

CAAT

STRATEGIC PLAN

2024-2028

ตามมติคณะกรรมการกำกับฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 9/2566 วันที่ 30 สิงหาคม 2566



WWW.CAAT.OR.TH 

02-568-8800 

CAAT Introduction	7
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกับอุตสาหกรรมการบิน	7
วิสัยทัศน์ (Vision)	7
พันธกิจ (Mission)	9
วัตถุประสงค์ (Purpose)	9
แผนยุทธศาสตร์ 2567 – 2571 (Strategic Plan 2024 – 2028)	10
สถานะอุตสาหกรรมการบิน	11
การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย	11
การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย	13
แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของโลก	16
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	16
สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	18
สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ	19
แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย	20
สถานการณ์อุบัติใหม่ในช่วง 5 ปี	23
การเติบโตของการบินทั่วไป (General Aviation: GA)	23
การเติบโตของอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) และระบบอากาศยานที่ควบคุมจากภายนอก (Remotely Piloted Aircraft System: RPAS)	25
สิ่งแวดล้อมกับการบินพลเรือน	27
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กพท.	32
กรอบแนวคิดในการทบทวนและจัดทำแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567 – 2571	35
สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก	36
สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน	38
ประเด็นความเสี่ยงที่เกิดจากการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกและภายใน	41
แผนยุทธศาสตร์ 5 ปี พ.ศ. 2567–2571	42
ยุทธศาสตร์ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐ สู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	43
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.1 Effective Implementation: EI	43
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.2 Safety & Security Outcomes	48
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.3 FAA IASA Program	51
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.4 Economic	51

ยุทธศาสตร์ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล _____	54
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 2.1 Aviation Competitiveness _____	54
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน _____	56
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.1 Aviation Services Center _____	56
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.2 Technology Digital Organization _____	58
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.3 Collaboration _____	60
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.4 Industry Promotion _____	61
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.5 Environmental Protection _____	64
ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน _____	65
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.1 Organizational Performance _____	65
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.2 Human Capital Management _____	66
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.3 Workplace of Choice _____	68
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.4 Technology & Work System _____	70
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.5 Financial Performance _____	72
โครงสร้างยุทธศาสตร์ _____	73
ภาพรวมโครงการและประมาณการงบประมาณ _____	74
ข้อมูลโครงการแยกตามแผนงาน _____	75
ภาคผนวก _____	98
ความเชื่อมโยงของกลยุทธ์ เป้าประสงค์ และโครงการ/งาน _____	99

Message from The Chairman of The Board of Commissioners

อุตสาหกรรมการบินมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ถือเป็นรายได้หลักของประเทศ ทั้งยังก่อให้เกิดรายได้จากการบริโภค การจ้างงาน การค้า และการลงทุน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในฐานะหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับ ดูแล และส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย จึงต้องกำกับกิจการบริการในภาคอุตสาหกรรมการบินให้มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) รวมถึงการกำกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้ให้บริการ และอุตสาหกรรมการบินไม่ให้เกิดการเอาเปรียบประชาชน/ผู้ใช้บริการ

ปัจจุบัน กพท. มีภารกิจเร่งด่วนที่ต้องเร่งสร้างความเชื่อมั่นในระดับสากล ได้แก่ การเตรียมความพร้อมการตรวจ Full Audit จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ในช่วงปลายปี 2566 และการให้ประเทศไทยมีระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนได้ตามมาตรฐานขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) เพื่อเข้าสู่ Category 1 ที่จะส่งผลให้สายการบินของประเทศไทยได้รับอนุญาตให้เพิ่มเที่ยวบินเข้าประเทศสหรัฐอเมริกาได้ การทบทวนแผนยุทธศาสตร์ของ กพท. จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะเป็นตัวกำหนดทิศทางการฟื้นฟูระบบเศรษฐกิจอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมีความแข็งแกร่ง มีการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานสากล เติบโตอย่างยั่งยืน และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค Southeast Asia ต่อไป



นายชยธรรม์ พรหมศร
ปลัดกระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Message from The Director General

หลังจากทั้งโลกตกอยู่ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 มากกว่า 3 ปี นับตั้งแต่ปลายปี 2562 เป็นต้นมาจนถึงต้นปี 2566 ที่ผ่านมานี้ สถานการณ์ต่าง ๆ ได้คลี่คลายจนเข้าสู่ภาวะเกือบเป็นปกติ มีการเปิดประเทศ ประชาชนและนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางและทำธุรกิจทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้นตามลำดับ ทำให้ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินเริ่มฟื้นฟู ส่งผลดีอย่างมากกับทั้งเศรษฐกิจระดับมหภาคและระดับครัวเรือนของประเทศ ความพยายามและความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการเร่งดำเนินการตามมาตรการในการช่วยเหลือระดับประเทศ การฟื้นฟู และการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจการบินของประเทศภายหลังสถานการณ์ของโรคโควิด-19 ให้ฟื้นตัวกลับมาเติบโตยิ่งขึ้นกว่าช่วงก่อน ประกอบกับการนำนโยบายด้านการบินพลเรือน พ.ศ. 2565-2580 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2566 มาดำเนินการให้เป็นรูปธรรม ได้แก่ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีคุณภาพ ต้นทุนเหมาะสม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมุ่งสู่เป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ซึ่งมีระบบการบินที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล มีความพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงด้านการบินในอนาคต อันจะก่อให้เกิดผลประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชนในทุกมิติ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในฐานะหน่วยงานกำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จึงได้มุ่งเน้นการดำเนินการในทุกมิติ เพื่อตอบสนองต่อจุดมุ่งหมายในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของกิจการการบินอันเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน ด้วยยุทธศาสตร์องค์กรที่มีหมุดหมายสำคัญ 3 ระยะ ได้แก่ ระยะแรก การปรับปรุงพัฒนาองค์กรทั้งด้านการพัฒนาบุคลากรและระบบงานภายใน เพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินการกิจในบทบาทของผู้สร้างหลักประกันด้านมาตรฐานของระบบการบินของประเทศ (STANDARD ASSURER) มุ่งเน้นการยกระดับประสิทธิภาพผลการดำเนินการและมาตรฐานของอุตสาหกรรมการบินทั้งระบบให้อยู่ในระดับเดียวกันกับประเทศพัฒนาแล้ว รวมถึงขับเคลื่อนการพัฒนาระบบการบินของประเทศให้มีประสิทธิภาพและมีสมรรถนะที่สอดคล้องกับนโยบายและแผนการเดินอากาศสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และเป็นไปตามความคาดหวังของประชาคมการบินภายในปี 2569 ระยะกลาง การพัฒนาศักยภาพขององค์กรให้เป็นผู้ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ (RELIABLE ENABLER) ภายปี 2574 และระยะยาว การปรับบทบาทเสมือนเป็นส่วนหนึ่งส่วนเป้าหมายร่วมกันขององค์กรกับอุตสาหกรรมการบิน ในการพัฒนาและดำรงมาตรฐานและขีดความสามารถขั้นสูงสุดอย่างต่อเนื่อง (DEPENDABLE PARTNER) ซึ่งถือเป็นการบรรลุเป้าหมายของ “มาตรฐานสู่ความยั่งยืน” หรือความสำเร็จที่ยั่งยืน ตั้งแต่ปี 2579 เป็นต้นไป

ปัจจุบัน กพท. ได้ขับเคลื่อนนโยบายการบินพลเรือนและนโยบายที่เกี่ยวข้องด้วยการกำหนดโครงการและงานเชิงกลยุทธ์ในด้านต่าง ๆ เพื่อมุ่งพัฒนาระดับขีดความสามารถขององค์กรและอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ทั้งในด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และเศรษฐกิจการบิน เพื่อตอบสนองต่อความท้าทายรูปแบบใหม่ การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม รวมถึงความผันผวนของสถานการณ์ต่าง ๆ ทั่วโลก

Message from The Director General

โดยแบ่งเป็นการดำเนินการด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านการยกระดับประสิทธิภาพด้านการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐาน ICAO และการยกระดับมาตรฐานการบินของประเทศให้อยู่ในชั้นสูงสุด (Category I) ตามโครงการประเมินความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ (International Aviation Safety Assessment Program: IASA) ขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะการเปิดเส้นทางการบินระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงกับสหรัฐอเมริกา และการเป็นศูนย์กลางการบินของเอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะเดียวกันกับการมุ่งเน้นด้านการเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบินในทุกช่วงของการบินที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายตามแนวคิดการบริหารจัดการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) ของ ICAO รวมถึงด้านการให้บริการประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการ ให้สามารถเข้าถึง การบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ โดยการริเริ่มให้มีศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Center) ภายในปี 2571 พร้อมกับการขับเคลื่อนตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ และแผนปฏิบัติการดิจิทัล ระยะ 5 ปี ในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital transformation) ด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน การดำเนินงานตามมาตรการส่งเสริมด้านต่าง ๆ รวมถึงการส่งเสริมสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ภาคการบินพลเรือนของประเทศไทยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามเป้าหมายระดับโลกในการบรรลุ Net Zero Carbon Emissions และตามข้อตกลงปารีสที่ประเทศไทยให้คำมั่นไว้ต่อที่ประชุม United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)

กพท. มีความมุ่งมั่นดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามยุทธศาสตร์ที่สำคัญขององค์กร เพื่อการไปสู่จุดมุ่งหมายสูงสุด คือ ความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการเป็นที่ยอมรับจากประชาคมการบินของโลกได้สำเร็จ



นายสุทธิพงษ์ คงพูล
ผู้อำนวยการ
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

CAAT Introduction

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกับอุตสาหกรรมการบิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีอำนาจหน้าที่กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจกรรมการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการบินขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล รวมทั้งดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ นอกจากนี้ยังมีบทบาทหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและ กิจกรรมการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ตลอดจนเป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจกรรมการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากล

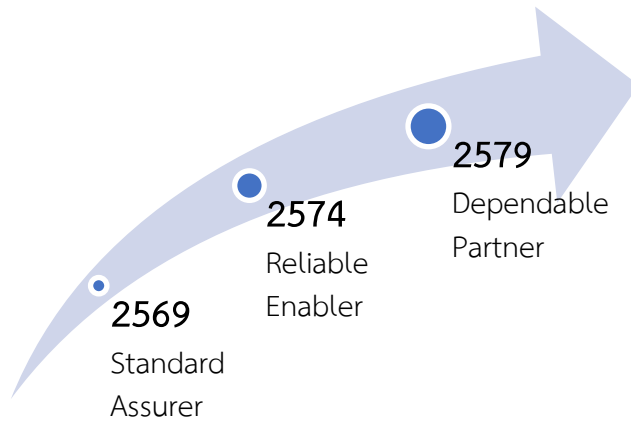
“กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศ ให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เป็นโครงสร้างสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนา ทางเศรษฐกิจและสังคมของไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน”

วิสัยทัศน์ (Vision)

มาตรฐานสู่ความยั่งยืน: Standard toward Sustainability

“มาตรฐาน” กพท. มุ่งมั่นที่จะส่งเสริม พัฒนา และกำกับดูแลกิจกรรมการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากล ซึ่งครอบคลุมทั้งการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐานตามข้อกำหนดและการมีมาตรฐานการดำเนินการ ที่สอดคล้องกับนโยบายและแผนงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ตลอดจนมาตรฐานซึ่งเป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลายของประชาคมการบิน

“สู่ความยั่งยืน” แสดงให้เห็นถึงเป้าหมายของการดำเนินการด้านมาตรฐานขององค์กรที่เป็นไป ตามหลักการของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) ซึ่งครอบคลุมทั้งทางด้านเศรษฐกิจ (Economic) สังคม (Social) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ในอันที่จะทำให้องค์กร อุตสาหกรรมการบิน และประเทศชาติ ประสบความสำเร็จที่ยั่งยืนตามเป้าหมาย



การที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ “มาตรฐานสู่ความยั่งยืน” สามารถพิจารณาได้จากการยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง ในอุตสาหกรรมการบินและประชาชนเกี่ยวกับบทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของ กพท. ดังต่อไปนี้

เป้าหมายวิสัยทัศน์ของ กพท. **ในระยะแรก (ปี 2569)** คือ การได้รับการยอมรับว่าเป็น **STANDARD ASSURER** เริ่มจากการจัดตั้งสำนักงาน ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และระบบงานภายในองค์กร ในปี 2559 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ กพท. ได้รับบทบาทหน้าที่สำคัญในการแก้ไขปัญหาและข้อบกพร่องของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยของรัฐ (State’s Safety Oversight System) ที่ครอบคลุมทั้งกฎหมาย โครงสร้างองค์กร บุคลากร เครื่องมือและกลไกในการกำกับดูแล ตลอดจน การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่สมบูรณ์ ทั้งการออก/ให้ใบอนุญาต ใบรับรอง การตรวจติดตาม และการแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของระบบการบินของประเทศ รวมทั้งจุดอ่อนที่เกิดขึ้นในปฏิบัติการด้านต่าง ๆ ของ อุตสาหกรรมการบิน อันเป็นผลพวงจากข้อบกพร่องของระบบดังกล่าว ดังนั้น เป้าหมายในระยะแรก กพท. จึงมุ่งเน้นใน การนำกลไกการกำกับดูแลดังกล่าว มาบังคับใช้เพื่อให้เกิดผลต่อผู้ใช้บริการ ได้แก่ การออกใบรับรอง และการควบคุมดูแลมาตรฐาน ซึ่งแม้ว่าปัจจุบันประเทศไทยจะสามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยได้สำเร็จและมีระดับ ประสิทธิภาพการดำเนินการ (Effective Implementation: EI) ที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยตามเป้าหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและมีค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานและมาตรฐานของ อุตสาหกรรมการบินทั้งระบบให้อยู่ในระดับเดียวกันกับประเทศพัฒนาแล้วยังคงเป็นเป้าหมายของ กพท. ที่ต้องดำเนินการ กิจกรรมต่อไปในช่วงนี้ นอกจากนี้ความเป็นมาตรฐานตามข้อกำหนดซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญแล้ว การดำเนินบทบาทของ กพท. ในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบการบินของประเทศให้มีประสิทธิภาพและมีสมรรถนะที่สอดคล้องกับนโยบายและ แผนการเดินอากาศสากลของ ICAO และเป็นไปตามความคาดหวังของประชาคมการบิน ทั้ง 11 ด้าน (11 KPAs) เช่น มีความปลอดภัย (ด้าน safety) มีความสามารถในการรองรับ (ด้าน capacity) ที่เพียงพอ และมีประสิทธิภาพของ เที่ยวบิน (ด้าน efficiency) เพิ่มมากขึ้น ในขณะที่มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (ด้าน Environment) เป็นต้น ตลอดจน การปรับกระบวนการดำเนินงานกำกับดูแลไปสู่แนวทางใหม่ ๆ ตามหลักการที่อยู่บนพื้นฐานของผลการดำเนินการ (Performance-Based) เพื่อให้ระบบการบินของประเทศมีขีดความสามารถและมีมาตรฐานคุณภาพเป็นที่ยอมรับ ถือเป็นเป้าหมายสำคัญของการทำหน้าที่เป็น ‘Standard Assurer’ ของ กพท. ในช่วงระยะเวลานี้ด้วยเช่นกัน

เป้าหมายวิสัยทัศน์ของ กพท. **ในระยะกลาง (ปี 2574)** คือ การได้รับการยอมรับว่าเป็น **RELIABLE ENABLER** หรือเป็นผู้ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติอย่างสมบูรณ์ เริ่มจากการให้ความสำคัญ ต่อบทบาทและภารกิจในการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืนมากยิ่งขึ้นมาตั้งแต่ปี 2563 ต่อเนื่อง ด้วยการปรับปรุงโครงสร้างองค์กร การเพิ่มและปรับปรุงเนื้อหาภารกิจตลอดจนการดำเนินงานใหม่ ๆ ให้สอดคล้องกับ

เจตนารมณ์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินนับตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป เพื่อให้ กพท. มีความพร้อมเป็นองค์กรชั้นนำ ทั้งบุคลากร เทคโนโลยี และระบบงาน ที่สามารถทำหน้าที่เป็นผู้ส่งเสริมที่มีประสิทธิภาพจริง จึงเป็นสาระสำคัญของการพัฒนาองค์กรและการดำเนินงานเพื่อผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมการบินและประชาชนในแผนยุทธศาสตร์องค์กรฉบับนี้ (พ.ศ. 2567 – 2571) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์ที่เชื่อมต่อการเป็น ‘Standard Assurer’ ในช่วงแรก โดยมุ่งหวังว่าการเป็น ‘Reliable Enabler’ ของ กพท. ได้อย่างต่อเนื่องนับจากนี้และอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ภายในปี 2574 จะช่วยให้ระบบนิเวศการบิน (The Aviation Ecosystem) มีการพัฒนาและเติบโตอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม

เป้าหมายวิสัยทัศน์ของ กพท. ในระยะยาว (ปี 2579) คือ การได้รับการยอมรับว่าเป็น **DEPENDABLE PARTNER** ซึ่งถือเป็นการบรรลุเป้าหมายของ “มาตรฐานสู่ความยั่งยืน” หรือความสำเร็จที่ยั่งยืน ซึ่ง กพท. คาดหวังจากการดำเนินงานมาตามลำดับ นับตั้งแต่การพัฒนาปรับปรุงรากฐานด้านมาตรฐานของกิจการการบินพลเรือนในระยะแรกจนประสบความสำเร็จเป็น ‘Standard Assurer’ ควบคู่ไปกับการดำเนินงานเพื่อไปสู่บทบาทของ ‘Reliable Enabler’ ในระยะต่อมา การบรรลุเป้าหมายในการเป็น ‘Dependable Partner’ โดยกลายเป็นหุ้นส่วนหรือพันธมิตรที่ทุกฝ่ายมีความเชื่อมั่นและมั่นใจในศักยภาพและคุณลักษณะที่ดีในทุกด้าน นอกจากจะส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศที่ดีและพลังร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินให้เติบโตและแข็งแกร่งอย่างยั่งยืนแล้ว การพัฒนาบทบาทให้เป็นที่ยอมรับและเป็นหุ้นส่วนหรือพันธมิตรกับองค์กรการบินระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญ เพื่อให้ประเทศไทยมีความมั่นคงด้านกิจการการบินพลเรือนในฐานะหนึ่งในผู้นำของโลกและของภูมิภาค ถือเป็นเป้าหมายวิสัยทัศน์สู่ความยั่งยืนที่ กพท. มีความมุ่งมั่นที่จะต้องดำเนินการกิจไปสู่จุดมุ่งหมายในปี 2579 หรือภายใน 13 ปีนับจากนี้

พันธกิจ (Mission)

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

วัตถุประสงค์ (Purpose)

1. เพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ขององค์กรให้เป็นปัจจุบัน เหมาะสมกับสถานการณ์ มีการบูรณาการ และเป็นไปตามนโยบายและบริบทที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อให้องค์กรมีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วทันเหตุการณ์ (Rapid Change) มีความสามารถในการตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ เช่น COVID-19, Technology Disruption เป็นต้น
3. เพื่อให้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ กพท. ประจำปี ตามรูปแบบของแผนซึ่งมีลักษณะเป็นแผนที่มีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Rolling Plan) โดยมีการทบทวนเป็นประจำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

แผนยุทธศาสตร์ 2567 – 2571 (Strategic Plan 2024 – 2028)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กร กรอบระยะเวลา 5 ปีระหว่าง พ.ศ. 2567 – 2571 โดยทบทวนจากแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2566 – 2570 เพื่อใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงานไปสู่เป้าหมายวิสัยทัศน์ภายใต้โครงสร้างประเด็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับการทบทวนให้ตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อกิจการการบินพลเรือนของประเทศและในระดับสากล รวมถึงแนวทางการพัฒนาระบบการบินทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและเป็นไปตามกรอบแนวทางการพัฒนาในระดับสากล แนวทางการพัฒนาระบบงานและการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน ผู้ประกอบการ และผู้ดำเนินการในอุตสาหกรรมการบิน ควบคู่ไปกับการพัฒนาองค์ประกอบของระบบการกำกับดูแลของรัฐทุกด้านให้มีความแข็งแกร่งตั้งแต่วินิจฉัย เพื่อยกระดับมาตรฐานของกิจการการบินพลเรือนให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาองค์การที่มุ่งสร้างความสอดคล้องกันระหว่างบุคลากรซึ่งถือเป็นหัวใจของการพัฒนา กับวัตถุประสงค์เป้าหมายและระบบงานขององค์กรซึ่งมุ่งสู่การนำเทคโนโลยีดิจิทัลและกลยุทธ์ทางดิจิทัลเข้ามาใช้ในการวางรากฐานการพัฒนาการกำหนดเป้าหมาย และการดำเนินงานตามกระบวนการในภารกิจต่าง ๆ ขององค์กรทุกขั้นตอนการทำงาน

แผนยุทธศาสตร์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2567 – 2571 ประกอบด้วย สรุปข้อมูลสภาพแวดล้อมที่สำคัญ วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์ เป้าหมายผลการดำเนินการและตัวชี้วัดที่สำคัญ กลยุทธ์ แผนงาน โครงการและงานเชิงกลยุทธ์ แผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. 2567 พร้อมแผนงบประมาณ สำหรับการดำเนินการในกรอบระยะเวลา 5 ปี ภายใต้ประเด็นทางยุทธศาสตร์ที่ปรับทบทวนซึ่งประกอบด้วย 4 มิติ ดังนี้

1. มิติด้านประสิทธิผล: การเป็นมาตรฐานสากล
2. มิติด้านประสิทธิผล: การเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ
3. มิติด้านคุณภาพการบริการ
4. มิติด้านประสิทธิภาพและการพัฒนาองค์กร

