา ระบบ ผลตอบแทนและอื่น ๆ ที่สร้างแรงจูงใจ ให้กับบุคลากรและพัฒนาให้เป็นองค์กร ที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามา ร่วมงาน ในอนาคตเทียบได้กับองค์กรชั้นนำ ในประเทศ | 14-OEM<br>แผนพัฒนา สภาพแวดล้อม ในการทำงาน | ● P14-431-50<br><br>● P14-431-52<br><br>● P14-431-54<br><br>● A14-431-15 | โครงการพัฒนา Employee Engagement and contribution<br><br>โครงการทบทวนและปรับปรุงโครงสร้าง ตำแหน่งงานและโครงสร้างค่าตอบแทน<br><br>โครงการจัดทำแผนการจัดทำอาคาร สำนักงานถาวร<br><br>งานเสริมสร้างค่านิยมร่วม (Core Values) |
|   | 4.3.2 มีคะแนนประเมินผล ITA อยู่ในระดับ AA (95 คะแนน ขึ้นไป)<br>(ปี 2565 อยู่ในระดับ A 90.57 คะแนน)   | ตัวชี้วัดที่ 27<br>เป็นองค์กรระดับ AA โดยมี ผล คะแนน ITA ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน   | 4.3.2.1 เสริมสร้างความตระหนักรู้ และความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่อง การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อยกระดับ การเป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาล  | 14-OEM<br>แผนพัฒนา สภาพแวดล้อมใน การทำงาน | ● A14-432-14<br><br>● A14-432-17   | งานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี<br><br>งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรม และความโปร่งใสในการดำเนินงาน ของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)   |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)  | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)  | ค่าเป้าหมาย ปี 2566   | กลยุทธ์  | แผนงาน  | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ   |   |
|---|--|---|--|---|------------------|--|---|
| <b>4.4 Technology &amp; Work System</b>   |  |   |  |   |                  |  |   |
| 4.4.1 มีเทคโนโลยีและระบบงาน รวมถึงการจัดการกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous improvement & Renewal) รวมทั้งมีความสามารถในการบริหาร การเปลี่ยนแปลง และการตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ | 4.4.1 มีระบบงานและกระบวนการ ซึ่งบูรณาการกับเทคโนโลยีดิจิทัล ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป และมีการปรับปรุง ทบทวนเป็นประจำทุกปี อย่างต่อเนื่อง โดยบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปี | ตัวชี้วัดที่ 28<br>ความสำเร็จของการดำเนินการ ตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดย มีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้ภายในปี 2566 | 4.4.1.1 พัฒนาระบบงานและกระบวนการทำงานอย่างมีบูรณาการกับการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินการ รวมทั้งเพื่อให้องค์กรมีความคล่องตัว และมีความสามารถเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอนทุกรูปแบบ | 12-DIT<br>แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี                 | ● P12-321-41     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)   |   |
|   |  |   |  |   | ● P12-321-42     | โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)               |   |
|   |  |   |  |   |                  | ● P12-321-43   | โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)   |
|   |  |   |  |   |                  | ● P12-441-45   | โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการปฏิบัติงานแบบ Hybrid Workplace ด้วยระบบ Unified Communication and Collaboration         |
|   |  |   |  |   |                  | ● P12-441-61   | โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services ) |
|   | 4.4.2 มีศูนย์ข้อมูลที่ให้บริการภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานของแต่ละฝ่าย และการบูรณาการข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร  | ตัวชี้วัดที่ 20.2<br>มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วน 5 ด้าน ภายในปี 2566   | 4.4.2.1 จัดทำ/พัฒนาระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานของแต่ละฝ่ายและการบูรณาการข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร   | 12-DIT<br>แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี                 | ● P12-321-41     | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)   |   |
| <b>4.5 Financial Performance</b>  |  |   |  |   |                  |  |   |
| 4.5.1 มีความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน เพื่อให้องค์กรมีศักยภาพในการลงทุนสำหรับการพัฒนา และสามารถดำเนินการกิจได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา  | 4.5.1 มีโครงสร้างรายได้และสถานะทางการเงินที่มั่นคง โดยมีการปรับทบทวนโครงสร้างรายได้ให้มีสัดส่วนการจัดเก็บรายได้แต่ละประเภทเพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย   | ตัวชี้วัดที่ 29<br>ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 และได้รับการเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2566  | 4.5.1.1 พัฒนาเครื่องมือและกลไกในการบริหารจัดการความเสี่ยงทางการเงินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (ตัวชี้วัดความเสี่ยง) มุ่งเน้นการควบคุมและลดระดับความเสี่ยงทางการเงินให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้   | 15-FIN<br>แผนพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน | ● P15-451-55     | โครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมของค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Fee) |   |

| เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) | เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)   | ค่าเป้าหมาย ปี 2566 | กลยุทธ์   | แผนงาน | รหัส โครงการ/งาน | ชื่อ |
|------------------------------------|---|---------------------|---|--------|------------------|------|
|                                    | <p>4.5.2 มีการจัดการรายได้ ค่าธรรมเนียมที่มีความสมดุลกับภารกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ นโยบายของ กพท. และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นภาระต่ออุตสาหกรรมการบิน (Decrease regulatory burden) มีการปรับทบทวนอัตรา ค่าธรรมเนียมโดยนำการกำหนด Cost center ที่นำมาใช้ ในการจัดทำ Cost recovery</p> |                     | <p>4.5.1.2 กำหนดมาตรการควบคุม รายจ่ายของสำนักงาน โดยพิจารณา ตามความจำเป็นและความคุ้มค่า ในการลงทุนเพื่อลดรายจ่ายของ สำนักงานและเพิ่มความคล่องตัว ทางการเงินให้สำนักงาน</p> <p>4.5.1.3 ทบทวน/ปรับภารกิจ/ โครงการ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ทางการเงินขององค์กรอย่างต่อเนื่อง และตลอดเวลา เพื่อให้องค์กร สามารถนำรายได้ส่วนต่างไปลงทุน เพื่อเพิ่มมูลค่าและพัฒนาและสามารถ ดำเนินภารกิจได้อย่างครบถ้วน ตลอดเวลา</p> <p>4.5.2.1 ทบทวน/ปรับโครงสร้าง รายได้ที่มาจกค่าธรรมเนียมประเภท ต่างๆ ให้เป็นไปตามหลักการสากล และครอบคลุมต้นทุนการดำเนินการ (Cost Recovery) ที่แท้จริงของ กพท.</p> <p>4.5.2.2 กำหนดมาตรการบริหาร ต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลด การสร้างภาระด้านค่าใช้จ่ายในการ กำกับดูแลให้กับอุตสาหกรรมการบิน</p> |        |                  |      |

**หมายเหตุ:**

ตัวอักษรสีดำ = โครงการ (Project)

ตัวอักษรสีเทา = งานเชิงกลยุทธ์ (Strategic activities)

# ตัวชี้วัดองค์กร ประจำปี 2566

## ตัวชี้วัดที่ 1 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566

### คำนิยาม

การจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. หมายถึง การจัดทำและพัฒนากฎหมายลำดับรองที่ใช้ในการกำกับดูแลให้ครอบคลุมกิจกรรมการบินพลเรือนในทุกด้าน และสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและทันต่อระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของข้อแก้ไขภาคผนวกแห่งอนุสัญญา ตามที่ ICAO กำหนด โดยในปี 2566 มีร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการตามแผนฯ แบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการตาม Amendment ของภาคผนวกแต่ละฉบับที่มีผลใช้ บังคับแล้ว และกำลังจะมีผลใช้บังคับ รวมทั้ง Finding จาก USOAP USAP และ FAA

กลุ่มที่ 2 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดย ต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของ กฎหมาย พ.ศ. 2562 (มีผลบังคับใช้ภายใน 4 ปี ในวันที่ 26 พ.ย. 2566)

กลุ่มที่ 3 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศฯ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึง พ.ร.บ.อื่น ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กพท. ที่ไม่มีข้อจำกัดเรื่องเวลาที่ต้องออกมามีผลใช้บังคับ

กลุ่มที่ 4 ร่างกฎระเบียบที่จำเป็นต้องจัดทำหรือปรับปรุงให้สอดคล้องกับกฎระเบียบในลำดับที่สูงที่ ออกมาใช้บังคับ เพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องเดียวกันเพิ่มเติมให้ครบถ้วน

กลุ่มที่ 5 ร่างกฎระเบียบที่ออกใหม่หรือแก้ไข เพื่อปรับปรุงมาตรฐานในการทำงานให้ดีขึ้น หรือเพื่อ ปรับปรุงกฎระเบียบเดิมให้ทันสมัยและสถานการณ์ โดยไม่เกี่ยวข้องกับ Amendment หรือ Finding จาก USOAP USAP และ FAA

กลุ่มที่ 6 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตามนโยบาย ซึ่งหากเป็นนโยบายเร่งด่วนสามารถปรับลำดับ ความสำคัญให้เร่งด่วนขึ้น

ทั้งนี้ จำนวนกฎระเบียบของแต่ละกลุ่มของร่างกฎระเบียบจะสามารถกำหนดได้เมื่อการจัดทำ แผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. แล้วเสร็จ โดยข้อมูลที่ใช้ในการจัดทำแผนฯ ประกอบด้วย

- 1) ข้อมูลจากการทบทวนร่างกฎระเบียบที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามแผนในปี 2565 และ
- 2) ร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการเพิ่มเติมในปี 2566

### คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                                  | ระดับ 2                                 | ระดับ 3                                 | ระดับ 4                                 | ระดับ 5                                  |
|---|--|---|---|---|--|
| ร้อยละความสำเร็จของ การจัดทำกฎระเบียบ ลำดับรองตามแผนพัฒนา กฎระเบียบด้านการกำกับ ดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 | จัดทำ กฎระเบียบ ได้น้อยกว่า ร้อยละ 20.00 | จัดทำ กฎระเบียบได้ ร้อยละ 20.00 - 39.99 | จัดทำ กฎระเบียบ ได้ร้อยละ 40.00 - 59.99 | จัดทำ กฎระเบียบ ได้ร้อยละ 60.00 - 79.99 | จัดทำ กฎระเบียบ ได้ร้อยละ 80.00 - 100.00 |



### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จในการจัดทำแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ภายในเดือน มีนาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                                  | ระดับ 2                                   | ระดับ 3                                 | ระดับ 4                                | ระดับ 5                                |
|---|--|---|---|--|--|
| ความสำเร็จของการจัดทำแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 | จัดทำแผนแล้วเสร็จล่าช้ากว่ามิถุนายน 2566 | จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือน มิถุนายน 2566 | จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2566 | จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2566 | จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2566 |

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

ไม่มี

## ตัวชี้วัดที่ 2 ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan

### 2.1 ร้อยละความสำเร็จของสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งบุคลากรด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566 - 2575)

#### คำนิยาม

ปี 2565 กพท. ได้ดำเนินการจัดทำ Aviation Workforce Plan (2566 - 2575) ให้มีความครอบคลุมทั้งด้านความปลอดภัย (Safety) และด้านการรักษาความปลอดภัย (Security) ตามโครงสร้างการกำกับดูแลและตามมาตรฐานของ ICAO โดยมีความสอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น เพื่อเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหา ICAO Finding และ FAA CAT II ในส่วนของบุคลากรที่ไม่เพียงพอ และเตรียมความพร้อมสำหรับการตรวจประเมินจาก FAA ตาม Annex 1, 6, และ 8 ซึ่งเกี่ยวข้องกับฝ่าย OPS AIR และ PEL

ดังนั้น ในปี 2566 กพท. จึงการดำเนินการสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องสำหรับพนักงานในสายงานกำกับดูแล ทั้งด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยและด้านเศรษฐกิจตาม Aviation Workforce Plan (2566 - 2575)

#### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1   | ระดับ 2   | ระดับ 3   | ระดับ 4   | ระดับ 5   |
|---|---|---|---|---|---|
| ร้อยละความสำเร็จของสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566 - 2575) | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้น้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้ร้อยละ 60 - 69.99 | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้ร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้ร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้ร้อยละ 90 - 100 |

#### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจตาม Aviation Workforce Plan (2566 - 2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในเดือนมิถุนายน 2566

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1   | ระดับ 2   | ระดับ 3   | ระดับ 4   | ระดับ 5   |
|---|---|---|---|---|---|
| ร้อยละความสำเร็จของสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566 - 2575) | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้น้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้ร้อยละ 60 - 69.99 | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้ร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้ร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการสรรหาฯ เพื่อบรรจุและแต่งตั้งได้ร้อยละ 90 - 100 |

## 2.2 จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566

### คำนิยาม

กพท. มีผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2566 เพียงพอต่อภารกิจงานด้านการตรวจสอบกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนในปี 2566 โดยการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ทั้งประเภทการแต่งตั้งใหม่ (Initial Authorization) รวมถึงประเภทบุคคลซึ่งมิได้เป็นพนักงานของ กพท. (Secondment) และการขยายขอบเขตการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Scope Extension) พิจารณาจากความจำเป็นในการปฏิบัติภารกิจของ กพท. ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 เพื่อให้เป็นไปตามขอบเขตการตรวจสอบของ FAA Technical assistant จำนวน 3 ฝ่าย ได้แก่ OPS AIR และ PEL (โดยมีเป้าหมายที่จะแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบิน จำนวน 27 ราย ภายในเดือนมิถุนายน 2566)
- กลุ่มที่ 2 เพื่อเป็นไปตามภารกิจการตรวจสอบของ กพท. ได้แก่ ANS AGA และ SFD

ตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบินปี 2566 มีจำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งทั้งหมด 48 ราย แต่เนื่องจากค่านึงถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อแผนการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ ความสามารถในการเข้ารับการพัฒนาตามคู่มือการฝึกอบรม (Training Programme) การฝึกปฏิบัติงาน (OJT) ณ สถานที่จริง และการประเมินการฝึกปฏิบัติงาน (OJTA) รวมถึงระยะเวลาในการปฏิบัติงานตามกรอบระยะเวลาที่ระบุในระเบียบการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบิน ดังนั้น จึงได้กำหนดค่าเป้าหมายที่เป็นไปได้ร้อยละ 75 ของจำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่จะได้รับการแต่งตั้งทั้งหมดภายในปี 2566

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1        | ระดับ 2   | ระดับ 3   | ระดับ 4   | ระดับ 5      |
|--|----------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้ง | ต่ำกว่า 21 ราย | 21-25 ราย | 26-30 ราย | 31-35 ราย | 36 รายขึ้นไป |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 27 รายขึ้นไป

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1        | ระดับ 2   | ระดับ 3   | ระดับ 4   | ระดับ 5      |
|--|----------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้ง | ต่ำกว่า 12 ราย | 12-16 ราย | 17-21 ราย | 22-26 ราย | 27 รายขึ้นไป |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- บุคลากรที่มีคุณสมบัติตามที่ กพท. กำหนดสรรหาได้ค่อนข้างยากในกรณีพนักงานใหม่ (Buy)
- การพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลให้มีคุณสมบัติครบถ้วน มีความจำเป็นต้องเข้ารับการพัฒนาการ OJT และ OJTA รวมถึงระยะเวลาในการปฏิบัติงานที่ กพท. เพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการตรวจสอบด้านการบินโดยมีกรอบระยะเวลาตามที่ กพท. กำหนด (Build)
- การแก้ปัญหาโดยการใช้วิธีการมอบอำนาจให้กับผู้ปฏิบัติการภายนอก (Operator) ช่วยปฏิบัติหน้าที่ (Secondment/DCP) ไม่สามารถทำได้ทันทีที่มีความจำเป็นต้องเข้ารับการพัฒนาการ OJT และ OJTA รวมถึงระยะเวลาในการปฏิบัติงานที่ กพท. เพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการตรวจสอบด้านการบินโดยมีกรอบระยะเวลาตามที่ กพท. กำหนดก่อน (Borrow)

### ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน

#### คำนิยาม

ตามแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2565-2569 ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่ 1 เรื่อง การพัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานยั่งยืน ซึ่งในปี 2565 มีการกำหนดตัวชี้วัดที่ 4 เรื่อง การพัฒนาฝึกอบรม Inspector และ Aviation Staff ทั้งด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐานและข้อกำหนด โดยมีค่าเป้าหมายคือ การมีแบบ (Model) สำหรับ การพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Competency-Based Training Program Model) ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำหลักสูตร การพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Competency-Based Training Program) ในปี 2566

ดังนั้น เพื่อให้มีการดำเนินการที่มีความต่อเนื่อง ในปี 2566 กพท. จึงได้กำหนดค่าเป้าหมายสำหรับ โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment คือ การมีพจนานุกรม สมรรถนะ (Competency Dictionary) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบการพัฒนาสมรรถนะพนักงานทุกสายงาน และมีแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ที่ได้รับความเห็นชอบ จาก ผอ.กพท. เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำแนวทางการประเมินผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ในปี 2567 และพัฒนาบุคลากรตามแนวทาง Competency-Based Training Program and Assessment ให้ครบถ้วน ตามแผนพัฒนาบุคลากรประจำปี พ.ศ. 2567-2570 ต่อไป

#### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายใน เดือนพฤศจิกายน 2566

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2   | ระดับ 3  | ระดับ 4   | ระดับ 5   |
|---|--|---|--|---|---|
| ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator | จัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator โดยเริ่มดำเนินการแล้ว น้อยกว่า ร้อยละ 50 | จัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator โดยเริ่มดำเนินการแล้ว ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50 | นำเสนอร่างแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator | มีแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ใน เดือนธันวาคม 2566 | มีแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ใน เดือนพฤศจิกายน 2566 |

### คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำพจนานุกรม (Competency Dictionary) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบในการพัฒนาสมรรถนะสำหรับพนักงานทุกสายงานภายในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1   | ระดับ 2                           | ระดับ 3  | ระดับ 4   | ระดับ 5   |
|--|---|-----------------------------------|--|---|---|
| ความสำเร็จของการจัดทำ Competency Dictionary เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบในการพัฒนาสมรรถนะพนักงานทุกสายงาน | มีแนวทางในการจัดทำ/ ทบทวน Competency Dictionary | สื่อสารการจัดทำ/ ทบทวน Competency | รวบรวม Competency Dictionary ได้จากทุกหน่วยงาน | นำเสนอร่าง Competency Dictionary ให้กับ ผอ.กพท. | มี Competency Dictionary ครบทุกสายงานที่ได้รับ ความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การขาดแคลนอัตรากำลัง และผู้มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ในการดำเนินการตามแผนงานของ HCD
- ระดับการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้บริหาร พนักงานของแต่ละหน่วยงาน
- ความซับซ้อนและรายละเอียดของการทำงานที่ต้องพิจารณาตามมาตรฐานสากลด้านการบินต่างๆ ประกอบกับทำให้การทำงานต้องใช้เวลามากทั้งในขั้นตอนการสื่อสาร การจัดทำ การตรวจสอบ ความถูกต้อง การสร้างการยอมรับจากผู้บริหารทุกระดับ

## ตัวชี้วัดที่ 4 ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ตามมาตรฐาน ICAO

### คำนิยาม

การพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Technical Guidance, Tool and the Provision of Safety-Critical Information) ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question (PQ) กำหนด ทั้งนี้ ICAO PQ ได้กำหนดชุดคำถามเพื่อตรวจสอบว่าทุกประเทศภาคีสมาชิกได้มีการจัดทำคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO

ในปี 2565 มีจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector จำนวนทั้งสิ้น 56 เล่ม และยังมีคู่มือที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จจากฝ่าย AGA และ PEL จำนวน 3 เล่ม (AGA 2 เล่ม (Surveillance สนามบินส่วนบุคคลและการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก) และ PEL 1 เล่ม (คู่มือสำหรับการ Surveillance ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ) โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในธันวาคม 2565) และโดยในปี 2566 กพท. จะต้องดำเนินการตรวจความถูกต้อง ครบถ้วนของคู่มือการตรวจสอบ (Surveillance) ของ AGA และ PEL จำนวนทั้งสิ้น 3 เล่ม และแจ้งฝ่ายดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องและส่งแผนการแก้ไข (ถ้ามี)

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- มีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 100 ภายในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                                    | ระดับ 2                                   | ระดับ 3                                   | ระดับ 4                                   | ระดับ 5                                   |
|--|--|---|---|---|---|
| ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO | มีคู่มือตามมาตรฐาน ICAO น้อยกว่า ร้อยละ 70 | มีคู่มือตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 70 - 79.99 | มีคู่มือตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 80 - 89.99 | มีคู่มือตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 90 - 99.99 | มีคู่มือครบถ้วนตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 100 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการตรวจสอบคู่มือ ครบถ้วนตามแผน ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1  | ระดับ 2   | ระดับ 3   | ระดับ 4                                   | ระดับ 5                                  |
|--|--|---|---|---|--|
| ความสำเร็จของการดำเนินการตรวจสอบคู่มือ ครบถ้วนตามแผน | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 โดยเริ่มดำเนินการได้น้อยกว่า ร้อยละ 50 | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 โดยเริ่มดำเนินการได้มากกว่า ร้อยละ 50 | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 โดยเริ่มดำเนินการได้มากกว่า ร้อยละ 80 | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2566 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

ไม่มี

## ตัวชี้วัดที่ 5 ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ

### คำนิยาม

กพท. ต้องดำเนินการ ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่เกินระยะเวลาดำเนินการ และยังไม่สามารถดำเนินการได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564 (Flush Out) ให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ตามเป้าหมาย และแผนงานในปี 2566

ปี 2565 มีแผนออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ จำนวน 133 ใบ ดำเนินการได้ 93 ใบ (ข้อมูล ณ กันยายน 2565)

ปี 2566 มีแผนออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ที่สามารถดำเนินการและวัดได้จริงจำนวน 16 ใบ (AIR 15 ใบ และ OPS 1 ใบ)

หมายเหตุ: ส่วนที่ไม่อยู่ในขอบเขตของตัวชี้วัดนี้ ได้แก่

1. ใบอนุญาตคงค้างของ AGA ทั้งหมด (ตามแผนปี 2566 จำนวน 73 ใบ) ซึ่งอาจจะไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผน อันเป็นผลสืบเนื่องจากปัจจัยภายนอกเนื่องจากกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์การจัดและระยะเวลาการใช้งานที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน พ.ศ. 2559 กำหนดให้ที่ขึ้นลงชั่วคราวมีอายุการใช้งานรวมกันไม่เกิน 2 ปี ส่งผลให้ที่ขึ้นลงชั่วคราวที่ประสงค์จะดำเนินการต่อต้องมายื่นขออนุญาตเป็นสนามบินส่วนบุคคล ในขณะที่การจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคลต้องดำเนินการตามกฎหมายกระทรวง การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน พ.ศ. 2561 ซึ่งกฎกระทรวงนี้ไม่อ่อนตัวที่จะนำไปปฏิบัติสำหรับการขออนุญาตเป็นสนามบินส่วนบุคคลของที่ขึ้นลงชั่วคราว เนื่องจากที่ขึ้นลงชั่วคราวส่วนใหญ่ลักษณะทางกายภาพมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับการปฏิบัติการบินเบื้องต้น ในขณะที่การขออนุญาตตามกฎหมายนี้อาจจะเหมาะสมสำหรับสนามบินส่วนบุคคลที่ยังไม่มีการปรับปรุงพื้นที่ จากกรณีดังกล่าว กพท. เคยนำเสนอเรื่องการจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคลไปยัง คค. หลายครั้ง และมีการตีกลับเนื่องจากไม่เป็นไปตามกฎกระทรวง การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินฯ คิดเป็นประมาณร้อยละ 47 ที่เหลือคาดว่าจะอยู่ในสถานการณ์เดียวกันหากยังไม่มีการปรับปรุงกฎกระทรวงดังกล่าว ดังนั้นในเรื่องการติดตามในเรื่องการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล จะนำไปติดตามและรายงานผลในแผนปฏิบัติการบริหารความเสี่ยงประจำปี 2566 (AGA 73 ใบ)

2. การออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยในส่วนของ การตรวจสอบเพื่อทำการรับรองใหม่ให้แก่ผู้ได้รับใบรับรองแล้ว (Re-certification) และการวัดผลการออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ (SLA) ซึ่งวัดจากการดำเนินงานในปัจจุบันจำนวนใบรับรองใบอนุญาตที่ออกได้ตาม SLA ที่กำหนด

ดังนั้น จึงไม่จัดอยู่ในนิยามของใบรับรองที่คงค้าง (อยู่ระหว่างการดำเนินการ แต่ดำเนินการเกินระยะเวลาและยังไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564) ซึ่งวัดจากจำนวนใบรับรองใบอนุญาตที่ออกได้ตามแผนการออกใบรับรองใบอนุญาต

### คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                             | ระดับ 2                       | ระดับ 3                       | ระดับ 4                       | ระดับ 5                       |
|---|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 90 - 99.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100 |



### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จ ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                      |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จตามแผน | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 99.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 |

### สูตรการคำนวณ

$$\text{Flush out : ผลการดำเนินงาน} = \frac{\text{จำนวนใบอนุญาตใบรับรองที่คงค้างที่ออกได้} \times 100}{\text{จำนวนใบอนุญาตใบรับรองที่คงค้างทั้งหมด}}$$

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ปัจจัยด้านผู้ประกอบการไม่มีความพร้อมในการดำเนินการตามแผนซึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรฐานของผู้ประกอบการเอง

## ตัวชี้วัดที่ 6 ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Surveillance)

### คำนิยาม

ความสามารถในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 ในปี 2566 เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต การรับรอง ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations)

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยร้อยละ 100 ตามแผนภายในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                      |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 99.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                      |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 99.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 |

### สูตรการคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการ} = \frac{\text{จำนวนการตรวจติดตามที่สามารถดำเนินการได้} \times 100}{\text{จำนวนการตรวจติดตามทั้งหมด}}$$

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ภัยพิบัติจากธรรมชาติ อาจจะทำให้ไม่สามารถดำเนินการตรวจติดตามได้ตามแผน ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตามกำกับดูแล ณ สถานที่จริง

## ตัวชี้วัดที่ 7 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ

### คำนิยาม

สามารถดำเนินการตามแผนปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศที่ได้รับการอนุมัติเมื่อปี 2565 เพื่อนำไปต่อยอดให้มีการดำเนินการในปี 2566 ให้มีมาตรฐานสากลตามที่กำหนด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศให้สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

โดยข้อมูล CE-8 มีดังนี้

- ข้อมูล USOAP PQ CE-8 มีจำนวน 40 ข้อ โดยมี Finding จำนวน 31 ข้อ
- ข้อมูล USAP PQ CE-8 มีจำนวน 35 ข้อ โดยมี Finding จำนวน 18 ข้อ

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศได้ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                      |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 99.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาข้อบกพร่อง Corrective Action Plan ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศได้ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566

หมายเหตุ: ข้อมูล USOAP PQ CE-8 มีจำนวน 40 ข้อ โดยมี Finding จำนวน 31 ข้อ/ ข้อมูล USAP PQ CE-8 มีจำนวน 35 ข้อ โดยมี Finding จำนวน 18 ข้อ

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                      |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 99.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 |

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน  
ไม่มี

## ตัวชี้วัดที่ 8 ความสำเร็จของการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP)

### คำนิยาม

การทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) หมายถึง การทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ให้สอดคล้องกับ Amendment 18 ของ ICAO Annex , Protocol Questions (PQs) ของการตรวจสอบภายใต้โครงการ ICAO USAP CMA ตลอดจนข้อขัดข้องจากการปฏิบัติงาน ซึ่งในการดำเนินงานในปี 2566 จะเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากปี 2565 โดยได้นำร่างข้อมูลแผนที่ผ่านการเห็นชอบจาก ผอ.กพท. เสนอต่อคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ (NCASC) และนำเสนอคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อลงนามต่อไป

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ (NCASC) ภายในเดือนสิงหาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5  |
|---|--|--|--|--|--|
| ความสำเร็จของการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) | แผนฯ ได้รับความเห็นชอบจาก NCASC ภายหลังกักกันยายน 2566 และมีการดำเนินการแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 | แผนฯ ได้รับความเห็นชอบจาก NCASC ภายหลังกักกันยายน 2566 และมีการดำเนินการแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 | แผนฯ ได้รับความเห็นชอบจาก NCASC ภายหลังกักกันยายน 2566 และมีการดำเนินการแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 | แผนฯ ได้รับความเห็นชอบจาก NCASC ภายในเดือนกันยายน 2566 | แผนฯ ได้รับความเห็นชอบจาก NCASC ภายในเดือนสิงหาคม 2566 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการปรับปรุงแก้ไขร่างแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ตามข้อเสนอของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ (NCASC) ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5   |
|---|--|--|--|--|---|
| ความสำเร็จของการปรับปรุงแก้ไขร่างแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) | ปรับปรุงแก้ไขร่าง NCASP ตามข้อเสนอของ NCASC ล่าช้ากว่าแผนโดยเริ่มดำเนินการแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 | ปรับปรุงแก้ไขร่าง NCASP ตามข้อเสนอของ NCASC ล่าช้ากว่าแผนโดยเริ่มดำเนินการแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 | ปรับปรุงแก้ไขร่าง NCASP ตามข้อเสนอของ NCASC ล่าช้ากว่าแผนโดยเริ่มดำเนินการแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 | ปรับปรุงแก้ไขร่าง NCASP ตามข้อเสนอของ NCASC แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 | ปรับปรุงแก้ไขร่าง NCASP ตามข้อเสนอของ NCASC แล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2566 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติขึ้นอยู่กับกรอบเวลา ปริมาณเนื้อหา และความยากง่ายในการแก้ไขที่ได้รับจาก ICAO (Proposal for Amendment) และเป็นไปตามการประเมินความเสี่ยงของแต่ละช่วงเวลา

**ตัวชี้วัดที่ 9 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยของประเทศ**

**9.1 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย**

**คำนิยาม**

ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย โดยเป็น ผลจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment)

ปี 2566 (2023)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่า หรือเท่ากับร้อยละ 80 (อ้างอิงแผน GASP : Global Aviation Safety Plan)

ปี 2567-68 (2024-2025)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่า หรือเท่ากับร้อยละ 85

ปี 2569 - 2570 (2026-2027) ในปี 2569: ICAO กำหนดไว้ที่ 85 และปี 2573 กำหนดไว้ที่ 95)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่า หรือเท่ากับร้อยละ 90

ทั้งนี้ หากช่วงปีใด ICAO ไม่เข้ามาตรวจประเมินระบบกำกับดูแลของประเทศไทย (Audit) ให้ทำการประเมิน ผลความสำเร็จจากการแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) แทน

**คำเป้าหมาย 12 เดือน**

- มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือ เท่ากับร้อยละ 80 (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย)
- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ ร้อยละ 100

**ค่าเกณฑ์วัด**

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                              | ระดับ 2                               | ระดับ 3                              | ระดับ 4                              | ระดับ 5                                  |
|---|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--|
| ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย) | ระดับ EI น้อยกว่าร้อยละ 60.00        | ระดับ EI น้อยกว่าร้อยละ 60.00 - 69.99 | ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 70.00 - 74.99 | ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 75.00 - 79.99 | ระดับ EI มากกว่าหรือ เท่ากับร้อยละ 80.00 |
| ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment)            | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่า ร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99  | ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100            |

## ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ร้อยละ 100

## ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1   | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5                              |
|---|---|--|--|--|--------------------------------------|
| ความสำเร็จในการแก้ไข<br>ปัญหาการปรับปรุง<br>ข้อบกพร่องตามผล<br>การประเมินตนเอง<br>(Self-Assessment) | ดำเนินการ<br>แล้วเสร็จ<br>น้อยกว่า<br>ร้อยละ 70 | ดำเนินการ<br>แล้วเสร็จ<br>ร้อยละ<br>70 - 79.99 | ดำเนินการ<br>แล้วเสร็จ<br>ร้อยละ<br>80 - 89.99 | ดำเนินการ<br>แล้วเสร็จ<br>ร้อยละ<br>90 - 99.99 | ดำเนินการ<br>แล้วเสร็จ<br>ร้อยละ 100 |

## สูตรการคำนวณ

$$\text{ระดับ EI} = \frac{\text{จำนวนข้อบกพร่องที่ตรวจพบ} \times 100}{\text{จำนวนข้อคำถามทั้งหมดที่ Applicable}}$$

## เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การตรวจสอบเต็มรูปแบบ USOAP-CMA Audit ของ ICAO เป็นการวางแผนโดย ICAO ซึ่งจัดลำดับความสำคัญของประเทศต่าง ๆ ตามหลักความเสี่ยงและจำนวนทรัพยากรบุคคลของ ICAO จึงอาจเป็นปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ ดังนั้น ค่า EI ในแต่ละปีอาจคิดจากการประเมินด้วยตนเอง (Self-Assessment) ของ กพท. เพื่อสะท้อนขีดความสามารถในการกำกับดูแล และการเตรียมความพร้อมในการตรวจสอบ เนื่องจาก ICAO มิได้ตรวจสอบเต็มรูปแบบทุกปี
- เนื่องจากการตั้งเป้าหมายคะแนนดังกล่าวมีการนับรวมในส่วนของ AIG และ SAR ซึ่งเป็นหน่วยงานภายนอกสังกัดสำนักปลัดกระทรวงคมนาคม ดังนั้น อาจมีความเสี่ยงที่การดำเนินการอาจจะล่าช้ากว่าแผนหรือหากพบว่าการดำเนินการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย กพท. อาจจะไม่สามารถเร่งรัดการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนได้

## 9.2 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย

### คำนิยาม

ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย โดยเป็นผลจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment)

ปี 2566 (2023)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90 (อ้างอิงแผน GAsEP : Global Aviation Security Plan)

ปี 2573 (2030)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 100 (อ้างอิงแผน GAsEP : Global Aviation Security Plan)

ทั้งนี้ หากช่วงปีใด ICAO ไม่เข้ามาตรวจประเมินระบบกำกับดูแลของประเทศไทย (Audit) ให้ทำการประเมินผลความสำเร็จจากการแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) แทน

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90 (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย)
- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                             | ระดับ 2                               | ระดับ 3                              | ระดับ 4                              | ระดับ 5                                 |
|---|-------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|
| ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย) | ระดับ EI น้อยกว่าร้อยละ 80.00       | ระดับ EI น้อยกว่าร้อยละ 80.00 - 84.99 | ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 85.00 - 87.49 | ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 87.50 - 89.99 | ระดับ EI มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90.00 |
| ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment)                    | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99   | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99  | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 99.99  | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100            |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                      |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|
| ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 99.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100 |

### สูตรคำนวณ

$$\text{ระดับ EI} = \frac{\text{จำนวนข้อบกพร่องที่ตรวจพบ} \times 100}{\text{จำนวนข้อคำถามทั้งหมดที่ Applicable}}$$

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- เนื่องจาก ICAO ยังไม่มีกำหนดที่แน่ชัดในการตรวจสอบ USAP ดังนั้น การพิจารณาจะเป็นผลจากการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ของ กพท.

## ตัวชี้วัดที่ 10 ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และ การรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC)

### 10.1 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน

#### คำนิยาม

การไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC โดยดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง ระดับ SSC ผ่านโครงการตรวจประเมินด้วยตนเอง (Self-Assessment) โดยใช้ ICAO USOAP PQ ให้แล้วเสร็จตามแผนครบถ้วนหรือไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC เพื่อเป็นการประกันคุณภาพก่อน ICAO เข้าตรวจสอบ

ทั้งนี้ หากช่วงปีใด ICAO ไม่เข้ามาตรวจประเมินระบบกำกับดูแลของประเทศไทย (Audit) ให้ทำการประเมินผลความสำเร็จจากการแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) แทน

#### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1  | ระดับ 2 | ระดับ 3 | ระดับ 4 | ระดับ 5   |
|--|--|---------|---------|---------|---|
| ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน | มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC | -       | -       | -       | ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC |

#### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1  | ระดับ 2 | ระดับ 3 | ระดับ 4 | ระดับ 5   |
|--|--|---------|---------|---------|---|
| ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน | มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC | -       | -       | -       | ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC |

#### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

ไม่มี

### 10.2 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน

#### คำนิยาม

การไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC โดยดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ผ่านโครงการตรวจประเมินด้วยตนเอง (Self-Assessment) โดยใช้ ICAO USAP PQ ให้แล้วเสร็จตามแผนครบถ้วนหรือไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC เพื่อเป็นการประกันคุณภาพก่อน ICAO เข้าตรวจสอบ

ทั้งนี้ หากช่วงปีใด ICAO ไม่เข้ามาตรวจประเมินระบบกำกับดูแลของประเทศไทย (Audit) ให้ทำการประเมินผลความสำเร็จจากการแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) แทน



### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1   | ระดับ 2 | ระดับ 3 | ระดับ 4 | ระดับ 5  |
|---|---|---------|---------|---------|--|
| ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน | มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC | -       | -       | -       | ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1   | ระดับ 2 | ระดับ 3 | ระดับ 4 | ระดับ 5  |
|---|---|---------|---------|---------|--|
| ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน | มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC | -       | -       | -       | ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

ไม่มี

## ตัวชี้วัดที่ 11 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

### คำนิยาม

แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) หมายถึงกลไกหรือระบบที่ใช้ในการจัดการด้านความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศ ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ (State Safety Oversight) โดย พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 21/1 กำหนดให้ กพท. จัดทำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการความปลอดภัยการการบินพลเรือนในระดับประเทศ และต้องจัดให้มีการทบทวนเพื่อปรับปรุงแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทุก ๆ ปี เพื่อให้มีการบริหารจัดการความปลอดภัยการการบินพลเรือนในระดับประเทศสอดคล้องกับภาคผนวก 19 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมทั้งมีความเหมาะสมกับระบบการบินของประเทศไทย ซึ่ง กพท. ได้ดำเนินการจัดทำและประกาศใช้แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2562 พร้อมทั้งนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2562 โดยคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ได้อนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ และประกาศใช้แผนเมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2562 รวมทั้ง ปี 2563 - 2565 ได้ดำเนินการทบทวนนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติและแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งจัดทำและประกาศใช้แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2565 พร้อมทั้งนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. 2565 ซึ่ง กปร. ได้อนุมัติแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเมื่อคราวการประชุม กปร. ครั้งที่ 4/2565 วันที่ 9 มิถุนายน 2565

แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) หมายถึง แผนความปลอดภัยการบินแห่งชาติ (National Aviation Safety Plan: NASP) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) โดยแผนความปลอดภัยควรสอดคล้องกับเป้าหมายและแนวทางของแผนความปลอดภัยการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) และแผนความปลอดภัยการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) การจัดทำแผนความปลอดภัยการบินแห่งชาติมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสื่อสารกลยุทธ์ (Strategy) ในการพัฒนาด้านความปลอดภัยในระดับประเทศ โดยแผนดังกล่าวจะอธิบายแผนงานและกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศต้องดำเนินการจัดการสภาวะอันตราย (Hazards) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของการดำเนินการ (Operational safety risks) และประเด็นปัญหาความปลอดภัย (Safety issues) อื่น ๆ ที่มีความสำคัญ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยที่กำหนดไว้ (State safety objectives) ทั้งนี้ ประเทศไทยได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) พ.ศ. 2564 - 2566 ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2564 โดยจะต้องมีการทบทวนแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติทุก ๆ 3 ปี

### คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ร้อยละ 90-100

(หมายเหตุ: กิจกรรมด้านความปลอดภัยในปี 2566 ที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน Q3 - Q4 ปี 2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 21 กิจกรรม ได้แก่ GEN1.OPS01, GEN1.AIR01, GEN1.OPS02, GEN2.ANS01, GEN2.AGA01, GEN3.SMN03, GEN5.PEL01, GEN5.OPS01, GEN5.AIR01, GEN5.ANS01, GEN5.SMN04, GEN5.SMN05, OPR1.OPS2, OPR2.OPS01, OPR2.OPS3, OPR3.OPS01, OPR3.ANS02, OPR4.AGA03, OPR5.AGA03, OPR5.OPS01 และ OPS6.AGA01)

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                           |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 60 - 69.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 100 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ร้อยละ 90-100

(หมายเหตุ: กิจกรรมด้านความปลอดภัยของปี 2566 ที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน Q2 ของปี 2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 5 กิจกรรม ได้แก่ GEN1.OPS01, GEN1.AIR01, GEN1.PEL01, GEN1.AIR03 และ GEN1.AIR04)

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                           |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 60 - 69.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 100 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- บางกิจกรรมด้านความปลอดภัยอาศัยความร่วมมือขององค์กรด้านการบินพลเรือน (Civil aviation organisation) หรือผู้ประกอบการ ในการดำเนินกิจกรรมให้สำเร็จ ดังนั้น หากองค์กรด้านการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องไม่ให้ความร่วมมือหรือมีอุปสรรคที่ต้องแก้ไขในระหว่างการทำงาน ซึ่งทำให้กำหนดการดำเนินกิจกรรมเลื่อนออกไป ก็อาจส่งผลให้ดำเนินการกิจกรรมด้านความปลอดภัยไม่แล้วเสร็จตามที่กฎหมายกำหนดไว้

ตัวชี้วัดที่ 12 ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM

**คำนิยาม**

มีการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ที่มีผลบังคับใช้ร่วมกับหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและระดับภูมิภาค โดยแผนรองรับภาวะฉุกเฉิน (ATM Contingency Plan for Flights Transiting the Bangkok FIR) เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานใน Annex 11 รวมถึงเอกสารของ ICAO ที่ถ่ายทอดเป็นเอกสาร Asia/Pacific Regional ATM Contingency Plan ซึ่งแผนฯ มีวัตถุประสงค์ใช้สำหรับบริหารจัดการการจราจรทางอากาศในระดับของ Level 2 Inter-State เพื่อให้การปฏิบัติการบินของอากาศยานเป็นไปได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การทบทวนและฝึกซ้อมแผนฯ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่ประเทศไทยไม่สามารถให้บริการการเดินอากาศด้าน ATM ได้ (ATM System Failure or Degradation of ATM System) มีความสำคัญยิ่งเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติการบินและการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ มีข้อจำกัดน้อยที่สุด

**ค่าเป้าหมาย 12 เดือน**

- ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2566

**ค่าเกณฑ์วัด**

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2                                  | ระดับ 3                                    | ระดับ 4                                 | ระดับ 5                                  |
|---|--|--|--|---|--|
| ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2566 โดยมีการจัดเตรียมการฝึกซ้อมแผนฯ แล้วเสร็จ | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2566 |

**ค่าเป้าหมาย 6 เดือน**

- ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566

**ค่าเกณฑ์วัด**

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2 | ระดับ 3 | ระดับ 4 | ระดับ 5  |
|---|--|---------|---------|---------|--|
| ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM | มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 | -       | -       | -       | มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 |

**เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน**

- การฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM จะประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งอาจส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ครบถ้วนตามแผน รวมทั้งหากมีการเปลี่ยนแปลงในเอกสารอ้างอิงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจะต้องใช้ระยะเวลาในการปรับปรุงและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

## ตัวชี้วัดที่ 13 การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย

### คำนิยาม

การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ อันมีเหตุมาจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย คือ การหยุดชะงักด้านการบินในภาพรวมทั้งประเทศอันเนื่องมาจากเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย อันเป็นผลมาจากการกำกับดูแลของ กพท. โดยตรง

ขอบเขตของระบบการบินของประเทศ หมายถึง ระบบการดำเนินงานของสนามบินที่สำคัญ ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินภูเก็ต ซึ่งมีการหยุดชะงักอันเนื่องมาจากการรักษาความปลอดภัยที่เป็นผลจากการกำกับดูแลของ กพท. แต่สามารถกลับมาดำเนินการได้ภายใน 6 ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับประเภทของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น หรือขึ้นอยู่กับกรอบเวลาของการโต้ตอบสถานการณ์ตามทีระบุในแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ของสนามบิน

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยภายในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                              | ระดับ 2 | ระดับ 3 | ระดับ 4 | ระดับ 5                                 |
|--|--------------------------------------|---------|---------|---------|---|
| การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย | มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ | -       | -       | -       | ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยภายในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                              | ระดับ 2 | ระดับ 3 | ระดับ 4 | ระดับ 5                                 |
|--|--------------------------------------|---------|---------|---------|---|
| การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย | มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ | -       | -       | -       | ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงาน

- กรณีการหยุดชะงัก ซึ่งมีระยะเวลาเกินกว่า 6 ชั่วโมง อันเป็นผลจากปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ ได้แก่ การดำเนินการอื่นของหน่วยงานรัฐ เช่น หน่วยงานด้านความมั่นคง หน่วยงานด้านกาชาด ฯลฯ
- การดำเนินงานของรัฐต่างประเทศ สถานการณ์การชุมนุมอันเนื่องมาจากเหตุการณ์เมืองที่เกิดในวงกว้าง หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกำกับดูแลโดยตรง ซึ่งถือว่าเป็นสถานการณ์ที่ กพท. ไม่สามารถควบคุมได้ทั้งหมด
- สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่อาจทำให้การเดินทางระหว่างประเทศเพื่อเข้าร่วมการประชุมเป็นไปได้ลำบากมากยิ่งขึ้น และกำหนดเวลาในการจัดการประชุมที่ไม่สามารถประสานหาวันและเวลาที่ตรงกันได้

## ตัวชี้วัดที่ 14 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ

### คำนิยาม

การดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ คือ การดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจได้กำหนดที่จะจัดทำขึ้นในระหว่างปี 2566 – 2570 โดยในระยะแรกปี 2566 จะเริ่มดำเนินการ 3 โครงการ อันได้แก่

1. โครงการศึกษาวิเคราะห์เพื่อทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน (น้ำหนักร้อยละ 30)

2. โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจและข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) (น้ำหนักร้อยละ 30)

3. โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมายมาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจผู้ประกอบการการบินพลเรือน (ระยะที่ 1 การทดลองระบบ CE-7 และ CE-8) (น้ำหนักร้อยละ 40)

ในขณะเดียวกัน ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจก็จะดำเนินการทบทวนกฎหมายระดับรองต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเพื่อให้มีความทันสมัยและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ รวมทั้งพัฒนากฎหมายระดับรองให้สอดคล้องกับกฎหมายหลักด้านการบิน เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งต่อผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการอย่างแท้จริง ทั้งนี้ การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจจะมีขอบเขตกำกับดูแลให้ครอบคลุมเฉพาะกิจการและกิจกรรมเท่าที่จำเป็น เพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และดำเนินการต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง มั่นคง และยั่งยืนตลอดไป

### คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                       | ระดับ 3                       | ระดับ 4                       | ระดับ 5                     |
|--|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 60 - 69.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 90 - 100 |

### คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนภายในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                       | ระดับ 3                       | ระดับ 4                       | ระดับ 5                     |
|--|-------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 60 - 69.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 80 - 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ 90 - 100 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การขาดความต่อเนื่องและความชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายการบินของประเทศ
- การแก้ไขกฎหมายหลักด้านการบินเป็นเรื่องที่จะต้องใช้เวลาค่อนข้างมาก

## ตัวชี้วัดที่ 15 ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (ฉบับปรับปรุง)

### คำนิยาม

คณะกรรมการการบินพลเรือนซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2562 ในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และนโยบายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงได้มอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ โดยพิจารณาประเด็นสำคัญด้านการบินและการขนส่งทางอากาศ จากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี นโยบายและแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว แล้วจึงนำมากำหนดเป็นนโยบายด้านต่าง ๆ เพื่อให้ครอบคลุมทั้งกิจการการบินพลเรือนและตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนได้เห็นชอบร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศในคราวประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน ครั้งที่ 4/2565 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2565 และให้เสนอร่างนโยบายฯ ดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบก่อนการประกาศใช้นโยบายฯ ต่อไป ดังนั้น กพท. จึงเห็นควรให้มีการศึกษา ทบทวน ปรับปรุงและจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง) ให้มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศของประเทศ และเตรียมการในการรองรับแนวโน้มของกิจการการบินพลเรือนในอนาคต เนื่องจากนโยบายการบินได้มีการกำหนดเป้าหมายไว้ 3 ระยะ ดังนั้นการจัดทำแผนดังกล่าวภายใน 5 ปี นโยบายจะต้องบรรลุเป้าหมายระยะสั้นที่กำหนดไว้

### คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (ฉบับปรับปรุง) ภายในเดือนธันวาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1   | ระดับ 2  | ระดับ 3   | ระดับ 4                                      | ระดับ 5   |
|--|---|--|---|--|---|
| ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (ฉบับปรับปรุง) | ดำเนินการ ทบทวนและประเมินผล แผนพัฒนาฯ ฉบับเดิม และแผนระดับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง | รายงานการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม และแนวโน้มอุตสาหกรรมการบิน | รายงานผล ทบทวน แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศและการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม | กำหนดร่าง ยุทธศาสตร์และวิสัยทัศน์ และกลยุทธ์ | ร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ฯ (ฉบับปรับปรุง) แล้วเสร็จ |

### คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) โดยสามารถจัดทำสัญญาฯ แล้วเสร็จ และ ผอ.กพท. ลงนามได้ภายในเดือนมิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5   |
|---|--|--|--|--|---|
| ความสำเร็จของการดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษา<br>มาดำเนินโครงการฯ | จัดทำร่าง<br>ขอบเขตงาน<br>และรายละเอียด<br>ราคากลางของ<br>โครงการฯ | ร่างขอบเขตงาน<br>และรายละเอียด<br>ราคากลางของ<br>โครงการฯ ได้รับ<br>การอนุมัติจาก<br>ผอ.กพท. | ดำเนินการ<br>คัดเลือก<br>ที่ปรึกษา<br>โครงการฯ ตาม<br>กระบวนการ<br>จัดซื้อจัดจ้างฯ | พิจารณา<br>คัดเลือกบริษัท<br>ที่ปรึกษาฯ<br>แล้วเสร็จ | จัดทำสัญญา<br>ว่าจ้างที่ปรึกษาฯ<br>แล้วเสร็จ และ<br>ผอ.กพท. ลงนาม<br>ได้ภายในเดือน<br>มิถุนายน 2566 |

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ไม่มีที่ปรึกษาที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ระบุใน TOR มาดำเนินโครงการฯ ทำให้ขั้นตอนการว่าจ้างที่ปรึกษาตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้างฯ มีความล่าช้ากว่าแผนงาน



## ตัวชี้วัดที่ 16 ระดับความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน

### คำนิยาม

มีการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) ดังนี้

1. จัดทำฐานข้อมูล (OPR Performance Database) และรูปแบบการนำเสนอข้อมูลสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศเบื้องต้น สำหรับ OPR Performance ในปี 2566 โดยการเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการกำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัด OPR Performance ทั้ง 19 รายการ โดยเริ่มวัดผลบางรายการ

2. ปรับปรุงรูปแบบการจัดเก็บข้อมูลและการประมวลผลเพื่อพัฒนาระบบการวัดผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ อย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และเชื่อถือได้