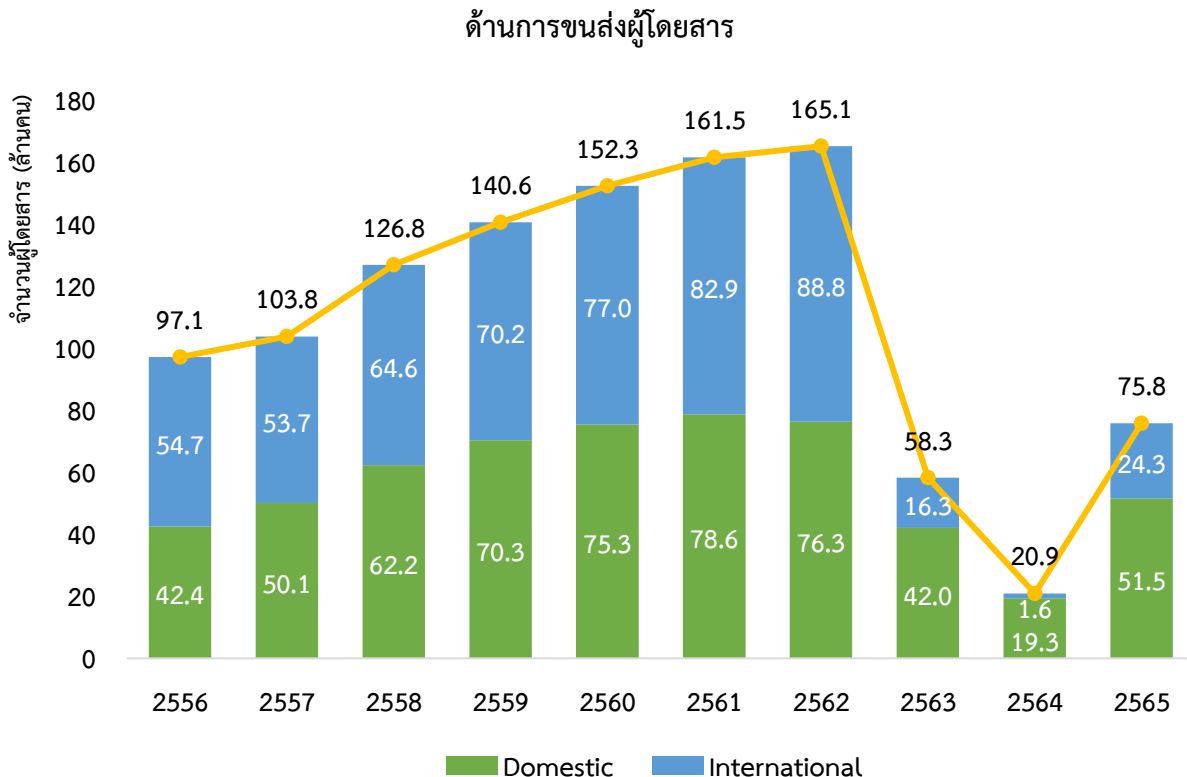


- ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

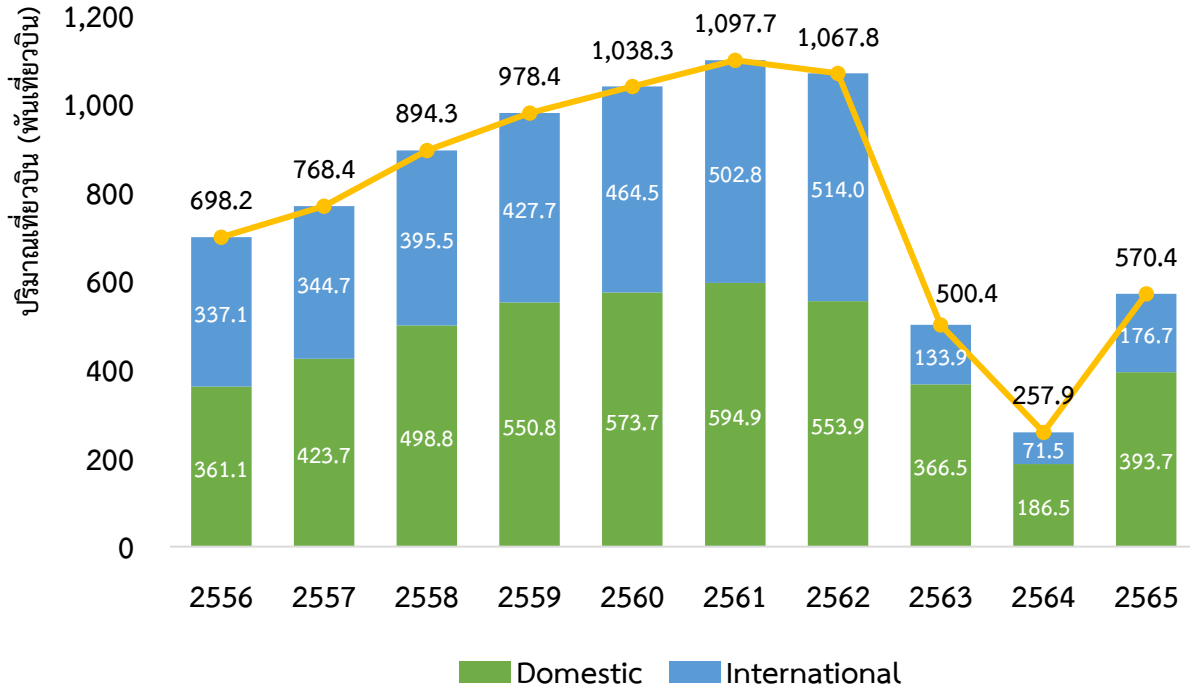
สถานะอุตสาหกรรมการบิน

ในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 เริ่มคลี่คลายขึ้นโดยประเทศต่าง ๆ มีนโยบายการเปิดประเทศและลดเงื่อนไขสำหรับการเดินทางเข้าประเทศ จึงส่งผลให้ภาพรวมการขนส่งทางอากาศของไทยเริ่มฟื้นตัวขึ้น ภาพรวมของปีนี้มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นทั้งหมด 75.82 ล้านคน คิดเป็นการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 45.9 แบ่งเป็นจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 24.27 ล้านคน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 27.3 และจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศจำนวน 51.55 ล้านคน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 67.6 ในส่วนของปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาเช่นเดียวกับกับจำนวนผู้โดยสาร โดยมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด 570,359 เที่ยวบิน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 53.4 แบ่งเป็นปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 176,651 เที่ยวบิน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 34.4 และปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 393,708 เที่ยวบิน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 71.1 ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายการเปิดประเทศและการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางเข้าประเทศ ทำให้การขนส่งทางอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นและกลับเข้าสู่สภาวะการฟื้นตัวโดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีหลัง ทั้งนี้การขนส่งทางอากาศมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องมาจากปี 2564 ทำให้ในปี 2565 มีปริมาณการขนส่งทางอากาศทั้งสิ้น 1,236.38 พันตัน หรือมีการฟื้นตัวอย่างร้อยละ 82.9 เมื่อเทียบกับปี 2562 แบ่งเป็นปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจำนวน 1,204.95 พันตัน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 85.3 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศจำนวน 31.43 พันตัน มีการฟื้นตัวจากปี 2562 ร้อยละ 40.4

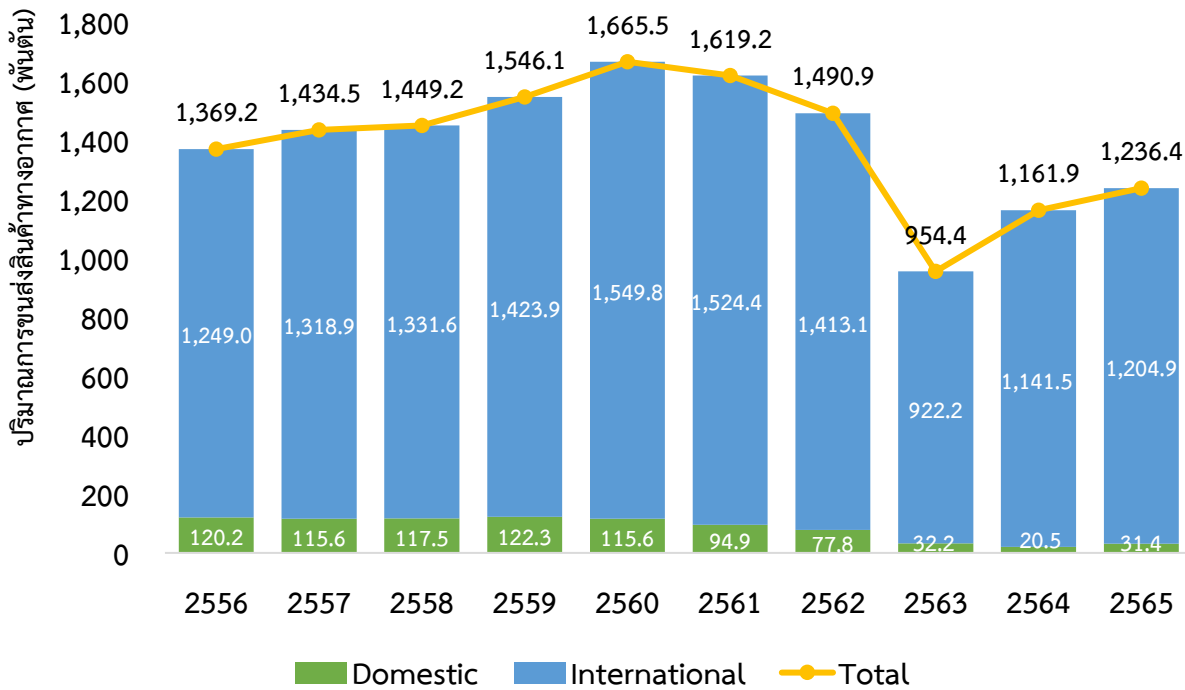
การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย



ด้านเที่ยวบิน



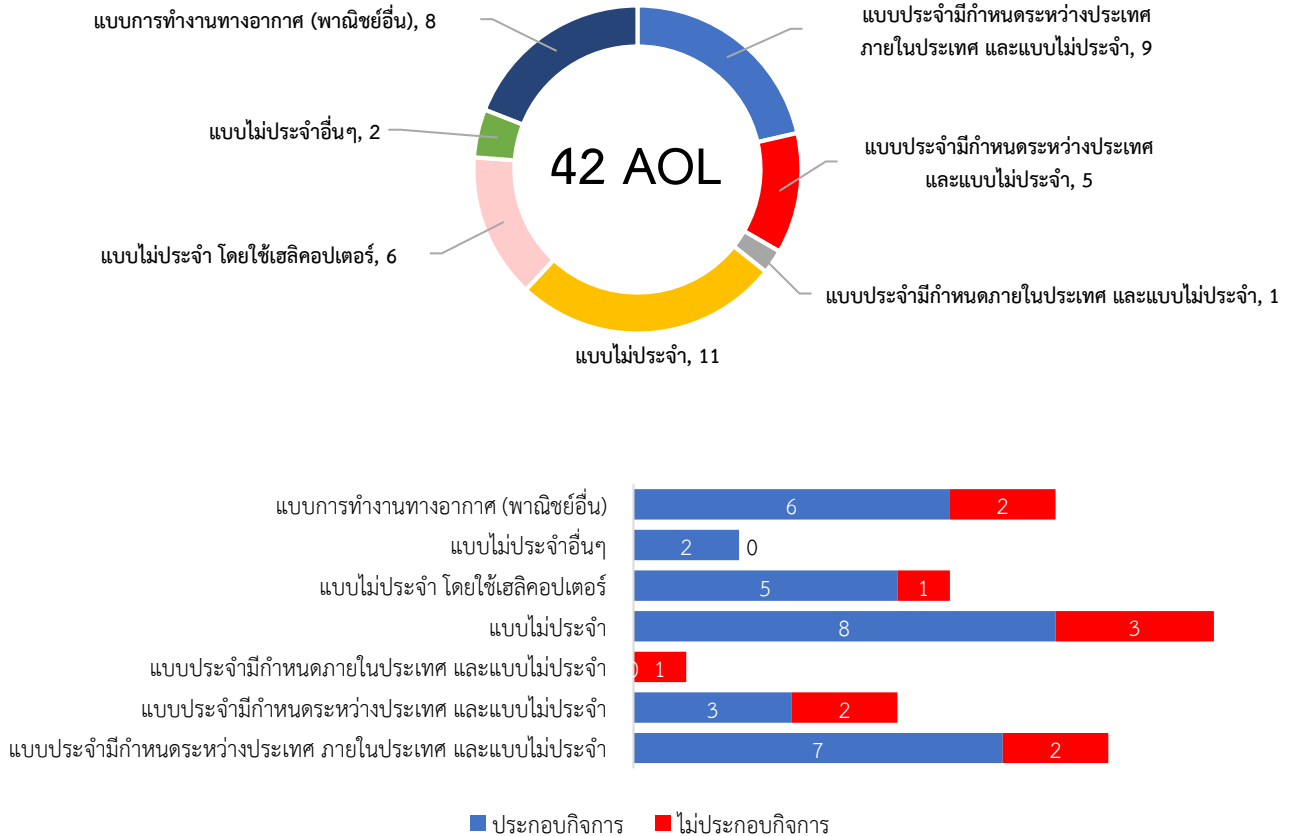
ด้านการขนส่งสินค้า



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดย กองเศรษฐกิจการบิน (กพท.)

การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน



ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้มีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจำนวน 42 ราย แบ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

1. แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ ภายในประเทศและแบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 9 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบกิจการจำนวน 7 ราย และไม่ประกอบกิจการจำนวน 2 ราย คือ บริษัท ไทย เอ็กซ์เพรส แอร์ จำกัด (ขนส่งสินค้า) และ บริษัท นิวเจน แอร์เวย์ส จำกัด
2. แบบประจำมีกำหนดระหว่างประเทศ และแบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 5 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบกิจการจำนวน 3 ราย และไม่ประกอบกิจการจำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท เอเชีย แอทแลนติก แอร์ไลน์ส จำกัด และบริษัท ไทย อีสตาร์เจ็ท จำกัด
3. แบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ และแบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 1 รายที่ไม่ประกอบกิจการ ได้แก่ บริษัท อาร์พีเอส ซิสเต็ม จำกัด
4. แบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 11 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 8 รายและไม่ประกอบกิจการจำนวน 3 ราย ได้แก่ บริษัท ศรีราชา เอวิเอชัน จำกัด บริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด และบริษัท ทีเอสเอสพี แพลตฟอร์ม จำกัด
5. แบบไม่ประจำ โดยใช้เฮลิคอปเตอร์ มีทั้งหมด 6 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบกิจการจำนวน 5 ราย และไม่ประกอบกิจการจำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท วินเซอ ฟลายอิง จำกัด

6. แบบไม่ประจำอื่นๆ มีทั้งหมด 2 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบกิจการทั้ง 2 ราย

7. แบบการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น) มีทั้งหมด 8 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบกิจการจำนวน 6 ราย และไม่ประกอบกิจการจำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท อวานดิ แอร์ ชาร์เตอร์ จำกัด และบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด ทั้งนี้มีผู้ประกอบการรายใหม่จำนวน 1 ราย ได้แก่ บริษัท สกาย เอกซ์ทรีม จำกัด

ผู้ดำเนินงานสนามบิน

ประเทศไทยมีสนามบินที่ได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ โดยมีจำนวนสะสมจนถึงปี 2565 จำนวน 39 แห่ง แบ่งออกเป็นท่าอากาศยานในสังกัด ดังนี้

- กรมท่าอากาศยาน (Department of Airports: DOA) จำนวน 29 แห่ง
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (Airports of Thailand: AOT) จำนวน 6 แห่ง
- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways: BA) จำนวน 3 แห่ง
- กองทัพเรือ (Royal Thai Navy: RTNV) จำนวน 1 แห่ง (ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน, 2565)

ผู้ให้บริการการเดินอากาศ

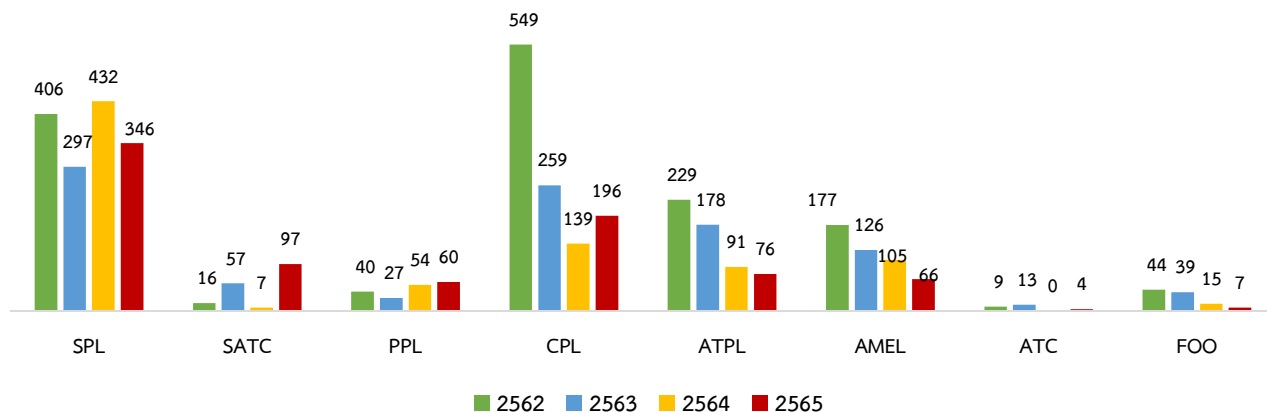
ผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยมีทั้งหมด 6 ราย ได้แก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ (บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) การท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา กรมอุตุนิยมวิทยา ฝ่ายบริหารข่าวสารการบิน (AIM) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ, 2565)

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

มีผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองต่าง ๆ จาก กพท. ดังนี้

1. ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้การรับรองทั่วโลก มีจำนวนทั้งหมด 250 ราย (ฝ่ายสมควรเดินอากาศและวิศวกรรมการบิน, 2565)
2. ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน มีจำนวนสะสมตั้งแต่ปี 2535-2565 ทั้งหมด 31 ราย (กรมโรงงานอุตสาหกรรม, 2565)
3. สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรองทั้งสิ้น 26 ใบรับรอง (ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่, 2565)
4. โรงพยาบาลและสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบินที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อทำการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกายและจิตใจของผู้ที่ยื่นขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ทั้งสิ้น 8 แห่ง (ฝ่ายมาตรฐานเวชศาสตร์การบิน, 2565)

ผู้ประจำหน้าที่



ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ในปี 2565 กพท. มีการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ทั้งหมด 955 ใบ เพิ่มขึ้น 112 ใบจากปีก่อนหน้า โดยมีการออกใบอนุญาตศิษย์การบิน (SPL) สูงสุดจำนวน 346 ใบ

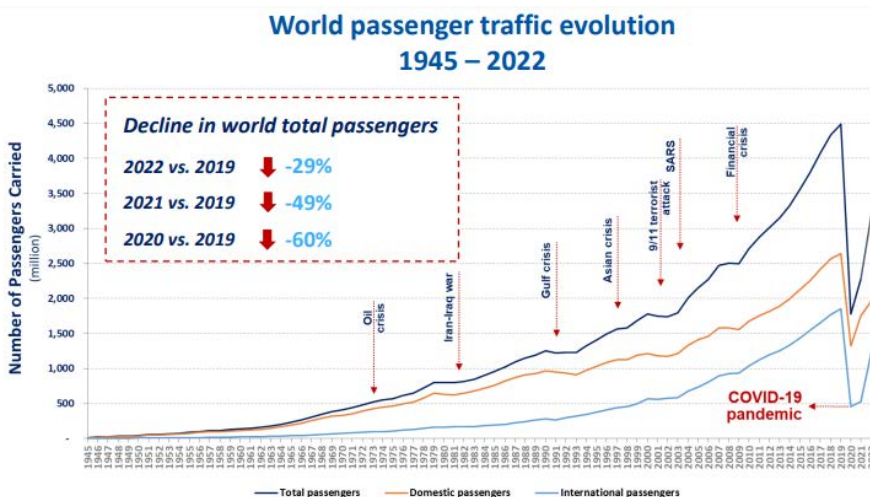


แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของโลก



องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
(International Civil Aviation Organization: ICAO)

ภาพที่ 1 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภาพรวมทั่วโลก



ที่มา: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation:Economic Impact Analysis

องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศวิเคราะห์ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิดที่ผ่านมาและพบว่าจำนวนผู้โดยสารทางอากาศรวมทั่วโลกมีอัตราเฉลี่ยลดลงเมื่อเทียบกับปี 2019 จากข้อมูลของสายการบินในปี 2020 จำนวนผู้โดยสารลดลงเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 60 โดยสายการบินสูญเสียรายได้ประมาณ 372 พันล้านเหรียญสหรัฐ และจำนวนผู้โดยสารรวมทั่วโลกลดลงอยู่ที่ 2.7 พันล้านคน ในปี 2021 จำนวนผู้โดยสารรวมทั่วโลกลดลงน้อยกว่าปีที่ผ่านมา คิดเป็น 2.2 พันล้านคน และในปี 2022 มีจำนวนผู้โดยสารรวมลดลงน้อยที่สุดอยู่ที่ร้อยละ 29

ภาพที่ 2 คาดการณ์การเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร

ICAO Revenue Passenger-Kilometres (RPK) Forecasts Scenarios¹

	10 Year (2018-2028)	20 Year (2018-2038)	30 Year (2018-2048)	32 Year (2018-2050)
Post-COVID : Low	1.2%	2.4%	2.8%	2.9%
Post-COVID : Mid	2.6%	3.3%	3.5%	3.6%
Post-COVID : High	3.6%	4.1%	4.2%	4.2%
Pre-COVID : Mid	4.2%	4.2%	4.2%	4.2%

ภาพที่ 3 คาดการณ์การเติบโตของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ICAO Freight Tonnes-Kilometres (FTK) Forecasts Scenarios²

	10 Year (2018-2028)	20 Year (2018-2038)	30 Year (2018-2048)	32 Year (2018-2050)
Post-COVID : Low	2.3%	2.5%	2.6%	2.6%
Post-COVID : Mid	3.5%	3.4%	3.5%	3.5%
Post-COVID : High	4.1%	4.1%	4.2%	4.2%
Pre-COVID : Mid	3.5%	3.5%	3.5%	3.5%

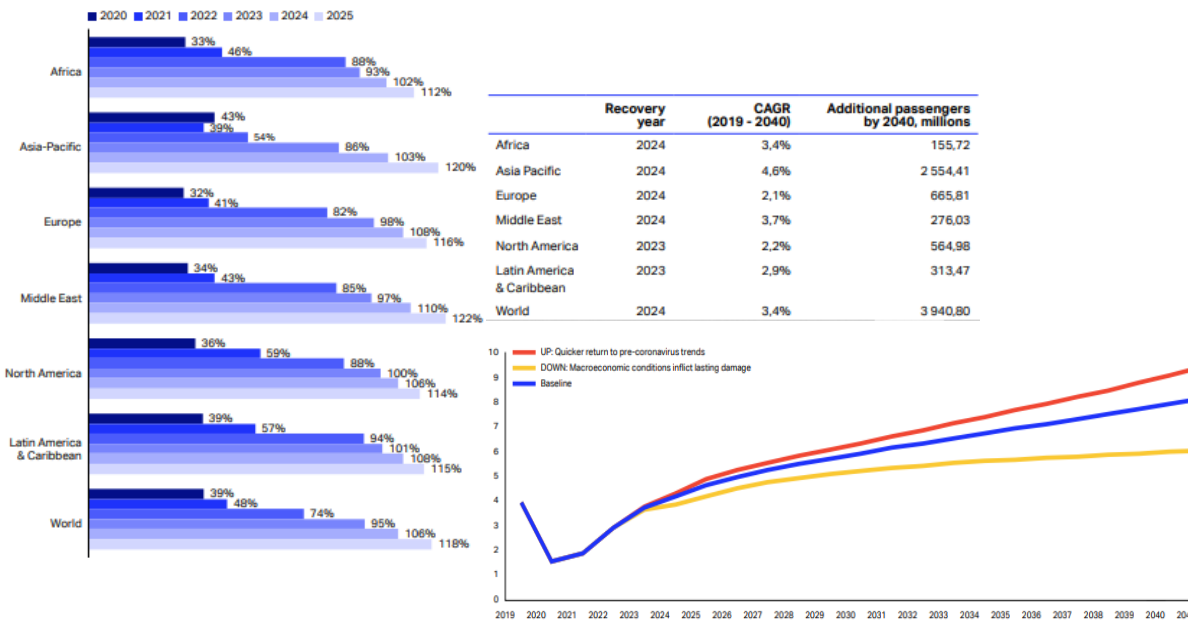
ที่มา: Post-COVID-19 forecasts scenarios tables, ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) คาดการณ์ภายหลังจากแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 การขนส่งทางอากาศในช่วง 10 ปี (ปี 2561 - 2571) จะมีการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometers : RPK) ในภาพรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 - 3.6 เมื่อเทียบกับก่อนการแพร่ระบาดมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.2 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Freight Tonnes-Kilometers: FTK) ในภาพรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 - 4.1 เมื่อเทียบกับก่อนการแพร่ระบาดมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 3.5



สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
(International Air Transport Association: IATA)

ภาพที่ 4 คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ ระหว่างปี 2019 ถึง 2040

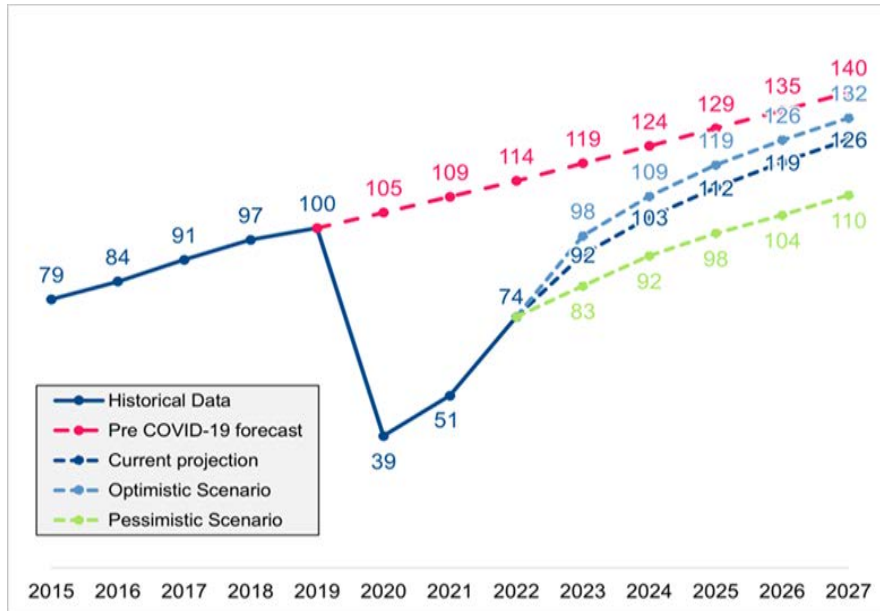


สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์ระหว่างปี 2019 ถึง 2040 ว่าภายในปี 2040 ความต้องการการเดินทางทางอากาศจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีคิดเป็นร้อยละ 3.4 โดยผู้โดยสารต้นทางคาดว่าจะเพิ่มขึ้น 4 พันล้านคนในปี 2019 และเพิ่มขึ้นมากกว่า 8 พันล้านคนในช่วงสิ้นสุดการคาดการณ์ การฟื้นตัวค่อนข้างจะเป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไปโดยขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนของสายการบิน สถานะเศรษฐกิจโลก ความไม่แน่นอนทางภูมิรัฐศาสตร์ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเพื่อเปลี่ยนผ่านเข้าสู่เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ ล้วนเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตทั้งสิ้น และจากการคาดการณ์ผู้โดยสารต้นทางและปลายทางภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคาดว่าจะมีส่วนร่วมมากกว่าครึ่งหนึ่งของการเติบโตที่คาดการณ์ไว้ โดยได้รับการสนับสนุนจากข้อมูลประชากรที่เอื้ออำนวยและการเติบโตของรายได้ครัวเรือนและภูมิภาคที่มีอุตสาหกรรมการบินที่มั่นคง



สมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ
(Airport Council International: ACI)

ภาพที่ 5 ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลก



ที่มา : The impact of COVID-19 on airports-and the path to recovery, ACI

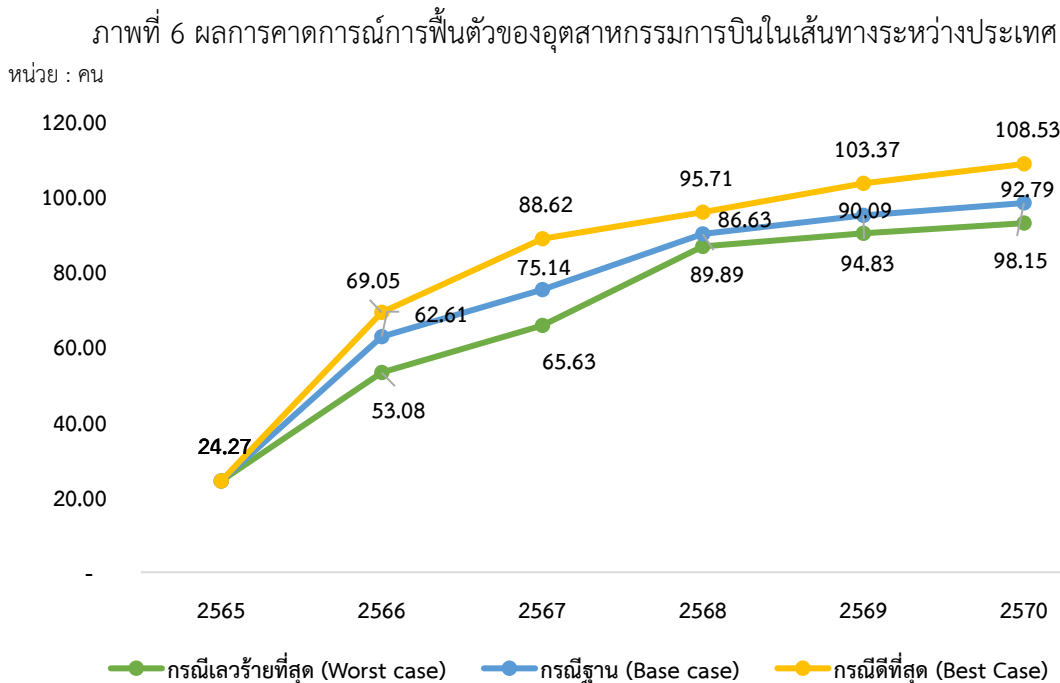
สมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airport Council International: ACI) คาดการณ์ว่า ในปี 2566 ปริมาณผู้โดยสารทั่วโลกจะอยู่ที่ร้อยละ 92 ของปี 2562 และแม้ว่าในช่วงครึ่งแรกของปี 2566 จะมีปัจจัยหนุนให้มีการเดินทางเพิ่มมากขึ้นจากอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง ราคาน้ำมันเครื่องบินที่ลดลงและความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นในช่วงฤดูร้อน แต่ในช่วงครึ่งหลังของปีอาจลดลงเนื่องจากได้รับผลกระทบจากอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อต้นทุนในการดำเนินงานของสนามบินที่เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การเปิดตลาดการบินของจีนและการฟื้นตัวของปริมาณผู้โดยสารทั่วโลกแสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น ความต้องการการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นจะส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานและรายได้ของสนามบิน ทั้งนี้ คาดว่าจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะเท่ากับปี 2562 ได้ในช่วงปี 2567 ซึ่งในปี 2567 ทั้งปีจะมีจำนวนผู้โดยสารภาพรวมใกล้เคียงกับก่อนการแพร่ระบาด สำหรับปี 2566 ปริมาณผู้โดยสารทั่วโลกคาดว่าจะสูงถึง 8.4 พันล้านคน เมื่อเทียบกับการคาดการณ์ก่อนโควิด ซึ่งคาดว่าจะมีผู้โดยสาร 10.5 พันล้านคนในปี 2566

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ตั้งแต่ช่วงปลายปี 2562 ได้ส่งผลกระทบต่อหลายภาคส่วน ทั้งภาคสังคม เศรษฐกิจและการเมือง โดยเฉพาะภาคการขนส่งทางอากาศที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมากในระยะแรกของการแพร่ระบาด หลายประเทศได้มีมาตรการจำกัดการเดินทาง เพื่อเป็นการป้องกันการแพร่ระบาดภายในประเทศ ทำให้การขนส่งทางอากาศทั่วโลกเกิดการหยุดชะงักลง ซึ่งในระยะต่อมาหลายประเทศได้มีการดำเนินการด้านมาตรการทางสาธารณสุข มีการพัฒนาและกระจายวัคซีน ทำให้เริ่มมีมาตรการผ่อนปรนด้านการเดินทางมากขึ้น สถานการณ์การขนส่งทางอากาศและภาคอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจึงเริ่มฟื้นตัวรวมถึงประเทศไทย โดยในปี 2565 หลังจากที่ประเทศไทยได้มีการประกาศสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 สู่วิธีประจำถิ่น (Endemic Approach to COVID-19) ภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยจึงได้มีสัญญาณของการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับประเทศไทยได้ยกเลิกการลงทะเบียน Thailand Pass ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 สำหรับคนไทยและคนต่างชาติที่มีความประสงค์เดินทางเข้ามายังประเทศไทย ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย ทั้งนี้ กพท. ได้คาดการณ์การฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและได้แบ่งผลการคาดการณ์ออกเป็น 3 กรณี ดังนี้

การคาดการณ์	สมมติฐาน	
	การจัดสรรตารางบิน และขีดความสามารถในการให้บริการภาคพื้น	สถานการณ์และการดำเนินนโยบายที่เกี่ยวข้องทั้งของไทยและต่างประเทศ
กรณีที่ดีที่สุด (Best Case)	- สามารถจัดสรรตารางการบินได้ตามความต้องการของสายการบินตั้งแต่เดือน มิถุนายน 2566 ถึงเดือนตุลาคม 2566 โดยไม่มีข้อจำกัดด้านความสามารถในการให้บริการภาคพื้นของท่าอากาศยาน	- การดำเนินนโยบายเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบและการยกเลิกมาตรการด้านการเดินทางในหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวหลักของประเทศไทย เช่น ประเทศจีน - ประเทศไทยมีการออกมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อเป็นการสนับสนุนการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวไทย ทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศมากขึ้น
กรณีฐาน (Base Case)	- ท่าอากาศยาน ผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้น และสายการบินสามารถเพิ่มความสามารถในการให้บริการภาคพื้น และได้รับการจัดสรรการบินเพิ่มเติมได้ภายในช่วงการทำการบินประจำ	- การดำเนินนโยบายและมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวหลังการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ของต่างประเทศ เช่น ใต้หวัน ฮองกง

การคาดการณ์	สมมติฐาน	
	การจัดสรรตารางบิน และขีดความสามารถในการให้บริการภาคพื้น	สถานการณ์และการดำเนินนโยบายที่เกี่ยวข้องทั้งของไทยและต่างประเทศ
กรณีฐาน (Base Case)	ฤดูหนาวแต่ไม่สามารถให้บริการตามความต้องการของสายการบินได้ทั้งหมด	
กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case)	- ทำอากาศยาน ผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้น และสายการบินไม่สามารถเพิ่มความความสามารถในการให้บริการภาคพื้น และไม่ได้รับการจัดสรรการบินเพิ่มเติมได้ภายในเดือนมิถุนายน 2566 จนเป็นเหตุให้สายการบินต่างชาติพิจารณาไม่เพิ่มเที่ยวบิน รวมถึงยกเลิกการทำการบิน นอกจากนี้ยังส่งผลให้สายการบินสัญชาติไทยถูกดำเนินมาตรการโต้ตอบกีดกัน และยกเลิกในการขอสิทธิการทำการบินระหว่างประเทศ เช่น การพิจารณาขอสิทธิการบินในเส้นทางไทย-จีน เพิ่มเติม	- แนวโน้มและทิศทางสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครนที่อาจส่งผลกระทบต่อความต้องการการเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยได้รับผลกระทบเนื่องจากนักท่องเที่ยวรัสเซียถือเป็นหนึ่งในนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักที่เดินทางเข้าประเทศไทย



ที่มา : ประมาณการโดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน กพท.

การฟื้นตัวของเส้นทางบินระหว่างประเทศของไทยมีแนวโน้มที่จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติในปี 2567 ในกรณีที่ดีที่สุด และอาจกลับเข้าสู่สภาวะปกติในปี 2568 ในกรณีฐานและกรณีเลวร้ายที่สุด



สถานการณ์อุบัติใหม่ในช่วง 5 ปี

การเติบโตของการบินทั่วไป (General Aviation: GA)

การบินพลเรือนคือการใช้อากาศยานพลเรือนในกิจกรรมที่หลากหลาย โดยตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562¹ ได้ให้ความหมายของ “การบินพลเรือน” ไว้ว่าหมายถึง การเดินอากาศ การปฏิบัติการของอากาศยานพลเรือน เพื่อวัตถุประสงค์ของการขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ หรือการบินทั่วไป และให้หมายความรวมถึงกิจกรรมอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจกรรมดังกล่าว ซึ่งสอดคล้องกับนิยามของการบินพลเรือนในความหมายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยแต่ละวัตถุประสงค์ของการปฏิบัติการของอากาศยานมีความหมาย ดังนี้

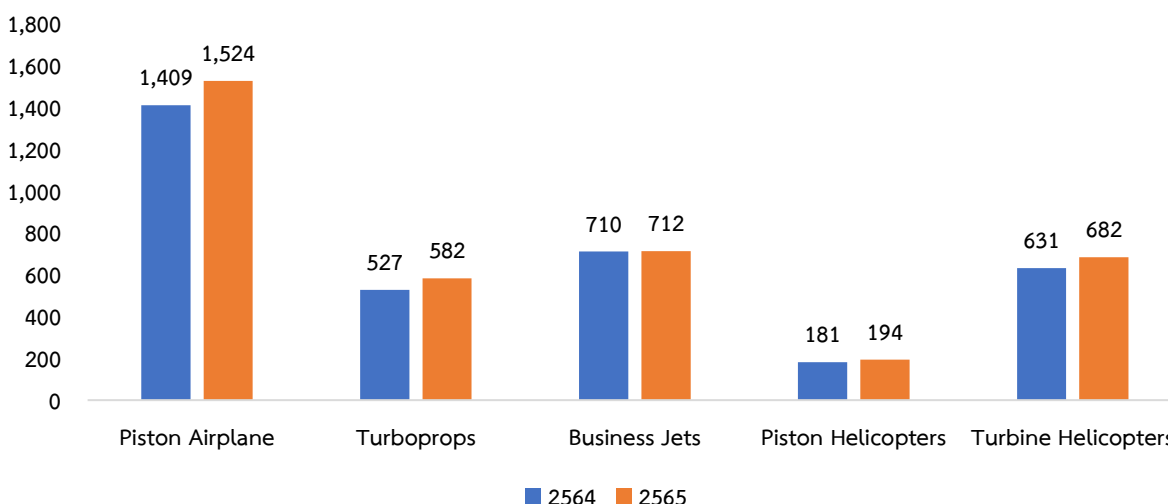
“การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อำเน็จทางการค้า

“การทำงานทางอากาศ” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อการบริการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การเกษตร การก่อสร้าง การถ่ายภาพ การสำรวจ การสังเกตการณ์ การลาดตระเวน การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย การโฆษณาโดยใช้อากาศยาน การลากเครื่องร่อนหรือลากป้ายโฆษณา

“การบินทั่วไป” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานนอกเหนือจากการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ และการทำงานทางอากาศ

การบินทั่วไปในต่างประเทศ

ภาพที่ 7 ภาพรวมการส่งมอบอากาศยานสำหรับการบินทั่วไปของโลก 2564-2565

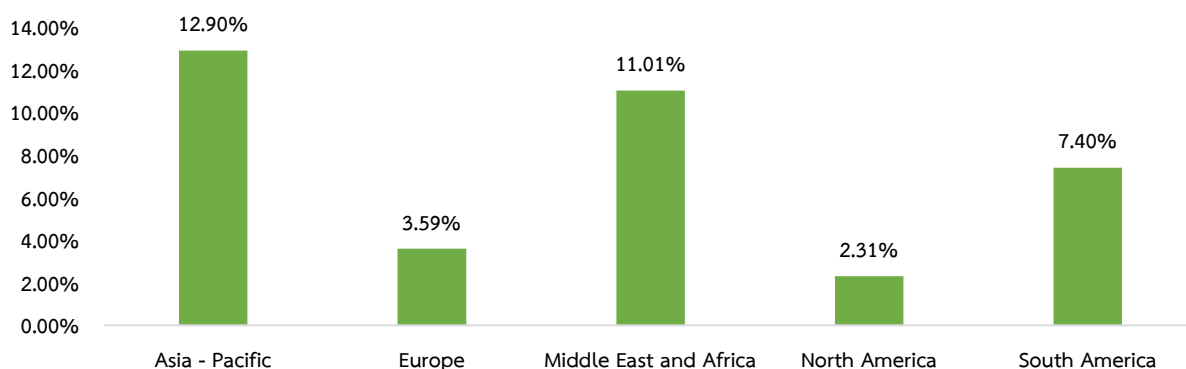


ที่มา : GENERAL AVIATION MARKET SIZE & SHARE ANALYSIS - GROWTH TRENDS & FORECASTS UP TO 2028, Mordor Intelligence

¹ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562

จากการรายงานของ The General Aviation Manufacturers Association (GAMA) พบว่า หากเทียบการส่งมอบอากาศยานที่ใช้สำหรับการบินทั่วไป (General Aviation) ระหว่างปี 2021 และ 2022 มีการส่งมอบเครื่องบินลูกสูบ (Turboprop Aeroplane) ทั้งสิ้น 1,524 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.2 และมีการส่งมอบเครื่องบินเทอร์โบพร็อพจำนวน 582 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4 รวมถึงมีการส่งมอบอากาศยานส่วนบุคคล (Business jet) จำนวน 712 ลำ รวมมูลค่าการส่งมอบอากาศยานทั้งสิ้น 22,900 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 ทั้งนี้ยังพบอีกว่าการส่งมอบเฮลิคอปเตอร์แบบลูกสูบ (Piston helicopter) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2 และเทอร์โบเฮลิคอปเตอร์เชิงพาณิชย์ (Preliminary civil-commercial turbine helicopter) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.6 ทำให้มีมูลค่าการส่งมอบเฮลิคอปเตอร์อยู่ที่ประมาณ 4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 6.8

ภาพที่ 8 การคาดการณ์อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยของตลาดการบินทั่วไปแบ่งรายภูมิภาคปี 2565-2571



ที่มา : GENERAL AVIATION MARKET SIZE & SHARE ANALYSIS - GROWTH TRENDS & FORECASTS UP TO 2028, Mordor Intelligence

การคาดการณ์อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ของตลาดการบินทั่วไปรายภูมิภาคพบว่า ตลาดการบินทั่วไปของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้นมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2565-2571 อยู่ที่ร้อยละ 12.90 ซึ่งสูงที่สุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น รองลงมา ได้แก่ ตะวันออกกลางและแอฟริกาที่ร้อยละ 11.01

การบินทั่วไปในไทย

สถานการณ์การบินทั่วไปในประเทศไทย เมื่อเทียบกับการบินทั่วไปในต่างประเทศ ยังถือว่ามีส่วนที่สนใจค่อนข้างน้อย และมีกิจกรรมที่ค่อนข้างเป็นเฉพาะกลุ่ม อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับการเจริญเติบโตของการบินทั่วไปของไทยในอดีตนั้น สถานการณ์การบินทั่วไปของไทยในปัจจุบันถือว่ามีความน่าสนใจที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาปริมาณเที่ยวบินแยกตามประเภทของเที่ยวบินพบว่า การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และการทำงานทางอากาศมีความน่าสนใจในทิศทางเดียวกัน โดยมีแนวโน้มฟื้นตัวจากช่วงการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 และมีอัตราการใช้อากาศยานส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้นกว่าในช่วงก่อนหน้า รวมถึงมีผู้ให้ความสนใจและมีการจัดทำกิจกรรมต่าง ๆ ให้ประชาชนทั่วไปได้เข้าร่วมกับการบินทั่วไปในไทยมากขึ้น

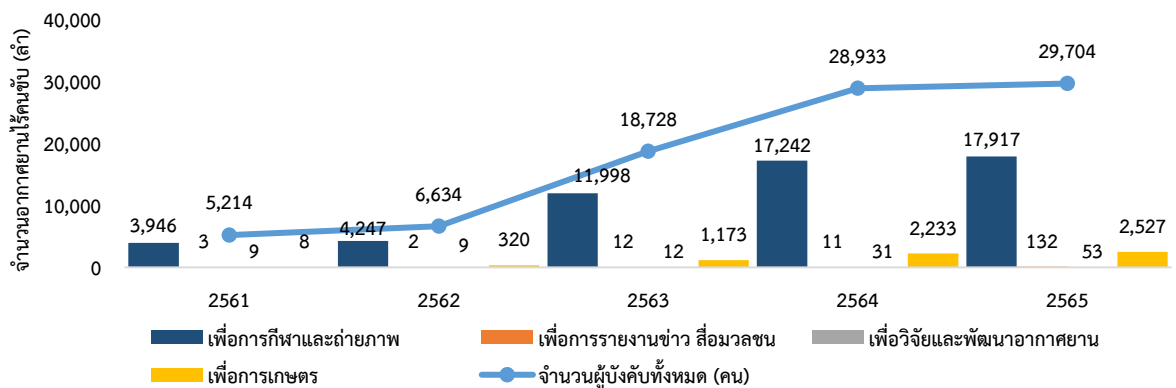
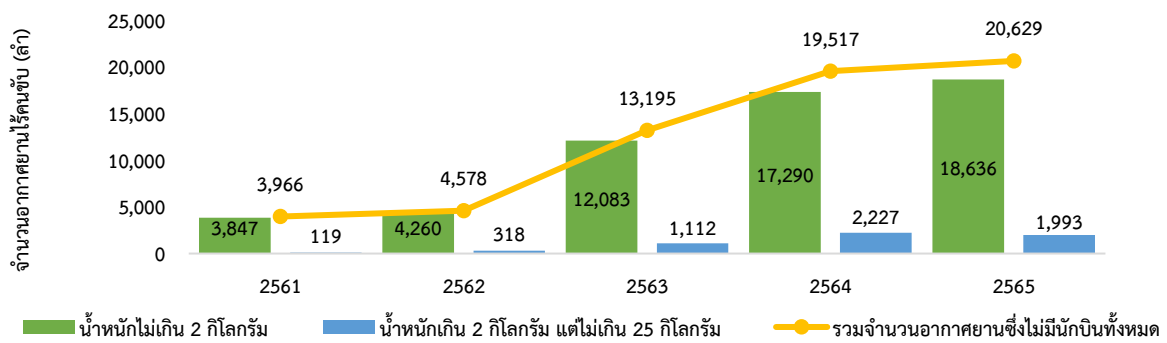
อย่างไรก็ตาม กพท. ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของกิจกรรมการบินทั่วไปและโอกาสที่จะพัฒนาให้เป็นกลุ่มกิจกรรมด้านการบินที่มีศักยภาพในอนาคต

การเติบโตของอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) และระบบอากาศยานที่ควบคุมจากภายนอก (Remotely Piloted Aircraft System: RPAS)

อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft: UA) หรือโดรนนั้นถือเป็นหนึ่งในเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการบินที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา โดยนำมาประยุกต์ใช้เพื่อกิจกรรมในด้านต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานต่าง ๆ ซึ่งจากคุณลักษณะดังกล่าว ทำให้เกิดความแตกต่างที่สำคัญในการควบคุมต้นทุน บริหารจัดการความเสี่ยง เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและเพิ่มโอกาสในการสร้างธุรกิจใหม่ ในปัจจุบันมีการใช้งานอากาศยานไร้คนขับในหลายวัตถุประสงค์ เช่น การสำรวจและทำแผนที่ การบริหารจัดการและบำรุงรักษา พานะในการขนส่งสินค้า การรักษาความปลอดภัยของสาธารณะและการรับมือกับเหตุฉุกเฉิน การใช้อากาศยานไร้คนขับในอุตสาหกรรมเกษตร รวมถึงการสันถนาการและการกีฬา เป็นต้น

สถานการณ์การเติบโตของอากาศยานไร้คนขับของประเทศไทยมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในช่วงปี 2561 -2565

ภาพที่ 9 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แบ่งตามน้ำหนักและวัตถุประสงค์



ที่มา : ฝ่ายพิธีการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ปี 2565 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone) รวม (สะสม) ทั้งสิ้น 20,629 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.70 จากปีก่อนหน้า โดยแบ่งเป็นอากาศยานฯ ที่น้ำหนักไม่เกิน 2 กิโลกรัม มีจำนวน (สะสม) 18,636 ลำ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.78 และอากาศยานฯ น้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัมแต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัมมีจำนวน (สะสม) 1,993 ลำ

หรือลดลงร้อยละ 10.51 โดยเมื่อแยกตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานอากาศยาน พบว่ามีการขึ้นทะเบียนอากาศยานเพื่อการกีฬาและการถ่ายภาพมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 86.85 ของทั้งหมด รองลงมาคือการบินขึ้นทะเบียนอากาศยานเพื่อการเกษตร คิดเป็นร้อยละ 12.25 ของทั้งหมด ทั้งนี้ในปี 2565 จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานที่ไม่มีนักบิน (Drone) รวม (สะสม) 29,704 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.70 จากปีก่อนหน้า