หมายเหตุ: OPR Performance 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

### หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Stakeholders)

- ผู้ดำเนินการเดินอากาศ จำนวน 8 ราย ดังนี้
  1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
  2. บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
  3. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
  4. บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด
  5. บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
  6. บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
  7. บริษัท ไทยไลอ้อน เมนทารี จำกัด
  8. บริษัท ไทย เวียดเจ็ท แอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด
- ผู้ให้บริการการเดินอากาศ จำนวน 1 ราย คือ
  1. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)
- ผู้ดำเนินงานสนามบิน จำนวน 4 ราย ดังนี้
  1. กรมท่าอากาศยาน
  2. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
  3. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
  4. ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา - ระยอง - พัทยา
- ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดทุกรายการ สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ และสามารถวัดผลได้มากกว่า 5 รายการ ภายในปี 2566

**ค่าเกณฑ์วัด**

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2  | ระดับ 3                                     | ระดับ 4   | ระดับ 5  |
|---|--|--|---|---|--|
| ระดับความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance | กำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้ต่ำกว่าร้อยละ 50 | กำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้มากกว่าร้อยละ 50 | กำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้ทุกรายการ | กำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้ทุกรายการและวัดผลได้ 5 รายการ | กำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้ทุกรายการและวัดผลได้มากกว่า 5 รายการ |

**ค่าเป้าหมาย 6 เดือน**

- ความสำเร็จของการเก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจัดทำข้อมูล OPR Performance เบื้องต้น มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ในเดือนมิถุนายน 2566

**ค่าเกณฑ์วัด**

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                                       | ระดับ 2                                       | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5   |
|---|---|---|--|--|---|
| ร้อยละความสำเร็จของการเก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจัดทำข้อมูล OPR Performance เบื้องต้น | ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 40 | ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 50 | ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ภายในเดือนสิงหาคม 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ภายในเดือนกรกฎาคม 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ภายในเดือนมิถุนายน 2566 |

**เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน**

- ปัจจุบัน มี OPR Performance จำนวน 3 รายการจาก 19 รายการ ที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ ได้แก่ KPI 17 Level-off during climb, KPI 18 Level capping during cruise และ KPI 19 Level-off during descent เนื่องจาก การประมวลผลค่าตัวชี้วัด KPI 17, KPI 18 และ KPI 19 จะต้องใช้ข้อมูล Surveillance Data ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีปริมาณมากและมีความซับซ้อน จำเป็นต้องใช้โปรแกรมในการคำนวณ อีกทั้งเป็นเรื่องใหม่ซึ่งยังไม่เคยมีการศึกษามาก่อน หน่วยงานผู้รับผิดชอบข้อมูลคือผู้ให้บริการการเดินอากาศ (บวท.) จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมและใช้เวลาในการพิจารณาการกำหนดเงื่อนไข เพื่อใช้สำหรับการประมวลผลข้อมูล ทำให้ยังไม่สามารถประมวลผลค่าตัวชี้วัดดังกล่าวได้
- ข้อมูลที่ใช้ในการกำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัด OPR Performance ที่จัดเก็บจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ จึงอาจจำเป็นต้องใช้ข้อมูลเปรียบเทียบจากแหล่งข้อมูลอื่นประกอบการกำหนดค่าเป้าหมาย เช่น การวัด OPR Performance ของหน่วยงานการบินต่างประเทศ

## ตัวชี้วัดที่ 17 ความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร สำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)

### คำนิยาม

ในปัจจุบันการขนส่งทางอากาศนับเป็นปัจจัยที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม โดยการจัดการข้อมูล ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ผู้ใช้งานห้วงอากาศและผู้ที่เกี่ยวข้องมีข่าวสารการบินที่ถูกต้อง แม่นยำ และทันต่อการใช้งาน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ก่อให้เกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพเพื่อการขนส่งทางอากาศของประเทศและเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภูมิภาคอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชียต่อไป

อย่างไรก็ตาม รูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีข้อจำกัดอยู่ไม่น้อย ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถของการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารของประเทศไทยในอนาคต เช่น ระบบปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อให้รองรับการทำงานร่วมกันในระดับสากลทั่วทั้งโลก การเชื่อมต่อกันที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นการแลกเปลี่ยนในลักษณะ Point to Point ซึ่งไม่มีความยืดหยุ่นมากพอในการรองรับผู้ใช้งานรายใหม่ ข้อจำกัดเรื่องขนาดข้อมูลข่าวสารที่ทำการแลกเปลี่ยน โครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยากแก่การเข้าถึงข้อมูลได้อย่างทันเวลาและมีต้นทุนสูง ยากแก่การกำหนดรูปแบบการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลทั่วทั้งระบบ เป็นต้น

การพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินในอนาคตตามแนวคิดการจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System Wide Information Management : SWIM) จะเป็นการส่งเสริมให้ผู้ใช้งานห้วงอากาศและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันได้อย่างต่อเนื่อง ช่วยมีการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ที่มีประสิทธิภาพ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานโดยผ่านทางบริการที่ทำงานร่วมกันได้ (Interoperability)

ในการนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยให้รองรับการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภูมิภาค จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการจัดทำแผนแม่บท ( SWIM Master Plan) เป็นแนวทางในการดำเนินงานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องให้ประเทศไทยก้าวไปสู่การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินในอนาคตตามแนวคิดการจัดการข้อมูลทั้งแบบ SWIM

*หมายเหตุ: การดำเนินโครงการดังกล่าว AIM จะขอทบทวนรายละเอียดของแผนการดำเนินงานเพิ่มเติม เมื่อมีการแต่งตั้งคณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการข้อมูล (Information Management Technical Working Group : IM TWG) อีกครั้งแล้วเสร็จ เนื่องจากคณะทำงานดังกล่าวประกอบด้วยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับห้วงอากาศและมีส่วนสำคัญในการช่วยกันผลักดัน SWIM Master Plan ต่อไป*

### คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1  | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5  |
|--|--|--|--|--|--|
| ความสำเร็จของการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ของแผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM | จัดทำ Gap Analysis ของแต่ละผู้ใช้งาน ห้วงอากาศและผู้ที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ | จัดทำร่างแผนแม่บทและแผนการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งาน ห้วงอากาศที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ | วิเคราะห์ และเสนอแนวทางเพื่อติดตามพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยแล้วเสร็จ | มีร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ฯ ภายในเดือน ธันวาคม 2566 | มีร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ฯ ภายในเดือน พฤศจิกายน 2566 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการมีแนวทางการดำเนินงานจำเป็นขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements) สำหรับการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศของประเทศไทยแล้วเสร็จ ภายในเดือนเมษายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1   | ระดับ 2  | ระดับ 3                            | ระดับ 4                           | ระดับ 5                          |
|--|---|--|------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| ความสำเร็จของการมีแนวทางการดำเนินงานจำเป็นขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements) | มีรายงานการศึกษาและพิจารณาแผนการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องๆ แล้วเสร็จ | จัดทำเป้าหมายการดำเนินงาน การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องๆ แล้วเสร็จ | มีแนวทางฯ ภายในเดือน มิถุนายน 2566 | มีแนวทางฯ ภายในเดือน พฤษภาคม 2566 | มีแนวทางฯ ภายในเดือน เมษายน 2566 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีงบประมาณจำกัด ซึ่งกิจกรรมบางกิจกรรมตามแผนแม่บทใช้งบประมาณการดำเนินงานค่อนข้างสูง

## ตัวชี้วัดที่ 18 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan

### คำนิยาม

ความสำเร็จของการจัดทำและพัฒนากฎหมายตาม PBR Transition Plan หมายถึง การดำเนินกิจกรรม (Action) ที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ของแต่ละฝ่ายตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan ได้ โดยแผนการดำเนินงานฯ นี้ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ PBR

PBR Transition Plan คือแผนงานการเปลี่ยนถ่ายกฎหมายสู่รูปแบบ Performance-Based Regulation (PBR) ซึ่งรวบรวมข้อมูลจากฝ่ายต่าง ๆ และจัดทำโดย SMO ที่ได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการ PBR

Performance-Based Regulation (PBR) คือรูปแบบของกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลรูปแบบหนึ่ง โดยกฎหมายจะกำหนดผลลัพธ์ที่คาดหวังของระบบหรือกระบวนการของบุคคลหรือหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล ซึ่งกฎหมายรูปแบบนี้ให้ความยืดหยุ่นในการดำเนินการตามกฎหมายของบุคคลหรือหน่วยงานได้มากกว่า

คณะกรรมการ Performance-Based Regulation คือคณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินโครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้อยู่ในรูปแบบ PBR เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและลดภาระด้านกฎระเบียบของผู้ประกอบการ

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) transition plan ได้ร้อยละ 90 - 100

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                           |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 60 – 69.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 80 – 89.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 100 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2   | ระดับ 3  | ระดับ 4   | ระดับ 5  |
|---|--|---|--|---|--|
| ความสำเร็จของการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม PBR transition plan | มี PBR Transition Plan ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ PBR | มีร่างแผนการดำเนินงานตาม PBR Transition Plan ของปี 2566 | มีแผนการดำเนินงานของปี 2566 ตาม PBR Transition Plan หลังเดือนมิถุนายน 2566 | มีแผนการดำเนินงานของปี 2566 ตาม PBR Transition Plan ภายในเดือนมิถุนายน 2566 | มีแผนการดำเนินงานของปี 2566 ตาม PBR Transition Plan ภายในเดือนพฤษภาคม 2566 |

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน  
ไม่มี

## ตัวชี้วัดที่ 19 ผลการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ

### คำนิยาม

กพท. เป็นผู้นำในการขับเคลื่อนให้มีระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศให้เหมาะสม และเป็นไปตาม ICAO Crisis Management Framework และสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียให้มีความพร้อมที่จะรับมือและตอบสนองในกรณีเกิดสภาวะวิกฤต ซึ่งจะส่งผลให้ระบบการบินของประเทศหยุดชะงัก โดย กพท. จะดำเนินการวางแผนจัดวางระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 ซึ่งประกอบไปด้วย

1. การกำหนดกลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Strategy)
2. แผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของระบบการบินของประเทศ

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ ภายในเดือนกรกฎาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1  | ระดับ 2   | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5  |
|--|--|---|--|--|--|
| ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ | จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จ<br>ล่าช้ากว่าเดือนตุลาคม 2566 | จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จ<br>ภายในเดือนตุลาคม 2566 | จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จ<br>ภายในเดือนกันยายน 2566 | จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จภายในเดือนสิงหาคม 2566 | จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2566 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการกำหนดกลยุทธ์การสร้างการสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Strategy) ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1   | ระดับ 2  | ระดับ 3   | ระดับ 4  | ระดับ 5   |
|---|---|--|---|--|---|
| ความสำเร็จของการกำหนดกลยุทธ์การสร้างระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ | จัดทำแนวทางการจัดการจัดการสถานการณ์ในสภาพวิกฤตไม่น้อยกว่า 7 สถานการณ์ | จัดทำแนวทางการจัดการจัดการสถานการณ์ในสภาพวิกฤตครบทั้ง 15 สถานการณ์ | กำหนดกลยุทธ์แล้วเสร็จและนำเสนอ ผอ.กพท. ล่าช้ากว่าเดือนมิถุนายน 2566 | กำหนดกลยุทธ์แล้วเสร็จและนำเสนอ ผอ.กพท. ภายในเดือนมิถุนายน 2566 | กำหนดกลยุทธ์แล้วเสร็จและนำเสนอ ผอ.กพท. ภายในเดือนพฤษภาคม 2566 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ผู้มีส่วนได้เสียเป็นหน่วยงานภายนอกซึ่งต้องเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ อาจส่งผลกระทบต่อกระบวนการล่าช้า หรือไม่ได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร

## ตัวชี้วัดที่ 20 ศูนย์บริการทางการบินสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

### 20.1 จำนวนชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566

#### คำนิยาม

การเป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านกิจการการบินที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล สนับสนุนการดำเนินการทุกขั้นตอน (E-regulator) โดยพัฒนาระบบงานและกระบวนการที่ตอบสนองต่อความต้องการบริการที่ทันสมัย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ และสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน (Collaboration) ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงได้และเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาท ความน่าเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International) รวมถึงการมีศูนย์บริการทางการบินเพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูลที่บริหารจัดการศูนย์กลางการให้บริการข้อมูลอย่างเป็นระบบ โดยมีเป้าหมายในการจัดทำชุดข้อมูลเพื่อให้บริการตามแผนแต่ละปี มีจำนวนข้อมูลทั้งสิ้น 70 ชุดข้อมูล ซึ่งเป็นการจัดชุดข้อมูลจากกระบวนการนำไปใช้ผลลัพธ์กิจกรรม แบ่งออกเป็นกิจกรรมหลักและกิจกรรมย่อย ดังนี้

- 1) กิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้สนับสนุน/ร่วมการดำเนินงาน/Service Provision
  - การให้คำแนะนำและข้อมูลกับผู้มีส่วนได้เสีย
  - Management of ICAO State Letter
  - จัดทำ/พัฒนากฎหมาย, กฎระเบียบ, ข้อบังคับ
  - จัดทำนโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผนด้านกำกับดูแล/มาตรการส่งเสริม
  - จัดทำ/พัฒนาแนวทางปฏิบัติ (Guidance), คู่มือ
  - จัดทำรายงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน
  - สนับสนุนข้อมูลข่าวสารการบิน
  - เจรจาสิทธิการบิน
  - อบรมสัมมนากับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
  - รับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 2) กิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้ถูกกำกับดูแล: องค์กร
  - 2.1) สายการบิน
    - ขอจัดตั้งสายการบิน
    - ขอใบรับรองด้านอากาศยาน
    - ขอรับเส้นทางและเวลาการบิน
    - อัตราค่าบริการเกี่ยวกับสายการบิน
    - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) กับสายการบิน
    - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีของสายการบิน
    - ตรวจสอบติดตามสายการบิน
  - 2.2) สนามบิน
    - ขอจัดตั้งสนามบินและดำเนินงานสนามบิน
    - ขออนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
    - อัตราค่าบริการเกี่ยวกับสนามบิน
    - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional)

- ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีของสนามบิน
  - ตรวจสอบติดตามสนามบิน
- 2.3) การบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
- ขอทำการบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
  - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) การบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
  - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีการบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
  - ตรวจสอบติดตามการบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
- 2.4) Aerial Work
- ขอปฏิบัติงานทำงานทางอากาศ
  - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) ของ Aerial Work
  - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีของ Aerial Work
  - ตรวจสอบติดตาม Aerial Work
- 2.5) ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
- การขอดำเนินการให้บริการการเดินอากาศ
  - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
  - ตรวจสอบติดตามผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
- 2.6) หน่วยผลิต/ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วน (MRO)
- ขอจัดตั้งหน่วยซ่อม
  - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) ของหน่วยซ่อม (MRO)
  - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีของหน่วยซ่อม (MRO)
  - ตรวจสอบติดตามหน่วยซ่อม (MRO)
- 2.7) สถาบันอบรมด้านการบิน
- ขอจัดตั้งสถาบันฝึกอบรม
  - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีสถาบันฝึกอบรม
  - ตรวจสอบติดตามสถาบันฝึกอบรม
- 2.8) ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน
- การแต่งตั้งศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน
  - ขอรับรองหลักสูตรการฝึกอบรม
  - ตรวจสอบติดตามศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน
- 2.9) ตัวแทนควบคุม/การไปรษณีย์ควบคุม/ผู้ให้บริการคริวการบิน
- การขอเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม
  - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม
  - ตรวจสอบติดตามตัวแทนควบคุม/การไปรษณีย์ควบคุม
- 2.10) โดรน
- ขออนุญาตบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
- 3) กิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้ถูกกำกับดูแล: บุคคล
- ขอใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่
  - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) ของผู้ประจำหน้าที่
  - ตรวจสอบติดตามผู้ประจำหน้าที่



- 4) กิจกรรมพักรักษา/เพิกถอน ใบอนุญาต/ใบรับรองของผู้ถูกกำกับดูแล : องค์กรและบุคคล
  - พักใช้/เพิกถอน ใบอนุญาต/ใบรับรอง
- 5) กิจกรรมหน่วยงานสนับสนุน
  - ให้คำปรึกษา/ตอบข้อซักถาม/ตอบข้อมูล
  - แต่งตั้งคณะกรรมการ
  - ประชุม
  - ตอบเรื่องร้องเรียน
  - จัดทำแผนและติดตามความคืบหน้า
  - ตรวจสอบภายใน
  - ปรับเปลี่ยน แก้ไขสัญญา
  - ดำเนินการเกี่ยวกับคดี
  - การสรรหาและคัดเลือกบุคคล
  - เงินเดือน และสวัสดิการ
  - อบรมและพัฒนาบุคลากร
  - ประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากร
  - การดำเนินการทางวินัย
  - จัดซื้อจัดจ้าง
  - งบประมาณประจำปี จัดทำโครงสร้างต้นทุน
  - การดำเนินด้านบัญชี/การเงิน
  - บริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/รับแจ้งปัญหา IT

โดยมีเป้าหมายในการจัดทำชุดข้อมูลสำหรับให้บริการ (Data package) ในปี 2566 จำนวน 5 ชุด ปี 2567 จำนวน 30 ชุด และปี 2568 จำนวน 35 ชุด

#### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 5 ชุดข้อมูล

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด                                     | ระดับ 1                           | ระดับ 2 | ระดับ 3                           | ระดับ 4 | ระดับ 5                           |
|--|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|
| จำนวนของชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 3 ชุดข้อมูล | -       | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 4 ชุดข้อมูล | -       | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 5 ชุดข้อมูล |

#### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 3 ชุดข้อมูล

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด                                     | ระดับ 1                           | ระดับ 2 | ระดับ 3                           | ระดับ 4 | ระดับ 5                           |
|--|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|
| จำนวนของชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 1 ชุดข้อมูล | -       | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 2 ชุดข้อมูล | -       | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 3 ชุดข้อมูล |

## 20.2 จำนวนของข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร

### คำนิยาม

การพัฒนาให้เป็นองค์กรธรรมาภิบาล มุ่งเน้นผลประโยชน์ของประชาชน โดยมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและทักษะในระดับสากล มีความเป็นมืออาชีพ มีแนวคิดและทัศนคติในการปฏิบัติงานที่ดี สามารถบริหารงานเชิงรุกได้ทุกสถานการณ์ โดยมีระบบงานหลักและระบบงานสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพสูง และปรับตัวสู่ยุคเทคโนโลยีดิจิทัลและตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงที่อาจก่อให้เกิดการหยุดชะงัก (Disruption) ได้ดี เช่น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร รวมทั้งโครงสร้างรายได้ให้รองรับภารกิจได้ครบถ้วนและสอดคล้องกับการพัฒนาในอนาคต การพัฒนาระบบการบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management: HCM) เข้าใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ การพัฒนาองค์กรไปสู่ความเป็น Digital Regulator โดยการมีแผนแม่บทที่เป็นเส้นทางการพัฒนาและเปลี่ยนถ่ายไปสู่องค์กรดิจิทัลที่สมบูรณ์ (Digital Transformation Roadmap) และการปรับปรุงและพัฒนาภาพลักษณ์องค์กรให้สาธารณะมีความเชื่อมั่นในควมมีธรรมาภิบาล โปร่งใส และมีหลักการทำงานที่สร้างสรรค์ในการสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งความสำเร็จที่จะก้าวไปสู่ความเป็น Digital Regulator Transformation Roadmap นั้น จึงได้มีการจัดตั้งศูนย์บริการทางการบินที่ให้บริการข้อมูลภายในองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงาน โดยกระบวนการทำงานที่นำมาจัดทำชุดข้อมูลแบ่งประเภทของการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 12 ด้าน ประกอบด้วย

| ประเภทการดำเนินการ (แบบรายด้าน)     | โครงสร้างของข้อมูล  | ระดับการเปิดเผย  |
|-------------------------------------|---|--|
| 1. ด้านการประกอบกิจการการบินพลเรือน | การออกใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน (AOL)                         | - มีการเผยแพร่ข้อมูลผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตฯ ผ่านหน้าเว็บไซต์<br>- รายละเอียดผู้ประกอบการเป็นความลับ |
|                                     | การรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC)                                  | - มีการเผยแพร่ข้อมูลผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตฯ ผ่านหน้าเว็บไซต์<br>- รายละเอียดผู้ประกอบการเป็นความลับ |
|                                     | การประเมินความเสี่ยงของสายการบินในการดำเนินงาน (Risk Base Assessment) | - ข้อมูลลับ  |
|                                     | การรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของสายการบินต่างชาติ (FAOC)             | - ข้อมูลลับ  |
|                                     | การจัดเก็บข้อมูลสินค้าอันตราย   | - ข้อมูลลับ  |
|                                     | การตรวจสอบผู้ดำเนินการเดินอากาศ                                       | - ข้อมูลลับ  |
|                                     | การร้องเรียนผู้ประกอบการการบินพลเรือน                                 | - ข้อมูลลับ  |
| 2. ด้านการบินทั่วไป                 | การออกไปใช้อากาศยานส่วนบุคคล  | - จำนวนใบใช้ฯ เปิดเผยได้<br>- รายละเอียดส่วนบุคคลเป็นข้อมูลลับ   |
|                                     | การจดทะเบียนสมาคมอากาศยานขนาดเล็ก                                     | - เปิดเผยได้   |
|                                     | การขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานไร้คนขับ                      | - เปิดเผยได้   |
| 3. ด้านอากาศยาน                     | การรับรองแบบอากาศยาน  | - เปิดเผยได้   |
|                                     | การดัดแปลงอากาศยาน  | - เปิดเผยได้   |
|                                     | การจดทะเบียนอากาศยาน  | - ข้อมูลจำนวนอากาศยานเปิดเผยได้<br>- รายละเอียดของอากาศยานเป็นความลับ                                      |
|                                     | การรับรองอากาศยานในการสมควรเดินอากาศ                                  | - ข้อมูลจำนวนอากาศยานเปิดเผยได้<br>- รายละเอียดของอากาศยานเป็นความลับ                                      |

| ประเภทการดำเนินการ<br>(แบบรายด้าน)                   | โครงสร้างของข้อมูล                                   | ระดับการเปิดเผย   |
|--|--|---|
| 4. ด้านหน่วยซ่อมและผลิต<br>ชิ้นส่วนอากาศยาน          | การรับรองหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน                      | - รายชื่อ สัญชาติ และวันที่ใบรับรอง<br>หมดอายุของผู้ประกอบการ เผยแพร่ผ่าน<br>เว็บไซต์ กพท.<br>- รายละเอียดส่วนอื่นๆเป็นข้อมูลลับ  |
|  | การรับรองผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน                     | - จำนวนและรายชื่อผู้ประกอบการเปิดเผย<br>ได้<br>- รายละเอียดของผู้ประกอบการเป็น<br>ความลับ   |
| 5. ด้านผู้ประจำหน้าที่และ<br>สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน | การตรวจสอบสภาพผู้ประจำหน้าที่                        | - รายละเอียดของใบตรวจสอบสภาพผู้ประจำ<br>หน้าที่เป็นความลับ<br>- สถานที่ตรวจสอบสภาพ และการตรวจรับรอง<br>ใบสำคัญแพทย์ แพทย์ผู้ได้รับรองฯ และ<br>สถาบันฝึกอบรมฯ เปิดเผยได้ |
|  | การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่                        | - จำนวนใบอนุญาตฯ เปิดเผยได้<br>- ข้อมูลรายละเอียดรายบุคคลเป็นความลับ  |
|  | การรับรองครูการบิน                                   | - เปิดเผยได้  |
|  | การรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน                     | - จำนวนสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน<br>เปิดเผยได้<br>- คู่มือและแผนธุรกิจเป็นข้อมูลลับ   |
|  | การรับรองหลักสูตรด้านการบินของสายการบิน              | - เปิดเผยได้  |
|  | การทดสอบความรู้ผู้ประจำหน้าที่                       | - เปิดเผยได้  |
|  | การออกใบรับรองผู้ตรวจสอบผู้ตรวจสอบของ กพท.           | - เปิดเผยได้  |
|  | การจัดเก็บข้อมูลผู้ปฏิบัติงานในห้องโดยสาร            | - ข้อมูลลับ   |
|  | การออกใบรับรองผู้จัดการสนามบินสาธารณะ                | - เปิดเผยได้<br>- มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตทางเว็บไซต์  |
| 6. ด้านพิธีการบิน                                    | การจัดสรรเส้นทางบิน                                  | - เปิดเผยได้  |
|  | การขออนุญาตเส้นทางการบินของสายการบิน                 | - เปิดเผยได้  |
|  | การเปลี่ยนแปลงเส้นทางบินของสายการบิน                 | - ข้อมูลลับ   |
|  | การจัดสรรเวลาบิน                                     | - ข้อมูลลับ   |
| 7. ด้านการจัดสรร<br>ห้วงอากาศและบริการ<br>การบิน     | ความตกลงระหว่างประเทศ                                | - มีการเปิดเผยรายชื่อประเทศในเว็บไซต์ กพท.<br>- รายละเอียดข้อตกลงเป็นข้อมูลลับ  |
|  | การรับรองเครื่องอำนวยความสะดวกในการ<br>เดินอากาศ     | - เปิดเผยได้  |
|  | การรับรองการบริการการบินเดินอากาศ                    | - เปิดเผยได้  |
|  | การบริหารจัดการห้วงอากาศ                             | - เปิดเผยได้  |
|  | การบินทดสอบ  | - เปิดเผยได้<br>- ข้อมูลรายบุคคลเปิดเผยไม่ได้   |
|  | การรับรองเครื่องมืออุตุนิยมวิทยา                     | - เปิดเผยได้  |
|  | การกำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลือ<br>อากาศยานประสบภัย | - เปิดเผยได้  |
|  | การให้บริการข่าวสารและแผนภูมิการบิน                  | - เปิดเผยได้  |
| การกำกับดูแลการให้บริการข่าวสารการบิน                | - เปิดเผยได้   |   |

| ประเภทการดำเนินการ<br>(แบบรายด้าน)              | โครงสร้างของข้อมูล  | ระดับการเปิดเผย  |
|---|---|--|
| 8. ด้านการรายงานอุบัติเหตุ<br>และอุบัติการณ์    | การรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ร้ายแรง                            | - ข้อมูลลับ  |
| 9. ด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน<br>พลเรือน | การทดสอบการตรวจพบวัตถุต้องห้าม (Testing)                          | - ข้อมูลลับ  |
|   | การตรวจค้นวัตถุต้องห้าม   | - ข้อมูลลับ  |
|   | การนำส่งข้อมูลให้ระบบคัดกรองผู้โดยสาร<br>ล่วงหน้า (APPS)          | - ข้อมูลลับ  |
|   | การรับรองมาตรฐานบุคคลากรด้านการรักษา<br>ความปลอดภัย               | - เปิดเผยได้   |
|   | การรับรองตัวแทนหรือไปรษณีย์ควบคุม<br>(Related Agent)              | - ข้อมูลลับ  |
| 10. ด้านเศรษฐกิจการบิน                          | การจัดทำข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศ                               | - ภาพรวมการขนส่งทางอากาศมีการเผยแพร่<br>ผ่านทางเว็บไซต์ กพท. และช่องทางการขอ<br>ข้อมูลผ่านหน้าเว็บไซต์<br>- รายละเอียดเชิงลึกเป็นความลับ |
|   | การรวบรวมข้อมูล ICAO Form   | - ข้อมูลลับ  |
|   | การกำกับดูแลค่าโดยสารของสายการบิน                                 | - เปิดเผยได้   |
| 11. ด้านสิ่งแวดล้อม                             | การรับรองเสียงอากาศยาน  | - เปิดเผยได้   |
|   | การรวบรวมข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก                             | - ข้อมูลลับ  |
| 12. ด้านการดำเนินการ<br>สนามบิน                 | การออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน                                      | - เปิดเผยได้<br>- มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตทางเว็บไซต์   |
|   | การออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก<br>สะดวกในการเดินอากาศ | - เปิดเผยได้<br>- มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตทางเว็บไซต์   |
|   | การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน<br>สาธารณะ                      | - เปิดเผยได้<br>- มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตทางเว็บไซต์   |
|   | การออกใบอนุญาตให้ก่อสร้างในสนามบิน                                | - เปิดเผยได้<br>- มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตทางเว็บไซต์   |
|   | ความสามารถในการดำเนินการสนามบิน                                   | - เปิดเผยได้<br>- มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตทางเว็บไซต์   |
|   | การจัดทำแผนแม่บทสนามบินพาณิชย์                                    | - เปิดเผยได้   |