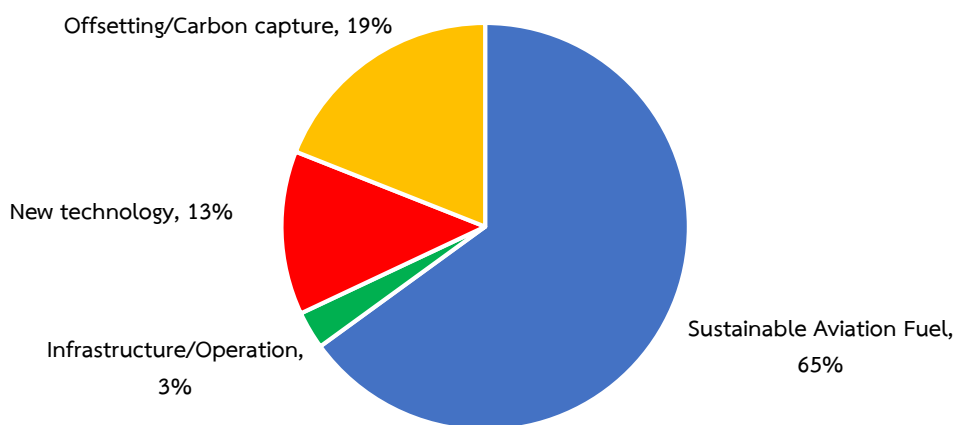
นอกจากการเติบโตของอากาศยานไร้คนขับหรือโดรนแล้ว ยังมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่มีลักษณะใกล้เคียงคือระบบอากาศยานที่ควบคุมจากภายนอก (Remotely Piloted Aircraft System: RPAS) ซึ่งประกอบด้วยอากาศยานควบคุมระยะไกล (Remotely Piloted Aircraft: RPA) และระบบปฏิบัติการของอากาศยาน โดย RPA เป็นหนึ่งในประเภทของอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft : UA) แต่จะมีสมรรถนะและประสิทธิภาพสูง มีระยะทางการทำการบินได้หลายชั่วโมง สามารถปฏิบัติการบินระยะไกลหรือข้ามประเทศได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทั้งอากาศยานที่มีมนุษย์ควบคุม (Manned Aircraft) และความปลอดภัยสาธารณะ จึงทำให้ ICAO ออกมาตรฐานปฏิบัติการบินและคู่มือการดำเนินงานในระดับสากล (ICAO Model UAS Regulations) ขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการออกกฎระเบียบด้านมาตรฐานความปลอดภัยของอากาศยานไร้คนขับ ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะพบ RPA ในปฏิบัติการทางทหารเป็นหลัก แต่ในอนาคตอันใกล้ การใช้ประโยชน์จาก RPA ทางด้านกิจกรรมการบินพลเรือนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ



สิ่งแวดล้อมกับการบินพลเรือน

จากข้อตกลงปารีส (Paris Agreement) ซึ่งเป็นความตกลงตามกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change-UNFCCC) โดยมีเป้าหมายเพื่อควบคุมอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกไม่ให้เพิ่มขึ้นเกิน 2 องศาเซลเซียส เมื่อเทียบกับระดับก่อนการปฏิวัติอุตสาหกรรม และควบคุมการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกไม่ให้เกิน 1.5 องศาเซลเซียส โดยมีประเทศภาคีให้สัตยาบันรับรองความตกลงปารีสแล้วจำนวน 149 ประเทศ ทำให้ความตกลงฯ มีผลบังคับใช้เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้อุตสาหกรรมการบินมีการกำหนดแนวทางเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ในการประชุมประจำปีครั้งที่ 77 ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) มีมติให้สายการบินบรรลุการปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์จากการดำเนินงานภายในปี 2050 ทำให้การขนส่งทางอากาศสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของข้อตกลงปารีส ในด้านเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้จัดทำวิเคราะห์เกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) โดยพบว่าหากจะบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกนั้น จะสามารถเกิดขึ้นได้หากมีการดำเนินการดังต่อไปนี้

ภาพที่ 10 สัดส่วนการดำเนินการที่จะทำให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

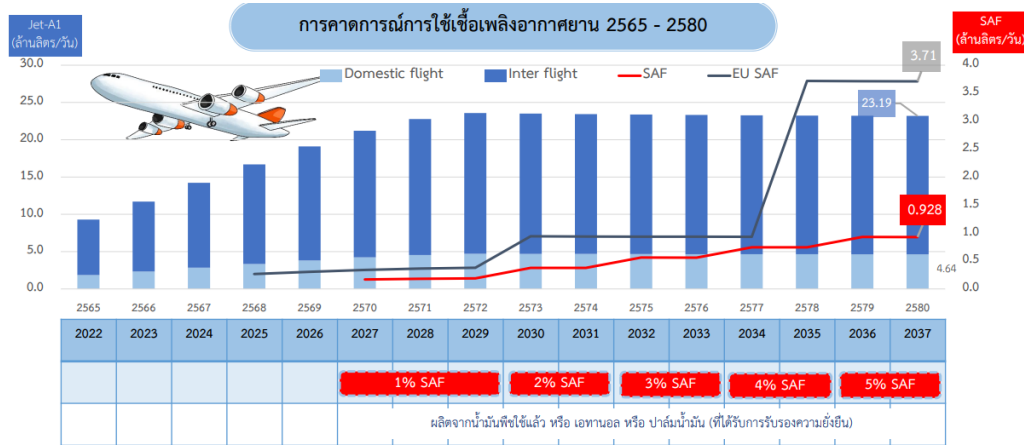


ที่มา: Net Zero Resolution IATA, 2566

1) การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน หรือ Sustainable Aviation Fuel (SAF) คือน้ำมันเจ็ทที่ผลิตจากเชื้อเพลิงฟอสซิลที่ผลิตจากน้ำมันทำอาหารที่ใช้แล้ว ไขมันจากสัตว์ ของเสียจากการเกษตร ขยะที่เกิดจากบรรจุภัณฑ์ และเศษอาหาร โดยเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืนจะสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนได้มากถึงร้อยละ 80 ตลอดวัฏจักรชีวิตของเชื้อเพลิงเมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงฟอสซิล (Jet Fuel) ซึ่งการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืนเป็นส่วนช่วยที่จะทำให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ได้มากถึงร้อยละ 65 ทั้งนี้ กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน ได้คาดการณ์การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน ปี 2565-2580 อ้างอิงข้อมูลจากแบบจำลองในโครงการฯ ของกรมธุรกิจพลังงาน (2565) ของสหภาพยุโรปและประเทศไทย โดยสหภาพยุโรปจะเริ่มใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนในปี 2568 และเพิ่มสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่มากขึ้นอย่างต่อเนื่องในปี 2573

และในปี 2580 จะมีการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานดังกล่าว 3.71 ล้านลิตรต่อวัน ซึ่งต่างจากประเทศไทยที่คาดการณ์การเริ่มใช้เชื้อเพลิงอากาศยานในปี 2570 ที่ร้อยละ 1 ของเชื้อเพลิงอากาศยาน JET A-1 และคาดการณ์สิ้นสุดที่ปี 2580 โดยมีการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานเชื้อเพลิงสุทธิที่ 0.928 ล้านลิตรต่อวัน ซึ่งมีอัตราส่วนการใช้ที่น้อยกว่าสหภาพยุโรปเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 39

ภาพที่ 11 การคาดการณ์การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานและเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน ปี 2565 – 2580

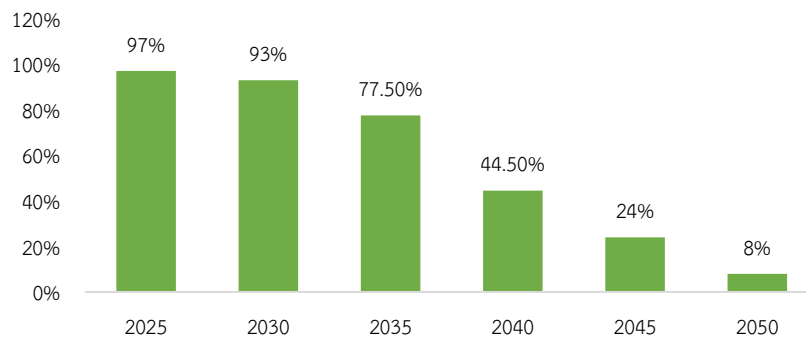


ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงานและกรมพัฒนาธุรกิจ,กระทรวงพลังงาน, 2566

2) การชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอน (Carbon Offsetting) หรือการดักจับก๊าซคาร์บอน (Carbon capture) เป็นส่วนช่วยที่จะทำให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ร้อยละ 19 โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

2.1) การชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นกลไกที่องค์กรสามารถจ่ายเงินเพื่อซื้อคาร์บอนเครดิตให้เท่ากับปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนขององค์กรนั้น ๆ โดย กพท. ได้มีการเก็บข้อมูลการปล่อยก๊าซคาร์บอนเพื่อใช้ควบคุมไม่ให้สายการบินปล่อยก๊าซเกินระดับ หากปล่อยเกินระดับที่กำหนด สายการบินจำเป็นจะต้องจ่ายค่าชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอน ตามขั้นตอนการบริหารจัดการคาร์บอนเครดิต (Emission Unit) จากภาพที่ 12 สามารถสังเกตได้ว่าการชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอนเป็นกลไกที่ช่วยลดปริมาณก๊าซคาร์บอน

ภาพที่ 12 ประมาณการการปล่อยก๊าซคาร์บอนที่ลดลงจากผลของการชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอน



ที่มา: Net Zero Resolution IATA, 2566

2.2) การดักจับก๊าซคาร์บอน (Carbon capture) คือเทคโนโลยีที่สามารถดักจับก๊าซคาร์บอนที่เกิดจากการใช้พลังงานเชื้อเพลิง โดยสามารถดักจับได้มากถึงร้อยละ 90 จากการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลในการผลิตไฟฟ้าและกระบวนการทางอุตสาหกรรมเพื่อนำมาผลิตพลังงานเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (SAF) ซึ่งบริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) มีโครงการดักจับและกักเก็บก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือ Carbon Capture and Storage (CCS) เพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคอุตสาหกรรมและของประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีการจัดตั้งหน่วยงานองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและเป็นหน่วยงานกำกับ ดูแล ส่งเสริมเกี่ยวกับการชดเชยก๊าซเรือนกระจก

ภาพที่ 13 แบบอากาศยานเทียบกับการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง

Seat Category	Aircraft Category	2010 Reference	New generation (Example)	Entry into service	Fuel saving vs reference
51 - 100	Regional jet	ATR/CRJ	MRJ	2020	20%
		E - Jet	E - Jet E2 - 190/- 195	2018/2019	17% - 24%
101 - 300	Narrow body	A 320/B737	A 220/A320neo /B737 MAX	2016/2017	15% - 20%
211 - 300	Wide body	B 767	B350/B787	2015/2011	20% - 25%
301 - 400		B330/ B777	B330-800neo /B777X-8	2020/2023	14% - 20%
401 - 500		B330/ B777	B330-800neo /B777X-9	2018/2021	14% - 20%

ที่มา: IATA, 2562

3) การพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่ (New Technology) ผู้ผลิตอากาศยานได้มีการปรับปรุงและพัฒนาอากาศยานให้มีความทันสมัยและปลอดภัยมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม ทั้งนี้การพัฒนาอากาศยานย่อมส่งผลให้มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนลดลงด้วยเช่นเดียวกัน โดยหากเทียบกับยุคเริ่มแรกที่มีการผลิตอากาศยานโดยสารในช่วงปี 1950 อากาศยานในยุคปัจจุบันสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนได้ลดลงประมาณร้อยละ 15 – 20 และมีประสิทธิภาพในการใช้เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นร้อยละ 80 ทั้งนี้ ในปัจจุบันผู้ผลิตอากาศยานยังคงพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยานให้ดียิ่งขึ้นจากเดิมอย่างต่อเนื่อง เช่น การนำแนวคิดในการนำเครื่องยนต์สันดาปและไฟฟ้ามาผสมผสานกลายเป็นระบบไฮบริด การพัฒนาโครงสร้างอากาศยาน (Airframe) ให้มีลักษณะเรียบแบนราบ และมีน้ำหนักเบา ซึ่งการออกแบบดังกล่าวจะสามารถลดการปล่อยก๊าซได้ประมาณร้อยละ 40

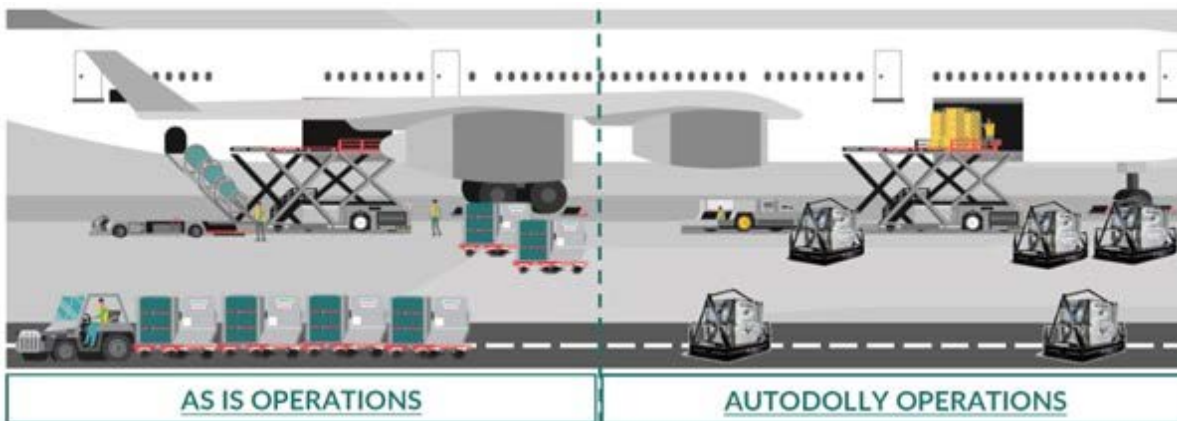
ภาพที่ 14 อากาศยานที่มีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาผสมผสาน



ที่มา: Net Zero Resolution IATA, 2566

การนำพลังงานไฮโดรเจนมาใช้แทนพลังงานเชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งพลังงานไฮโดรเจนเป็นพลังงานที่ปราศจากการปล่อยก๊าซคาร์บอน และน้ำหนักของอากาศยานที่ใช้พลังงานไฮโดรเจนมีน้ำหนักเบากว่าอากาศยานที่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงฟอสซิลถึง 3 เท่า แต่กลับมีขนาดที่ใหญ่ขึ้นกว่าอากาศยานที่ใช้พลังงานฟอสซิลถึง 4 เท่า เนื่องจากจำเป็นจะต้องมีที่บรรจุพลังงานไฮโดรเจน จึงจำเป็นจะต้องมีขนาดของอากาศยานที่ใหญ่ขึ้นเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงระบบพลังงาน

ภาพที่ 15 อุปกรณ์ขนถ่ายกระเป๋าอัตโนมัติ



ที่มา: Changi airport group, 2566

การนำระบบอัตโนมัติมาใช้ในการให้บริการภาคพื้น ปัจจุบันมีการพัฒนาอุปกรณ์ภาคพื้นจากเดิมที่จะต้องใช้รถลากในการเคลื่อนย้ายกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารไปยังอากาศยาน โดยนำเทคโนโลยีเข้ามาเคลื่อนย้ายกระเป๋าสัมภาระแทนเพื่อลดระยะเวลาในการขนย้ายและลดข้อผิดพลาดในการทำงานของมนุษย์ (Human error) ที่อาจนำไปสู่การล่าช้าของเที่ยวบิน ทั้งนี้มีการนำอุปกรณ์ดังกล่าวมาใช้ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติชางงีเรียบร้อยแล้ว

4) การปรับปรุงการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐาน (Operational and Infrastructure improvements) การปรับปรุงการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐานเป็นส่วนช่วยที่จะทำให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ร้อยละ 3 โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

4.1) การปรับปรุงการดำเนินงาน (Operational improvements) มีส่วนช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงได้ หากมีการออกแบบอากาศยานให้เป็นไปตามหลักพลศาสตร์มากยิ่งขึ้น เช่น การออกแบบติดตั้งอุปกรณ์ปลายปีก (Winglet) การเลือกใช้วัสดุของพื้นผิวอากาศยานและลำตัวอากาศยาน การเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานด้านการจัดการจราจรทางอากาศ (ATM) เพื่อลดระยะเวลาการล่าช้าของอากาศยาน ทั้งนี้การขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์เดี่ยวหรือ การเลือกใช้พลังงานทางเลือกก็มีส่วนช่วยในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนเช่นกัน

4.2) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure improvements) สามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนได้ โดยการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคสีเขียว (Green infrastructure) เป็นแนวคิดในการสร้างนวัตกรรมใหม่ในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานเมืองรวมกับพื้นที่สีเขียวที่เป็นเสมือนโครงสร้างเชิงพื้นที่ที่นำเอาประโยชน์จากธรรมชาติมาสู่ประชาชน ทั้งนี้ ในปี 2564 ประเทศไทยมีการส่งเสริมสนามบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Airport) เนื่องจากสนามบินเป็นกิจการในภาคบริการที่สำคัญทั้งการเดินทางและการท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลต่อการใช้ทรัพยากรและการเกิดของเสีย ในปี 2563 กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมจึงดำเนินโครงการพัฒนาเกณฑ์สนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Airport) เพื่อเป็นแนวทางการมีส่วนร่วมในการบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดให้มีการจัดทำโครงการฯ เพื่อส่งเสริมศักยภาพกิจการของสนามบินให้มีการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี ใช้ทรัพยากรและพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการใช้ทรัพยากรที่ไม่จำเป็น มีการจัดการของเสียอย่างถูกหลักวิชาการตั้งแต่ต้นทาง ส่งเสริมการเดินทางและการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการบริการและการบริโภคไปสู่ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งเพื่อตรวจประเมินการบริการประเภทสนามบินตามเกณฑ์สนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อมอบเกียรติบัตรและโล่ให้กับสนามบินที่สามารถดำเนินงานได้ตามเกณฑ์ฯ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กพท.



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มุ่งเน้นการบริหารงานและการปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ตามหลักธรรมาภิบาล ดังนั้น กพท. ในฐานะองค์กรกำกับดูแลภาคอุตสาหกรรมการบิน จึงคำนึงถึงความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่เกี่ยวข้องจากการดำเนินนโยบาย โครงการ และกิจกรรมต่าง ๆ ของ กพท. เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการผลักดันการดำเนินงานภายใต้ภารกิจของ กพท. เช่น การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร การแสดงความคิดเห็น เป็นต้น

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน

- คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- คณะอนุกรรมการต่าง ๆ
- ผู้บริหาร
- ผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษา
- คณะทำงานของ กพท.
- ผู้ตรวจสอบด้านการบิน
- พนักงาน

2. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก

องค์กรภาครัฐ

- รัฐบาล
- กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด เช่น กรมท่าอากาศยาน กรมเจ้าท่า เป็นต้น
- กระทรวงการคลัง และหน่วยงานในสังกัด เช่น กรมศุลกากร สำนักงบประมาณ เป็นต้น
- กระทรวงการต่างประเทศ
- กระทรวงศึกษาธิการ
- กระทรวงสาธารณสุข เช่น กรมควบคุมโรค โรงพยาบาลในสังกัด เป็นต้น
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เช่น กรมฝนหลวง และการบินเกษตร เป็นต้น
- หน่วยงานความมั่นคง
- คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ
- กระทรวงกลาโหม
- สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)
- สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)
- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานในสังกัด เช่น กรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น
- กองทัพอากาศ
- กองทัพเรือ
- กองทัพบก
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น
- กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เช่น กรมอุตุนิยมวิทยา
- สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
- คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

องค์กรภาคเอกชน

- บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ซีพีอาร์อี (ประเทศไทย) จำกัด
- กลุ่มธุรกิจค้าปลีกและพัฒนาธุรกิจ (Retail and Business Development)
- บริษัท ซีเลค เซอร์วิส พาร์ทเนอร์ จำกัด
- STAAH Limited
- ผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือนภาคเอกชน

องค์กรระหว่างประเทศ

- องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)
- องค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA)
- สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)
- องค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA)
- สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airport Council International: ACI)
- สำนักงานการบินพลเรือนประเทศต่าง ๆ (Civil Aviation Authority) เช่น Directorate General for Civil Aviation (DGCA French), Japan Civil Aviation Bureau (JCAB)
- ผู้ให้บริการฐานข้อมูลการบินนานาชาติ เช่น Official Airline Guide Aviation (OAG), Centre for Asia Pacific Aviation (CAPA)

กลุ่มการบริการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Air Transport Services)

- กลุ่มผู้ประกอบการสายการบินพาณิชย์แบบประจำ (Scheduled)
- กลุ่มผู้ประกอบการสายการบินพาณิชย์ไม่ประจำ (Non-scheduled) เช่น Charter Air Transport (บริการเช่าเหมาลำ)

กลุ่มการบินทั่วไป (General Aviation)

- การปฏิบัติการของอากาศยานเพื่อการบริการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ (Aerial work)
- การบินเพื่อการพักผ่อน (Pleasure flying)
- การบินเพื่อการฝึกสอน (Instructional flying)
- การทำการบินในรูปแบบอื่น ๆ (Other flying)

กลุ่มกิจการท่าอากาศยาน (Airport Operation and Services)

- บริการที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน (Aeronautical Services)
- บริการที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Services)

กลุ่มการให้บริการการเดินทางอากาศ (Air Navigation Services)

- ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ

กลุ่มการผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน (Aircraft Engine and Engine Parts Manufacturing)

- ผู้ผลิตอากาศยานและชิ้นส่วน

กลุ่มการฝึกอบรมด้านการบิน (Aviation Training)

- สถาบันฝึกอบรม

กลุ่มการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Repair, Maintenance and Overhaul of Aircraft Engine and Parts)

- ผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

กลุ่มหน่วยงานกำกับดูแล (Aviation Regulatory Functions)

- หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องที่ดำเนินกิจกรรมในการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยทางการบิน

กลุ่มกิจกรรมอื่น ๆ

- กิจกรรมคลังสินค้า
- ตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ
- กิจกรรมให้เช่าเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ
- กิจกรรมรักษาความปลอดภัย
- กิจกรรมทำความสะอาดอาคาร
- กิจกรรมดูแลรักษาสภาพภายนอกอาคาร ตัดต้นไม้ จัดพื้นที่
- กิจกรรมเวชศาสตร์การบินที่ตรวจรับรองเพื่อออกไปสำคัญทางการแพทย์ให้ผู้ประจำหน้าที่ ฯลฯ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของ กพท.

หน่วยงานภายในของ กพท.		หน่วยงานภายนอกของ กพท.	
คณะกรรมการกำกับฯ	คณะทำงานของ กพท.	องค์กรภาครัฐ	องค์กรภาคเอกชน
คณะอนุกรรมการฯ	ผู้บริหาร	องค์กรระหว่างประเทศ	กลุ่มการบริการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์
พนักงาน	ผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษา	กลุ่มการบินทั่วไป	กลุ่มกิจการทำอากาศยาน
		กลุ่มการให้บริการการเดินทางอากาศ	กลุ่มการผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน
		กลุ่มการฝึกอบรมด้านการบิน	กลุ่มการซ่อมบำรุงอากาศยาน
		กลุ่มหน่วยงานกำกับดูแล	กลุ่มกิจกรรมอื่น ๆ

ที่มา: ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

กรอบแนวคิดในการทบทวนและจัดทำ แผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567 – 2571



(หมายเหตุ: กพท. มีกระบวนการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567-2571 โดยเน้นการมีส่วนร่วมกับผู้บริหารและพนักงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุม ชักซ้อมความเข้าใจและการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ 1) การทบทวนส่วนนำองค์กร ได้แก่ ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ และกลยุทธ์ จำนวน 2 ครั้ง 2) การทบทวนแผนงาน/โครงการ/งาน จำนวน 1 ครั้ง และ 3) การประชุมสรุปผลส่วนนำองค์กร ทบทวนเป้าหมายและผลการดำเนินงานที่สำคัญ จำนวน 1 ครั้ง ทั้งนี้ มีการเพิ่มการสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อทบทวนแผนยุทธศาสตร์ ร่วมกับคณะกรรมการกำกับฯ จำนวน 1 ครั้ง เพื่อรับทราบนโยบาย ข้อเสนอแนะและข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ รวมถึงการดำเนินการระยะ 5 ปี ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้นด้วย)

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTLE (Political, Economic, Social, Technological, Legal, Environmental) ซึ่งผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกสามารถสรุปเป็นรายการโอกาส อุปสรรค และความท้าทายภายนอกองค์กร ดังนี้

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทายภายนอกองค์กร
ปัจจัยด้านนโยบายและการเมือง (Political)		
<ul style="list-style-type: none"> - นโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญกับการฟื้นฟูเศรษฐกิจภาคการท่องเที่ยว การฟื้นตัวของเศรษฐกิจในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลกเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้นหลังสถานการณ์ COVID-19 - นโยบายจากภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีคุณภาพ ต้นทุนเหมาะสม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศและการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค - นโยบายตามกฎหมายระดับประเทศที่ส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (พรบ. ด้านการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และคุ้มครองข้อมูลฯ) - นโยบายการบินพลเรือนเพื่อเป็นกรอบในการพัฒนา - ยุทธศาสตร์และแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบเพื่อการเข้าถึงและเชื่อมต่อ 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดการบูรณาการแผนงานและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ - ขาดการบูรณาการการทำงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อแก้ปัญหาและพัฒนากิจการการบินพลเรือนอย่างเป็นระบบ - ฝ่ายบริหาร (รัฐบาล) และพรรคการเมืองยังมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญของกิจการการบินพลเรือนที่มีต่อการพัฒนาประเทศอย่างจำกัด 	-
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic)		
<ul style="list-style-type: none"> - การเพิ่มขึ้นของสายการบินที่ใช้อากาศยานขนาดเล็ก 	<ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาการผูกขาดของผู้ดำเนินงานให้บริการที่ส่งผลต่อต้นทุน คุณภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> - ความตระหนักรู้ทั้งด้านความปลอดภัยและเศรษฐกิจด้านการบินที่จำเป็นของประชาชน

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทายภายนอกองค์กร
<ul style="list-style-type: none"> - ความต้องการใช้งานระบบอากาศยานไร้คนขับที่เพิ่มขึ้นและหน่วยงานภาครัฐมีมาตรการส่งเสริม - การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต 	<ul style="list-style-type: none"> - การบริการ และขีดความสามารถในการรองรับ - ต้นทุนของผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นด้วยปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจประสิทธิภาพและคุณภาพการบริการและการกำกับดูแล 	<ul style="list-style-type: none"> - ความผันผวนของระดับราคาน้ำมันซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์อย่างมีนัยสำคัญ
ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (Social)		
<ul style="list-style-type: none"> - ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันให้มีการปรับปรุงกระบวนการทำงานและการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงาน กพท. 	<ul style="list-style-type: none"> - ความนิยมเลือกศึกษาต่อด้านการบินและเข้าทำงานในอุตสาหกรรมการบินลดน้อยลง 	<ul style="list-style-type: none"> - การเข้าสู่สังคมสูงวัยของประเทศไทย
ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technological)		
<ul style="list-style-type: none"> - ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว (Disruptive technology) โดยเฉพาะด้านดิจิทัลและพาหนะไฟฟ้า 	<ul style="list-style-type: none"> - การแทรกแซงและคุกคามด้วยเทคโนโลยีไซเบอร์ - ความไม่เท่าเทียมทางดิจิทัลที่ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงบริการดิจิทัลได้อย่างทั่วถึงของผู้ประกอบการและผู้โดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> -
ปัจจัยด้านกฎหมาย (Legal)		
<ul style="list-style-type: none"> - ความคาดหวังต่อกระบวนการทางกฎหมาย เพื่อแก้ปัญหา ส่งเสริมการดำเนินงานและการพัฒนาการบินพลเรือนให้เติบโตอย่างยั่งยืน - นโยบายการทบทวนปรับปรุงระบบกฎหมายการกำกับดูแลที่ไม่จำเป็น 	<ul style="list-style-type: none"> - กฎหมายหลักบางส่วนยังเป็นอุปสรรคต่อการแก้ปัญหาการดำเนินงานและการพัฒนากิจการการบินพลเรือน - ความสนใจในการเลี้ยง/ฝ่าฝืนการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ประกอบการ/ประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> -
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental)		
<ul style="list-style-type: none"> - นโยบายส่งเสริมและสนับสนุนด้านสิ่งแวดล้อม และความตื่นตัวของภาคประชาชนในการแก้ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการบินต่อประชาชน/ชุมชนเพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> -

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

การวิเคราะห์ปัจจัยภายในด้วยเครื่องมือ McKinsey's 7s ได้แก่ Strategy, Structure, System, Staff, Skill, Style และ Shared Value ซึ่งผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายในสามารถสรุปเป็นรายการจุดแข็ง จุดอ่อน และความท้าทายภายในองค์กร ดังนี้

จุดแข็ง	จุดอ่อน	ความท้าทายภายในองค์กร
กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)		
<ul style="list-style-type: none"> - มีการประสานและสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านการบินพลเรือนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ - มีการกำหนดเป้าหมาย ทิศทางแผนงาน และระบบงานที่สำคัญต่อการพัฒนาองค์กร 	-	-
โครงสร้างองค์กร (Structure)		
<ul style="list-style-type: none"> - เป็นหน่วยงานหลักด้านการบินที่รวมศูนย์การกำกับดูแลด้านการบิน - องค์กรมีความยืดหยุ่นและกำหนดรูปแบบการบริหารงานได้อย่างคล่องตัวเมื่อเทียบกับหน่วยราชการ 	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินงานภายในหน่วยงานมีขั้นตอนที่มาก/ไม่จำเป็น 	-
ระบบในการดำเนินงานขององค์กร (System)		
<ul style="list-style-type: none"> - องค์กรให้ความสำคัญกับการนำระบบงานต่างๆ ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาใช้ในการบริหารงานของสำนักงาน - มีความพยายามในการใช้เทคโนโลยีในการปฏิบัติงานเพื่อลดภาระงานของบุคลากรในฝ่าย 	<ul style="list-style-type: none"> - กฎหมายรอง มาตรฐาน การกำกับดูแลยังมีข้อจำกัดและไม่ตอบสนองต่อการดำเนินภารกิจในการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนขององค์กร อีกทั้งยังไม่ทันต่อความต้องการของอุตสาหกรรมการบินและสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว - การสื่อสารภายในองค์กรยังไม่ครอบคลุมอย่างทั่วถึง ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ - ขาดระบบการประเมินผลงานที่รอบด้านสำหรับทั้งพนักงานและผู้บริหาร (ขาดระบบการประเมินผลงานของพนักงานและผู้บริหารที่มีประสิทธิภาพ) 	-

จุดแข็ง	จุดอ่อน	ความท้าทายภายในองค์กร
	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดการพัฒนากระบวนการและกระบวนการหลักที่มีประสิทธิภาพและมีการบูรณาการเชื่อมโยงการทำงาน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศยังไม่เอื้อให้เกิดการทำงานที่มีการบูรณาการและมีประสิทธิภาพ 	
บุคลากรในองค์กร (Staff)		
<ul style="list-style-type: none"> - มีบุคลากรที่มีความรู้เฉพาะทางด้านการบินและด้านอื่น ๆ มีความสามารถ ความเชี่ยวชาญ ประสบการณ์ในงาน และมีผลงานเป็นที่ยอมรับในระดับภูมิภาคและระดับนานาชาติเพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ความตื่นตัวในการเข้ามาปฏิบัติงาน อาจยังไม่เทียบเท่ากับหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ - นโยบายและมาตรการด้านผลตอบแทน และสวัสดิการของ กพท. ยังไม่จูงใจเพียงพอ - ข้อจำกัดจากการที่ยังไม่มีสถานที่ทำการถาวรของหน่วยงาน - จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อภาระงานตามอำนาจหน้าที่ในหลายส่วนงาน - มีอัตราการลาออกของพนักงานสูง/ไม่สามารถรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถให้อยู่กับองค์กรได้ - ขาดการวางแผนอัตรากำลังคน/ภารกิจที่สอดคล้องกับแนวโน้มการเติบโตของกิจกรรมด้านการบินพลเรือน 	-
ความรู้ความสามารถขององค์กร (Skill)		
<ul style="list-style-type: none"> - มีความสามารถในการสนับสนุนให้พนักงานได้รับการอบรมที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานอย่างครบถ้วน - มีขีดความสามารถในการบริหารรายได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดบุคลากรที่มีทักษะและความชำนาญเฉพาะทางหลายด้านที่จำเป็นต่อการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตามภารกิจและพันธกิจ - ขาดการพัฒนาองค์ความรู้และทักษะที่สำคัญในการบริหารให้กับผู้บริหารอย่างรอบด้าน/ครบถ้วน 	-
ลักษณะแบบแผนหรือพฤติกรรมในการบริหารงานของผู้บริหารระดับสูง (Style)		
<ul style="list-style-type: none"> - ผู้บริหารมีแนวคิดพัฒนาปรับปรุงในกระบวนการทำงานให้มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพ พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงในทุกด้าน 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้บริหารขาดการจัดลำดับความสำคัญของงานและการตัดสินใจเพื่อขับเคลื่อนเป้าหมาย/แผนงานสู่การปฏิบัติจริง 	-

จุดแข็ง	จุดอ่อน	ความท้าทายภายในองค์กร
<ul style="list-style-type: none"> - ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญกับการช่วยแก้ไขปัญหาลงส่งเสริมการพัฒนาให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน/กิจการการบินพลเรือน - ผู้บริหารส่งเสริมการมีส่วนร่วมและรับฟังความคิดเห็นของพนักงาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดความชัดเจนของระบบ/อำนาจการตัดสินใจในการบริหาร 	
ค่านิยมร่วมขององค์กร (Shared Value)		
<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดค่านิยมองค์กร (Core Values) การสร้างวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ซึ่งเหมาะสมกับพื้นฐานสภาพแวดล้อมและวัฒนธรรมเดิมขององค์กร - มีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์และเน้นย้ำถึงค่านิยมองค์กร (Core Values) ให้พนักงานรับทราบอย่างทั่วถึงและนำไปปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง 	<ul style="list-style-type: none"> - ความตึงตึงในการเข้ามาปฏิบัติงานอาจยังไม่เทียบเท่ากับหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ - มีความตระหนักในค่านิยมและวัฒนธรรมขององค์กรบางส่วน แต่ยังไม่มีความชัดเจนของการปฏิบัติและการนำไปใช้ ซึ่งพนักงานยังขาดความเข้าใจและการให้ความสำคัญ 	-

ประเด็นความเสี่ยงที่เกิดจากการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกและภายใน

การวิเคราะห์ประเด็นความเสี่ยงที่เกิดจากการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTLE (Political, Economic, Social, Technological, Legal, Environmental) และสภาพแวดล้อมภายในด้วยเครื่องมือ McKinsey's 7s ได้แก่ Strategy, Structure, System, Staff, Skill, Style และ Shared Value ซึ่งผลการวิเคราะห์สามารถสรุปเป็นรายการ ดังนี้

หัวข้อ	สภาพแวดล้อมภายนอก (PESTEL)	สภาพแวดล้อมภายใน (7s)
Strategic Risk	- แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงพรรคการเมืองและนโยบายที่กระตุ้น ส่งเสริมและสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	- การเลือกใช้กลยุทธ์ให้มีความสอดคล้องกับทรัพยากรขององค์กร - การกำหนดตัวชี้วัดที่สามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม
Operational Risk	- แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงพรรคการเมืองและนโยบายที่กระตุ้น ส่งเสริมและสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ รวมถึงภาคการท่องเที่ยว - ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น	- ระเบียบขั้นตอนในการปฏิบัติงานที่เป็นปัจจุบัน - การจัดการทรัพยากรให้มีความพร้อมและสอดคล้องกับนโยบาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจขององค์กร
IT Risk	- การเพิ่มขึ้นของภัยคุกคามและรูปแบบของภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไป - พฤติกรรมผู้บริโภคในปัจจุบันและอนาคต	- ทรัพยากรด้านเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการสนับสนุนการดำเนินงาน
Fraud Risk	- การเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือข้อกำหนด - การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลหรือผู้มีอำนาจ	- ความโปร่งใสของการใช้อำนาจหน้าที่ในการคัดสรรบุคลากรที่เหมาะสมและการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร
Compliance Risk	- การเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือข้อกำหนด - การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลหรือผู้มีอำนาจ	- ระเบียบและหลักเกณฑ์ในการคัดเลือก/ประเมินบุคลากร - ความครบถ้วนและความเหมาะสมในการกำหนดประสิทธิภาพและทักษะที่จำเป็นในการดำเนินงานตามภารกิจและเป้าหมายขององค์กร
Financial Risk	- การเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือข้อกำหนด - ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น รวมถึงภาระหนี้สินที่สะสมอันเนื่องมาจากการเกิดโรคระบาด - การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและสภาพแวดล้อม	- อัตราค่าตอบแทน สวัสดิการ และความมั่นคง รวมทั้งงบประมาณในการพัฒนา/สนับสนุนในการดำเนินงานต่าง ๆ
Reputation Risk	- คุณธรรมและจริยธรรมในการปฏิบัติงาน - ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย - การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้รับบริการ	- ทัศนคติ ค่านิยมและวิสัยทัศน์ของพนักงานและผู้บริหาร

แผนยุทธศาสตร์ 5 ปี พ.ศ. 2567-2571



ยุทธศาสตร์ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐ สู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

(Develop State's Oversight System to Sustainability Standards)

เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Strategic Goal)

ระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศไทย รวมถึงการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ มีมาตรฐานเทียบเท่าประเทศชั้นนำในทุกองค์ประกอบ และมีผลการตรวจสอบในระดับสากลอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเยี่ยมอย่างยั่งยืน

คำนิยาม/คำอธิบาย

การสร้างรากฐานของระบบการกำกับที่แข็งแกร่งและมั่นคงด้วยการพัฒนามาตรฐานระบบการบินของประเทศไทยให้อยู่ในระดับแนวหน้าของโลก โดยมีระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยของประเทศ (State's Safety Oversight System) ระบบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ (State Aviation Security Oversight System) และระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (State's Economic Oversight System) ที่มีประสิทธิภาพและมีผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับอย่างยั่งยืน เพื่อใช้เป็นกลไกการกำกับที่มีประสิทธิภาพและมีการบริหารความเสี่ยงเพื่อควบคุมระดับมาตรฐานของกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยไม่ให้อยู่ในสถานะที่อาจเกิดผลกระทบรุนแรงจากความไม่แน่นอน และมีความสามารถที่ยั่งยืน (Resilient Capacity)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.1 Effective Implementation: EI

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.1.1 ระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศไทย มีมาตรฐานเทียบเท่าประเทศชั้นนำในทุกองค์ประกอบ และมีผลการตรวจสอบในระดับสากลอยู่ในเกณฑ์ที่ดีเยี่ยมอย่างยั่งยืน	1.1.1 ระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศไทย 1) ระดับประสิทธิผลระบบการกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกินร้อยละ 80 ภายในปี 2567 และอยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลกภายในปี 2569 ปี 2567 ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80	1.1.1.1 พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายหลัก - ทบทวนกฎหมายหลักด้านการบินของประเทศให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ รวมถึงบริบทด้านยุทธศาสตร์ชาติ นโยบายการบินพลเรือน แผนกลยุทธ์ด้านกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ และดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติที่อยู่ในความรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย พ.ศ. 2562 1.1.1.2 พัฒนากฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ให้ทันสมัยและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p>ปี 2568 ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล ความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 85</p> <p>ปี 2569 ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล ความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90</p> <p>ปี 2570 เป็นต้นไป ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล ความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 95</p> <p>หมายเหตุ: ปี 2569 ICAO กำหนดไว้ที่ร้อยละ 85 และปี 2573 กำหนดไว้ที่ร้อยละ 95</p> <p>2) ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษา ความปลอดภัย (Effective Implementation : EI) ของประเทศเกินร้อยละ 90 ภายใน กรอบเวลาที่ ICAO กำหนด</p> <p>ปี 2567 ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล การรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 85</p> <p>ปี 2568 ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล การรักษาความปลอดภัยสูงขึ้นกว่าปีก่อนหน้า</p> <p>ปี 2569 ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล การรักษาความปลอดภัยสูงขึ้นกว่าปีก่อนหน้า</p> <p>ปี 2570 ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล การรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 90</p> <p>ปี 2571 ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแล การรักษาความปลอดภัยสูงขึ้นกว่าปีก่อนหน้า</p> <p>1.1.2 การพัฒนากฎหมายการกำกับดูแล ของ กพท. ให้ครบถ้วนทุกด้าน ได้แก่</p>	<p>ครบถ้วนตามภาคผนวก รวมถึงสอดคล้องกับ แนวทาง PBR และตอบสนองการใช้งาน ภายในปี 2571</p> <p>- บริหารจัดการให้โครงสร้างกฎหมายมี ความชัดเจน และกำหนดเป้าหมายใน การแก้ไขกฎหมายตามลำดับความสำคัญ</p> <p>- สร้าง ปรับปรุง และพัฒนาระบบกฎหมาย รองและกฎระเบียบเฉพาะด้านอย่างต่อเนื่อง ให้เป็นระบบมาตรฐานเดียวกันทุกด้าน โดยยึดหลักการและแนวทางของมาตรฐานสากล และสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ของอุตสาหกรรมการบิน</p> <p>- จัดทำแผนบูรณาการและวิธีการเชิงกลยุทธ์ (Roadmap) รวมทั้งดำเนินการเปลี่ยนถ่าย การใช้กฎระเบียบ/การกำกับดูแลตามที่ กำหนดขึ้น (Prescriptive regulation/oversight) ไปสู่การใช้กฎระเบียบและการกำกับดูแลที่ มุ่งเน้นผลลัพธ์ (PBR) บนหลักการของมาตรฐาน การจัดการความปลอดภัยและแผน ความปลอดภัยการบินสากล (ICAO Annex 19 Safety Management, Global Aviation Safety Plan) ในปัจจุบันและ ฐานความเสี่ยงโดยรวมของผู้ดำเนินการ แต่ละราย</p> <p>1.1.1.3 พัฒนาโครงสร้างและระบบงาน กำกับดูแล</p> <p>- จัดทำ/ทบทวนโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความ สอดคล้องกับ Workforce Plan ที่กำหนด</p> <p>- จัดทำแผนปฏิบัติการด้านอัตรากำลังระยะยาว (Aviation Safety/Security Workforce Plan) รวมถึงจัดสรรทรัพยากรสำหรับภารกิจ ด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสม ตลอดเวลา</p> <p>1.1.1.4 พัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแล ที่มีการบูรณาการกับบริบทขององค์กร ทุกด้าน</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p>1) ทบทวน/แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ในส่วนของความปลอดภัยการบินพลเรือน</p> <p>ปี 2569</p> <p>แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ (เฉพาะในหมวดที่มีประเด็นสำคัญต้องแก้ไขปรับปรุง</p> <p>2) ประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด (1 มกราคม 2568)</p> <p>ปี 2567</p> <p>ความสำเร็จของการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในความรับผิดชอบของ กพท.</p> <p>3) มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ และพัฒนากฎระเบียบด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือนไปสู่รูปแบบและโครงสร้าง TCARs ในปี 2569</p> <p>ปี 2567</p> <p>ร้อยละ ความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.</p>	<p>- จัดทำแผนและการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร</p> <p>- พัฒนาบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้มีความตระหนักในบทบาทและอำนาจหน้าที่ในฐานะเป็นผู้กำกับดูแล (Legal & regulator Mind and Knowledge) ซึ่งจะเป็นอย่างที่ติของผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจกฎหมาย กฎระเบียบ และการปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง</p> <p>- มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมที่เป็นไปตามมาตรฐาน (Personnel qualifications and training) โดยจัดให้มีแผนและการดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีการบูรณาการกับบริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึงความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร</p> <p>1.1.1.5 พัฒนาคู่่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการจัดการข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools, and provision of safety-critical information) และด้านการรักษาความปลอดภัย (Technical guidance, tools, and security - critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอสำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูลสำหรับการจัดทำและพัฒนา รวมถึงการนำไปใช้งานเกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือการกำกับตรวจสอบ และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบมีระบบสนับสนุนที่</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		<p>ครบถ้วน เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา</p> <p>1.1.1.6 ออกใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ (Licensing, certification, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน โดยปรับปรุงกระบวนการและเร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอก เพื่อประสานงานด้านการออกใบอนุญาต ใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐาน และมุ่งเน้นการปรับปรุง/พัฒนากระบวนการและระบบงานการออกใบรับรอง/ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>1.1.1.7 ปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Surveillance Obligations) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน (Annex 19; Appendix 1) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ดำเนินการภายใต้การกำกับดูแล ได้รับการอนุญาตและการรับรอง ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Quality control obligations)</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program) สำหรับผู้ดำเนินการทุกราย - ปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Quality Control Obligations) ให้สอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยสากล (Doc 10118 Global Aviation Security Plan: GAsEP) โดยมุ่งเน้นระบบควบคุมคุณภาพและการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยที่เข้มแข็ง (Robust security quality control and oversight system)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program) สำหรับผู้ดำเนินการที่เป็นไปตามแผนประจำปี - กำหนดมาตรการเพื่อช่วยเร่งการดำเนินการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้สามารถบรรลุเป้าหมายตามแผนในแต่ละปี - สร้างความร่วมมือจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือผู้ประกอบการให้มีความเข้าใจและสามารถปฏิบัติตามแผนที่ กพท. กำหนดไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ <p>1.1.1.8 พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย โดยจัดให้มีระบบที่ใช้ในการติดตามการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of safety concerns) ตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>1.1.1.9 บริหารความเสี่ยงและควบคุมกำกับอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิดข้อบกพร่องในองค์ประกอบสำคัญของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยของรัฐส่วนใดส่วนหนึ่งหรือหลายส่วน อันเป็นการฝ่าฝืนหรือขัดต่ออนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก และกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของไทย จนส่งผลให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยตรง (Resulting in an immediate safety risk to international civil aviation) หรือข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC)</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.2 Safety & Security Outcomes

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>1.2.1 ระบบการบินของประเทศบรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)</p>	<p>1.2.1 ศักยภาพด้านความปลอดภัยของระบบการบินของประเทศ เป็นไปตามเป้าหมายระดับสมรรถนะที่กำหนด (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP) ในแผนนิรภัยการบินแห่งชาติ (State Safety Programmes: SSP)</p> <p><u>ปี 2567-2571</u></p> <p>- มีศักยภาพด้านความปลอดภัยของระบบการบินของประเทศ เป็นไปตามค่าเป้าหมายระดับสมรรถนะที่กำหนด (ALoSP) ในแต่ละปี ดังนี้</p> <p><u>ALoSP 1</u> Zero fatal accidents occurred during commercial operations by Thai AOC holders</p> <p><u>ALoSP 2</u> Zero fatal accidents of foreign commercial air transport were caused by the Thai aviation system</p> <p><u>ALoSP 3</u> A decreasing trend of fatal accidents during non-commercial operations</p> <p><u>ALoSP 4</u> A decreasing trend of non-fatal accidents and serious incidents during commercial operations by Thai AOC holders</p> <p><u>ALoSP 5</u> A level of effective implementation of international civil aviation safety standards (ICAO's SARPs) above 85% in each ICAO domain and above 85% for standards related to Licensing, certification, authorization and approval obligations (CE-6), Surveillance obligations (CE-7) and Resolution of safety concerns (CE-8)</p>	<p>1.2.1.1 นำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ไปใช้ อย่างมีประสิทธิภาพและมีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) ที่ได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศอย่างต่อเนื่อง ผ่านการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยแบบเชิงรุก และส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive safety culture) และ วัฒนธรรมการปฏิบัติ อย่างเป็นธรรม (Just culture) ในระบบการบินของประเทศ</p>
<p>1.2.2 การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดการหยุดชะงักเกินกว่าระยะเวลาเป้าหมาย เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต</p>	<p>1.2.2 (1) ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศไทยอันมีสาเหตุจากการรักษาความปลอดภัย ความบกพร่องด้านความปลอดภัย และการขาดเสถียรภาพของระบบการบิน</p>	<p>1.2.2.1 จัดให้มีและพัฒนาแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM รวมถึง การทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ร่วมกับหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถนำไปใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ ให้ตอบสนองต่อภาวะ</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p><u>ปี 2567-2571</u> ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย</p> <p>1.2.2 (2) มีระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศภายในปี 2571</p> <p><u>ปี 2567</u> มีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการให้มีแนวทางในเรื่องการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต และการจัดทำระบบบริหารความต่อเนื่องฯ เป็นมาตรฐานเดียวกัน</p> <p><u>ปี 2568</u> ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมและมีบทบาทในการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับภาวะวิกฤตได้ตามระยะเวลาเป้าหมาย เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต</p> <p><u>ปี 2569</u> มีหลักเกณฑ์และแนวทางในการตัดสินใจเลือกกลยุทธ์การบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินในระดับประเทศ และร่างแนวทางในการกำหนดอำนาจหน้าที่ของศูนย์ประสานงานและปฏิบัติการภาวะวิกฤตด้านการบิน</p> <p><u>ปี 2570</u> มีการจัดการข้อมูลระบบการสื่อสารและการประสานงาน และมีศูนย์ประสานงานและปฏิบัติการภาวะวิกฤตด้านการบิน</p>	<p>ฉุกเฉิน อันส่งผลต่อความปลอดภัยและการหยุดชะงักของการเดินอากาศของประเทศ</p> <p>1.2.2.2 จัดให้มีการดำเนินการอันสอดคล้องตามแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนปฏิบัติการตลอดจนแผนอื่น ๆ ที่จำเป็น มีประสิทธิภาพและเต็มรูปแบบ โดยเพิ่มระดับการมีส่วนร่วมกับประชาคมการบินทั้งในประเทศและในระดับภูมิภาค ให้ตอบสนองต่อความสามารถที่ครอบคลุมการป้องกันภัยจากการจงใจกระทำ (Threats that stem from intentional acts) อันส่งผลต่อความมั่นคงปลอดภัยและการหยุดชะงักของการบินพลเรือนของประเทศ</p> <p>1.2.2.3 สร้างความตระหนักและการตอบสนองต่อความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการยกระดับวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการพัฒนาความสามารถของบุคลากร การพัฒนาด้านนวัตกรรมและการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้าใช้งาน รวมทั้งการเพิ่มระดับการประสานความร่วมมือและการสนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือนของประเทศและระหว่างประเทศ</p> <p>1.2.2.4 จัดวางระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศที่เหมาะสมและเป็นไปตาม ICAO Crisis Management Framework รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อภาวะวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำคู่มือแนวทางการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ สำหรับหน่วยปฏิบัติการด้านการขนส่งทางอากาศ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในการจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และความตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของการมีแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ - สร้างการมีส่วนร่วมในการบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ โดยทบทวนบทบาท อำนาจหน้าที่ของ