โดยมีเป้าหมายในการให้บริการข้อมูลผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร ในปี 2566 จำนวน 5 ด้าน และปี 2567 จำนวน 7 ด้าน

#### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วนจำนวน 5 ด้าน ภายในปี 2566

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                      | ระดับ 2 | ระดับ 3                      | ระดับ 4 | ระดับ 5                      |
|---|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|
| จำนวนของข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 2 ด้าน | -       | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 3 ด้าน | -       | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 5 ด้าน |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วน 3 ด้าน ภายในเดือน มิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                      | ระดับ 2 | ระดับ 3                      | ระดับ 4 | ระดับ 5                   |
|---|------------------------------|---------|------------------------------|---------|---------------------------|
| จำนวนของข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 1 ด้าน | -       | ดำเนินการแล้วเสร็จได้ 2 ด้าน | -       | ดำเนินการแล้วเสร็จ 3 ด้าน |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การมีอยู่ของชุดข้อมูลจากหน่วยงาน
  - สภาพของข้อมูลมีความพร้อมที่จะจัดทำให้อยู่ในรูปแบบ Electronic หรือไม่
  - บุคลากรที่จะประสานเพื่อทำการส่งข้อมูลของหน่วยงาน
  - ความพร้อมของระบบที่จะนำส่งข้อมูล
- ระบบงานสารสนเทศ (Software)
  - ระบบงานไม่สามารถทำงานได้ตามที่ต้องการ
  - ผู้ใช้งานไม่สามารถใช้งานระบบงานใหม่ได้

## ตัวชี้วัดที่ 21 ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

### คำนิยาม

สืบเนื่องจากปี 2565 กพท. ได้จัดประชุมหารือร่วมกับ ทอท. บวท. ทย. การบินไทย และสมาคมสายการบินประเทศไทย เพื่อบูรณาการความร่วมมือเพื่อที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมการบินให้กลับมาเติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยที่ประชุมฯ มีมติจัดตั้ง “เครือข่ายขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน” และจัดตั้งคณะทำงานย่อย 4 คณะย่อยเพื่อจัดทำมาตรการและขับเคลื่อนมาตรการให้เห็นผลในทางปฏิบัติ ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 คณะทำงานด้านเศรษฐกิจ

กลุ่มที่ 2 คณะทำงานด้านการผ่อนคลายกฎระเบียบ

กลุ่มที่ 3 คณะทำงานด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

กลุ่มที่ 4 คณะทำงานด้านการสื่อสาร

ซึ่งทั้ง 4 คณะได้ประชุมเชิงปฏิบัติการและร่วมกันหารือประเด็นปัญหาและการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่ง กพท. ในฐานะหน่วยงานกลางของทั้ง 4 คณะดังกล่าว จึงได้จัดทำรายงานข้อสรุปประเด็นปัญหาและการพัฒนา รวมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนั้น เพื่อเป็นการบูรณาการการดำเนินการระยะยาวและให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมมีแนวทางการดำเนินงานการร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรมและเป็นเครื่องมือเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ กพท. อาจขยายผลความร่วมมือไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น หน่วยงานภาครัฐ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว สถาบันทางเทคโนโลยีและหน่วยงานทางวิชาการ เพื่อให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำไปจนถึงอุตสาหกรรมปลายน้ำของภาคการบิน รวมถึงอุตสาหกรรมการบินแห่งอนาคตที่จะเป็นภาคส่วนสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ โดยเป้าหมายของแผนการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมในระยะ 5 ปี คือ อุตสาหกรรมการบินมีเครือข่ายความร่วมมืออย่างเป็นรูปธรรมโดยสามารถแก้ไขปัญหาภายใต้แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

### คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในเดือนตุลาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5   |
|---|--|--|--|--|---|
| ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย | จัดทำร่างแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ | แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ<br>ล่าช้ากว่าปี 2566 | แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ<br>และ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนธันวาคม 2566 | แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ<br>และ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 | แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ<br>และ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนตุลาคม 2566 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การดำเนินการต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานซึ่งมีความแตกต่างกันในการดำเนินการธุรกิจ ส่งผลให้การดำเนินมาตรการต่างๆ ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อไม่ให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบ หรือผลกระทบระหว่างหน่วยงาน
- การแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้เกิดความยั่งยืนนั้น จะต้องอาศัยเวลาในการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลเชิงประจักษ์ ดังนั้นในกรณีที่หน่วยงาน องค์กร ปรับเปลี่ยนผู้แทนจึงอาจขาดความต่อเนื่องของโครงการฯ ได้
- เกิดภัยพิบัติ โรคระบาด หรือ เหตุการณ์ซึ่งมีผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน จึงทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบินจะต้องหาแนวทางใหม่ในการปฏิบัติงานด้านการบิน
- ผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งในการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานหรือองค์กร อาจส่งผู้แทนที่ไม่มีอำนาจตัดสินใจ หรือมีความคิดเห็นไม่ตรงกันกับหน่วยงานอื่น

## ตัวชี้วัดที่ 22 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ

### คำนิยาม

ดำเนินงานตามแผนความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและประเทศตามแผนความร่วมมือที่มีอยู่แล้วให้ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความร่วมมือ รวมถึงการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญระหว่างประเทศ ได้แก่

- งานการติดตามข้อมูลการดำเนินมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกตาม State Action Plan
- โครงการความร่วมมือในภูมิภาค ASEAN MS ด้าน UAS
- โครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme : IAP)
- โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) -Indonesia
- โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ ภายในปี 2566 ได้ร้อยละ 90-100

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                           |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ | ดำเนินการได้ตามแผนน้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 60 - 69.99 | ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 90 - 100 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 90-100

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                             | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                           |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ | ดำเนินการได้ตามแผนน้อยกว่าร้อยละ 60 | ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 60 - 69.99 | ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 70 - 79.99 | ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 80 - 89.99 | ดำเนินการได้ตามแผนร้อยละ 90 - 100 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- สถานการณ์การภัยพิบัติที่อาจทำให้การเดินทางระหว่างประเทศเพื่อเข้าร่วมการประชุมเป็นไปได้ลำบากมากยิ่งขึ้น และกำหนดเวลาในการจัดการประชุมที่ไม่สามารถประสานหาวันและเวลาที่ตรงกันได้



## ตัวชี้วัดที่ 23 การเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน

### 23.1 ความสำเร็จในการจัดทำตัวชี้วัดสำหรับใช้ประมวลผลการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทย

#### คำนิยาม

เมื่อปี 2565 กพท. ได้จัดทำโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน เพื่อให้ กพท. สามารถวัดขนาดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินและมีฐานข้อมูลและเครื่องมือในการศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมการบินต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศที่มีความน่าเชื่อถือเป็นไปตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับการดำเนินงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนั้นเพื่อนำผลการศึกษาจากโครงการดังกล่าวมาใช้วัดขนาดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นรูปธรรม กพท. เห็นควรต่อยอดผลการศึกษาโดยมีกลไกการวัดมูลค่าทางเศรษฐกิจอุตสาหกรรมการบินของไทยในทุกกิจกรรมย่อยตามคำแนะนำของ ICAO อย่างไรก็ตาม ในช่วงแรกของการพัฒนาตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจอาจยังประสบปัญหาด้านความพร้อมของข้อมูล ดังนั้น ในระยะเริ่มต้นจะทำการคัดเลือกหน่วยธุรกิจ (Sectors) ของอุตสาหกรรมการบินที่มีมูลค่าสูงสุดสำหรับใช้เป็นตัวแทนในการจัดทำดัชนีชี้วัดมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเป้าหมายระยะ 5 ปีข้างหน้านี้ กพท. จะมีเครื่องมือชี้วัดการเติบโตเชิงมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินที่มีประสิทธิภาพและมีเครื่องมือในการจัดทำข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบายสำหรับการอนุมัติโครงการขนาดใหญ่ การดำเนินมาตรการภาครัฐในการส่งเสริม อุดหนุนช่วยเหลือผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม รวมทั้งเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์เปรียบเทียบผลได้ผลเสียต่อการกำหนดท่าทีสำหรับการดำเนินมาตรการทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศอีกด้วย

| กิจกรรม   | เดือน                 |
|---|-----------------------|
| สำรวจและรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย  | มีนาคม-พฤษภาคม 2566   |
| ประมวลผลข้อมูลเชิงมูลค่าฯ เพื่อจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยใช้เครื่องมือจากการผลการศึกษาโครงการ Economics Index ในปีที่ผ่านมา | มิถุนายน-กรกฎาคม 2566 |
| การรับฟังความเห็นร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับอุตสาหกรรมการบิน   | สิงหาคม 2566          |
| จัดทำร่างดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จ  | พฤศจิกายน 2566        |
| ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท.  | พฤศจิกายน 2566        |
| เผยแพร่ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยผ่านช่องทางการสื่อสารของ กพท.                                      | ธันวาคม 2566          |

#### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จในการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1  | ระดับ 2   | ระดับ 3  | ระดับ 4   | ระดับ 5   |
|--|--|---|--|---|---|
| ความสำเร็จในการจัดทำตัวชี้วัดสำหรับใช้ประมวลผลการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทย | จัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จภายในปี 2566 | มีการรับฟังความเห็นร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับอุตสาหกรรมการบิน | จัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2566 | ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2566 | ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 |

### คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จและ ผอ.กพท. รับทราบภายในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1   | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5  |
|--|---|--|--|--|--|
| ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย | มีการสำรวจและรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย | จัดทำรายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 | รายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จและ ผอ.กพท. รับทราบภายในเดือนมิถุนายน 2566 | จัดทำรายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566 | รายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จและ ผอ.กพท. รับทราบภายในเดือนมิถุนายน 2565 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อ การดำเนินงาน

- การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบต่อทำให้เครื่องมือวัดผลอาจมีความคลาดเคลื่อน เนื่องจากการใช้ปี 2562 เป็นปีฐานของโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน
- ข้อมูลผู้ประกอบการในแต่ละกิจกรรมย่อยมีไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการ เช่น ต้นทุนค่าบุคลากร ค่าใช้จ่ายในการจัดทำระบบจัดเก็บข้อมูล ฯลฯ ส่งผลให้ไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการเท่าที่ควร
- ข้อมูลในการจัดทำตัวชี้วัดในปีฐานเป็นข้อมูลที่เป็นความลับของผู้ประกอบการ ดังนั้น ผู้ประกอบการอาจมีการนำส่งข้อมูลที่มีการดัดแปลงหรือไม่ตรงกับความเป็นจริง จึงทำให้มีการวัดผลมีความคลาดเคลื่อน

## 23.2 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS

### คำนิยาม

กพท. ได้จัดทำแนวทางระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินหรือ Airport Environmental Management System : AIRPORT EMS แล้วเสร็จเมื่อปี 2565 และอยู่ระหว่างการขึ้นทะเบียนมาตรฐานข้อตกลงร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop Agreement) ตามประกาศคณะกรรมการกำหนดมาตรฐานด้านการตรวจสอบและรับรองของสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม

AIRPORT EMS เป็นประกอบด้วยข้อกำหนด 13 ข้อที่ถูกออกแบบให้ทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่การกำหนดนโยบาย กำหนดหน้าที่ผู้รับผิดชอบ การค้นหาประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับ รวมทั้งกำหนดให้มีการตรวจติดตาม และแก้ไขปัญหาที่พบอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยเพิ่มสมรรถนะทางด้านสิ่งแวดล้อมให้แก่สนามบินที่นำไปดำเนินการอย่างเหมาะสม

ปี 2566 กพท. มีแผนที่จะส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS แก่ผู้ประกอบการสนามบิน รวมทั้งจัดให้มีกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ AIRPORT EMS เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ตลอดจนความตระหนักทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายเพื่อนำไปสู่การประยุกต์ใช้ AIRPORT EMS ของผู้ประกอบการสนามบินในระยะยาว

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1  | ระดับ 2   | ระดับ 3   | ระดับ 4   | ระดับ 5  |
|--|--|---|---|---|--|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS | สามารถดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมฯ ได้ต่ำกว่าร้อยละ 60 | สามารถดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมฯ ได้ร้อยละ 60 - 69.99 | สามารถดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมฯ ได้ร้อยละ 70 - 79.99 | สามารถดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมฯ ได้ร้อยละ 80 - 89.99 | สามารถดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมฯ ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1   | ระดับ 2   | ระดับ 3   | ระดับ 4   | ระดับ 5  |
|--|---|---|---|---|--|
| ความสำเร็จของ<br>การจัดทำแผน<br>ส่งเสริมการจัดการ<br>สิ่งแวดล้อมของ<br>สนามบินตาม<br>แนวทาง AIRPORT<br>EMS | จัดทำแผน<br>ส่งเสริมฯ<br>แล้วเสร็จ<br>ภายหลังเดือน<br>มิถุนายน 2566 | จัดทำแผน<br>ส่งเสริมฯ<br>แล้วเสร็จ<br>ภายในเดือน<br>มิถุนายน 2566 | ผอ.กพท.<br>เห็นชอบ<br>แผนส่งเสริมฯ<br>ภายหลังเดือน<br>มิถุนายน 2566 | ผอ.กพท.<br>เห็นชอบ<br>แผนส่งเสริมฯ<br>ภายในเดือน<br>มิถุนายน 2566 | ผอ.กพท.<br>เห็นชอบ<br>แผนส่งเสริมฯ<br>ภายในเดือน<br>พฤษภาคม 2566 |

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) หรือภัยธรรมชาติที่อาจเป็นข้อจำกัดหรืออุปสรรคในการเดินทางไปทำกิจกรรมในสนามบินภูมิภาค

## ตัวชี้วัดที่ 24 ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กร ไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงาน (LeTCI)

### คำนิยาม

ระบบการประเมินผลลัพธ์ โดย “ผลลัพธ์” หมายถึง ผลผลิตและผลลัพธ์ขององค์กร ซึ่งมี 4 ปัจจัยที่ใช้ในการประเมินผลลัพธ์ (LeTCI) ได้แก่ ระดับ (Level-Le) แนวโน้ม (Trend-T) การเปรียบเทียบ (Comparison-C) และการบูรณาการ (Integration-I) คะแนนของผลลัพธ์เป็นการประเมินการดำเนินการโดยรวม ซึ่งพิจารณาปัจจัยผลลัพธ์ทั้ง 4 ดังนี้

- **ระดับ (Level-Le) ของผลการดำเนินงานของตนเองในปัจจุบัน** คือ สารสนเทศที่เป็นตัวเลขที่ทำให้ทราบว่าผลลัพธ์และผลการดำเนินการขององค์กรอยู่ในตำแหน่งหรืออันดับใดในมาตรวัดที่ชัดเจน ระดับผลการดำเนินการทำให้สามารถประเมินผลเปรียบเทียบกับผลดำเนินการที่ผ่านมา การคาดการณ์ เป้าประสงค์ และตัวเปรียบเทียบอื่น ๆ ที่เหมาะสม

- **แนวโน้ม (Trend-T) ของผลการดำเนินงานในอนาคต** คือ สารสนเทศที่เป็นตัวเลขที่แสดงให้เห็นทิศทางและอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลลัพธ์องค์กร แนวโน้มแสดงผลการดำเนินการขององค์กรตามลำดับช่วงเวลาที่เปลี่ยนไป โดยทั่วไป การแสดงแนวโน้มต้องมีข้อมูลในอดีตอย่างน้อยสามจุด (มิใช่คาดการณ์) เพื่อให้เห็นการเริ่มต้นและแนวโน้มชัดเจน และหากต้องการให้มีความเชื่อถือได้ทางสถิติต้องมีข้อมูลมากกว่านั้น รอบเวลาในการวัดกระบวนการจะเป็นตัวกำหนดช่วงเวลาของการแสดงแนวโน้ม รอบเวลาที่สั้นกว่าทำให้ต้องมีการวัดบ่อยกว่า ในขณะที่รอบเวลาที่ยาวกว่าอาจต้องใช้เวลาานานกว่าจึงจะทราบแนวโน้มที่ชัดเจนได้ ควรรายงานข้อมูลใหม่เท่าที่มีถึงแม้ว่าจะยังไม่เห็นแนวโน้ม ทั้งนี้ ควรอธิบายแนวโน้มที่ดีหรือแนวโน้มในทางลบอย่างมีนัยสำคัญด้วย

- **การเปรียบเทียบ (Comparison-C) ผลการดำเนินการขององค์กรเทียบกับองค์กรอื่นที่เหมาะสมเป็นอย่างไร** เช่น เทียบกับคู่แข่ง หรือระดับเทียบเคียง หรือองค์กรชั้นนำ

- **การบูรณาการ (Integration-I) ความครอบคลุมและทั่วถึงของตัววัดผลลัพธ์ต่าง ๆ** สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ขององค์กร แสดงผลลัพธ์ที่สำคัญทั้งหมดขององค์กร (มักมีการจำแนกประเภท) ที่ระบุผลการดำเนินการสำคัญ เช่น 1) ผลลัพธ์ของแต่ละกลุ่มลูกค้า ผลิตภัณฑ์ ตลาด กระบวนการ ผลดำเนินการของแผนปฏิบัติการ และ 2) ผลลัพธ์สอดคล้องกลมกลืนข้ามกระบวนการและข้ามหน่วยงาน

ในปี 2565 กพท. จะจัดทำต้นแบบระบบการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI ให้แล้วเสร็จ เพื่อใช้ในการประเมินผลลัพธ์ในหลายมิติ เพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนการดำเนินงานจริง เนื่องจาก กพท. ยังไม่เคยจัดทำระบบการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI มาก่อน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษา เพื่อให้ได้รูปแบบของระบบประเมินต้นแบบออกมาก่อน จึงจะสามารถขยายขอบเขตการดำเนินการและการรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดที่สำคัญ เพื่อให้สามารถนำมาใช้เปรียบเทียบภายหลังได้ โดย กพท. อาจคัดเลือกตัวชี้วัดที่สำคัญที่มีการวัดผลอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับแรก เช่น ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ระบบกำกับดูแลความปลอดภัย ผลการสำรวจระดับความพึงพอใจของพนักงาน ผลการสำรวจระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เป็นต้น

### คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วนภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                              | ระดับ 2                             | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5  |
|--|--------------------------------------|-------------------------------------|--|--|--|
| ความสำเร็จของการถ่ายทอด ตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงาน | ดำเนินการแล้วเสร็จน้อยกว่า ร้อยละ 60 | ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่า ร้อยละ 60 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ครบถ้วน ภายหลังเดือน ธันวาคม 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ครบถ้วน ภายในเดือน ธันวาคม 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ครบถ้วน ภายในเดือน พฤศจิกายน 2566 |

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำรายงานสรุปผลการทบทวนระบบการประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI ประจำปี 2566 ภายหลังจากคณะกรรมการกำกับฯ เห็นชอบผลการดำเนินการปี 2565 แล้วเสร็จ ภายใน 20 วันทำการ

ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                               | ระดับ 2                             | ระดับ 3                             | ระดับ 4                             | ระดับ 5                             |
|--|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| ความสำเร็จของการจัดทำรายงานสรุปผลการทบทวนระบบการประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI ประจำปี 2566 ภายหลังจากคณะกรรมการกำกับฯ เห็นชอบผลการดำเนินการปี 2565 | ดำเนินการแล้วเสร็จมากกว่า 50 วันทำการ | ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 50 วันทำการ | ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 40 วันทำการ | ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 30 วันทำการ | ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 20 วันทำการ |

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- มีข้อจำกัดคืออาจไม่สามารถหาคู่เทียบที่เหมาะสมได้ในบางตัวชี้วัด
- การจัดทำฐานข้อมูลผลการดำเนินงานในระยะเริ่มแรกอาจไม่สมบูรณ์เนื่องจากบางตัวชี้วัดที่ยังไม่เคยวัดผลการดำเนินงานมาก่อน

## ตัวชี้วัดที่ 25 ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ในปี 2566

### คำนิยาม

ในปี 2566 กพท. จะดำเนินการคัดเลือกและพนักงานและผู้บริหารและดำเนินการพัฒนาในรุ่นแรกตาม Model High Performance Leader และ Outstanding People ที่ได้รับการเห็นชอบในปี 2565 ซึ่งได้กำหนดนิยามกลุ่มเป้าหมาย หัวข้อการพัฒนา และหลักสูตร รวมทั้งขั้นตอนการดำเนินการให้มีความสอดคล้องกับบริบทของ กพท. เพื่อให้การพัฒนาบรรลุผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                             | ระดับ 2                              | ระดับ 3                              | ระดับ 4                              | ระดับ 5                     |
|---|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ในปี 2566 | ดำเนินการแล้วเสร็จต่ำกว่า ร้อยละ 40 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 40 - 59.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 60 - 79.99 | ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 99.99 | ดำเนินการครบถ้วน ร้อยละ 100 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการมีรายชื่อพนักงานและผู้บริหารที่ได้รับการคัดเลือกเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาภายในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                        | ระดับ 2  | ระดับ 3   | ระดับ 4   | ระดับ 5  |
|---|--------------------------------|--|---|---|--|
| ความสำเร็จของการมีรายชื่อพนักงานและผู้บริหารที่ได้รับการคัดเลือกเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาประจำปี 2566 | มีรายละเอียดหลักสูตรการฝึกอบรม | เกณฑ์การคัดเลือกผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมโครงการฯ ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. | ดำเนินการสื่อสารวัตถุประสงค์ของโครงการฯ แก่ผู้บริหาร หัวหน้ากอง | อยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกผู้บริหารและพนักงานเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาในรุ่นแรก | มีรายชื่อพนักงานและผู้บริหารที่ได้รับการคัดเลือกเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาภายในเดือนมิถุนายน 2566 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- เวลาในการเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาของผู้บริหารและพนักงานที่อาจเกิดข้อจำกัดในการเข้าร่วมตลอดหลักสูตรเนื่องจากภารกิจ
- ความพร้อมและเงื่อนไขของสถาบันผู้จัดอบรมและวิทยากร
- การขาดอัตรากำลังและผู้มีความรู้ ประสบการณ์ ทักษะของ HCD ที่จะบริหารความสำเร็จของหลักสูตร

## ตัวชี้วัดที่ 26 ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน

### ค่านิยาม

การยกระดับความผูกพันที่มีต่อองค์กรของพนักงาน เริ่มต้นจากการสำรวจระดับความผูกพันและความมุ่งมั่นทุ่มเทของพนักงานประจำปี (Employee engagement and contribution survey) ซึ่งฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD) จะดำเนินการกำหนดแผนการพัฒนา Engagement และ Contribution ของพนักงานตามผลการสำรวจ และการจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาความผูกพัน ทั้งนี้ ในปี 2566 จำเป็นต้องมีการกำหนดปัจจัยที่จะใช้วัด Contribution ของพนักงานนอกเหนือจากเรื่องของ Engagement ที่มีการดำเนินการมาก่อนหน้านี้