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		<p>ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดการภาวะวิกฤต เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดตั้งศูนย์ประสานงานและปฏิบัติการภาวะวิกฤตและฟื้นคืนการบริการด้านการบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศึกษาเพื่อระบุดัชนีชี้วัดผลกระทบจากภาวะวิกฤตที่มีต่อระบบการบินของประเทศไทย เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์การวิเคราะห์ผลกระทบ การจัดลำดับความสำคัญ การประเมินความเสี่ยง และระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นฟูสภาพ (RTO) เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต พร้อมทั้งกำหนดแนวทางในการตัดสินใจเลือกกลยุทธ์การบริหารความต่อเนื่องของระบบการบิน - จัดตั้งศูนย์ประสานงานและปฏิบัติการภาวะวิกฤตและฟื้นคืนการบริการด้านการบิน เพื่อเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงและจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งแจ้งเตือนสภาวะวิกฤตที่อาจส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องของระบบการบิน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.3 FAA IASA Program

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.3.1 ระบบการบินของประเทศเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายใต้โครงการ IASA ของ FAA	<p>1.3.1 พร้อมรับการตรวจสอบ เพื่อขอรับการรับรองเป็น FAA CATEGORY 1 ภายในปี 2567</p> <p>ปี 2567</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีความพร้อมรับการตรวจสอบเพื่อขอรับการรับรองเป็น FAA CATEGORY 1 ปี 2568 เป็นต้นไป - สามารถรักษาสถานภาพระดับมาตรฐาน CATEGORY 1 ได้ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป (หลังจากได้รับการรับรองเป็น CATEGORY 1) 	1.3.1.1 ใช้แนวทางการประเมินความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ (IASA: International Aviation Safety Assessment) เพื่อประเมินระบบกำกับดูแลความปลอดภัยกับการดำเนินงานและการบริหารความปลอดภัยของผู้ประกอบการ ผู้ดำเนินงาน ผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.4 Economic

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.4.1 ระบบการกำกับดูแลเศรษฐกิจการบินของประเทศ เป็นไปตามอนุสัญญาฯ นโยบาย และแนวทางของ ICAO	<p>1.4.1 ความสำเร็จของการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ที่ครอบคลุมทุกกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจภายในปี 2572</p> <p>ปี 2567</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจตามที่กฎหมาย/กฎระเบียบกำหนดไว้ - มีผลการศึกษาสำหรับการจัดทำโครงสร้างกฎหมายด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วนสมบูรณ์ - พัฒนากฎหมาย/กฎระเบียบด้านการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจตามผลการศึกษาในปี 2567 - ปี 2571 เป็นต้นไป - มีความพร้อมในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจเต็มรูปแบบ - ความสำเร็จในการตรวจติดตามการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (Economic Oversight) สำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศ (ทุกราย) 	<p>1.4.1.1 ทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ของประเทศให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือนและหลักเกณฑ์สากล รวมถึงบริบทด้านยุทธศาสตร์ชาติ แผนกลยุทธ์ด้านกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย พ.ศ. 2562</p> <p>1.4.1.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ รวมทั้งบริหารจัดการให้โครงสร้างกฎหมายมีความชัดเจน และกำหนดเป้าหมายในการแก้ไขกฎหมายตามลำดับความสำคัญ</p> <p>1.4.1.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (State civil aviation system and economic oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ โดยพัฒนาโครงสร้างและระบบงานกำกับดูแล และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านอัตรากำลังระยะยาว</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p>ผู้ดำเนินการสนามบิน (เฉพาะรายหลัก) และ ผู้ใช้บริการการเดินทางอากาศ (เฉพาะรายหลัก)</p>	<p>(Aviation Economic Workforce Plan) รวมถึงแผนปฏิบัติการสำหรับการจัดสรรทรัพยากรสำหรับภารกิจด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสมตลอดเวลา</p> <p>1.4.1.4 พัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีการบูรณาการกับบริบทขององค์กรทุกด้าน</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลทางเศรษฐกิจซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมที่เป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training) โดยจัดให้มีแผนและการดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีการบูรณาการกับบริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึงความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร - พัฒนาบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านเศรษฐกิจการบินพลเรือนให้มีความตระหนักในบทบาทและอำนาจหน้าที่ในฐานะเป็นผู้กำกับดูแล (Legal & regulator Mind and Knowledge) ซึ่งจะเป็นตัวอย่างที่ดีของผู้ที่มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายระเบียบ และการปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง <p>1.4.1.5 มีการพัฒนาคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และจัดการข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูลสำหรับการจัดทำพัฒนา รวมถึงการนำไปใช้งานเกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือการกำกับตรวจสอบ และข้อมูลสำคัญด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบมีระบบสนับสนุนที่ครบถ้วนเป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		<p>1.4.1.6 ออกใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วน โดยปรับปรุงกระบวนการและเร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอกเพื่อประสานงานด้านการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐานและมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการและระบบงานการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ</p> <p>1.4.1.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations) และปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Surveillance Obligations) รวมถึงจัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program)</p> <p>1.4.1.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายหรือการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns) และจัดให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดโดยไม่เลือกปฏิบัติ</p>

ยุทธศาสตร์ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

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

เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Strategic Goal)

ระบบการเดินอากาศของประเทศมีสมรรถนะที่ตอบสนองความคาดหวังของประชาคมการบินในระดับที่แข่งขันได้ในทุกมิติ ส่งผลให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการรองรับโอกาสขยายอัตราการเติบโตได้อย่างเต็มที่

คำนิยาม/คำอธิบาย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการบินและการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วยระบบการเดินอากาศ (Air Navigation System) ระบบสนามบินเชิงบูรณาการ (Integrated Airport System) ธุรกิจสายการบินและธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับกิจการการบิน เพื่อให้กิจการการบินของประเทศมีความขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity) และมีประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลทางปฏิบัติการสูงสุด โดยการสร้างพลังและผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เช่น การพัฒนาที่ประเทศไทยและมุ่งสู่การสร้างผลประโยชน์ร่วมในการขับเคลื่อนแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan) การพัฒนาระบบสนามบินเชิงบูรณาการ (National Plan of Integrated Airport Systems) – (ระยะพัฒนา) มุ่งเน้นการพัฒนาทางกายภาพและการบริหารจัดการความคล่องตัว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับโดยรวมของระบบสนามบินทั้งประเทศอย่างมีบูรณาการ และการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ เพื่อส่งเสริมให้ระบบการเดินอากาศของประเทศและธุรกิจการบินมีสมรรถนะในระดับสากล มีความเข้มแข็งและสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 2.1 Aviation Competitiveness

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
2.1.1 ระบบการบินของประเทศมีสมรรถนะที่ตอบสนองต่อเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติและความคาดหวังของประชาคมการบินในระดับที่แข่งขันได้ในทุกมิติ ส่งผลให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการรองรับโอกาสขยายอัตราการเติบโตได้อย่างเต็มที่	2.1.1 ประสิทธิภาพของเที่ยวบินในทุกช่วงของการบินเพิ่มขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปีหรือเป้าหมายในระหว่างการพัฒนาตามที่กำหนดขึ้น (Milestones) ทั้ง 11 ด้านตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วน	2.1.1.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทยและแผนงานโครงการ Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) ที่อยู่ภายใต้แผนแม่บท โดยการประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และพัฒนากลไกระบบวัดประสิทธิภาพและสมรรถนะของการดำเนินการการบิน (Aviation Performance Measurement System) เพื่อใช้สำหรับการพัฒนาทุกด้านอย่างต่อเนื่อง

ภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม โดยพิจารณา จากตัวชี้วัดดังนี้

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 arrival 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 burn, 17) Level-off during climb, 18) Level-capping during cruise, 19) Level-off during descent โดยมีเป้าหมายในแต่ละปี ดังนี้

ปี 2567
 วัดผลได้ทุกรายการ และรายการที่ถูกวัดผล ในปี 2566 มีผลลัพธ์ที่ดีขึ้นและเป็นไปตาม เป้าหมายที่กำหนด

ปี 2568 เป็นต้นไป
 ผลการดำเนินการทุกรายการมีผลลัพธ์ที่ดีขึ้น และเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

**หมายเหตุ: ใช้งานระบบรองรับผลการ ดำเนินงาน เพื่อให้มีการเชื่อมโยงข้อมูล ภายนอกกับ กพท.*

2.1.1.2 ส่งเสริมการขยายขีดความสามารถ ของท่าอากาศยานให้สามารถรองรับ การเติบโตของความต้องการการเดินทางได้ เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานที่มีคุณภาพและ สามารถให้บริการที่สะดวกรวดเร็วและมี ประสิทธิภาพได้อย่างต่อเนื่อง

2.1.1.3 จัดทำแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่ง ทางอากาศทุกมิติให้สอดคล้องกับนโยบาย การบินพลเรือน

2.1.1.4 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาด้านการบิน ที่ต่อเนื่อง ทันสมัยและเป็นรูปธรรม โดยประสานกับหน่วยงานวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยีและองค์ความรู้ด้านการบิน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติผ่าน นโยบายทางการบินที่สอดคล้องและเชื่อมโยง กับนโยบายหลักและนโยบายเร่งด่วนของ แต่ละรัฐบาล ยุทธศาสตร์และแผนแม่บท การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของ กระทรวงคมนาคม รวมถึงนโยบายและ ทิศทางการบินพลเรือนของประเทศ มหาอำนาจและองค์กรด้านการบินระดับโลก

2.1.1.5 พัฒนาระบบบริหารข่าวสารการบิน ของประเทศไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐาน องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยการเพิ่มขีดความสามารถ ให้ผู้ให้บริการและผู้รับบริการข้อมูลใน ประเทศไทยสามารถให้บริการข่าวสารการ บินตามรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลให้ เป็นไปตามมาตรฐาน (AIXM, FIXM และ IWXXM) รวมทั้ง SWIM Governance

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรม การบินที่ยั่งยืน

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

เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Strategic Goal)

ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการ ได้รับประโยชน์จากการดำเนินการของสำนักงาน ทั้งในด้าน การมีประสิทธิภาพของระบบการขนส่งทางอากาศ การสร้างและการกระจายรายได้ รวมทั้งการดำเนินการทางธุรกิจ

คำนิยาม/คำอธิบาย

การเป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านกิจการการบินที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินการ ทุกขั้นตอน (E-regulator) โดยพัฒนาระบบงานและกระบวนการที่ตอบสนองต่อความต้องการบริการที่ทันสมัย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ และสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน ของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน (Collaboration) รวมถึงการมีศูนย์บริการทางการบิน เพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูล ที่ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงได้ และเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและน่าเชื่อถือในการให้ความสนับสนุน และความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ใน การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.1 Aviation Services Centre

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
3.1.1 ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการ สามารถเข้าถึงการบริการข้อมูลด้านการบิน ที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (Agility & Efficiency)	3.1.1 มีการให้บริการของศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) แบบครบวงจร (One-stop service) ภายในปี 2571 ปี 2567 จัดหาเครื่องมือเพื่อเป็นรากฐานให้สามารถ ดำเนินงานตามภารกิจของศูนย์บริการ ทาง การ บิน ที่ ได้ รับ การ จัด ตั้ง ขึ้น โดยมีการจัดเตรียมเครื่องมือสนับสนุนการ ทำงานทั้งหมด 3 เครื่องมือ	3.1.1.1 จัดให้มีศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) เพื่อเป็นศูนย์กลาง การให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การให้ คำแนะนำ รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ฯลฯ ของประชาชน และ ผู้ประกอบการแบบครบวงจร (One-stop service) รวมทั้งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลาง ในการวิเคราะห์สถานการณ์และประเด็น สำคัญที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน เพื่อกำหนดประเด็นพัฒนาหรือแก้ไขปัญหา

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p>1. เครื่องมือที่ใช้สำหรับบริหารและวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ ผ่านการจัดทำโครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)</p> <p>2. เครื่องมือที่ใช้จัดทำระบบสถิติ เพื่อใช้วิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ ผ่านการจัดทำโครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)</p> <p>3. เครื่องมือที่ใช้สำหรับรับเรื่องร้องเรียน และเป็นช่องทางในการสื่อสารกับผู้ร้องเรียน ผ่านการจัดทำโครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management) โดยในปี 2567 จะต้องได้มาซึ่งเครื่องมือต่าง ๆ เพื่อเป็นรากฐานในการจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) ปี 2568</p> <p>เครื่องมือต่าง ๆ ที่จัดทำตามแผนการจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) สามารถใช้งานได้ อย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้ง 3 เครื่องมือ ได้แก่</p> <p>1. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)</p> <p>2. โครงการจัดทำระบบสถิติ เพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)</p> <p>3. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)</p> <p>โดยจะต้องสามารถใช้งานได้เต็มระบบและบุคลากรมีความเข้าใจในการใช้ระบบข้างต้น พร้อมสำหรับปฏิบัติงาน</p> <p>ปี 2569</p> <p>มีการให้บริการข้อมูลแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายในองค์กรได้อย่างเต็มระบบผ่านการเก็บข้อมูล และส่งข้อมูลอย่างเป็นระบบ โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในสามารถให้และ</p>	<p>ที่สำคัญร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง</p> <p>3.1.1.2 พัฒนาการจัดการข้อมูลการบินและเพิ่มขีดความสามารถของระบบสถิติข้อมูลการบินให้สอดคล้องกับภารกิจของ กพท. และการปฏิบัติงานของแต่ละฝ่าย โดยจัดหาชุดข้อมูลจากแหล่งข้อมูลที่หลากหลายและนำเชื่อถือเพื่อขยายขอบเขตการบริการข้อมูลของศูนย์ให้ครบถ้วนและรอบด้านมากยิ่งขึ้น</p> <p>3.1.1.3 ส่งเสริมให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนในทุกด้าน เพื่อให้สามารถนำมาใช้งานร่วมกันได้ทั้งภายในและภายนอกองค์กร</p> <p>3.1.1.4 พัฒนาระบบการบริการประชาชนของศูนย์บริการทางการบินให้เป็น Paperless โดยผู้ขอรับบริการสามารถดำเนินการผ่านระบบ IT เป็นหลัก เพื่อให้ผู้ขอรับบริการมีความจำเป็นที่ต้องพบกับพนักงาน ณ สำนักงานน้อยที่สุด</p> <p>3.1.1.5 จัดทำเว็บไซต์หรือฐานข้อมูล Q&A (คำถามที่พบบ่อย) เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนเพื่อให้พนักงาน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนสามารถค้นหา ศึกษา และทำความเข้าใจโดยรวมอยู่ในที่เดียวกันและแบ่งแยกข้อมูลตามหัวข้อที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สะดวกต่อการค้นหา</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p>เรียกใช้ข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของแต่ละฝ่าย/สำนัก/ศูนย์</p> <p><u>ปี 2570</u></p> <p>มีการให้บริการข้อมูลแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายในและภายนอกได้อย่างเต็มระบบ โดยสามารถส่งผ่านข้อมูลและเรียกใช้ข้อมูล ได้ตรงกับวัตถุประสงค์ในการใช้งานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการ การบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากล</p> <p><u>ปี 2571</u></p> <p>มีการให้บริการของศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) แบบครบวงจร (One-stop service) โดยมีการให้บริการได้อย่างครบถ้วนตามพระราชกำหนดสำนักงาน การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มาตรา 7 โดยมีวัตถุประสงค์ตาม (4) เป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและ ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบิน พลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ ในระดับสากล</p>	

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.2 Technology Digital Organization

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>3.2.1 เป็นองค์กรกำกับด้านการบินที่มี การบริหารงานและให้บริการด้วย เทคโนโลยีดิจิทัล พร้อมมีการบูรณาการ ข้อมูล เชื่อมโยงข้อมูลภายในภายนอก อย่างมั่นคง ปลอดภัยและมีธรรมาภิบาล</p>	<p>3.2.1 มีระบบงานและพัฒนาการบริการใน ส่วนของการกำกับดูแลและการตรวจสอบให้ มีความยืดหยุ่นคล่องตัว สะดวก เข้าถึงง่าย โดยสามารถบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลภายใน ได้ภายในปี 2570 และสามารถบูรณาการ เชื่อมโยงข้อมูลภายนอกได้ภายในปี 2571</p> <p><u>ปี 2567</u></p> <p>มีกิจกรรมของระบบที่แล้วเสร็จคิดเป็น ร้อยละ 3 ของจำนวนกิจกรรมทั้งหมด (6 กิจกรรม) ตามแผนปฏิบัติการเทคโนโลยี</p>	<p>3.2.1.1 ขับเคลื่อนแผนแม่บทเทคโนโลยี สารสนเทศและแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี เพื่อนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วน ขององค์กร (Digital transformation) มีการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและ การดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงานทั้ง ภายในและภายนอก มีการกำกับดูแลข้อมูล และการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ ขององค์กร (Data governance and Big data management) มี การ บริ หาร ความ มั่น คง ปลอดภัย สารสนเทศ</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p>สารสนเทศ (IT Action Plan) ระยะที่ 1 โดยรายการกิจกรรมอ้างอิงตามแผนปรับปรุงพัฒนากระบวนการธุรกิจ (Business Process Improvement: BPI) โดยมีระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่แล้วเสร็จจำนวน 3 ระบบ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management) 2) โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard) 3) โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) <p><u>ปี 2568</u></p> <p>มีกิจกรรมของระบบที่แล้วเสร็จคิดเป็นร้อยละ 73 ของจำนวนกิจกรรมทั้งหมด (147 กิจกรรม) ตามแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Action Plan) ระยะที่ 1 โดยรายการกิจกรรมอ้างอิงตามแผนปรับปรุงพัฒนากระบวนการธุรกิจ (Business Process Improvement: BPI) โดยมีระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่แล้วเสร็จจำนวน 5 ระบบ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform) 2) โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารและพัฒนาบุคลากรแบบบูรณาการ (HRIS) 3) โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) 4) โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการปฏิบัติงานแบบ Hybrid Workplace ด้วยระบบ Unified Communication and Collaboration 5) โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services) 	<p>(Information security management) มีการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจและความพร้อมใช้ของระบบ (Business continuity and Availability management) และมีการดำเนินการด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม (Resource optimization management)</p> <p>3.2.1.2 พัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กรอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอเพื่อแก้ปัญหาระบบล่มหรือไม่สามารถใช้งานได้ และเพื่อให้กระบวนการดำเนินงานขององค์กรเท่าทันต่อสถานการณ์การbinที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว</p> <p>3.2.1.3 พัฒนาเทคโนโลยีที่ส่งเสริมการเป็นศูนย์รวมการให้บริการด้านการbinในทุกด้าน เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อเป้าหมายของ กพท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>3.2.1.4 นำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการกฎหมายอุตสาหกรรมการบิน การจัดเก็บและเข้าถึงฐานข้อมูลกฎหมาย อุตสาหกรรมการบิน และกฎหมายประเทศไทย เพื่อใช้ในการสืบค้นข้อมูลกฎหมายที่มีผลกระทบจากการปรับแก้กฎหมายที่กำลังพัฒนาเพื่อใช้ในการติดตามการดำเนินการฟ้องร้องที่เกี่ยวกับ กพท.</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p><u>ปี 2569</u> มีกิจกรรมของระบบที่แล้วเสร็จคิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนกิจกรรมทั้งหมด (58 กิจกรรม) ตามแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Action Plan) ระยะที่ 1 โดยรายการกิจกรรมอ้างอิงตามแผนปรับปรุงพัฒนากระบวนการธุรกิจ (Business Process Improvement : BPI) โดยมีระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่แล้วเสร็จจำนวน 2 ระบบ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการกฎหมายและกฎระเบียบ (Legal Management) 2) โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเปลี่ยนสู่องค์กรดิจิทัล (Digital Application) <p><u>ปี 2570</u> มีการวัดคะแนนความพึงพอใจในการใช้งานระบบ</p> <p><u>ปี 2571</u> มีการวัดคะแนนความพึงพอใจในการใช้งานระบบ โดยมีคะแนนเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา</p>	

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.3 Collaboration

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>3.3.1 เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและน่าเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International)</p>	<p>3.3.1 ประสิทธิภาพตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ</p>	<p>3.3.1.1 มีส่วนร่วมและให้ความร่วมมือแก่ ICAO และหน่วยงานระหว่างประเทศ เพื่อแสดงบทบาทผู้นำและสร้างความเชื่อถือโดยประเทศไทยสามารถนำเสนอบทความทางเทคนิค การให้ความคิดเห็น รวมทั้งการมีส่วนร่วมในการประชุม หรือการจัดประชุมด้านการบินระดับสากล เพื่อเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมของประเทศไทยต่อเวทีโลก</p> <p>- ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบายแผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญ</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		<p>ของ ICAO ครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี (การประชุม ICAO ต่าง ๆ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มบทบาทด้านการมีส่วนร่วมของประเทศไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือด้านการบิน (ทวิภาคี, พหุภาคี) - เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร กพท. ให้มีทักษะ ความเชี่ยวชาญ และมีศักยภาพ ได้รับการยอมรับในระดับสากล (MOU กับ ICAO) - ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญ ขององค์กรระหว่างประเทศได้ครบถ้วนตาม แผนงานประจำปีที่กำหนดขึ้นและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับฯ ได้ครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี - พัฒนาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในทุกด้าน ของกิจการการบินโดยสามารถแสดงบทบาท ผู้นำในเวทีสากลได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านจำนวนคนและด้านทักษะที่เพิ่มจำนวน สาขามากขึ้น (Growth of leadership skills in foreign aviation professionals) <p>3.3.1.2 ปรับตัวให้ทันต่อข้อมูลข่าวสาร ที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินในระดับภูมิภาค และระดับโลกอย่างสม่ำเสมอ เพื่อก้าวสู่ การเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับและ ความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่าง ประเทศต่าง ๆ</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.4 Industry Promotion

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>3.4.1 มีการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรม การบินของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน</p>	<p>3.4.1 อุตสาหกรรมการบินสามารถสร้าง มูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจของประเทศ</p> <p>ภาคอุตสาหกรรมการบินถือเป็นหนึ่งใน อุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ เนื่องจาก ก่อให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจและ ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่อง</p>	<p>3.4.1.1 จัดทำมาตรการส่งเสริมและพัฒนา อุตสาหกรรมการบินเพื่อช่วยฟื้นฟูหรือสร้าง มูลค่าทางการเติบโตให้กับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งมีส่วนผลักดันให้เกิดมูลค่าเพิ่มทาง เศรษฐกิจของประเทศ</p> <p>3.4.1.2 กำหนดแผนการจัดทำความตกลง ใหม่ และการทบทวนผลจากการจัดทำ</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p>จำนวนมาก เช่น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การโรงแรม การบริการ เป็นต้น ทั้งนี้ อ้างอิงจากรายงานบัญชีประชาชาติด้านการบินของประเทศไทยปี 2562 พบว่าภาคอุตสาหกรรมการบินมีระดับการเชื่อมโยงผลผลิตไปข้างหน้า 1.23 เท่า และมีระดับการเชื่อมโยงผลผลิตไปข้างหลัง 2.37 เท่า ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญทางเศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรมการบินและการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจในภาพรวม</p> <p><u>ปี 2567-2571</u></p> <p>- อัตราการเติบโตของรายได้ในภาคอุตสาหกรรมการบินมีการเติบโตไม่น้อยกว่าอัตราการเติบโตของ GDP ประเทศ</p>	<p>ความตกลงที่ผ่านมาเพื่อขยายเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการของไทย (Air connectivity)</p> <p>3.4.1.3 จัดทำมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้อากาศยานขนาดเล็กที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น และเตรียมพร้อมให้นักบินสามารถบินได้ทั้งอากาศยานขนาดเล็กและขนาดใหญ่ซึ่งปริมาณการใช้อากาศยานขนาดเล็กที่มีเพิ่มขึ้นจะเป็นการสนับสนุนการใช้งานสนามบินระดับสองและระดับสามได้</p> <p>3.4.1.4 มีแผนความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของไทยเพื่อรวบรวมความต้องการ ประเด็นปัญหา และแนวทางการดำเนินการร่วมกันในการส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง</p> <p>3.4.1.5 สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภายในประเทศ เพื่อบูรณาการการดำเนินงานร่วมกัน เช่น การเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานรูปแบบอื่น เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคต ริเริ่มความร่วมมือกับศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนหรือสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือนให้มากขึ้น เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ด้านเวชศาสตร์การบิน</p> <p>3.4.1.6 สร้างความร่วมมือกับสถาบันการศึกษา เพื่อเสริมสร้างความนิยมในการเลือกศึกษาต่อด้านการบินและเข้าทำงานในอุตสาหกรรมการบิน เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน</p> <p>3.4.1.7 จัดทำบันทึกความเข้าใจระหว่าง กพท. และหน่วยงานภายนอกหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้ทราบและเกิดความเข้าใจถึงขอบเขตหน้าที่ ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน</p> <p>3.4.1.8 เป็นศูนย์กลางในการส่งเสริมและสนับสนุนนวัตกรรม เทคโนโลยีของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยจัดทำแผนพัฒนา ส่งเสริมและสนับสนุน นวัตกรรม และ เทคโนโลยี</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		<p>ด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในประเทศไทย เพื่อให้ได้รับความสนใจและยอมรับจากต่างประเทศ และได้เป็นผู้นำด้านเทคโนโลยีของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน</p> <p>3.4.1.9 ประสานงานกับผู้ประกอบการด้านการผลิตและประกอบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจนำเข้าและส่งออกชิ้นส่วนอากาศยานฯ รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนของอากาศยานฯ ในประเทศไทย เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการนำเข้าและส่งออกชิ้นส่วนอากาศยานฯ</p> <p>3.4.1.10 พัฒนากฎหมายรอง กฎระเบียบ เฉพาะด้าน และมาตรฐานในการกำกับดูแล อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานและชิ้นส่วน และอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและมีขีดความสามารถในการแข่งขันระดับภูมิภาค</p> <ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาศูนย์ปฏิบัติการที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการออกแบบ ทดสอบและผลิตอากาศยานและชิ้นส่วน และอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วน <p>3.4.1.11 ส่งเสริมการพัฒนามาตรฐานประเทศไทย ด้านคุณภาพการผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนร่วมกับสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม</p> <ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาระบบข้อมูลผู้ประกอบการออกแบบผลิตอากาศยานและชิ้นส่วน และทดสอบร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนและสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม - ส่งเสริมงานวิจัยด้านการออกแบบ ทดสอบและผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนร่วมกับกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ - พัฒนาระบบข้อมูลผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วน รวมถึงเผยแพร่ข้อมูล

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		ด้านตลาดอุปสงค์การซ่อมบำรุงอากาศยาน และชิ้นส่วนในประเทศไทย

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.5 Environmental Protection

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
3.5.1 บรรลุเป้าหมายสิ่งแวดล้อมด้านการบิน ของประเทศไทยในระยะยาว	<p>3.5.1 ผู้ประกอบการไทยมีแผนหรือมาตรการ ในการดำเนินการด้านการส่งเสริมสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ภาคการบินพลเรือนของประเทศไทย ลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ตามเป้าหมายระดับโลก Long-Term Aspirational Goal (LTAG) ในการบรรลุ Net Zero Carbon Emissions และตาม ข้อตกลงปารีสที่ประเทศไทยให้ไว้ที่ประชุม United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)</p> <p><u>ปี 2567-2571</u></p> <p>- สายการบินของไทยลดการปล่อยก๊าซเรือน กระจก (carbon emissions) ของภาคการบิน ภายในประเทศและระหว่างประเทศได้ตาม เป้าหมายรายปีที่กำหนด*</p> <p><i>*หมายเหตุ: อ้างอิงตามแผนแม่บท/ แผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน ซึ่งพัฒนามาจากเป้าหมาย ICAO และ UNFCCC</i></p>	3.5.1.1 จัดทำแผนและมาตรการเพื่อ ดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินให้ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้กับผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมการบิน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจ ของการขับเคลื่อนและนวัตกรรม ระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็น องค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

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

เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Strategic Goal)

องค์กรมีสมรรถนะในการดำเนินการ (Organizational Performance) สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกด้าน มีความสอดคล้องกันระหว่างวัตถุประสงค์ขององค์กรกับระบบงาน ตลอดจนค่านิยม วัฒนธรรม พฤติกรรม และคุณลักษณะ รวมถึงความสามารถของบุคลากร

ค่านิยม/คำอธิบาย

การพัฒนาให้เป็นองค์กรธรรมาภิบาล มุ่งเน้นผลประโยชน์ของประชาชน โดยมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและทักษะในระดับสากล มีความเป็นมืออาชีพ มีแนวคิดและทัศนคติในการปฏิบัติงานที่ดี สามารถบริหารงานเชิงรุกได้ทุกสถานการณ์ โดยมีระบบงานหลักและระบบงานสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพสูง และปรับตัวสู่ยุคเทคโนโลยีดิจิทัลและตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงที่อาจก่อให้เกิดการหยุดชะงัก (Disruption) ได้ดี เช่น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรรวมทั้งโครงสร้างรายได้ให้รองรับภารกิจได้ครบถ้วนและสอดคล้องกับการพัฒนาในอนาคต การพัฒนาระบบการบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management: HCM) ให้สามารถเข้าใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ การพัฒนาองค์กรไปสู่ความเป็น Digital Regulator โดยมีแผนแม่บทที่เป็นเส้นทางการพัฒนาและเปลี่ยนถ่ายไปสู่องค์กรดิจิทัลที่สมบูรณ์ (Digital Transformation Roadmap) และการปรับปรุงและพัฒนาภาพลักษณ์องค์กรให้สาธารณะมีความเชื่อมั่นในความมีธรรมาภิบาล โปร่งใส และมีหลักการทำงานที่สร้างสรรค์ในการสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบิน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.1 Organizational Performance

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
4.1.1 มีผลการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อเป้าหมายอย่างมีบูรณาการ โดยมีการเปลี่ยนแปลงของผลลัพธ์ระดับ และแนวโน้มที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีระดับที่สูงขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับ	4.1.1 ผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI สูงขึ้น ตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป สำหรับตัวชี้วัดที่มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง - มีผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI ในภาพรวมดีขึ้นกว่าปีก่อนอย่างต่อเนื่อง	4.1.1.1 จัดให้มีระบบการประเมินองค์กรด้วยตนเองเพื่อประเมินระบบการจัดการกระบวนการและการประเมินผลลัพธ์ที่ครอบคลุมทุกมิติ (LeTCI) โดยให้สามารถถ่ายทอดกิจกรรมในกระบวนการทุกระดับไปสู่การปฏิบัติและการประเมินผล

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>กับคู่เทียบจนสามารถเป็นระดับเทียบเคียงให้องค์กรอื่นได้ (LeTCI)</p>	<p>(ยกเว้นกรณีได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอก)</p> <p><u>ปี 2567</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการนำผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI ร้อยละ 80 ของตัวชี้วัดในระบบ LeTCI มาใช้ในการวิเคราะห์ ทบทวน และปรับปรุงผลการดำเนินการขององค์กร <p><u>ปี 2568 เป็นต้นไป</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการนำผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI ร้อยละ 100 ของตัวชี้วัดในระบบ LeTCI มาใช้ในการวิเคราะห์ ทบทวน และปรับปรุงผลการดำเนินการขององค์กร 	<p>การปฏิบัติงานในระดับบุคคลได้อย่างเป็นระบบ และสอดคล้องกับระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System) ตามหลักการสากล และแนวทางการปฏิบัติที่ดี</p> <p>4.1.1.2 เผยแพร่และถ่ายทอดความรู้ให้แก่บุคลากรในด้านนวัตกรรม นำไปสู่การนำนวัตกรรมมาใช้ในการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบงานองค์กรอย่างยั่งยืน</p> <p>4.1.1.3 ยกย่องการปฏิบัติงานที่เป็นไปได้ วัตถุประสงค์ และบูรณาการกับแผนที่สำคัญขององค์กร รวมถึงศึกษาความคาดหวังของผู้บริหาร พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและพัฒนา (Redesign) ระบบการวางแผนงานยุทธศาสตร์ การติดตาม และประเมินผล รวมถึงพัฒนาทักษะการวางแผนงานยุทธศาสตร์แก่ผู้บริหาร และจัดให้มี Strategic Agent เพื่อบูรณาการระบบการวางแผนงานที่สำคัญขององค์กร เข้ากับแผนยุทธศาสตร์</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.2 Human Capital Management

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>4.2.1 บริหารให้มีบุคลากรให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน รวมถึงพัฒนาทุนมนุษย์เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader) และมีบุคลากรที่มีคุณลักษณะ ความสามารถ และพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายและค่านิยมขององค์กร รวมทั้งพัฒนาระบบการจัดการความรู้เพื่อสร้างสรรคนวัตกรรมที่ตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและอนาคต</p>	<p>4.2.1 ความสำเร็จของการจัดสรรบุคลากรให้เพียงพอครบถ้วนตามกรอบอัตรากำลัง โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น อัตราที่ยังว่างอยู่ ฝ่าย/สำนัก/ศูนย์ที่ต้องการ อัตรากำลังอย่างเร่งด่วน อัตรา Turnover rate ของแต่ละฝ่ายในการคาดการณ์แนวโน้มอัตรากำลังในอนาคต เพื่อสร้างความได้เปรียบในการเตรียมอัตรากำลังให้เพียงพอทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินและภารกิจขององค์กร และเพื่อเสริมสร้างความยั่งยืนในเรื่องการบริหารอัตรากำลังให้กับ กพท. ในระยะยาว</p>	<p>4.2.1.1 สร้าง/ทบทวนระบบบริหารทรัพยากรบุคคลเชิงรุก โดยพัฒนาโครงสร้างองค์กรที่ชัดเจน มุ่งดำเนินการตามแผนอัตรากำลัง และแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) เส้นทางความก้าวหน้า (Career Path) มีการเตรียมความพร้อมบุคลากรก่อนเลื่อนระดับตำแหน่ง ปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความคล่องตัว โปร่งใสและเป็นธรรมแก่บุคลากร ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานในส่วนหน้าที่และความรับผิดชอบหลักให้มีความสอดคล้องกับอัตรากำลัง รวมทั้งนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p><u>ปี 2567-2571</u> มีผลสัมฤทธิ์ตามค่าเป้าหมายตัวชี้วัดด้าน การบริหารทุนมนุษย์</p>	
	<p>4.2.2 มีผู้บริหารเข้ารับการพัฒนามตามแนวทาง การพัฒนา High Performance Leadership อย่างต่อเนื่องทุกปีและมีพนักงานเข้ารับ การพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา Outstanding people อย่างต่อเนื่องทุกปี</p> <p><u>ปี 2567-2571</u> มีผลสัมฤทธิ์ตามค่าเป้าหมายตัวชี้วัด ด้านการพัฒนาทุนมนุษย์</p>	<p>4.2.2.1 พัฒนาระบบบริหารและพัฒนา ทุนมนุษย์โดยมุ่งเน้นการพัฒนาและเตรียม ผู้บริหารให้เป็นผู้นำที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Leader) ที่เหมาะสม กับบริบทของภารกิจตลอดเวลา โดยกำหนด แนวทางการพัฒนาที่เป็นระบบและ เป็นรูปธรรม พร้อมทั้งปรับปรุงแนวทาง การพัฒนาบุคลากรเป็นรายบุคคลด้วยชุด ของทักษะที่ชัดเจน เป็นระบบ สอดคล้องกับ ภารกิจ และ เป้าหมายขององค์กร ภายใต้กระบวนการด้านค่านิยม การจัดการ ความรู้ และการจัดการนวัตกรรมที่ ตอบสนองเป้าหมายองค์กรทั้งในปัจจุบัน และอนาคต</p> <p>4.2.2.2 ศึกษาและจัดหาหน่วยงานผู้รับจ้าง ภายนอก อาทิ หน่วยงานภาครัฐ เพื่อมาร่วม ดำเนินการในส่วนงานที่มีอัตรากำลัง ที่ไม่เพียงพอกับภารกิจงาน เช่น หน่วยงาน ที่แก้ไขและปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ (Outsource และ Outjob)</p> <p>4.2.2.3 นำเทคโนโลยีสารสนเทศมา สนับสนุนเพื่อยกระดับระบบการบริหารและ พัฒนาทุนมนุษย์ (HRIS) ให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มโอกาสได้เปรียบในการสรรหา คัดเลือก ทุนมนุษย์ที่มีคุณลักษณะ และความสามารถ ที่สอดคล้องกับความต้องการขององค์กร</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.3 Workplace of Choice

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>4.3.1 เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามาร่วมงานเทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ (Creating a Workplace of Choice)</p>	<p>4.3.1 ผลการประเมิน Employee Engagement (Contribution to Organization) สูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี โดยนำเสนอตัวบ่งชี้ (Indicator) เพื่อวัด Contribution ให้ผู้บริหารอนุมัติเพื่อนำไปใช้ในการประเมิน เช่น Turnover rate, Satisfaction rate, ผลการปฏิบัติงานตามตัวชี้วัดองค์กร เป็นต้น รวมถึงพนักงาน กพท. รับรู้และเข้าใจค่านิยมร่วมที่กำหนด ทั้ง 3 ตัว โดยสามารถแสดงพฤติกรรมให้สอดคล้องตามค่านิยมร่วมและใช้ในกระบวนการบริหารทุนมนุษย์ เช่น การประเมินผลการปฏิบัติงาน เป็นต้น</p> <p><u>ปี 2567-2571</u></p> <p>1) ผลสัมฤทธิ์ตามค่าเป้าหมายตัวชี้วัดด้านการพัฒนา Employee Engagement ภายในองค์กร</p> <p>2) ผลสัมฤทธิ์ตามค่าเป้าหมายตัวชี้วัดด้านการสร้างแรงดึงดูดต่อบุคลากรคุณภาพที่เลือกเข้ามาทำงานกับองค์กร</p>	<p>4.3.1.1 ทบทวนสภาพแวดล้อมในการทำงานทุกด้าน ประกอบด้วย ค่านิยม วัฒนธรรม ระบบคุณธรรม การสร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียง การดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งการพัฒนาระบบผลตอบแทน สวัสดิการ และอื่น ๆ ที่สร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรและพัฒนาให้เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามาร่วมงานเทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ</p> <p>4.3.1.2 ปรับปรุงและพัฒนาระบบการทำงานภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในด้านการประสานงาน/สื่อสารระหว่างฝ่าย ด้านกระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างฝ่าย และด้านการกำหนดอำนาจหน้าที่ของทุกฝ่ายที่ชัดเจนมากขึ้น เพื่อลดการทำงานแบบแยกส่วน (Silo) และลดการผลักภาระงานระหว่างกัน</p> <p>4.3.1.3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบ Career Path/Career Ladder ที่มีความชัดเจนและยืดหยุ่นมากขึ้น โดยเปิดโอกาสในการเรียนรู้และทดลองงานข้ามสายงาน เพื่อส่งเสริมให้พนักงานค้นพบศักยภาพของตนในการพัฒนาและเติบโตไปในทิศทางที่เหมาะสมภายในองค์กร</p> <p>4.3.1.4 ปรับปรุงและพัฒนาระบบการฝึกอบรมและถ่ายทอดองค์ความรู้อย่างเป็นระบบเพื่อพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง</p> <p>4.3.1.5 เปิดโอกาสให้พนักงานมีส่วนร่วมในการออกเสียงและการตัดสินใจที่สำคัญเกี่ยวกับองค์กร รวมถึงการมีช่องทางในการสื่อสารและเสนอข้อคิดเห็นไปยังผู้บริหารระดับสูง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดวัฒนธรรมที่เป็นภัย (Toxic Culture) ภายในองค์กร</p> <p>4.3.1.6 สร้างองค์กรให้เป็นแหล่งของคนดี คนเก่ง โดยเริ่มจากการสรรหาคัดเลือกบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและเป็นคนดี โดยนำเอาค่านิยมองค์กร (Core Value)</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		<p>มาเป็นองค์ประกอบในการคัดเลือก ประเมินผล งาน รวมถึงการพิจารณาเลื่อนตำแหน่งงาน</p> <p>4.3.1.7 รักษาบุคลากร (Employee Retention) โดยดูแลผลประโยชน์พนักงานให้เหมาะสม ยุติธรรม และคุ้มค่า รวมถึงสนับสนุน ส่งเสริม ให้กำลังใจพนักงานอยู่เสมอ พร้อมศึกษา องค์กรต้นแบบที่สามารถดึงดูดและรักษา บุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานด้วยความ จงรักภักดี มีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง</p> <p>4.3.1.8 จัดหาอาคารสำนักงานถาวร โดยพัฒนาสภาพแวดล้อม เทคโนโลยีต่าง ๆ ให้เหมาะสม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการทำงาน สามารถดึงดูดบุคลากรที่มี คุณภาพให้ทุ่มเททำงานเต็มศักยภาพและ เป็นไปตามภารกิจขององค์กร</p>
	<p>4.3.2 มีระดับคุณธรรมและความโปร่งใสตาม กรอบการประเมินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p> <p>1) มีผลคะแนน ITA ทุกเครื่องมือ (IIT, EIT และ OIT) ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับ การเป็นองค์กรโปร่งใสในระดับ “ผ่านดีเยี่ยม” (ผลคะแนน ITA ทุกเครื่องมือ (IIT, EIT และ OIT) ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน)</p> <p><u>ปี 2567</u></p> <p>- เป็นองค์กรระดับ "ผ่านดี" โดยมีผลคะแนน ITA ทุกเครื่องมือไม่ต่ำกว่า 90 คะแนน</p> <p><u>ปี 2568-2571</u></p> <p>- เป็นองค์กรระดับ "ผ่านดีเยี่ยม" โดยมีผล คะแนน ITA ทุกเครื่องมือไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน</p> <p>2) มีผลประเมินองค์กรคุณธรรม อยู่ในระดับ "องค์กรคุณธรรมต้นแบบ"</p> <p><u>ปี 2567 – 2571</u></p> <p>- มีผลประเมินองค์กรคุณธรรม อยู่ในระดับ "องค์กรคุณธรรมต้นแบบ" อย่างต่อเนื่อง</p>	<p>4.3.2.1 ยกระดับคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานขององค์กร ตามกรอบ การประเมินของสำนักงาน ป.ป.ช. (Integrity and Transparency Assessment: ITA) และนำผลการประเมิน ITA มาปรับปรุง พัฒนาระบบการทำงาน ทั้งในด้าน การปฏิบัติงาน การให้บริการ และการ อำนวยความสะดวกต่อประชาชน เพื่อให้องค์กรมีความโปร่งใสอย่างต่อเนื่อง มุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาล</p> <p>4.3.2.2 สร้างวัฒนธรรมองค์กรคุณธรรมและ ต่อต้านการทุจริต เพื่อพัฒนาให้องค์กร มีบรรยากาศหรือสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อ การส่งเสริมคุณธรรม โดยมีการดำเนินการ ที่ส่งเสริมให้บุคลากรมีคุณธรรมจริยธรรม และมีจิตสำนึกในการต่อต้านการทุจริตผ่าน กิจกรรมที่สะท้อนการมีคุณธรรมเพิ่มมากขึ้น ด้วยดัชนีคุณธรรม 5 ประการ คือ “พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู”</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.4 Technology & Work System