นอกจากนี้ ในปี 2566 เป็นการดำเนินการตามแผนการพัฒนาความผูกพันตามผลการสำรวจในปีที่ผ่านมา เช่น การค่าตอบแทน สวัสดิการ และการเสริมสร้างค่านิยมร่วม เป็นต้น เพื่อส่งเสริมให้พนักงานอุทิศหรือทุ่มเทให้กับองค์กร กล่าวถึงองค์กรในทางที่ดี อยู่กับองค์กรด้วยความผูกพันและมีความสุข

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                               | ระดับ 2                                   | ระดับ 3                                 | ระดับ 4                                   | ระดับ 5                                |
|--|---------------------------------------|---|---|---|--|
| ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน | ไม่สามารถนำเสนอ ผอ.กพท. พิจารณาได้เลย | ผอ.กพท. เห็นชอบ หลังจากเดือน ธันวาคม 2566 | ผอ.กพท. เห็นชอบ ภายในเดือน ธันวาคม 2566 | ผอ.กพท. เห็นชอบ ภายในเดือน พฤศจิกายน 2566 | ผอ.กพท. เห็นชอบ ภายในเดือน ตุลาคม 2566 |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำเกณฑ์การวัด Employee Engagement and contribution และได้รับอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนพฤษภาคม 2566
- ความสำเร็จของการปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จ และได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนเมษายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1                                      | ระดับ 2                                      | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5  |
|---|--|--|--|--|--|
| ความสำเร็จของการจัดทำเกณฑ์การวัด Employee Engagement and contribution | สามารถศึกษาเกณฑ์การวัดฯ ได้มากกว่า ร้อยละ 50 | สามารถศึกษาเกณฑ์การวัดฯ ได้มากกว่า ร้อยละ 70 | นำเสนอเกณฑ์การวัดฯ ต่อ ผอ.กพท. เพื่อพิจารณาอนุมัติ | เกณฑ์การวัดฯ แล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนมิถุนายน 2566 | เกณฑ์การวัดฯ แล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือน พฤษภาคม 2566 |



| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1   | ระดับ 2                                      | ระดับ 3  | ระดับ 4   | ระดับ 5  |
|--|---|--|--|---|--|
| ความสำเร็จของการปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างเงินเดือน | โครงสร้างตำแหน่งงานแล้วเสร็จ และได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. | อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาการจ่ายค่าตอบแทน | โครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือน มิถุนายน 2566 | โครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือน พฤษภาคม 2566 | โครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือน เมษายน 2566 |

#### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การมีส่วนร่วมกับพนักงานทุกระดับตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูง
- การขาดอัตรากำลังและผู้มีความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของ HCD ที่จะบริหารความสำเร็จของแต่ละแผนงาน ให้บรรลุเป้าหมายทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ
- รายละเอียดของการดำเนินการแต่ละแผนงานมีมากและมีความซับซ้อน จำเป็นต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเข้ามาช่วยดำเนินการ ทำให้มีขั้นตอนมากขึ้น

## ตัวชี้วัดที่ 27 ระดับการประเมินคุณธรรม และความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)

### คำนิยาม

การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) เปรียบเสมือนเครื่องมือการตรวจสอบสุขภาพองค์กรประจำปี มีจุดมุ่งหมายในการพัฒนาธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริตของหน่วยงานภาครัฐ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐได้รับทราบถึงสถานะและปัญหาการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสขององค์กรในแต่ละปีงบประมาณ โดยผลการประเมินที่ได้จะช่วยให้องค์กรภาครัฐสามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ขณะเดียวกัน การประเมิน ITA ยังเป็นเครื่องมือในการยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานภาครัฐ รวมทั้งเป็นการประเมินประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและการให้บริการประชาชน เพื่อให้ทราบถึงช่องว่างของความไม่เป็นธรรมและความด้อยประสิทธิภาพในการดำเนินการ รวมถึงสามารถนำไปจัดทำแนวทางมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบขององค์กรได้ต่อไป

นอกจากนี้ การประเมิน ITA เป็นเครื่องมือที่ถูกนำมาใช้ในการพัฒนาการดำเนินงานและความโปร่งใสของหน่วยงานภาครัฐในประเทศไทยอย่างกว้างขวาง และเป็นเครื่องมือในการพัฒนาภาครัฐที่มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ส่งผลให้การประเมิน ITA ได้รับการยอมรับและถูกกล่าวถึงเพิ่มมากขึ้นในระดับนานาชาติหลายวาระโอกาส อาทิ

- 1) การประชุม 2021 OECD Global Anti – Corruption & Integrity Forum
- 2) รายงานของ United Nations Development Programme in Thailand
- 3) รายงาน OECD Integrity Review of Thailand 2021

สำหรับในประเทศไทย การประเมิน ITA ได้รับการให้ความสำคัญและการยอมรับในระดับประเทศ ดังจะเห็นได้จากการกำหนดให้การประเมิน ITA เป็นเป้าหมายหรือส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานระดับประเทศหลายระดับ ได้แก่

- 1) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (พ.ศ. 2561 - 2580) ได้กำหนดให้การประเมิน ITA เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดย่อยของแผนการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยในระยะแรกได้กำหนดให้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 หน่วยงานภาครัฐที่เข้าร่วมการประเมิน ITA จำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 จะต้องได้คะแนน 85 คะแนนขึ้นไป
- 2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ (ฉบับปรับปรุงเดือนกันยายน 2563) ได้กำหนดให้ภายในปีงบประมาณ 2565 หน่วยงานภาครัฐที่เข้าร่วมการประเมิน ITA จำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 จะต้องได้คะแนน 85 คะแนนขึ้นไป
- 3) แผนปฏิบัติการด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) ได้กำหนดให้การประเมิน ITA เป็นตัวชี้วัดของแผนย่อยการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยกำหนดให้หน่วยงานภาครัฐที่เข้าร่วมการประเมิน ITA จำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 65 จะต้องได้คะแนน 85 คะแนนขึ้นไป

การประเมิน ITA ได้ดำเนินการมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี ซึ่ง กพท. ได้เข้าร่วมการประเมินฯ มาตั้งแต่ปี 2562 โดยในปี 2565 กพท. มีผลการประเมิน ITA อยู่ในระดับที่ดี ซึ่งสอดคล้องและเป็นไปตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มีเป้าหมายหลักเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยมีคะแนนอยู่ที่ 90.57 คะแนน ทั้งนี้ ในปีถัดไป กพท. มีเป้าหมายในการบรรลุเกณฑ์คะแนน ITA ของกระทรวงคมนาคม คือ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมต้องมีผลคะแนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 และบรรลุค่าเป้าหมาย คือ การเป็นองค์กรระดับ AA (ได้คะแนนร้อยละ 95 ขึ้นไป)

| กิจกรรม  | เดือน           |
|--|-----------------|
| แผนปฏิบัติการการประเมิน ITA ประจำปี 2566 ของ กพท. ได้รับการอนุมัติ   | มกราคม 2566     |
| ลงทะเบียนในระบบการประเมิน (ระบบ ITAS ของสำนักงาน ป.ป.ช.) และนำเข้าข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (IIT) และภายนอก (EIT) ในระบบการประเมิน | กุมภาพันธ์ 2566 |
| สำนัก/ฝ่ายดำเนินการจัดเตรียมและปรับปรุงข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้อง   | เมษายน 2566     |
| เสนอรายงานการดำเนินงานต่อ ผอ.กพท. เพื่อทราบและอนุมัติให้นำเข้าข้อมูล OIT ในระบบ  | เมษายน 2566     |
| นำเข้าข้อมูล OIT ทุกตัวชี้วัดในระบบการประเมิน  | พฤษภาคม 2566    |

#### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- เป็นองค์กรระดับ AA โดยมีผลคะแนน ITA ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1               | ระดับ 2               | ระดับ 3               | ระดับ 4               | ระดับ 5             |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|
| ระดับการประเมิน  | ระดับ B               | ระดับ B               | ระดับ A               | ระดับ A               | ระดับ AA            |
| คุณธรรม และ ความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) | (75.00 - 79.99 คะแนน) | (80.00 - 84.99 คะแนน) | (85.00 - 89.99 คะแนน) | (90.00 - 94.99 คะแนน) | (95.00 - 100 คะแนน) |

#### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จในการนำเข้าข้อมูล IIT, EIT และ OIT ตามกรอบระยะเวลาของ ปปช. ได้ร้อยละ 90-100

#### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1   | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5  |
|--|---|--|--|--|--|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามกรอบระยะเวลาของการประเมิน ITA ประจำปี 2566 | สามารถนำเข้าข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้น้อยกว่า ร้อยละ 60 | สามารถนำเข้าข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้ร้อยละ 60 - 69.99 | สามารถนำเข้าข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้ร้อยละ 70 - 79.99 | สามารถนำเข้าข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้ร้อยละ 80 - 89.99 | สามารถนำเข้าข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้ร้อยละ 90 - 100 |

#### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกขาดการรับรู้ในการดำเนินงานของ กพท. ซึ่งจะส่งผลต่อการตอบคำถามตามเกณฑ์การประเมิน ITA ในแต่ละตัวชี้วัด

## ตัวชี้วัดที่ 28 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap)

### คำนิยาม

ระบบงานและกระบวนการซึ่งบูรณาการกับเทคโนโลยีดิจิทัลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ หมายถึง การดำเนินการกำหนดนโยบาย หลักเกณฑ์ ฯลฯ การกำกับดูแลด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) สำเร็จตามแผน และดำเนินการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital Transformation) ตามแผนในปี 2566 ร้อยละ 100 โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

- 1) ดำเนินการจัดทำระบบ Digital Platform ได้แก่
  - ระบบ Enterprise Portal และสามารถใช้งานภายในองค์กรได้อย่างน้อย ร้อยละ 50
  - ระบบ Integration platform และสามารถใช้งานภายในองค์กรได้อย่างน้อย ร้อยละ 50
  - ระบบ Track & Trace และสามารถใช้งานภายในองค์กรได้อย่างน้อย ร้อยละ 50
- 2) ดำเนินการจัดทำระบบ Statistic Analytic Dashboard และระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ โดยสามารถเชื่อมโยง สถิติข้อมูลการบินจากท่าอากาศยานต่าง ๆ พร้อมแสดงผลได้อย่างน้อยร้อยละ 80

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดยมีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1               | ระดับ 2             | ระดับ 3             | ระดับ 4                   | ระดับ 5  |
|--|-----------------------|---------------------|---------------------|---------------------------|--|
| ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) | สามารถลงนามในสัญญาได้ | ดำเนินการออกแบบระบบ | ออกแบบระบบแล้วเสร็จ | มีการติดตั้งระบบแล้วเสร็จ | มีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1                                 | ระดับ 2                                  | ระดับ 3                                  | ระดับ 4                                  | ระดับ 5   |
|--|---|--|--|--|---|
| ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) | ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70 | ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99 | ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99 | ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99 | ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จที่กำหนดไว้ได้ ร้อยละ 100 |

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน  
ไม่มี

## ตัวชี้วัดที่ 29 ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 (New Scheme of Regulatory Charges)

### คำนิยาม

มีโครงสร้างค่าธรรมเนียมและค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Charges) ที่เหมาะสม มีเสถียรภาพทางการเงิน เพื่อดำเนินการภารกิจการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน เป็นไปตามหลักการสากลและมีนโยบายการจัดการรายได้ค่าธรรมเนียมที่มีความสมดุลกับภารกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ นโยบายของ กพท. และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นภาระต่ออุตสาหกรรมการบิน (Decreased Regulatory Burden)

กพท. ได้ดำเนินการตามแผนที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับฯ ซึ่งตามแผนระยะที่ 1 ทบทวนค่าธรรมเนียมที่มีการจัดเก็บแล้ว และมีการประกาศจัดเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าวในปี 2566 และดำเนินการตามแผนระยะที่ 2 กำหนดค่าธรรมเนียมที่มีกฎหมายแม่บท (CE-1) และมีกฎหมายลำดับรอง (CE-2) ซึ่งยังไม่ได้ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เพื่อให้เป็นไปตามโครงสร้างรายได้ใหม่ของ กพท. พร้อมทั้งเพื่อให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินโครงการ จึงดำเนินการประเมินและวิเคราะห์ด้านสภาพแวดล้อมด้านกฎหมาย ค่าธรรมเนียมของ กพท. และนำข้อมูลมาเปรียบเทียบกับข้อมูลของหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนที่เป็นต้นแบบ

### ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 และได้รับการเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด  | ระดับ 1  | ระดับ 2  | ระดับ 3  | ระดับ 4  | ระดับ 5   |
|---|--|--|--|--|---|
| ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 | ผอ.กพท. เห็นชอบรายงานผลจัดทำ การประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมของ กพท. | ศึกษาและ การคำนวณ อัตรา ค่าธรรมเนียม จากองค์กร ต้นแบบแล้วเสร็จ | อยู่ระหว่าง ดำเนินการ จัดทำอัตรา ค่าธรรมเนียม ตามแผน ระยะที่ 2 | ดำเนินการ แล้วเสร็จและ อยู่ระหว่าง นำเสนอ ผอ.กพท. เพื่อขอความเห็นชอบ | ดำเนินการ แล้วเสร็จและ ได้รับความเห็น จาก ผอ.กพท. |

### ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท. และเปรียบเทียบกับหน่วยกำกับการบินพลเรือนต้นแบบแล้วเสร็จ และสามารถนำเสนอ ผอ.กพท. เพื่อพิจารณาได้ภายในเดือนมิถุนายน 2566

### ค่าเกณฑ์วัด

| เกณฑ์วัด   | ระดับ 1   | ระดับ 2   | ระดับ 3   | ระดับ 4   | ระดับ 5   |
|--|---|---|---|---|---|
| ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมของ กพท. และสามารถนำร่าง รายงานนำเสนอ ผอ.กพท. ได้ตามเวลาที่กำหนด | ดำเนินการ จัดซื้อจัดจ้าง แล้วเสร็จ และลงนาม ในสัญญา | อยู่ระหว่าง จัดเก็บข้อมูล เพื่อประเมินผล และวิเคราะห์ การจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมของ กพท. | อยู่ระหว่าง จัดทำรายงาน ผลการประเมิน และวิเคราะห์ การจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมของ กพท. | จัดทำรายงาน ผลการประเมิน และวิเคราะห์ การจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมของ กพท. แล้วเสร็จ | รายงานผลการประเมิน และวิเคราะห์ การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท. แล้วเสร็จ และอยู่ระหว่าง นำเสนอ ผอ.กพท. เพื่อพิจารณาภายในเดือน มิถุนายน 2565 |

### เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- เนื่องจากเป็นการดำเนินงานโดยจ้างที่ปรึกษาจึงอาจมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้

## สรุปภาพรวมประมาณการงบประมาณ

สรุปภาพรวมประมาณการงบประมาณการดำเนินโครงการ/งานเชิงกลยุทธ์ ในช่วงปีงบประมาณ 2566 มีโครงการจำนวน 47 โครงการ และงานเชิงกลยุทธ์เพื่อสนับสนุนแผนงานจำนวน 13 งาน รวมประมาณการงบประมาณทั้งสิ้น 156.3576 ล้านบาท รายละเอียดมีดังนี้

| ยุทธศาสตร์ (Strategic Theme)  | จำนวนโครงการ            | ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท) | จำนวนงาน  | ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท) |
|---|-------------------------|-----------------------------|-----------|-----------------------------|
| 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐ<br>สู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   | 16                      | 1.0176                      | 9         | 9.5281                      |
| 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบิน<br>ในระดับสากล   | 8                       | 27.9441                     | 1         | 0.8764                      |
| 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ<br>เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรม<br>การบินที่ยั่งยืน  | 15                      | 92.7975                     | -         | -                           |
| 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจ<br>ของการขับเคลื่อนและนวัตกรรม<br>ระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็น<br>องค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน | 8                       | 23.6940                     | 3         | 0.5000                      |
| รวม   | <u>47</u>               | <u>145.4532</u>             | <u>13</u> | <u>10.9045</u>              |
| รวมประมาณการงบประมาณทั้งสิ้น  | <u>156.3576 ล้านบาท</u> |                             |           |                             |

## การจัดลำดับความสำคัญโครงการ/งานเชิงกลยุทธ์

| ยุทธศาสตร์<br>(Strategic Theme)   | โครงการที่มีความสำคัญ<br>และจำเป็นต้องดำเนินการ<br>(Must-haves)                               | โครงการที่สำคัญและ<br>สมควรต้องดำเนินการ<br>(Should-haves)  | โครงการที่เป็นประโยชน์<br>หากดำเนินการ<br>(Nice-to-haves)  |
|---|---|---|--|
|   | โครงการที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อยุทธศาสตร์ซึ่งต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนในปี 2566 | โครงการที่มีความสำคัญที่กำหนดไว้เพื่อการพัฒนาองค์กร แต่ไม่ได้มีผลกระทบในระดับยุทธศาสตร์ หากยังไม่ได้ดำเนินการในปี 2566 ในกรณีที่ทรัพยากรไม่เพียงพอหรือประสบปัญหา/มีความเสี่ยงทางการเงินขั้นรุนแรง อาจพิจารณาชะลอหรือยกเลิกการดำเนินการในปี 2566 ได้ | โครงการที่ยังไม่มีความจำเป็นเร่งด่วน มีลำดับความสำคัญน้อยที่สุด สมควรที่จะดำเนินการหากองค์กรมีความพร้อมด้านทรัพยากรและไม่มีความเสี่ยงทางการเงินขั้นรุนแรง ทั้งนี้จะพิจารณาดำเนินงานโครงการในกลุ่มนี้เมื่อโครงการในกลุ่มที่ 1 และ 2 สามารถดำเนินการได้ครบถ้วนแล้ว |
| 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   | 19  | 3   | 3  |
| 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล   | 5   | 4   | -  |
| 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน  | 4   | 6   | 2  |
| 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน | 12  | 2   | -  |
| รวมโครงการ/งานฯ   | <u>40</u>   | <u>15</u>   | <u>5</u>   |
| งบประมาณ<br>(ล้านบาท)   | <u>122.2746</u>   | <u>33.6730</u>  | <u>0.4100</u>  |

## โครงการ/งานตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566

โครงการ/งานที่จะดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 สรุปแยกรายยุทธศาสตร์ได้ ดังนี้

### ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

|     |   |
|-----|---|
| ST  | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO  | 1.1.1 มีกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ที่ครบถ้วนและเป็นไปตามอนุสัญญาฯ   |
| KPT | 1.1.1 ทบทวน/แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ในส่วนของความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ไทยมีพันธกรณีในการอนุวัติการให้เป็นไปตามการแก้ไข (Amendment) ในอนุสัญญาฯ และ/หรือพันธกรณีระหว่างประเทศ ฯลฯ |

| รหัส                  | โครงการ/งาน                                       | ผู้รับผิดชอบ<br>(หลัก/ร่วม) | วิธีการ<br>ดำเนินงาน | งบประมาณ<br>(ลบ.) |
|-----------------------|---|-----------------------------|----------------------|-------------------|
| ● P01-111-01          | โครงการแก้ไข พรบ. การเดินอากาศด้าน<br>ความปลอดภัย | LEG                         | ดำเนินการเอง         | -                 |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                             |                      | -                 |



|                |   |
|----------------|---|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO             | 1.1.2 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน ครบถ้วนตามภาคผนวก และตอบสนองการใช้งาน  |
| KPT            | 1.1.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ และพัฒนากฎด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือนไปสู่รูปแบบและโครงสร้าง TCARs ให้ครบทุกด้านในปี 2569  |
| ตัวชี้วัดที่ 1 | ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566   |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จในการจัดทำแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ภายในเดือนมีนาคม 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)   | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--|------------------|----------------|
| ● A01-112-01          | งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.                                | LEG/ OPS<br>AIR PEL<br>AMD AGA<br>ANS SMO<br>ERD AND<br>UAS SFD<br>APD | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● A01-112-02          | งานพัฒนาและใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยในรูปแบบ TCARs | LEG/ OPS<br>AIR AGA<br>ANS PEL<br>AMD UAS<br>SMO                       | จัดซื้อจัดจ้าง   | 9.0000         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |  |                  | 9.0000         |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.1.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัย (State civil aviation system and safety oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ   |
| KPT            | 1.1.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับ Workforce Plan ที่กำหนด  |
| ตัวชี้วัดที่ 2 | ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan<br>(1) ร้อยละความสำเร็จของสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งบุคลากรด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจตาม Aviation Workforce Plan (2566 – 2575)  |
| ค่าเป้าหมาย    | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในปี 2566<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในเดือนมิถุนายน 2566 |
| ตัวชี้วัดที่ 2 | ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan<br>(2) จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566  |
| ค่าเป้าหมาย    | <u>12 เดือน</u><br>- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป<br><u>6 เดือน</u><br>- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 27 รายขึ้นไป  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน                                     | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                             | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--|------------------|----------------|
| ● A03-113-03          | งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี | HCD/ AIR<br>OPS UAS<br>ANS AGA<br>PEL AMD<br>SFD ERD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |  |                  | -              |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.1.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลความปลอดภัยซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training)  |
| KPT            | 1.1.4 Inspector และ Aviation Safety Staff ได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment  |
| ตัวชี้วัดที่ 3 | ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน  |
| ค่าเป้าหมาย    | <p>12 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566</li> </ul> <p>6 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการจัดทำพจนานุกรม (Competency Dictionary) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบในการพัฒนาสมรรถนะ สำหรับพนักงานทุกสายงาน ภายในเดือนมิถุนายน 2566</li> </ul> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P03-114-04          | โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment | HCD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                          |                  | -              |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.1.5 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools, and provision of safety-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ |
| KPT            | 1.1.5 สำนักงานมีคู่มือสำหรับ Inspector ด้านความปลอดภัยครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ร้อยละ 100  |
| ตัวชี้วัดที่ 4 | ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO   |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- มีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 100 ภายในปี 2566<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการตรวจสอบคู่มือครบถ้วนตามแผนภายในเดือนพฤษภาคม 2566  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                  | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|---|------------------|----------------|
| ● P04-115-05          | โครงการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>AMD SFD | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P04-115-06          | โครงการข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) จำนวน 4 สนามบิน   | AGA                                       | จัดซื้อจัดจ้าง   | 0.4976         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |   |                  | 0.4976         |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.1.6 มีการออกใบใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ (Licensing, certification, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน  |
| KPT            | 1.1.6 ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และสามารถออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ผู้ประกอบการที่ขอเพิ่มเติมได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องทุกปี (ปี 2567 เป็นต้นไป)   |
| ตัวชี้วัดที่ 5 | ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ  |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ในปี 2566<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                         | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--|------------------|----------------|
| ● P05-116-08          | โครงการตรวจสอบกระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรองตามมาตรฐานของ ICAO  | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>AMD UAS<br>SFD | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P05-116-09          | โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organisation, Licensing) | UAS/ FAD   | จัดซื้อจัดจ้าง   | 0.3400         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |  |                  | 0.3400         |

|                |   |
|----------------|---|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO             | 1.1.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต การรับรอง ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations)  |
| KPT            | 1.1.7 สามารถตรวจติดตามด้านความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี  |
| ตัวชี้วัดที่ 6 | ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Surveillance)   |
| ค่าเป้าหมาย    | <p><u>12 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามแผนภายในปี 2566 ร้อยละ 100</li> </ul> <p><u>6 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 ร้อยละ 100</li> </ul> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                  | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|---|------------------|----------------|
| ● P06-117-12          | โครงการตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>SFD AMD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |   |                  | -              |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.1.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of safety concerns)   |
| KPT            | 1.1.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไขได้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในปี 2569   |
| ตัวชี้วัดที่ 7 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของประเทศ   |
| ค่าเป้าหมาย    | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของประเทศตามแผนในปี 2566 ได้ร้อยละ 100<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาคือข้อบกพร่อง Corrective Action Plan ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของประเทศได้ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)  | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|---|------------------|----------------|
| ● P07-118-13          | โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย | SMO/ LEG<br>AGA ANS<br>AND AIR<br>AMD ERD<br>OPS PEL<br>SFD UAS | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |   |                  | -              |

|                |   |
|----------------|---|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO             | 1.2.1 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน ครบถ้วนตามภาคผนวก และตอบสนองการใช้งาน  |
| KPT            | 1.2.1 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน  |
| ตัวชี้วัดที่ 1 | ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566   |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จในการจัดทำแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ภายในเดือนมีนาคม 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน                               | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)   | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--|------------------|----------------|
| ● A01-112-01          | งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. | LEG/ OPS<br>AIR PEL<br>AMD AGA<br>ANS SMO<br>ERD AND<br>UAS SFD<br>APD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |  |                  | -              |



|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.2.2 มีแผนงานระดับประเทศและกฎระเบียบ (Aviation security programmes and regulations) ที่เพียงพอเหมาะสม   |
| KPT            | 1.2.2 ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมทั้งแผนงานและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่ประกาศกำหนดเป็นประจำทุกปี   |
| ตัวชี้วัดที่ 8 | ความสำเร็จของการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP)   |
| ค่าเป้าหมาย    | <p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ (NCASC) ภายในเดือนสิงหาคม 2566</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการปรับปรุงแก้ไขร่างแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) ตามข้อเสนอของคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติ (NCASC) ภายในเดือนพฤษภาคม 2566</p> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● A08-122-08          | งานทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) | SFD/ LEG                 | ดำเนินการเอง     | 0.4394         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | 0.4394         |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.2.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ (State appropriate authority for aviation security and its responsibilities)   |
| KPT            | 1.2.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น   |
| ตัวชี้วัดที่ 2 | ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan<br>(1) ร้อยละความสำเร็จของสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งบุคลากรด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจตาม Aviation Workforce Plan (2566 – 2575)  |
| ค่าเป้าหมาย    | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในปี 2566<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในเดือนมิถุนายน 2566 |
| ตัวชี้วัดที่ 2 | ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan<br>(2) จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566  |
| ค่าเป้าหมาย    | <u>12 เดือน</u><br>- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป<br><u>6 เดือน</u><br>- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 27 รายขึ้นไป  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน                                     | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                             | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--|------------------|----------------|
| ● A03-113-03          | งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี | HCD/ AIR<br>OPS UAS<br>ANS AGA<br>PEL AMD<br>SFD ERD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |  |                  | -              |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.2.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Personnel qualifications and training)   |
| KPT            | 1.2.4 บุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย ได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment  |
| ตัวชี้วัดที่ 3 | ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน  |
| ค่าเป้าหมาย    | <p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการจัดทำพจนานุกรม (Competency Dictionary) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบในการพัฒนาสมรรถนะ สำหรับพนักงานทุกสายงาน ภายในเดือนมิถุนายน 2566</p> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P03-114-04          | โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment | HCD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                          |                  | -              |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.2.5 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านการรักษาความปลอดภัย (Provision of technical guidance, tools, and security - critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ |
| KPT            | 1.2.5 สำนักงานมีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ภายในปี 2566   |
| ตัวชี้วัดที่ 4 | ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ตามมาตรฐาน ICAO  |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- มีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 100 ภายในปี 2566<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการตรวจสอบคู่มือครบถ้วนตามแผนภายในเดือนพฤษภาคม 2566  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                  | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|---|------------------|----------------|
| ● P04-115-05          | โครงการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>AMD SFD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |   |                  | -              |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.2.6 มีการออกให้ใบอนุญาตและใบรับรอง ฯลฯ (Certification and approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน  |
| KPT            | 1.2.6 ออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และสามารถออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ผู้ประกอบการที่ขอเพิ่มเติมได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องทุกปี (ปี 2567 เป็นต้นไป)   |
| ตัวชี้วัดที่ 5 | ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ  |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ในปี 2566<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                         | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--|------------------|----------------|
| ● P05-116-08          | โครงการตรวจสอบกระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรองตามมาตรฐานของ ICAO | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>AMD UAS<br>SFD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |  |                  | -              |

|                |   |
|----------------|---|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO             | 1.2.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาตและการรับรอง ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Quality control obligations)   |
| KPT            | 1.2.7 สามารถตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี  |
| ตัวชี้วัดที่ 6 | ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Surveillance)   |
| ค่าเป้าหมาย    | <p><u>12 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามแผนภายในปี 2566 ร้อยละ 100</li> </ul> <p><u>6 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 ร้อยละ 100</li> </ul> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)               | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--|------------------|----------------|
| ● P06-117-12          | โครงการตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย | SMO/ OPS AIR<br>PEL ANS AGA<br>SFD AMD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |  |                  | -              |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.2.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns)   |
| KPT            | 1.2.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไขได้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในปี 2569   |
| ตัวชี้วัดที่ 7 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยของประเทศ   |
| ค่าเป้าหมาย    | <p><u>12 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยของประเทศตามแผนในปี 2566 ได้ร้อยละ 100</li> <li><u>6 เดือน</u></li> <li>- ความสำเร็จของการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาคือข้อบกพร่อง Corrective Action Plan ที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยของประเทศได้ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566</li> </ul> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)  | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|---|------------------|----------------|
| ● P07-118-13          | โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย | SMO/ LEG<br>AGA ANS<br>AND AIR<br>AMD ERD<br>OPS PEL<br>SFD UAS | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |   |                  | -              |

|                |   |
|----------------|---|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO             | 1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศอยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก  |
| KPT            | 1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกิน ร้อยละ 90 ภายในปี 2567 และอยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลกภายในปี 2569   |
| ตัวชี้วัดที่ 9 | ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยของประเทศ<br>(1) ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย  |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย)<br>- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ร้อยละ 100 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                             | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--|------------------|----------------|
| ● P07-131-14          | โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>HCD LEG<br>SFD AMD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |  |                  | -              |



|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO              | 1.3.2 ความเสี่ยงของการมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา  |
| KPT             | 1.3.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) อย่างต่อเนื่อง   |
| ตัวชี้วัดที่ 10 | ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC)<br>(1) ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน |
| ค่าเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC<br><u>6 เดือน</u><br>- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                             | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--|------------------|----------------|
| ● P07-132-15          | โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC  | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>HCD LEG<br>SFD AMD | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P07-132-62          | โครงการความร่วมมือทางเทคนิค (FAA-Technical Review) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องและเตรียมความพร้อมก่อนรับการประเมินความปลอดภัยการบิน (IASA) เพื่อปรับเป็น CAT 1 โดยองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) (ต่อเนื่องจากปี 2564) | PEL/ OPS<br>AIR HRD<br>LEG                           | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |  |                  | -              |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO              | 1.3.3 ระบบการบินของประเทศบรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)   |
| KPT             | 1.3.3 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยครบถ้วนตามแผนปี 2566<br>- มีการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (TASAP) ของปี 2564-2566 ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด   |
| ตัวชี้วัดที่ 11 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด   |
| ค่าเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ร้อยละ 90-100<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ร้อยละ 90-100 |

| รหัส                         | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)              | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|------------------------------|--|---------------------------------------|------------------|----------------|
| ● P07-133-16                 | โครงการจัดทำแผนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) พ.ศ. 2567 - 2569                         | SMO/ PEL<br>OPS AIR<br>ANS AGA<br>LEG | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● A07-133-04                 | งานติดตามการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ของ พ.ศ. 2564 - 2566 | SMO/ PEL<br>OPS AIR<br>ANS AGA<br>LEG | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● A07-133-07                 | งานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศ   | SMO                                   | ดำเนินการเอง     | 0.0710         |
| <b>รวมงบประมาณ (ล้านบาท)</b> |  |                                       |                  | <b>0.0710</b>  |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO              | 1.3.4 มีการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM   |
| KPT             | 1.3.4 มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้เป็นปัจจุบัน อยู่เสมอ และมีการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้มีความ คืบหน้าและสามารถดำเนินการภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินได้ปีละ 1 ครั้ง  |
| ตัวชี้วัดที่ 12 | ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM   |
| ค่าเป้าหมาย     | <p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศ ด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2566</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศ ด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566</p> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● A09-134-10          | งานพัฒนาแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (ATM Contingency) | ANS/ AND                 | ดำเนินการเอง     | 0.0177         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                          |                  | 0.0177         |

|                |   |
|----------------|---|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO             | 1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก   |
| KPT            | 1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกินร้อยละ 90 ภายในกรอบเวลาที่ ICAO กำหนด   |
| ตัวชี้วัดที่ 9 | ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ<br>(2) ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย   |
| คำเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90 (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย)<br>- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                             | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--|------------------|----------------|
| ● P07-131-14          | โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ                 | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>HCD LEG<br>SFD AMD | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P08-141-17          | โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยสนามบินสำหรับ Airport Security Manager | SFD  | ดำเนินการเอง     | 0.1800         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |  |                  | 0.1800         |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO              | 1.4.2 ความเสี่ยงของการมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา  |
| KPT             | 1.4.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC) ซึ่งรวมถึงข้อบกพร่องที่เกิดจากการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวก (Facilitation) ของผู้ดำเนินการและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง |
| ตัวชี้วัดที่ 10 | ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC)<br>(2) ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน                                  |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC<br>6 เดือน<br>- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                             | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--|------------------|----------------|
| ● P07-132-15          | โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC | SMO/ OPS<br>AIR PEL<br>ANS AGA<br>HCD LEG<br>SFD AMD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |  |                  | -              |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO              | 1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย   |
| KPT             | 1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยต่อเนื่องทุกปี   |
| ตัวชี้วัดที่ 13 | การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย  |
| ค่าเป้าหมาย     | <p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยภายในปี 2566</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยภายในเดือนมิถุนายน 2566</p> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ<br>(หลัก/ร่วม) | วิธีการ<br>ดำเนินงาน | งบประมาณ<br>(ลบ.) |
|-----------------------|--|-----------------------------|----------------------|-------------------|
| ● A08-143-09          | งานประเมินการซ่อมแผนเผชิญเหตุแบบเต็มรูปแบบของผู้ดำเนินการสนามบิน | SFD/ LEG                    | ดำเนินการเอง         | -                 |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                             |                      | -                 |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO              | 1.5.1 ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับอย่างยั่งยืน  |
| KPT             | 1.5.1 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลเศรษฐกิจของ กพท.   |
| ตัวชี้วัดที่ 14 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ  |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผน ร้อยละ 90 - 100<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P16-151-56          | โครงการศึกษาวิเคราะห์เพื่อทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน | ERD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | -              |

|                |   |
|----------------|---|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO             | 1.5.2 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน และตอบสนองการใช้งาน  |
| KPT            | 1.5.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายการbinพลเรือน และหลักเกณฑ์สากลด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ   |
| ตัวชี้วัดที่ 1 | ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566   |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จในการจัดทำแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ภายในเดือนมีนาคม 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน                               | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● A01-112-01          | งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. | LEG / ERD                | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                          |                  | -              |



|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.5.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (State civil aviation system and economic oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ   |
| KPT            | 1.5.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานรวมทั้งมีทรัพยากรครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น  |
| ตัวชี้วัดที่ 2 | ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan<br>(1) ร้อยละความสำเร็จของสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งบุคลากรด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจตาม Aviation Workforce Plan (2566 – 2575)  |
| ค่าเป้าหมาย    | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในปี 2566<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ภายในเดือนมิถุนายน 2566 |
| ตัวชี้วัดที่ 2 | ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan<br>(2) จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566  |
| ค่าเป้าหมาย    | <u>12 เดือน</u><br>- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป<br><u>6 เดือน</u><br>- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 27 รายขึ้นไป  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน                                     | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                             | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--|------------------|----------------|
| ● A03-113-03          | งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี | HCD/ AIR<br>OPS UAS<br>ANS AGA<br>PEL AMD<br>SFD ERD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |  |                  | -              |

|                |  |
|----------------|--|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO             | 1.5.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลทางเศรษฐกิจซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training)  |
| KPT            | 1.5.4 บุคลากรด้านเศรษฐกิจได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training  |
| ตัวชี้วัดที่ 3 | ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน  |
| ค่าเป้าหมาย    | <p>12 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566</li> </ul> <p>6 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการจัดทำพจนานุกรม (Competency Dictionary) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบในการพัฒนาสมรรถนะ สำหรับพนักงานทุกสายงาน ภายในเดือนมิถุนายน 2566</li> </ul> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P03-114-04          | โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment | HCD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● A03-154-16          | งานพัฒนาพนักงานด้านกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ                           | HCD/ERD                  | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                          |                  | -              |

|                |   |
|----------------|---|
| ST             | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO             | 1.5.5 มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจและข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ |
| KPT            | 1.5.5 สำนักงานมีคู่มือการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน และมีการประกาศใช้ร้อยละ 100 ภายในปี 2568  |
| ตัวชี้วัดที่ 4 | ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ตามมาตรฐาน ICAO   |
| ค่าเป้าหมาย    | 12 เดือน<br>- มีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 100 ภายในปี 2566<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการตรวจสอบคู่มือครบถ้วนตามแผนภายในเดือนพฤษภาคม 2566   |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ<br>(หลัก/ร่วม) | วิธีการ<br>ดำเนินงาน | งบประมาณ<br>(ลบ.) |
|-----------------------|--|-----------------------------|----------------------|-------------------|
| ● P16-155-57          | โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจและข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ | ERD                         | ดำเนินการเอง         | -                 |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                             |                      | -                 |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน  |
| SO              | 1.5.6 มีการออกให้ใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วน  |
| KPT             | 1.5.6 มีระบบการอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย ของผู้ประกอบการกิจการการบินพลเรือน   |
| ตัวชี้วัดที่ 14 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ   |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผนร้อยละ 90 - 100<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P16-156-58          | โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย มาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบการกิจการการบินพลเรือน (ระยะที่ 1 การทดลองระบบ CE7 และ CE8) | ERD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | -              |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO              | 1.5.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations)  |
| KPT             | 1.5.7 สามารถตรวจติดตามทุกด้านให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี  |
| ตัวชี้วัดที่ 14 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ  |
| ค่าเป้าหมาย     | <p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผนร้อยละ 90 - 100</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566</p> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P16-156-58          | โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย มาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน (ระยะที่ 1 การทดลองระบบ CE7 และ CE8) | ERD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                          |                  | -              |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน   |
| SO              | 1.5.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายหรือการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns)  |
| KPT             | 1.5.8 ปี 2566 สามารถบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายครบถ้วนร้อยละ 100  |
| ตัวชี้วัดที่ 14 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ  |
| ค่าเป้าหมาย     | <p>12 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ตามแผนร้อยละ 90-100</li> </ul> <p>6 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90-100 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566</li> </ul> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P16-156-58          | โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย มาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน (ระยะที่ 1 การทดลองระบบ CE7 และ CE8) | ERD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                          |                  | -              |

## ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล  |
| SO              | 2.1.1 มีนโยบายทางการบินที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติ  |
| KPT             | 2.1.1 มีแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศทุกมิติ   |
| ตัวชี้วัดที่ 15 | ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (ฉบับปรับปรุง)   |
| ค่าเป้าหมาย     | <p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) (ฉบับปรับปรุง) ภายในเดือนธันวาคม 2566</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) โดยสามารถจัดทำสัญญาฯ แล้วเสร็จและ ผอ.กพท. ลงนามได้ภายในเดือนมิถุนายน 2566</p> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P10-211-20          | โครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) | APD/ FAD                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | 13.0000        |
| ● P10-211-21          | โครงการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ                                | APD/ FAD                 | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P10-211-22          | โครงการแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master plan)                           | UAS/ FAD                 | ดำเนินการเอง     | 2.6451         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | 15.6451        |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล   |
| SO              | 2.2.1 พัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้านตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม          |
| KPT             | 2.2.1 ประสิทธิภาพของเที่ยวบินในทุกช่วงของการบินเพิ่มขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปีหรือเป้าหมายในระหว่างการพัฒนาตามที่กำหนดขึ้น  |
| ตัวชี้วัดที่ 16 | ระดับความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน   |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดทุกรายการ สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ และสามารถวัดผลได้มากกว่า 5 รายการภายในปี 2566<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการเก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจัดทำข้อมูล OPR Performance เบื้องต้น มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ในเดือนมิถุนายน 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)   | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|----------------------------|------------------|----------------|
| ● P11-221-37          | โครงการใช้งานอากาศยานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบห้วงอากาศ   | AND/ ANS                   | จัดซื้อจัดจ้าง   | 3.2990         |
| ● P11-221-38          | โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) (ระยะที่ 1 การออกแบบและพัฒนาฐานข้อมูลและระบบวิเคราะห์สมรรถนะฯ ขั้นพื้นฐาน) | AND/ ANS<br>AGA            | จัดซื้อจัดจ้าง   | 1.0000         |
| ● A11-221-12          | งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศของประเทศไทย  | AND/ ANS<br>AGA AIR<br>OPS | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                            |                  | 4.2990         |



|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล  |
| SO              | 2.2.2 มีการบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ Air Traffic Management ทั้งระบบ และเกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่ได้รับการรับรองแล้ว โดยผ่านทางบริการที่ทำงานร่วมกันได้ (Inter-operability) ภายในปี 2570  |
| KPT             | 2.2.2 เพิ่มขีดความสามารถให้ผู้ให้บริการและผู้รับบริการข้อมูลในประเทศไทยสามารถให้บริการข่าวสารการบินตามรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลให้เป็นไปตามมาตรฐาน (AIXM, FIXM และ IWXXM) รวมทั้ง SWIM Governance  |
| ตัวชี้วัดที่ 17 | ความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)   |
| ค่าเป้าหมาย     | <p>12 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566</li> </ul> <p>6 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการมีแนวทางการดำเนินงานจำเป็นขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements) สำหรับการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศของประเทศไทยแล้วเสร็จ ภายในเดือนเมษายน 2566</li> </ul> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P11-222-39          | โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) | AIM/ AND<br>ANS          | จัดซื้อจัดจ้าง   | 8.0000         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |   |                          |                  | 8.0000         |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล   |
| SO              | 2.3.1 มีนวัตกรรมด้านกฎระเบียบและการกำกับดูแลไปสู่ Performance Based Regulation (PBR) ซึ่งเป็นระบบมาตรฐานสากลรูปแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing และ Knowledge Sharing เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับและลดภาระด้านกฎระเบียบ (Regulatory burden) ของผู้ประกอบการ |
| KPT             | 2.3.1 ประเทศไทยเริ่มใช้ Performance Based Regulation (PBR) สำหรับการกำกับดูแลเพื่อมุ่งพัฒนาสมรรถนะการดำเนินการในบางด้านได้ภายในปี 2567 และครอบคลุมทุกด้านภายในปี 2569   |
| ตัวชี้วัดที่ 18 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan   |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) transition plan ได้ร้อยละ 90 - 100<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan ภายในเดือนพฤษภาคม 2566  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)                      | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|---|------------------|----------------|
| ● P01-231-02          | โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR) | SMO/ PEL<br>OPS AIR ANS<br>AGA SFD LEG<br>ERD | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |   |                  | -              |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล  |
| SO              | 2.4.1 การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดการหยุดชะงักเกินกว่าระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นฟูสภาพ (RTO) เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต   |
| KPT             | 2.4.1 มีระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ ภายในปี 2570   |
| ตัวชี้วัดที่ 19 | ผลการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ  |
| ค่าเป้าหมาย     | <p>12 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศไทย ภายในเดือนกรกฎาคม 2566</li> </ul> <p>6 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการกำหนดกลยุทธ์การสร้างการสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Strategy) ภายในเดือนพฤษภาคม 2566</li> </ul> |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P09-241-19          | โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศไทย (Definition Phase) | CSD/ All                 | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | -              |

### ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน  |
| SO              | 3.1.1 ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงการบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (Agility & Efficiency)   |
| KPT             | 3.1.1 มีการบริหารจัดการศูนย์กลางการให้บริการข้อมูลอย่างเป็นระบบภายในปี 2570   |
| ตัวชี้วัดที่ 20 | ศูนย์บริการทางการบินสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ<br>(1) จำนวนชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566  |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 5 ชุดข้อมูล<br>6 เดือน<br>- มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 3 ชุดข้อมูล |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P12-321-43          | โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)              | ASC/ ITD                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | 30.0000        |
| ● P13-311-48          | โครงการปรับปรุงสารสนเทศข้อมูลข่าวสารและการให้ข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน | UAS/ ITD<br>SCO          | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P13-311-49          | โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)                      | ASC/ ITD                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | 4.6730         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | 34.6730        |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน   |
| SO              | 3.2.1 เป็นองค์กรกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านกิจการการบินที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินการทุกขั้นตอน (E-regulator)  |
| KPT             | 3.2.1 ปรับระบบการกำกับดูแลและการตรวจสอบจาก Paper based เป็น Digital based ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2566 และร้อยละ 100 ภายในปี 2568   |
| ตัวชี้วัดที่ 28 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap)   |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดยมีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี 2566<br>6 เดือน<br>- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P02-321-59          | โครงการบูรณาการฐานข้อมูลด้านการรับรองการให้อนุญาตและการบริการกับประชาชนระหว่าง กพท. และ กสทช. (CAAT and NBTC One Stop Service) (ต่อเนื่องจากปี 2565) | UAS/ กสทช.               | จัดซื้อจัดจ้าง   | 2.0000         |
| ● P04-321-60          | โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS Tracking and Monitoring System) (ต่อเนื่องจากปี 2565)   | UAS/ บวท.                | จัดซื้อจัดจ้าง   | 2.0000         |
| ● P12-321-42          | โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)   | ASC/ ITD                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | 5.0000         |
| ● P12-321-43          | โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)  | ASC/ ITD                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | 30.0000        |
| ● P12-321-41          | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)   | ITD                      | จัดซื้อจัดจ้าง   | 41.0230        |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | 80.0230        |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 3 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน   |
| SO              | 3.3.1 มีความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน   |
| KPT             | 3.3.1 มีข้อสรุปการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมภายในกรอบเวลาที่ตกลงกันอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ โดยมีแผนปฏิบัติการรองรับร้อยละ 100 ของเรื่องที่เป็นข้อสรุปพร้อมตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป |
| ตัวชี้วัดที่ 21 | ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย  |
| ค่าเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในเดือนตุลาคม 2566  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P10-331-24          | โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย                         | APD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P10-331-25          | โครงการสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (Thai Aviation Industry Conference)                                    | APD                      | จัดซื้อจัดจ้าง   | 2.0000         |
| ● P10-331-26          | โครงการมอบรางวัลผู้ประกอบการที่มีผลประกอบการดีเด่นในสาขาต่างๆ ของอุตสาหกรรมการบิน (CAAT Excellence Awards) | APD                      | จัดซื้อจัดจ้าง   | 2.0000         |
| ● P10-331-27          | โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand Drone Symposium  | UAS/ FAD                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | 1.5680         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | 5.5680         |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 3 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน   |
| SO              | 3.3.2 เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและน่าเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International)  |
| KPT             | 3.3.2 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ   |
| ตัวชี้วัดที่ 22 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ   |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศภายในปี 2566 ร้อยละ 90 - 100<br>6 เดือน<br>ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศภายในเดือนมิถุนายน 2566 ร้อยละ 90 - 100 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P10-332-30          | โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานระหว่างประเทศ | SMO/ APD<br>OPS UAS      |                  | 2.1945         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | 2.1945         |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน   |
| SO              | 3.4.1 มีกลไกการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน   |
| KPT             | 3.4.1 อุตสาหกรรมการบินสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจของประเทศ  |
| ตัวชี้วัดที่ 23 | การเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน<br>(1) ความสำเร็จในการจัดทำตัวชี้วัดสำหรับใช้ประมวลผลการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทย   |
| ค่าเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จในการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จและ ผอ.กพท. รับทราบภายในเดือนมิถุนายน 2566      |
| ตัวชี้วัดที่ 23 | การเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน<br>(2) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS  |
| ค่าเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ในปี 2566<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการจัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ได้ภายในเดือนพฤษภาคม 2566 |

| รหัส                         | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|------------------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P10-341-33                 | โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ   | APD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P10-341-63                 | โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน (ต่อเนื่องจากปี 2565)          | APD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| ● P10-342-36                 | โครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS (Phase 1: ประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการ ณ สนามบินภูมิภาค) | APD                      | ดำเนินการเอง     | 0.3390         |
| <b>รวมงบประมาณ (ล้านบาท)</b> |  |                          |                  | <b>0.3390</b>  |



ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงาน  
ทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน  |
| SO              | 4.1.1 มีผลการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อเป้าหมายอย่างมีบูรณาการ มีการเปลี่ยนแปลงของ ผลลัพธ์ ระดับ และแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีระดับที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับ คู่เทียบจนสามารถเป็นระดับเทียบเคียงให้องค์กรอื่นได้ (LeTCI)   |
| KPT             | 4.1.1 ผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป   |
| ตัวชี้วัดที่ 24 | ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กร ไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงาน (LeTCI)  |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กร ไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วนภายในเดือนพฤศจิกายน 2566<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการจัดทำรายงานสรุปผลการทบทวนระบบการประเมินผลลัพธ์ ด้วย LeTCI ประจำปี 2566 ภายหลังจากคณะกรรมการกำกับฯ เห็นชอบผลการดำเนินการ ปี 2565 แล้วเสร็จ ภายใน 20 วันทำการ |

| รหัส                  | โครงการ/งาน                            | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P02-411-03          | โครงการบริหารผลลัพธ์ด้วย LeTCI ประจำปี | ผู้ประจำ ผอ.<br>/ CSD    | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | -              |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน   |
| SO              | 4.2.1 พัฒนาระบบบริหารและทุนมนุษย์เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader) และมีบุคลากรที่มีคุณลักษณะ ความสามารถและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายและค่านิยมขององค์กร รวมทั้งพัฒนาระบบการจัดการความรู้เพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและอนาคต |
| KPT             | 4.2.1 มีผู้บริหารเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา High Performance Leadership อย่างต่อเนื่องทุกปีและมีพนักงานเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา Outstanding people อย่างต่อเนื่องทุกปี   |
| ตัวชี้วัดที่ 25 | ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ในปี 2566  |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- ความสำเร็จของการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2566<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จของการมีรายชื่อพนักงานและผู้บริหารที่ได้รับการคัดเลือกเข้าร่วมโครงการพัฒนาภายในเดือนมิถุนายน 2566  |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● A03-421-06          | งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมายตามตัวแบบ High Performance Leadership และ Outstanding people | HCD                      | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | -              |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน  |
| SO              | 4.3.1 พัฒนาให้องค์กรมีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ค่านิยม วัฒนธรรม ภาพลักษณ์ ชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามาร่วมงาน เทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ (Creating a Workplace of Choice)   |
| KPT             | 4.3.1 ผลการประเมิน Employee Engagement (Contribution to Organization) สูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี และมีผลประเมินเท่ากับร้อยละ 100 ในปี 2570 โดยนำเสนอตัวบ่งชี้ (Indicator) ที่ถ่วงน้ำหนักเพื่อวัด Contribution ให้ผู้บริหารอนุมัติ เพื่อนำไปใช้ในการประเมิน เช่น Turnover rate, Satisfaction rate, ผลประเมิน LeTCI เป็นต้น รวมถึงพนักงาน กพท. รับรู้ และเข้าใจ ค่านิยมร่วมที่กำหนดทั้ง 3 ตัว โดยสามารถแสดงพฤติกรรมให้สอดคล้องตามค่านิยมร่วมและใช้ในกระบวนการบริหารทุนมนุษย์ เช่น การประเมินผลการปฏิบัติงาน เป็นต้น  |
| ตัวชี้วัดที่ 26 | ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน  |
| ค่าเป้าหมาย     | <p><u>12 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2566</li> </ul> <p><u>6 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ความสำเร็จของการจัดทำเกณฑ์การวัด Employee Engagement and contribution และได้รับอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนพฤษภาคม 2566</li> <li>- ความสำเร็จของการปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จ และได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนเมษายน 2566</li> </ul> |

| รหัส                         | โครงการ/งาน   | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|------------------------------|---|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P14-431-50                 | โครงการพัฒนา Employee Engagement and contribution               | HCD                      | จัดซื้อจัดจ้าง   | 0.7490         |
| ● P14-431-52                 | โครงการทบทวนและปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างค่าตอบแทน | HCD                      | จัดซื้อจัดจ้าง   | 2.1400         |
| ● P14-431-54                 | โครงการจัดทำแผนการจัดหาอาคารสำนักงานถาวร                        | PMO                      | จัดซื้อจัดจ้าง   | 4.0000         |
| ● A14-431-15                 | งานเสริมสร้างค่านิยมร่วม (Core Values)                          | HCD/ SCO                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | -              |
| <b>รวมงบประมาณ (ล้านบาท)</b> |   |                          |                  | <b>6.8890</b>  |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน  |
| SO              | 4.3.2 มีคะแนนประเมินผล ITA อยู่ในระดับ AA (95 คะแนนขึ้นไป) (ปี 2565 อยู่ในระดับ A 90.57 )   |
| KPT             | 4.3.2.1 เสริมสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อยกระดับการเป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาล   |
| ตัวชี้วัดที่ 27 | ระดับการประเมินคุณธรรม และความโปร่งใสในการ ดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)   |
| ค่าเป้าหมาย     | 12 เดือน<br>- เป็นองค์กรระดับ AA โดยมีผลคะแนน ITA ไม่น้อยกว่า 95 คะแนน<br>6 เดือน<br>- ความสำเร็จในการนำเข้าสู่ข้อมูล IIT, EIT และ OIT ตามกรอบระยะเวลาของ ปพช. ได้ร้อยละ 90-100 |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● A14-432-14          | งานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี   | SCO/ All                 | ดำเนินการเอง     | 0.5000         |
| ● A14-432-17          | งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) | SCO/ All                 | ดำเนินการเอง     | -              |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | 0.5000         |

|                 |  |
|-----------------|--|
| ST              | 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน   |
| SO              | 4.4.1 มีเทคโนโลยีและระบบงาน รวมถึงการจัดการกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous improvement & Renewal) รวมทั้งมีความสามารถในการบริหารการเปลี่ยนแปลง และการตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ   |
| KPT             | 4.4.1 มีระบบงานและกระบวนการซึ่งบูรณาการกับเทคโนโลยีดิจิทัลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป และมีการปรับปรุงทบทวนเป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง โดยบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปี<br>4.4.2 มีศูนย์ข้อมูลที่ให้บริการภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานของแต่ละฝ่าย และการบูรณาการข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร                |
| ตัวชี้วัดที่ 28 | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap)   |
| ค่าเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดยมีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี 2566<br><u>6 เดือน</u><br>- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 |
| ตัวชี้วัดที่ 20 | ศูนย์บริการทางการบินสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ<br>(2) จำนวนของข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร   |
| ค่าเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วน 5 ด้านภายในปี 2566<br><u>6 เดือน</u><br>- มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วน 3 ด้านภายในเดือนมิถุนายน 2566   |

| รหัส         | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|--------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P12-321-41 | โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)   | ITD                      | จัดซื้อจัดจ้าง   | 41.0230        |
| ● P12-321-42 | โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard) | ASC/ ITD                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | 5.0000         |
| ● P12-321-43 | โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)                                | ASC/ ITD                 | จัดซื้อจัดจ้าง   | 30.0000        |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ<br>(หลัก/ร่วม) | วิธีการ<br>ดำเนินงาน | งบประมาณ<br>(ลบ.) |
|-----------------------|--|-----------------------------|----------------------|-------------------|
| ● P12-441-45          | โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการปฏิบัติงานแบบ Hybrid Workplace ด้วยระบบ Unified Communication and Collaboration        | ITD                         | จัดซื้อจัดจ้าง       | 8.0000            |
| ● P12-441-61          | โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services) | ITD                         | จัดซื้อจัดจ้าง       | 4.8050            |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                             |                      | 89.0350           |

|                 |   |
|-----------------|---|
| ST              | 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน  |
| SO              | 4.5.1 มีความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน เพื่อให้องค์กรมีศักยภาพในการลงทุนสำหรับการพัฒนาและสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา   |
| KPT             | 4.5.1 มีโครงสร้างรายได้และสถานะทางการเงินที่มั่นคง โดยมีการปรับทบทวนโครงสร้างรายได้ให้มีสัดส่วนการจัดเก็บรายได้แต่ละประเภทเพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย<br>4.5.2 มีการจัดการรายได้ค่าธรรมเนียมที่มีความสมดุลกับภารกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ นโยบายของ กพท. และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นภาระต่ออุตสาหกรรมการบิน (Decrease regulatory burden) มีการปรับทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมโดยนำการกำหนด Cost center ที่นำมาใช้ในการจัดทำ Cost recovery |
| ตัวชี้วัดที่ 29 | ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 (New Scheme of Regulatory Charges)  |
| ค่าเป้าหมาย     | <u>12 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 และได้รับการเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2566<br><u>6 เดือน</u><br>- ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท. และเปรียบเทียบกับหน่วยกำกับการบินพลเรือนต้นแบบ แล้วเสร็จ และสามารถนำเสนอ ผอ.กพท. เพื่อพิจารณาได้ภายในเดือนมิถุนายน 2566   |

| รหัส                  | โครงการ/งาน  | ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม) | วิธีการดำเนินงาน | งบประมาณ (ลบ.) |
|-----------------------|--|--------------------------|------------------|----------------|
| ● P15-451-55          | โครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมของค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Fee) | FAD                      | จัดซื้อจัดจ้าง   | 4.0000         |
| รวมงบประมาณ (ล้านบาท) |  |                          |                  | 4.0000         |

รายละเอียดโครงการ/งาน  
ภายใต้แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566



## ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

(Develop State's Oversight System to Sustainability Standards)























แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

|                                |                   |  |                      |   |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------------------------|-------------------|--|----------------------|---|--|--|--|--|--|--|--|
| 1. ประเภท :                    | โครงการ (Project) | 2. รหัสโครงการ/งาน :   | P07-118-13           | 3. ชื่อโครงการ :                            | โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย |  |  |  |  |  |  |
| 4. ผู้รับผิดชอบหลัก :          | ----->            | สำนักนริยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)   | 5. กอง :             | กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG) | 6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) :   | SMO, LEG, AGA, ANS, AND, AIR, AMD, ERD, OPS, PEL, SFD, UAS       |  |  |  |  |  |
| 7. ชื่อผู้นำโครงการ :          | ----->            | นายชจรพัฒน์ มากถิ่น  | 8. สถานะโครงการ :    | โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565     | 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :  | สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves) |  |  |  |  |  |
| 10. วัตถุประสงค์โครงการ :      | ----->            | เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง |                      |   |  |  |  |  |  |  |  |
| 11. วิธีการดำเนินงาน :         | ----->            | ดำเนินการเอง   | 12. ประเภทงบประมาณ : | ----->                                      | ไม่ใช้งบประมาณ   | 13. งบประมาณทั้งโครงการ :  |  |  |  |  |  |
| 22. ผลผลิต (Output) :          | ----->            | การดำเนินการตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย   |                      |   |  |  |  |  |  |  |  |
| 23. ผลลัพธ์ (Outcome) :        | ----->            | ความพร้อมและความเข้าใจของ กพท. ในเรื่องการนำไปปฏิบัติ  |                      |   |  |  |  |  |  |  |  |
| 24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :  | ----->            | มีรายงานสรุปผลการดำเนินงานตามแผนฯ รอบ 6 เดือน  |                      |   |  |  |  |  |  |  |  |
| 25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : | ----->            | มีการสรุปผลการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ประจำปี 2566                                 |                      |   |  |  |  |  |  |  |  |
| 26. ความเสี่ยงโครงการ :        | ----->            | การดำเนินงานในการตรวจติดตามอาจจะไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด เนื่องจากภาระงานที่มีมาก   |                      |   |  |  |  |  |  |  |  |

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม<br>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)  | 29. ฝ่าย/<br>หน่วยงานที่<br>รับผิดชอบ<br>(รายกิจกรรม)          | 30. Milestones | 31.<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 32. แผนการ<br>เบิกจ่าย<br>งบประมาณ<br>(บาท) | 33. แผน และ % ความสำเร็จในการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      | 34. ผล<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 35.<br>วันที่ทำ<br>เรื่อง<br>เบิกจ่าย | 36. ผล<br>การเบิก<br>จ่ายจริง<br>(บาท) | 37. วันที่<br>จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)                                       |      |      |      |  |
|-----------|---|--|----------------|------------------------------------|---|--|------|-------|----------|------|-------|----------|------|------|----------|------|------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|------------------------|---|------|------|------|--|
|           |   |  |                |                                    |   | ไตรมาส 1   |      |       | ไตรมาส 2 |      |       | ไตรมาส 3 |      |      | ไตรมาส 4 |      |      |                                       |                                       |  |                        | ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร<br>38.5 รายละเอียด |      |      |      |  |
|           |   |  |                |                                    |   | ม.ค.   | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย.    | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค.     | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค.     | พ.ย. | ธ.ค. |                                       |                                       |  |                        | คน  | เงิน | ระบบ | เวลา |  |
| 1         | จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อนำเสนอปัญหาอุปสรรค ช่องว่าง (Gap Analysis) และแนวทางการดำเนินการตาม Enforcement รวมถึง Best Practice ของแต่ละฝ่าย   | SMO LEG<br>AGA ANS<br>AND AIR<br>AMD ERD<br>OPS PEL            | Milestone      | 20                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       | N                                     | N                                      | N                      | N   |      |      |      |  |
| 2         | ปรับปรุง Enforcement Policy/Manual เพื่อให้สอดคล้องกับปัญหา อุปสรรค และช่องว่าง (Gap Analysis) ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการหรือบังคับใช้ตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน (Aviation Enforcement Policy) | LEG SMO  | Milestone      | 20                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       | N                                     | N                                      | N                      |   |      |      |      |  |
| 3         | จัดฝึกอบรม Enforcement Policy/Manual ที่ปรับปรุงแล้วให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แนวทางที่ถูกต้องในการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน  | SMO LEG<br>AGA ANS<br>AND AIR<br>AMD ERD<br>OPS PEL<br>SFD UAS | Milestone      | 20                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                       |  |                        |   |      |      |      |  |
| 4         | ฝ่ายที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไข ICAO CAP โดยใช้ข้อมูล Enforcement Policy/Manual ที่ปรับปรุงแล้ว และเริ่มกระบวนการบังคับใช้ (Implementation)   | AGA ANS<br>AND AIR<br>AMD OPS<br>PEL SFD                       | Milestone      | 20                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                       |  |                        |   |      |      |      |  |
| 5         | นำเอกสารหลักฐานจากการบังคับใช้ตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน (Aviation Enforcement Policy) Upload เข้าสู่ระบบ ICAO OLF หรือระบบของ กพท. เพื่อเป็นหลักฐานสำหรับแก้ไข ICAO Finding                   | AGA ANS<br>AIR AMD<br>OPS PEL<br>SFD                           | Milestone      | 20                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                       |  |                        |   |      |      |      |  |



แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

|                                       |  |   |
|---------------------------------------|--|---|
| 1. ประเภท : โครงการ (Project)         | 2. รหัสโครงการ/งาน : P07-131-14  | 3. ชื่อโครงการ : โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพียงระดับค่า EI                |
| 4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->          | สำนักนริภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO) 5. กอง : กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)  | 6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) : -----> SMO/OPS, AIR, PEL, ANS, AGA, HCD, LEG, SFD, AMD                 |
| 7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->          | นายชัชวาลย์ มากกลิ่น 8. สถานะโครงการ : โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565   | 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----> สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves) |
| 10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->      | เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย โดยมีระดับค่า Effective Implementation เพิ่มขึ้นและมากกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด รวมถึงเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจประเมินมาตรฐานจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ |   |
| 11. วิธีการดำเนินงาน : ----->         | ดำเนินการเอง   | 12. ประเภทงบประมาณ : -----> ไม่ใช้งบประมาณ  |
| 13. งบประมาณทั้งโครงการ :             | บาท  |   |
| 22. ผลผลิต (Output) : ----->          | ผลการตรวจประเมินตนเองโดยใช้ ICAO USOAP PQ เพื่อให้การดำเนินงานของ กพท. เป็นไปตามมาตรฐาน  |   |
| 23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->        | กพท. มีขีดความสามารถในการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล  |   |
| 24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->  | มีแผนการตรวจประเมินฝ่ายที่ดำเนินการเกี่ยวกับการกำกับดูแล และ Checklist สำหรับใช้ในการตรวจประเมิน   |   |
| 25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : -----> | มีการรายงานผลการตรวจประเมินด้วยตนเองโดยใช้ ICAO Protocol Question ประจำปี 2566   |   |
| 26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->        | การตรวจประเมินด้วยตนเองที่ดำเนินการโดย กพท. และผลการตรวจสอบจาก ICAO อาจมีความคลาดเคลื่อนเนื่องจากสาเหตุเรื่องดุลยพินิจของ ICAO Auditor   |   |

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม<br>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)   | 29. ฝ่าย/<br>หน่วยงานที่<br>รับผิดชอบ<br>(รายกิจกรรม) | 30. Milestones | 31.<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 32. แผนการ<br>เบิกจ่าย<br>งบประมาณ<br>(บาท) | 33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      | 34. ผล<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 35.<br>วันที่ทำ<br>เรื่อง<br>เบิกจ่าย | 36. ผล<br>การเบิก<br>จ่ายจริง<br>(บาท) | 37. วันที่<br>จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี) |      |      |      |  |  |  |  |  |
|-----------|--|---|----------------|------------------------------------|---|---|------|-------|-------|----------|-------|------|------|----------|------|------|------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|------------------------|-------------------------------------|------|------|------|--|--|--|--|--|
|           |  |   |                |                                    |   | ไตรมาส 1  |      |       |       | ไตรมาส 2 |       |      |      | ไตรมาส 3 |      |      |      |                                       |                                       |  |                        | ไตรมาส 4                            |      |      |      | ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร |  |  |  |  |
|           |  |   |                |                                    |   | ม.ค.  | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค.     | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย.     | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. |                                       |                                       |  |                        | คน                                  | เงิน | ระบบ | เวลา | 38.5 รายละเอียด  |  |  |  |  |
| 1         | จัดแบ่งทีม SMO Auditor เพื่อทำการศึกษา Protocol Questions (PQs) ล่าสุดของ ICAO ที่ Applicable ต่อประเทศไทย ในแต่ละด้าน (Area) ในส่วนที่เป็น PQ ที่ไม่ใช่ PPQ (เนื่องจาก PPQ มีการตรวจสอบตามโครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC) | SMO (IG)  | Milestone      | 20                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       | N                                     | N                                      | N                      | N                                   |      |      |      |  |  |  |  |  |
| 2         | เสนอแผนการตรวจสอบเพื่อขอความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. และแจ้งเวียนให้ทุกฝ่ายรับทราบ   | SMO/LEG, AGA, ANS, AMD, AIR, OPS, PEL, SFD            | Milestone      | 20                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       | N                                     | N                                      | N                      |                                     |      |      |      |  |  |  |  |  |
| 3         | ดำเนินการตรวจประเมินด้วยตนเองตามแผนฯ   | SMO LEG AGA ANS AND AIR AMD ERD OPS PEL SFD UAS       | Milestone      | 40                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       |                                       |  |                        |                                     |      |      |      |  |  |  |  |  |
| 4         | สรุปผลการตรวจประเมิน   | AGA ANS AND AIR AMD OPS PEL SFD                       | Milestone      | 20                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       |                                       |  |                        |                                     |      |      |      |  |  |  |  |  |









**แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)**

|                                |                   |  |                      |   |                                    |                           |  |
|--------------------------------|-------------------|--|----------------------|---|------------------------------------|---------------------------|--|
| 1. ประเภท :                    | โครงการ (Project) | 2. รหัสโครงการ/งาน : --P07-133-16  | 3. ชื่อโครงการ :     | โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) พ.ศ. 2567 - 2569 |                                    |                           |  |
| 4. ผู้รับผิดชอบหลัก :          | ----->            | สำนักนริภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)   | 5. กอง :             | กลุ่มงานมาตรฐานความปลอดภัย - AG   | 6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) : | ----->                    | PEL/OPS/AIR/ANS/AGA/LEG                                      |
| 7. ชื่อผู้นำโครงการ :          | ----->            | นางสาวพัชรา คงธนสารสิทธิ์  | 8. สถานะโครงการ :    | โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)   | 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :  | ----->                    | สีเขียว : โครงการที่เป็นประโยชน์หากดำเนินการ (Nice-to-haves) |
| 10. วัตถุประสงค์โครงการ :      | ----->            | 1. เพื่อเป็นการแสดงทิศทางด้านยุทธศาสตร์ (Strategic direction) ในการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนในระดับประเทศ ประจำปี พ.ศ. 2567 - 2569<br>2. เพื่อสื่อสารสมรรถนะด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ (State safety performance) ที่ต้องการบรรลุในปี พ.ศ. 2567 - 2569<br>3. เพื่อให้ประเทศไทยมีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติมีเป้าหมายการจัดการด้านความปลอดภัยและกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan) ปี 2023 - 2025 และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) ปี 2023 - 2025<br>4. เพื่อดำเนินการตามแผนนริภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 พ.ศ. 2565 ที่กำหนดให้ต้องมีการทบทวนแผนปฏิบัติการฯ ทุก ๆ 3 ปี |                      |   |                                    |                           |  |
| 11. วิธีการดำเนินงาน :         | ----->            | ดำเนินการเอง   | 12. ประเภทงบประมาณ : | ----->  | ไม่ใช้งบประมาณ                     | 13. งบประมาณทั้งโครงการ : | บาท  |
| 22. ผลผลิต (Output) :          | ----->            | มีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2567 - 2569 ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan) ปี 2023 - 2025 และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) ปี 2023 - 2025  |                      |   |                                    |                           |  |
| 23. ผลลัพธ์ (Outcome) :        | ----->            | มีแผนนริภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่มีประสิทธิภาพ (Effective State Safety Programme)  |                      |   |                                    |                           |  |
| 24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :  | ----->            | ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoS) วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยของประเทศ รวมทั้งกิจกรรมด้านความปลอดภัย  |                      |   |                                    |                           |  |
| 25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : | ----->            | ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องรับทราบระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoS) วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยของประเทศ รวมทั้งกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ   |                      |   |                                    |                           |  |
| 26. ความเสี่ยงโครงการ :        | ----->            | ไม่มี  |                      |   |                                    |                           |  |

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม<br>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)   | 29. ฝ่าย/<br>หน่วยงานที่<br>รับผิดชอบ<br>(รายกิจกรรม) | 30. Milestones | 31.<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 32. แผนการ<br>เบิกจ่าย<br>งบประมาณ<br>(บาท) | 33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      | 34. ผล<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 35. วันที่<br>ทำเรื่อง<br>เบิกจ่าย | 36. ผล<br>การเบิก<br>จ่ายจริง<br>(บาท) | 37. วันที่<br>จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี) |      |      |  |                 |  |  |  |
|-----------|--|---|----------------|------------------------------------|---|---|------|-------|-------|----------|-------|------|------|----------|------|------|------|---------------------------------------|------------------------------------|--|------------------------|-------------------------------------|------|------|--|-----------------|--|--|--|
|           |  |   |                |                                    |   | ไตรมาส 1  |      |       |       | ไตรมาส 2 |       |      |      | ไตรมาส 3 |      |      |      |                                       |                                    |  |                        | ไตรมาส 4                            |      |      | ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร |                 |  |  |  |
|           |  |   |                |                                    |   | ม.ค.  | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค.     | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย.     | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. |                                       |                                    |  |                        | คน                                  | เงิน | ระบบ | เวลา   | 38.5 รายละเอียด |  |  |  |
| 1         | ศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) ปี 2023 - 2025 และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) ปี 2023 - 2025               | SMO(AG)   | None           | 20                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       | N                                  | N                                      | N                      | N                                   |      |      |  |                 |  |  |  |
| 2         | ดำเนินการประเมินตนเอง (Self assessment) ตามแนวทางที่ ICAO แนะนำ รวมทั้งระบุ Safety Enhancement Initiatives (SEIs) ระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoS) วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยของประเทศ และกิจกรรมด้านความปลอดภัย | SMO(AG)   | None           | 25                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       | N                                  | N                                      | N                      | N                                   |      |      |  |                 |  |  |  |
| 3         | จัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ   | SMO(AG)/<br>PEL OPS<br>AIR ANS<br>AGA LEG             | None           | 25                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       | N                                  | N                                      | N                      | N                                   |      |      |  |                 |  |  |  |
| 4         | คณะทำงานด้านความปลอดภัยในการบินเห็นชอบร่างแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ  | SMO(AG)/<br>PEL OPS<br>AIR ANS<br>AGA LEG             | None           | 15                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       | N                                  | N                                      | N                      | N                                   |      |      |  |                 |  |  |  |
| 5         | เสนอร่างแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติให้คณะกรรมการนริภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติเห็นชอบ   | SMO(AG)   | Milestone      | 15                                 |   |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |                                       |                                    |  |                        |                                     |      |      |  |                 |  |  |  |



แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : งาน (Activity)      2. รหัสโครงการ/งาน : --A07-133-04      3. ชื่อโครงการ : งานติดตามการดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ของ พ.ศ. 2564 - 2566

4. ผู้รับผิดชอบหลัก : -----> สำนักนิตยภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)      5. กอง : กลุ่มงานมาตรฐานความปลอดภัย - AG      6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) : -----> PEL/OPS/AIR/ANS/AGA/LEG

7. ชื่อผู้นำโครงการ : -----> นางสาวศศิวิมล สาสน์ธรรมบท      8. สถานะโครงการ : โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)      9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----> สีเขียว : โครงการที่เป็นประโยชน์หากดำเนินการ (Nice-to-haves)

10. วัตถุประสงค์โครงการ : -----> เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ระบุไว้ตาม Thailand Aviation Safety Action Plan (TASAP)

11. วิธีการดำเนินงาน : -----> ดำเนินการเอง      12. ประเภทงบประมาณ : -----> ไม่ใช้งบประมาณ      13. งบประมาณทั้งโครงการ : -----> บาท

22. ผลผลิต (Output) : -----> ดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยได้ครบถ้วนตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด

23. ผลลัพธ์ (Outcome) : -----> สามารถจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่แผนปฏิบัติการฯ ระบุไว้

24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : -----> ดำเนินการกิจกรรมด้านความปลอดภัยได้ตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด

25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : -----> ดำเนินการกิจกรรมด้านความปลอดภัยได้แล้วเสร็จตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด

26. ความเสี่ยงโครงการ : -----> มีปัจจัยภายใน/นอก หรือองค์กรด้านการบินพลเรือนภายนอกไม่ให้ความร่วมมือในการดำเนินการตามแผน

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม<br>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)               | 29. ฝ่าย/<br>หน่วยงานที่<br>รับผิดชอบ<br>(รายการกิจกรรม) | 30. Milestones | 31.<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 32. แผนการ<br>เบิกจ่าย<br>งบประมาณ<br>(บาท) | 33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      | 34. ผล<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 35.<br>วันที่ทำ<br>เรื่อง<br>เบิกจ่าย | 36. ผล<br>การเบิก<br>จ่ายจริง<br>(บาท) | 37. วันที่<br>จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)       |      |      |      |                 |
|-----------|---|--|----------------|------------------------------------|---|---|------|-------|----------|------|-------|----------|------|------|----------|------|------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|------------------------|---|------|------|------|-----------------|
|           |   |  |                |                                    |   | ไตรมาส 1  |      |       | ไตรมาส 2 |      |       | ไตรมาส 3 |      |      | ไตรมาส 4 |      |      |                                       |                                       |  |                        | ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี |      |      |      |                 |
|           |   |  |                |                                    |   | ม.ค.  | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย.    | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค.     | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค.     | พ.ย. | ธ.ค. |                                       |                                       |  |                        | คน  | เงิน | ระบบ | เวลา | 38.5 รายละเอียด |
| 1         | ติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินการจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละกิจกรรมด้านความปลอดภัย     | SMO (AG)   | None           | 30                                 |   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       | N                                     | N                                      | N                      | N   |      |      |      |                 |
| 2         | รายงานผลการดำเนินงานให้ผู้บริหารทราบ  | SMO (AG)   | Milestone      | 30                                 |   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       | N                                     | N                                      | N                      | N   |      |      |      |                 |
| 3         | ทบทวนปัญหาและอุปสรรค เพื่อให้แน่ใจว่าบรรลุเป้าหมายตาม TASAP (ถ้ามี)                     | SMO (AG)   | None           | 20                                 |   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       | N                                     | N                                      | N                      | N   |      |      |      |                 |
| 4         | เสนอข้อเสนอแนะในการแก้ไข ปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินการตาม TASAP (ถ้ามี) | SMO (AG)   | None           | 20                                 |   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       | N                                     | N                                      | N                      | N   |      |      |      |                 |

















ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

(Transition to Performance Based-Oriented to achieve Global Standards)

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

|                                |  |                      |   |                                    |  |
|--------------------------------|--|----------------------|---|------------------------------------|--|
| 1. ประเภท :                    | โครงการ (Project)  | 2. รหัสโครงการ/งาน : | P10-211-20                                | 3. ชื่อโครงการ :                   | โครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576) |
| 4. ผู้รับผิดชอบหลัก :          | ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD)  | 5. กอง :             | นโยบายการบินพลเรือน (PO)                  | 6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) : | FAD  |
| 7. ชื่อผู้นำโครงการ :          | ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริม  | 8. สถานะโครงการ :    | โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่) | 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :  | สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)                       |
| 10. วัตถุประสงค์โครงการ :      | เพื่อศึกษา ทบทวน และปรับปรุงแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย และจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ (ฉบับปรับปรุง) |                      |   |                                    |  |
| 11. วิธีการดำเนินงาน :         | การจัดซื้อจัดจ้าง  | 12. ประเภทงบประมาณ : | งบรายจ่ายอื่น (OthEx)                     | 13. งบประมาณทั้งโครงการ :          | 26,000,000.00 บาท  |
| 22. ผลผลิต (Output) :          | แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ (ฉบับปรับปรุง)  |                      |   |                                    |  |
| 23. ผลลัพธ์ (Outcome) :        | การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา  |                      |   |                                    |  |
| 24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :  | ได้ Inception Report / แนวทางการทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ  |                      |   |                                    |  |
| 25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : | ร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ (ฉบับปรับปรุง)  |                      |   |                                    |  |
| 26. ความเสี่ยงโครงการ :        | กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง / เบิกจ่ายไม่เป็นไปตามกำหนด  |                      |   |                                    |  |

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม<br>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน<br>และการเบิกจ่าย)  | 29. ฝ่าย/<br>หน่วยงานที่<br>รับผิดชอบ<br>(รายกิจกรรม) | 30. Milestones | 31.<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 32. แผนการ<br>เบิกจ่าย<br>งบประมาณ<br>(บาท) | 33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      | 34. ผล<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 35. วันที่ทำ<br>การเบิก<br>จ่ายจริง | 36. ผล<br>การเบิก<br>จ่ายจริง<br>(บาท) | 37. วันที่<br>จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี) |          |            |                              |                 |
|-----------|---|---|----------------|------------------------------------|---|---|------|-------|----------|------|-------|----------|------|------|----------|------|------|---------------------------------------|-------------------------------------|--|------------------------|-------------------------------------|----------|------------|------------------------------|-----------------|
|           |   |   |                |                                    |   | ไตรมาส 1  |      |       | ไตรมาส 2 |      |       | ไตรมาส 3 |      |      | ไตรมาส 4 |      |      |                                       |                                     |  |                        | ต้องการ                             | เลือก Y, | ไม่ต้องการ | เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร |                 |
|           |   |   |                |                                    |   | ม.ค.  | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย.    | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค.     | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค.     | พ.ย. | ธ.ค. |                                       |                                     |  |                        | คน                                  | เงิน     | ระบบ       | เวลา                         | 38.5 รายละเอียด |
| 1         | แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำ ToR และราคาากลาง  | APD   | Milestone      | 10                                 | -   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       | Y                                   | Y                                      |                        | Y                                   |          |            |                              |                 |
| 2         | ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างฯ และลงนามว่าจ้างที่ปรึกษา   | FAD/APD   | Milestone      | 15                                 | -   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                     |  |                        |                                     |          |            |                              |                 |
| 3         | แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการศึกษา และ<br>คณะกรรมการตรวจรับงาน   | APD   | Milestone      | 15                                 | -   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                     |  |                        |                                     |          |            |                              |                 |
| 4         | รายงานการศึกษาเบื้องต้น (Inception Report) -<br>ตรวจรับงานงวดที่ 1  | APD   | Milestone      | 15                                 | 2,600,000                                   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                     |  |                        |                                     |          |            |                              |                 |
| 5         | รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) -<br>ตรวจรับงานงวดที่ 2  | APD   | Milestone      | 15                                 | 2,600,000                                   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                     |  |                        |                                     |          |            |                              |                 |
| 6         | รายงานฉบับกลาง (Interim Report) -<br>ตรวจรับงานงวดที่ 3   | APD   | Milestone      | 15                                 | 2,600,000                                   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                     |  |                        |                                     |          |            |                              |                 |
| 7         | ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และ<br>และร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย<br>(ฉบับปรับปรุง) -<br>ตรวจรับงานงวดที่ 4 | APD   | Milestone      | 15                                 | 5,200,000                                   |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                                       |                                     |  |                        |                                     |          |            |                              |                 |





















แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

|                                |   |                      |   |                                    |   |
|--------------------------------|---|----------------------|---|------------------------------------|---|
| 1. ประเภท :                    | โครงการ (Project)   | 2. รหัสโครงการ/งาน : | P09-241-19                              | 3. ชื่อโครงการ :                   | โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ (ต่อเนื่องจากโครงการจัดทําระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. และอุตสาหกรรมการบินของประเทศ BCM) |
| 4. ผู้รับผิดชอบหลัก :          | ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร (CSD)   | 5. กอง :             | กองบริหารความเสี่ยง (RM)                | 6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) : | ภายใน All Dept. ภายนอก ท.ย. AOT, Airlines, หน่วยงานราชการอื่นที่เกี่ยวข้อง  |
| 7. ผู้นำโครงการ :              | สาวิตรี แสนทวีสุข   | 8. สถานะโครงการ :    | โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565 | 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :  | สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)  |
| 10. วัตถุประสงค์โครงการ :      | 1. เพื่อให้ กพท. มีระบบและแผนการในการบริหารจัดการ ตอบสนอง รับมือกับสภาวะวิกฤตต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น และสามารถดำเนินกิจกรรมหลักที่สำคัญๆ ได้อย่างต่อเนื่อง จนเป็นปกติได้<br>2. เพื่อให้ กพท. มีแนวทางในการเตรียมความพร้อม เพื่อผลักดันและขับเคลื่อนให้การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทย สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดการหยุดชะงัก เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต |                      |   |                                    |   |
| 11. วิธีการดำเนินงาน :         | การจัดซื้อจัดจ้าง   | 12. ประเภทงบประมาณ : | งบรายจ่ายอื่น (OthEx)                   | 13. งบประมาณทั้งโครงการ :          | 8,900,000.00 บาท  |
| 22. ผลผลิต (Output) :          | 1. ระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. (แผน IMP, BCP, DRP และ BRP) และ<br>2. แนวทางแผนการดำเนินการเตรียมความพร้อมในการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ  |                      |   |                                    |   |
| 23. ผลลัพธ์ (Outcome) :        | 1. กพท. สามารถปฏิบัติงานตามภารกิจที่สำคัญๆ ได้อย่างต่อเนื่อง เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต<br>2. สามารถนำแนวทางและแผนการดำเนินการไปใช้ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศให้สามารถให้บริการด้านการบินที่สำคัญๆ ได้อย่างต่อเนื่อง เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต   |                      |   |                                    |   |
| 24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :  | 1. ระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. (แผน IMP, BCP, DRP และ BRP)<br>2. มีการกำหนดกลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ (Business Continuity Strategy)<br>3. มีผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศเข้ามาให้คำปรึกษาในการวางแผนการจัดการจัดทําระบบ BCM ของระบบการบินของประเทศ   |                      |   |                                    |   |
| 25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : | มีการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ   |                      |   |                                    |   |
| 26. ความเสี่ยงโครงการ :        | 1. ยังไม่ทราบช่วงเวลาที่เหมาะสมในการเข้ามาให้คำปรึกษาของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ<br>2. ไม่สามารถควบคุมผู้มีส่วนได้เสียภายนอก กพท. ให้ดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้   |                      |   |                                    |   |

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)   | 29. ฝ่าย/หน่วยงานที่รับผิดชอบ (รายกิจกรรม)                                  | 30. Milestones | 31. น้ำหนักกิจกรรม (100) | 32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท) | 33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |       |          |       |      |          |      |      |          |      | 34. ผล น้ำหนักกิจกรรม (100) | 35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย | 36. ผล การเบิกจ่ายจริง (บาท) | 37. วันที่จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี) |                            |                 |            |                                     |
|-----------|--|---|----------------|--------------------------|----------------------------------|---|------|-------|-------|----------|-------|------|----------|------|------|----------|------|-----------------------------|----------------------------|------------------------------|--------------------|-------------------------------------|----------------------------|-----------------|------------|-------------------------------------|
|           |  |   |                |                          |                                  | ไตรมาส 1  |      |       |       | ไตรมาส 2 |       |      | ไตรมาส 3 |      |      | ไตรมาส 4 |      |                             |                            |                              |                    | ต้องการ คน                          | เลือก เงิน                 | ไม่ต้องการ ระบบ | เลือก เวลา | กรณีต้องการทรัพยากร 38.5 รายละเอียด |
|           |  |   |                |                          |                                  | ม.ค.  | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค.     | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค.     | ก.ย. | ต.ค. | พ.ย.     | ธ.ค. |                             |                            |                              |                    |                                     |                            |                 |            |                                     |
| 1         | จัดทำร่างนโยบาย BCM และบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้มีส่วนได้เสีย  | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารฝ่าย/สำนัก    | None           |                          |                                  |   |      |       |       |          |       |      |          |      |      |          |      |                             | Y                          | N                            | N                  | Y                                   | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |                 |            |                                     |
| 2         | จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับความคิดเห็นมาปรับปรุงร่างนโยบายและเอกสารการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารฝ่าย/สำนัก    | Milestone      | 10                       |                                  |   |      |       |       |          |       |      |          |      |      |          |      |                             | Y                          | N                            | N                  | Y                                   | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |                 |            |                                     |
| 3         | จัดอบรมเชิงปฏิบัติการในหลักสูตรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในระบบ BCM ให้กับผู้บริหาร บุคลากรของ กพท. และผู้เกี่ยวข้อง   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารฝ่าย/สำนัก    | None           |                          |                                  |   |      |       |       |          |       |      |          |      |      |          |      |                             | Y                          | N                            | N                  | Y                                   | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |                 |            |                                     |
| 4         | ส่งมอบงานงวดที่ 2 ให้คณะกรรมการตรวจรับพิจารณาผล และส่งเรื่องเบิกจ่าย   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / คณะกรรมการตรวจรับ / PM                    | Milestone      | 10                       | 2,250,000                        |   |      |       |       |          |       |      |          |      |      |          |      |                             | Y                          | N                            | N                  | Y                                   | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |                 |            |                                     |
| 5         | ระดมความคิดเห็นจากผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานของ กพท. โดยจัดประชุมรายฝ่าย/สำนัก เพื่อจัดทำกรอบแนวทางแผนงานต่าง ๆ 10 ครั้ง  | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารฝ่าย/สำนัก    | None           |                          |                                  |   |      |       |       |          |       |      |          |      |      |          |      |                             | Y                          | N                            | N                  | Y                                   | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |                 |            |                                     |
| 6         | วิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ การประเมินความเสี่ยงร่วมกับผู้บริหาร และตัวแทนของฝ่าย/สำนัก และจัดทำแนวทางการลดความเสี่ยงตามขอบเขตการให้บริการ   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารฝ่าย/สำนัก    | Milestone      | 10                       |                                  |   |      |       |       |          |       |      |          |      |      |          |      |                             | Y                          | N                            | N                  | Y                                   | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |                 |            |                                     |
| 7         | ศึกษา และกำหนดขั้นตอนในการเตรียมการเพื่อจัดการภาวะวิกฤตที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ร่วมกับคณะทำงานและตัวแทนฝ่าย/สำนักที่เกี่ยวข้อง และจัดทำรายงานผลการศึกษา และกำหนดขั้นตอนในการปฏิบัติงานฯ | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง | None           |                          |                                  |   |      |       |       |          |       |      |          |      |      |          |      |                             | Y                          | N                            | N                  | Y                                   | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |                 |            |                                     |

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม<br>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการค้าดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)  | 29. ฝ่าย/<br>หน่วยงานที่<br>รับผิดชอบ<br>(รายกิจกรรม)   | 30.<br>Milestones | 31.<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 32. แผนการ<br>เบิกจ่าย<br>งบประมาณ<br>(บาท) | 33. แผน และ % ความสำเร็จหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |          |      |       |          |      |      |          | 34. ผล<br>น้ำหนัก<br>กิจกรรม<br>(100) | 35.<br>วันที่ทำ<br>เรื่อง<br>เบิกจ่าย | 36. ผล<br>การเบิก<br>จ่ายจริง<br>(บาท) | 37. วันที่<br>จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)                      |      |    |                            |      |      |                 |
|-----------|---|---|-------------------|------------------------------------|---|--|------|-------|----------|------|-------|----------|------|------|----------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|------------------------|--|------|----|----------------------------|------|------|-----------------|
|           |   |   |                   |                                    |   | ไตรมาส 1   |      |       | ไตรมาส 2 |      |       | ไตรมาส 3 |      |      | ไตรมาส 4 |                                       |                                       |  |                        | ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร |      |    |                            |      |      |                 |
|           |   |   |                   |                                    |   | ม.ค.   | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย.    | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค.     | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค.     |                                       |                                       |  |                        | พ.ย.   | ธ.ค. | คน | เงิน                       | ระบบ | เวลา | 38.5 รายละเอียด |
| 8         | กำหนดกลยุทธ์ และพัฒนาขั้นตอน IRP แผน BCP การสื่อสารและการแจ้งเตือน แผน BRP ของ กพท. และจัดทำร่างแผนฯ เพื่อนำเสนอต่อผู้บริหาร คณะทำงาน และพนักงาน กพท.   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง                     | None              |                                    |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 9         | จัดประชุมนำเสนอให้ผู้บริหาร คณะทำงาน และพนักงาน กพท.เพื่อรับฟังความคิดเห็น สร้างความเข้าใจและการนำไปใช้ปฏิบัติ และนำเสนอ IMP BCP CP DRP และ BRP ฉบับสมบูรณ์   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารทุกฝ่าย/สำนัก                     | Milestone         | 10                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 10        | นำเสนอผลงานงวดที่ 3 ให้คณะกรรมการตรวจรับ พิจารณาผลการส่งมอบงาน และส่งเรื่องเบิกจ่าย   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / คณะกรรมการตรวจรับ / PM  | Milestone         | 20                                 | 2,670,000                                   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 11        | กำหนดแผนการทดสอบ จัดการทดสอบและฝึกซ้อม แผนฯ และจัดทำรายงานผลการทดสอบ  | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM   | Milestone         | 10                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 12        | จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับ ภาพรวมและข้อกำหนดของการบริหารความ ต่อเนื่องทางธุรกิจ  | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM   | None              |                                    |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 13        | กำหนดกลยุทธ์การสร้าง Business Continuity Strategy ระบบการบินของประเทศ ร่วมกับ ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ และจัดประชุมสัมมนาระดับผู้บริหาร เพื่อนำเสนอกลยุทธ์ฯ และรับฟังข้อคิดเห็น เพื่อนำไปปรับปรุงกลยุทธ์ฯ ฉบับสมบูรณ์ | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM   | None              |                                    |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 14        | จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นมา ปรับปรุงร่าง  | ที่ปรึกษาโครงการ / ผู้เชี่ยวชาญ สปท. / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารทุกฝ่าย/สำนัก | Milestone         | 10                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 15        | จัดทำแผนงานในการพัฒนา BCM ระบบการบิน ประเทศ   | ที่ปรึกษาโครงการ / ผู้เชี่ยวชาญ สปท. / คณะทำงาน BCM / ผู้บริหารหรือตัวแทนผู้บริหารทุกฝ่าย/สำนัก | Milestone         | 10                                 |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 16        | จัดทำ BCMS Internal Audit Plan, Corrective Action, Management Review, และประเมินผล ระบบ BCM   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / SMO/AO  | None              |                                    |   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |
| 17        | นำเสนอผลงานงวดที่ 4 ให้คณะกรรมการตรวจรับ พิจารณาผลการส่งมอบงาน และส่งเรื่องเบิกจ่าย   | ที่ปรึกษาโครงการ / คณะทำงาน BCM / คณะกรรมการตรวจรับ / PM  | Milestone         | 10                                 | 2,670,000                                   |  |      |       |          |      |       |          |      |      |          |                                       |                                       |  | Y                      | N  | N    | Y  | บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน |      |      |                 |



## ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโต

(Improve and Develop our Public Service Systems for Sustainable Growth of Aviation)































แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

|                                |  |                      |                                   |                                    |   |  |  |
|--------------------------------|--|----------------------|-----------------------------------|------------------------------------|---|--|--|
| 1. ประเภท :                    | โครงการ (Project)  | 2. รหัสโครงการ/งาน : | P10-332-30                        | 3. ชื่อโครงการ :                   | โครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme : IAP) |  |  |
| 4. ผู้รับผิดชอบหลัก :          | ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS)   | 5. กอง :             | กองตรวจสอบอากาศยานต่างประเทศ (FA) | 6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) : | -----> N/A  |  |  |
| 7. ชื่อผู้นำโครงการ :          | นายมาณฑิ อังกาณี   | 8. สถานะโครงการ :    | อื่นๆ                             | 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :  | -----> สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)   |  |  |
| 10. วัตถุประสงค์โครงการ :      | 1. เพื่อเป็นเวทีการหารือของหน่วยงานการบินพลเรือนในกลุ่มประเทศอาเซียน สำหรับแนวทางปฏิบัติ มาตรฐานการตรวจสอบ แลกเปลี่ยนข้อมูล และการฝึกภาคปฏิบัติในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ดำเนินงานอากาศยานต่างประเทศ<br>2. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนบทบาทของประเทศไทยในเวทีภูมิภาคอาเซียน และความพร้อมของประเทศไทยในการเป็นเจ้าภาพจัดโครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน และยกระดับบทบาทของประเทศไทยในการรักษาและพัฒนาระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล<br>3. เพื่อให้การบริหารจัดการโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล ดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย<br>4. เสริมสร้างความเป็นผู้นำให้กับ CAAT ในเวทียาเซียและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่ประเทศไทย |                      |                                   |                                    |   |  |  |
| 11. วิธีการดำเนินงาน :         | ดำเนินการเอง   | 12. ประเภทงบประมาณ : | งบดำเนินงาน (OpeEx)               | 13. งบประมาณทั้งโครงการ :          | 1,000,000.00 บาท  |  |  |
| 22. ผลผลิต (Output) :          | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การระหว่างประเทศ ในกิจกรรมด้าน Safety   |                      |                                   |                                    |   |  |  |
| 23. ผลลัพธ์ (Outcome) :        | เพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ให้กับผู้ตรวจสอบด้านการบินในการตรวจสอบ Ramp Inspection เสริมสร้างความเป็นผู้นำให้กับ CAAT ในเวทียาเซีย สร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่ประเทศไทย ตลอดจนยกระดับบทบาทของประเทศไทยในการรักษาและพัฒนาระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็น   |                      |                                   |                                    |   |  |  |
| 24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :  | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การระหว่างประเทศ ในกิจกรรมด้าน Safety   |                      |                                   |                                    |   |  |  |
| 25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : | ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์การระหว่างประเทศ ในกิจกรรมด้าน Safety   |                      |                                   |                                    |   |  |  |
| 26. ความเสี่ยงโครงการ :        | สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อต่าง ๆ หรือโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กลายพันธุ์จน WHO ประกาศให้เป็นสายพันธุ์ระดับที่น่ากังวล และมีอัตราการระบาดที่รวดเร็ว อาจส่งผลให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จ   |                      |                                   |                                    |   |  |  |

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม<br>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย) | 29. ฝ่าย/หน่วยงานที่รับผิดชอบ (รายกิจกรรม) | 30. Milestones | 31. น้ำหนักกิจกรรม (100) | 32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท) | 33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      | 34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100) | 35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย | 36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท) | 37. วันที่จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)                                      |      |      |      |  |
|-----------|--|--|----------------|--------------------------|----------------------------------|---|------|-------|----------|------|-------|----------|------|------|----------|------|------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------|--|------|------|------|--|
|           |  |  |                |                          |                                  | ไตรมาส 1  |      |       | ไตรมาส 2 |      |       | ไตรมาส 3 |      |      | ไตรมาส 4 |      |      |                            |                            |                             |                    | ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร 38.5 รายละเอียด |      |      |      |  |
|           |  |  |                |                          |                                  | ม.ค.  | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย.    | พ.ค. | มิ.ย. | ก.ค.     | ส.ค. | ก.ย. | ต.ค.     | พ.ย. | ธ.ค. |                            |                            |                             |                    | คน   | เงิน | ระบบ | เวลา |  |
| 1         | วางแผนการดำเนินโครงการ   | OPS  | Milestone      | 30                       | 300,000                          |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                            | Y                          | Y                           |                    | Y  |      |      |      |  |
| 2         | เริ่มดำเนินงาน   | OPS  | Milestone      | 50                       | 600,000                          |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                            | Y                          | Y                           |                    | Y  |      |      |      |  |
| 3         | สรุปผลการดำเนินโครงการ   | OPS  | Milestone      | 20                       | 100,000                          |   |      |       |          |      |       |          |      |      |          |      |      |                            | Y                          | Y                           |                    | Y  |      |      |      |  |











แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2565 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project) 2. รหัสโครงการ/งาน : P10-341-63 3. ชื่อโครงการ : โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน

4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----- ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน (APD) 5. กอง : AE 6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) : -----

7. ชื่อผู้นำโครงการ : -----นางสาวปาริมา อุทาสิน 8. สถานะโครงการ : โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)

10. วัตถุประสงค์โครงการ : -----  
 1. เพื่อให้ กพท. มีดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่ใช้วัดสมรรถนะและขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมการบิน  
 2. เพื่อให้ กพท. มีองค์ความรู้และเครื่องมือในการศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมการบินต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศที่มีความน่าเชื่อถือและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

11. วิธีการดำเนินงาน : -----ดำเนินการเอง 12. ประเภทงบประมาณ : -----ไม่ใช้งบประมาณ 13. งบประมาณทั้งโครงการ : ----- บาท

22. ผลผลิต (Output) : ----- มีดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย

23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----- มีเครื่องมือประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบายสำหรับการอนุมัติโครงการขนาดใหญ่ การดำเนินมาตรการภาครัฐในการส่งเสริม อุตสาหกรรม ช่วยเหลือผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม รวมทั้งการวิเคราะห์เปรียบเทียบผลได้ผลเสียต่อการกำหนดทำสำหรับการดำเนินการมาตรการทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----- ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จ และ ผอ.กพท. รับทราบ

25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----- ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

26. ความเสี่ยงโครงการ : ----- ไม่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ประกอบการในแต่ละกิจกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

| 27. ลำดับ | 28. กิจกรรม<br>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)   | 29. ฝ่าย/<br>หน่วยงานที่รับผิดชอบ | 30. Milestones | 31. น้ำหนักกิจกรรม | 32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท) | 33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |          |      |      |      | 34. ผลนำหนักกิจกรรม (100) | 35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย | 36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท) | 37. วันที่จ่ายจริง | 38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)                      |  |  |  |  |
|-----------|---|-----------------------------------|----------------|--------------------|----------------------------------|---|------|-------|-------|----------|-------|------|------|----------|------|------|------|----------|------|------|------|---------------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------|--|--|--|--|--|
|           |   |                                   |                |                    |                                  | ไตรมาส 1  |      |       |       | ไตรมาส 2 |       |      |      | ไตรมาส 3 |      |      |      | ไตรมาส 4 |      |      |      |                           |                            |                             |                    | ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร |  |  |  |  |
|           |   |                                   |                |                    |                                  | ม.ค.  | ก.พ. | มี.ค. | เม.ย. | พ.ค.     | มิ.ย. | ก.ค. | ส.ค. | ก.ย.     | ต.ค. | พ.ย. | ธ.ค. | คน       | เงิน | ระบบ | เวลา |                           |                            |                             |                    | 38.5 รายละเอียด  |  |  |  |  |
| 1         | สำรวจและรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย  | APD                               | Milestone      | 20                 | -                                |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |          |      | Y    | Y    | N                         | Y                          |                             |                    |  |  |  |  |  |
| 2         | ประมวลผลข้อมูลเชิงมูลค่าเพื่อจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยใช้เครื่องมือจากการผลการศึกษาโครงการ Economics Index ในปีที่ผ่านมา | APD                               | Milestone      | 20                 | -                                |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |          |      | N    | N    | N                         | N                          |                             |                    |  |  |  |  |  |
| 3         | การรับฟังความเห็นร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับอุตสาหกรรมการบิน   | APD                               | Milestone      | 10                 | -                                |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |          |      | N    | N    | N                         | N                          |                             |                    |  |  |  |  |  |
| 4         | จัดทำร่างดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จ  | APD                               | Milestone      | 20                 | -                                |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |          |      | N    | N    | N                         | N                          |                             |                    |  |  |  |  |  |
| 5         | ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท.  | APD                               | Milestone      | 20                 | -                                |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |          |      | N    | N    | N                         | N                          |                             |                    |  |  |  |  |  |
| 6         | เผยแพร่ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยผ่านทางสื่อสารของ กพท.   | APD                               | Milestone      | 10                 | -                                |   |      |       |       |          |       |      |      |          |      |      |      |          |      | N    | N    | N                         | N                          |                             |                    |  |  |  |  |  |

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา ”คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและ  
นวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะ  
สูงที่ยั่งยืน

(Manage and Develop People to be the Heart of Supply Chain & Innovate  
the High-Performance Work System to be the Sustainable HPO)

