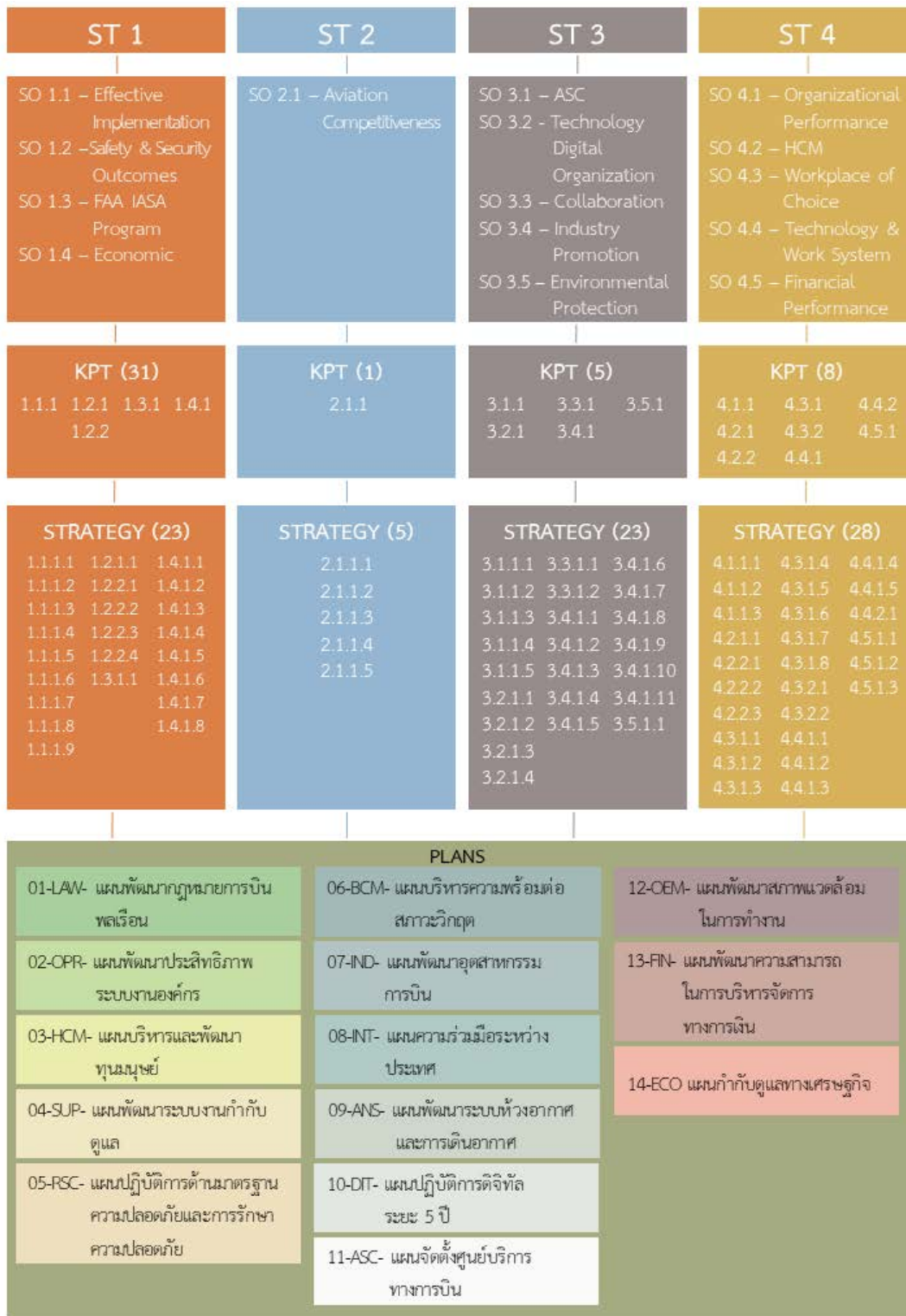
เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>4.4.1 มีเทคโนโลยีและระบบงาน รวมถึงการจัดการกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous improvement & Renewal) รวมทั้งมีความสามารถในการบริหาร การเปลี่ยนแปลงและการตอบสนองต่อ สถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<p>4.4.1 มีระบบงานและกระบวนการซึ่งบูรณาการ กับเทคโนโลยีดิจิทัลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตั้งแต่ ปี 2569 เป็นต้นไป และมีการปรับปรุงทบทวน เป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง โดยบรรลุเป้าหมาย ที่กำหนดไว้ในแต่ละปี</p> <p><u>ปี 2567-2571</u> ความสำเร็จของการดำเนินการของโครงการ ภายใต้อาณัติ Digital Transformation</p> <p><u>ปี 2567</u> - มีระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่แล้วเสร็จ จำนวน 3 ระบบ ได้แก่ Complaint Management, Statistic Analytic Dashboard, โครงการเข้าใช้ ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับ สำนักงานใหม่ (Smart Office) คิดเป็นร้อยละ 17 ของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Action Plan) ระยะที่ 1</p> <p><u>ปี 2568</u> - มีระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่แล้วเสร็จ จำนวน 5 ระบบ ได้แก่ โครงการพัฒนา เทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform), โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารและพัฒนาบุคลากรแบบบูรณาการ (HRIS), โครงการบริหารและการวิเคราะห์ ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics), โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน แบบ Hybrid Workplace, โครงการเสริมสร้าง ศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและ การเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services) คิดเป็นร้อยละ 70 ของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ เทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Action Plan) ระยะที่ 1</p> <p><u>ปี 2569</u> - มีระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่แล้วเสร็จ จำนวน 2 ระบบ ได้แก่ โครงการพัฒนาระบบ สารสนเทศเพื่อเปลี่ยนสู่องค์กรดิจิทัล (Digital Application) และโครงการพัฒนาระบบ</p>	<p>4.4.1.1 พัฒนาระบบงานและกระบวนการ ทำงานอย่างมีบูรณาการกับการพัฒนา เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและ ผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินการ รวมทั้งเพื่อให้ องค์กรมีความคล่องตัวและมีความสามารถ ในการเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและ ความไม่แน่นอนทุกรูปแบบ</p> <p>4.4.1.2 มีการใช้ระบบบริหารความเปลี่ยนแปลง (Change management) ในการวางแผน หรือการดำเนินการต่าง ๆ ที่ทำให้การเปลี่ยนแปลง เกิดขึ้นอย่างมีระบบตามแผนที่ได้กำหนดไว้ เพื่อลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงและ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กรได้</p> <p>4.4.1.3 บูรณาการและเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างฝ่ายภายในองค์กร เพื่อให้สามารถ ทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย ครอบคลุม และมีประสิทธิภาพมาใช้ในการเก็บข้อมูล และประมวลผล</p> <p>4.4.1.4 ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงาน ให้เหมาะสมและทันสมัย โดยลดขั้นตอนและ ระบบการทำงานแบบราชการที่ซ้ำซ้อนและ ขาดการบูรณาการ เพื่อความรวดเร็วในการทำงาน มากขึ้น</p> <p>4.4.1.5 สื่อสารให้บุคลากรของ กพท. ปรับตัว และเปิดวิสัยทัศน์ในการทำงานด้านเทคโนโลยี ดิจิทัลมากขึ้น โดยไม่ยึดอยู่กับระบบราชการ เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือด้านเทคโนโลยี ดิจิทัลจากบุคลากรภายในองค์กร ในการเตรียมพร้อมที่จะก้าวสู่ การเปลี่ยนแปลงขององค์กรด้าน IT</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p>บริหารจัดการกฎหมายและกฎระเบียบ (Legal Management) คิดเป็นร้อยละ 100 ของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Action Plan) ระยะที่ 1 <u>ปี 2570</u></p> <p>ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Action Plan) ระยะที่ 2 <u>ปี 2571 เป็นต้นไป</u></p> <p>ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Action Plan) ระยะที่ 2</p>	
	<p>4.4.2 มีศูนย์ข้อมูลที่ให้บริการภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานของแต่ละฝ่ายและบูรณาการข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร</p> <p><u>ปี 2567</u></p> <p>- มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วนจำนวน 7 ด้าน</p> <p><u>ปี 2568</u></p> <p>- มีการเก็บข้อมูลความพึงพอใจจากบุคลากรได้อย่างน้อยร้อยละ 60</p> <p><u>ปี 2569 - 2571</u></p> <p>- ผลการสำรวจความพึงพอใจจากบุคลากรได้คะแนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี</p>	<p>4.4.2.1 จัดทำ/พัฒนาระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานของแต่ละฝ่ายและบูรณาการข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร</p>
		<p>4.4.3.1 นำระบบ New ERP และ/หรือระบบ e-GP ของภาครัฐมาใช้งานให้กว้างขวางเพื่อลดขั้นตอนและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน รวมทั้งลดการใช้ทรัพยากรของ กพท.</p> <p>4.4.3.2 จัดอบรมและพัฒนาพนักงานทั้งพนักงานพัสดุและคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง ให้ใช้งานระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.5 Financial Performance

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>4.5.1 มีความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน เพื่อให้องค์กรมีศักยภาพในการลงทุนสำหรับการพัฒนาและสามารถดำเนินการกิจได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา</p>	<p>4.5.1 ความสามารถในการบริหารสภาพคล่องทางการเงินของ กพท. อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตามแผนการเงินที่กำหนดไว้</p> <p>ปี 2567-2571</p> <p>สภาพคล่องทางการเงินของ กพท. อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ตามแผนการเงินที่กำหนดไว้ในแต่ละปี</p>	<p>4.5.1.1 จัดให้มีการยกร่างระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บตามโครงสร้างรูปแบบใหม่ให้ครบถ้วนและเป็นไปตามหลักการสากลและครอบคลุมต้นทุนการดำเนินการ (Cost Recovery) ที่แท้จริง เพื่อให้มีงบประมาณที่เพียงพอต่อการดำเนินงานของ กพท.</p> <p>4.5.1.2 ดำเนินการตามมาตรฐานการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดการสร้างภาระด้านค่าใช้จ่ายในการกำกับดูแลให้กับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมรายจ่ายของสำนักงาน โดยพิจารณาตามความจำเป็นและความคุ้มค่าในการลงทุนเพื่อลดรายจ่ายของสำนักงาน และเพิ่มความคล่องตัวทางการเงินให้สำนักงาน</p> <p>4.5.1.3 ดำเนินการตามเครื่องมือและกลไกในการบริหารจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ตัวชี้วัดความเสี่ยง) มุ่งเน้นการควบคุมและลดระดับความเสี่ยงทางการเงินให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p>

โครงสร้างยุทธศาสตร์



ภาพรวมโครงการและประมาณการงบประมาณ

ภาพรวมประมาณการงบประมาณของโครงการ/งาน ในช่วงปี 2567 – 2571 ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 94 โครงการ/งาน ใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น 637.0322 ล้านบาท โดยแยกตามยุทธศาสตร์ ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการ/งาน และงบประมาณ					รวมจำนวนโครงการ/งานและงบประมาณ
	2567	2568	2569	2570	2571	
(1) พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	27	-	-	-	-	27
รวมงบประมาณ	49.8938	12.0000	4.7555	-	-	66.6493
(2) มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล	7	-	-	-	-	7
รวมงบประมาณ	8.3321	4.0000	2.0000	-	-	14.3321
(3) ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน	25	3	1	-	-	29
รวมงบประมาณ	112.3900	19.7067	11.3400	2.1400	2.1400	147.7166
(4) บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน	26	3	-	2	-	31
รวมงบประมาณ	131.2399	66.3412	73.1532	125.4000	12.2000	408.3342
รวมโครงการ/งาน (ต่อปี)	85	6	1	2	0	94
รวมงบประมาณ (ต่อปี)	301.8557	102.0478	91.2487	127.5400	14.3400	637.0322

โดยแบ่งเป็นงบลงทุน (Capital Expense) จำนวน 396.3627 ล้านบาท งบดำเนินงาน (Operation Expense) 127.9766 ล้านบาท และรายจ่ายอื่น (Other Expense) จำนวน 112.6929 ล้านบาท ดังนี้

ประเภท	CapEx	OpeEx	OthEx	รวมทั้งสิ้น
โครงการ	396.3627	123.9485	81.2089	601.5201
งานเชิงกลยุทธ์	-	4.0281	31.4840	35.5121
รวมทั้งสิ้น	396.3627	127.9766	112.6929	637.0322

ข้อมูลโครงการแยกตามแผนงาน

โดยสรุปแผนยุทธศาสตร์ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567 - 2571 กพท. มีแผนงานจำนวน 14 แผนงาน แบ่งออกเป็นโครงการจำนวน 137 โครงการและงานเชิงกลยุทธ์จำนวน 53 งาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนงาน: 01-LAW- แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน	P65-01-111-01	โครงการแก้ไข พรบ. การเดินอากาศ ด้านความปลอดภัย (เฉพาะประเด็นสำคัญ) (โครงการต่อเนื่อง)	LEG / OPS AGA APD UAS SMO / -	X					-	-	-	-	X			
	P65-01-111-02	โครงการพัฒนากฎหมาย การกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR) (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / - / OPS PEL LEG	X	X	X			-	-	-	-	X			
	P67-01-111-03	โครงการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย	LEG / OPS AIR PEL AMD AGA ANS SMO ERD AND UAS SFD APD FAD / -	X					-	-	-	-	X			
	P68-01-341-04	โครงการพัฒนากฎระเบียบและมาตรฐานการออกแบบและผลิตอากาศยาน	AIR / - / -		X	X			-	-	-	-			X	

แผนงาน: 01-LAW- แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนากฎหมาย การบินพลเรือน	A65-01-111-01	งานพัฒนากฎระเบียบ ด้านการกำกับดูแลของ กพท. (โครงการต่อเนื่อง)	LEG / OPS AIR PEL AMD AGA ANS SMO ERD AND UAS SFD APD FAD / -	X					-	-	-	-	X			
	A65-01-111-02	งานใช้บังคับกฎระเบียบ ด้านการบินพลเรือนของประเทศ ไทย (TCARs) (โครงการต่อเนื่อง)	LEG / PEL OPS AIR AGA ANS AMD UAS / -	X	X	X	X		-	-	28.7555	28.7555	X			
	รวมงบประมาณ								=	=	28.7555	28.7555				

แผนงาน: 02-OPR- แผนพัฒนาประสิทธิภาพระบบงานองค์กร																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาประสิทธิภาพระบบงานองค์กร	P66-02-411-05	โครงการบริหารผลลัพธ์ด้วย LeTCI (โครงการต่อเนื่อง)	ประจำ ผอ. / CSD / All	X	X				-	-	-	-				X	
	P67-02-411-06	โครงการส่งเสริมและพัฒนา นวัตกรรม กพท.	ประจำ ผอ. / CSD / All	X					-	0.0065	-	0.0065				X	
	P67-02-411-07	โครงการยกระดับกระบวนการ วางแผนยุทธศาสตร์องค์กร	CSD / All / -	X	X	X	X		-	-	-	-				X	
	A67-02-441-03	งานพัฒนากระบวนการงานจัดซื้อ จัดจ้าง	FAD / HCD / -	X					-	-	-	-				X	
	รวมงบประมาณ									=	0.0065	=	0.0065				

แผนงาน: 03-HCM- แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์																	
แผนงาน	โครงการ/งาน		ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
				67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	P66-03-111-08	โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment (โครงการต่อเนื่อง)	HCD / - / -	X	X	X			-	-	-	-	X				
	P67-03-421-09	โครงการพัฒนาระบบงานบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	HCD / - / -	X	X	X			-	-	2.0000	2.0000					X
	A66-03-422-04	งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมาย (High Performance Leadership and Outstanding people development) (ต่อเนื่อง)	HCD / All / -	X	X	X	X	X	-	-	-	-					X
	A67-03-421-05	งานจัดทำแผนอัตรากำลัง (Workforce Plan) ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล	HCD / All / -	X					-	-	-	-	X				X
	A67-03-421-06	งานจัดทำแนวทางการสรรหาและคัดเลือกพนักงานเชิงรุก (Proactive Recruitment)	HCD / - / FAD	X					-	2.3050	-	2.3050					X

แผนงาน: 03-HCM- แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	A68-03-421-07	งานจัดทำแผนการบริหารคนเก่ง (Talent Management) และแผนผู้สืบทอดตำแหน่ง (Successor) ระยะ 5 ปี (2569-2573)		X				-	-	-	-				X	
	A68-03-431-08	งานจัดทำเส้นทางความก้าวหน้าเพื่อส่งเสริมการเติบโตของพนักงาน (Career Path Management)		X				-	-	-	-				X	
	รวมงบประมาณ							=	2.3050	2.0000	4.3050					

แผนงาน: 04-SUP- แผนพัฒนาระบบงานกำกับดูแล																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาระบบงานกำกับดูแล	P65-04-321-10	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับการรับรอง การให้อนุญาตและการบริการประชาชน (โครงการต่อเนื่อง)	UAS / - / ITD FAD	X					-	-	-	-			X		
	P65-04-321-11	โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS Tracking and Monitoring System) (โครงการต่อเนื่อง)	UAS / - / ITD FAD	X					-	-	-	-			X		
	P66-04-111-12	โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organisation, Licensing) (โครงการต่อเนื่อง)	UAS / - / ITD FAD	X					3.0600	-	-	3.0600	X				
	P67-04-111-13	โครงการพัฒนาระบบการติดตามและแจ้งเตือนอัตโนมัติของการแก้ไขข้อบกพร่องของผู้ให้บริการการบินอากาศ	ANS / - / -	X					-	-	-	-	X				
	P67-04-341-14	โครงการแก้ไขปัญหาและพัฒนากลไกการป้องกันความถี่รบกวนสัญญาณ Global Navigation Satellite System (GNSS) บริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ	ANS / - / -	X					3.5000	-	-	3.5000			X		

แผนงาน: 04-SUP- แผนพัฒนาระบบงานกำกับดูแล																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาระบบงานกำกับดูแล	P67-04-141-15	โครงการศึกษาแนวทางติดตามตรวจสอบการปฏิบัติการบินตามใบอนุญาตทำการบิน	AND / - / ERD	X						-		-	X				
	P67-04-141-16	โครงการสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานการดำเนินงานการจัดสรรเวลาการบินจากประเทศอังกฤษ	AND / - / -	X						-		-	X				
	A67-04-111-09	งานพัฒนาระบบรายงานเหตุการณ์กระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Report On Act Of Unlawful Interference)	SFD / ITD / -	X					-	-	-	-	X				
	รวมงบประมาณ							6.5600	=	=	6.5600						

แผนงาน: 05-RSC- แผนปฏิบัติการด้านมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนปฏิบัติการด้านมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย	P65-05-111-17	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD / -	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P65-05-111-18	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self-assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD / -	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P65-05-131-19	โครงการยกระดับด้านความปลอดภัยสู่ CAT1 (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / OPS AIR PEL LEG HCD / -	X					-	2.5000	-	2.5000	X				
	P67-05-111-20	โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยโดยการฝึกอบรม-สัมมนาสำหรับ AVSEC Manager	SFD / - / -	X					-	0.3834	.	0.3834	X				
	A66-05-111-10	งานตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / OPS AIR PEL AMD ANS AGA SFD / -	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	A66-05-111-11	งานตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / LEG AGA ANS AND AIR AMD ERD OPS PEL SFD UAS / -	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				

แผนงาน: 05-RSC- แผนปฏิบัติการด้านมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนปฏิบัติการด้านมาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย	A66-05-121-12	งานติดตามและประเมินการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) ฉบับปี พ.ศ. 2567-2569 เพื่อให้สมรรถนะความปลอดภัยในการบินพลเรือนบรรลุ ALoSP ที่กำหนด (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / - / -	X	X	X			-	-	-	-	X			
	A67-05-122-13	งานจัดทำหลักสูตร Security Awareness สำหรับผู้ดำเนินการ	SFD / - / -	X					-	-	-	-	X			
	รวมงบประมาณ								=	2.8834	=	2.8834				

แผนงาน: O6-BCM- แผนบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต																	
แผนงาน	โครงการ/งาน		ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
				67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต	P66-06-122-21	โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ ระยะที่ 1-4 (โครงการต่อเนื่อง)	CSD / AGA ANS OPS AND AIM ผู้ประจำ ผอ. / -	X	X	X	X		-	15.4716	-	15.4716		X			
	P67-06-122-22	โครงการส่งเสริมความรู้ในเรื่องการซ้อมแผนเผชิญเหตุให้กับผู้ดำเนินการสนามบิน (Aviation Security Exercise Workshop)	SFD / - / -	X					-	0.4338	-	0.4338	X				
	A65-06-122-14	งานฝึกซ้อมแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (ATM Contingency Plan) (โครงการต่อเนื่อง)	AND / ANS / AIM	X	X	X	X		-	0.0450	-	0.0450	X				
	รวมงบประมาณ								=	15.9504	=	15.9504					

แผนงาน: 07-IND- แผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน	P65-07-341-23	โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master plan) (โครงการต่อเนื่อง)	UAS / - / ITD FAD	X							6.1719	6.1719			X	
	P66-07-341-24	โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย (โครงการต่อเนื่อง)	APD / - / -	X	X				-	-	13.0000	13.0000		X	X	
	P66-07-351-25	โครงการสนับสนุนสนามบินในการจัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมสนามบิน (AIRPORT EMS) (โครงการต่อเนื่อง)	APD / - / -	X					-	3.0000	-	3.0000			X	
	P67-07-341-26	โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand UAS Airshow and Symposium 2024	UAS / - / FAD	X					-	15.0000	-	15.0000			X	
	P67-07-341-27	โครงการจัดทำแผนการเจรจาจัดทำ/ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ	APD / - / -	X					-	-	-	-			X	
	P67-07-341-28	โครงการจัดสัมมนาและกิจกรรมเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของไทย	APD / - / FAD	X					-	3.5000	-	3.5000			X	
	P67-07-341-29	โครงการสัมมนา Thailand Air Navigation Networking Forum 2024	ANS / - / -	X					-	-	-	-			X	

แผนงาน: 07-IND- แผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน	P67-07-341-30	โครงการสนับสนุนการใช้ ท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยง การเดินทางระหว่างภูมิภาค	APD / - / -	X					-	1.0608	-	1.0608			X	
	P67-07-341-31	โครงการเป็นเจ้าของภาพจัดประชุม และประธานคณะกรรมการ ด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน	APD / - / -	X	X				-	11.2800	-	11.2800			X	
	P67-07-341-32	โครงการสำรวจและศึกษา ความต้องการบุคลากร ด้านการบินของประเทศไทย	APD / - / HCD OPS PEL AIR ERD ASC	X	X				-	-	-	-			X	
	P68-07-341-33	โครงการจัดทำแผนส่งเสริม อุตสาหกรรมการบิน ปี 2569-2570	APD / - / -		X				-	-	-	-			X	
	P68-07-341-34	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ ในการจัดตั้งกองทุนด้านการบิน ให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน	APD / - / -		X				-	-	-	-			X	
	P68-07-341-35	โครงการทบทวนการจัดทำบัญชี ประชาชาติด้านการบิน (Aviation Satellite Account) และตาราง ปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-output Table)	APD / - / -		X				-	-	8.0000	8.0000			X	
	P67-07-351-36	โครงการศึกษาแนวทางการดำเนินงานเรื่อง Sustainable Aviation Fuels สำหรับ ภาคการบินของประเทศไทยและ ปรับปรุง State Action Plan	APD / - / -	X					-	-	10.5000	10.5000			X	

แผนงาน: 07-IND- แผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน																	
แผนงาน	โครงการ/งาน		ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
				67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนา อุตสาหกรรมการบิน	P67-07-351-37	โครงการบูรณาการความร่วมมือ กับหน่วยงานภายในประเทศและ ต่างประเทศในการสนับสนุนให้ เกิดการใช้ SAF ในประเทศ	APD / - / -	X					-	-	-	-			X		
	รวมงบประมาณ								=	33,8408	37,6719	71,5127					

แผนงาน: 08-INT- แผนความร่วมมือระหว่างประเทศ																	
แผนงาน	โครงการ/งาน		ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
				67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนความร่วมมือระหว่างประเทศ	P66-08-331-38	โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / HCD FAD / -	X	X	X	X	X	-	5.0000	-	5.0000			X		
	P66-08-331-39	โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) - Indonesia (โครงการต่อเนื่อง)	APD / AGA ERD / -	X					-	-	-	-			X		
	P66-08-331-40	โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) (โครงการต่อเนื่อง)	SMO / OPS PEL ANS AIR AGA AND ERD SFD HCD LEG APD / -	X	X	X	X	X	-	1.5284	-	1.5284			X		
	P67-08-331-41	โครงการส่งเสริมบุคลากรในการเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมในเวทีระดับสากล (ด้าน ANS)	ANS / - / -	X	X	X	X	X		10.1650		10.1650			X		
	A67-08-341-15	งานพัฒนาความร่วมมือมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินรวมถึงส่วนประกอบต่าง ๆ กับหน่วยงาน ISO และ JARUS	UAS / - / -	X	X	X	X		-	-	-	-			X		
รวมงบประมาณ									=	16.6934	=	16.6934					

แผนงาน: 09-ANS- แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ	P65-09-211-42	โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) (โครงการต่อเนื่อง)	AND / ASC FAD ITD / ANS AGA AIM UAS APD	X	X	X			11.0000	-	-	11.0000		X			
	P66-09-211-43	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) (โครงการต่อเนื่อง)	AIM / - / FAD ITD AND ANS UAS	X					-	-	2.0000	2.0000		X			
	P67-09-211-44	โครงการ SWIM Implementation	AIM / - / -	X	X	X	X	X	-	-	-	-		X			
	P67-09-211-45	โครงการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ	AND / - / -	X						0.1440		0.1440		X			
	P67-09-211-46	โครงการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง CAAT - EUROCONTROL ด้านการพัฒนาตัวชี้วัดสมรรถนะด้านการบินของประเทศ	AND / LEG / SMO ANS	X					-	-	-	-		X			
	A65-09-211-16	งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทย (โครงการต่อเนื่อง)	AND / - / ANS AGA AIM UAS	X	X	X	X	X		1.1881		1.1881		X			

แผนงาน: 09-ANS- แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศ	A67-09-211-17	งานจัดทำแผนแม่บทการจัดการ ข่าวสารการบินแห่งชาติ (National Aeronautical Information Management Master Plan) เพื่อพัฒนาระบบการจัดการ ข่าวสารการบินของประเทศ	AIM / - / ITD ANS AND UAS	X					-	-	-	-		X			
	รวมงบประมาณ							11.0000	1.3321	2.0000	14.3321						

แผนงาน: 10-DIT- แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปี que ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี	P66-10-321-47	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform) (โครงการต่อเนื่อง)	ITD / PMO / FAD	X	X				29.5235	-	-	29.5235			X	X	
	P66-10-441-48	โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard) (โครงการต่อเนื่อง)	ASC / ITD PMO / FAD	X	X	X			3.0000	-	-	3.0000			X	X	
	P66-10-441-49	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) (โครงการต่อเนื่อง)	ASC / ITD PMO / FAD	X	X	X			26.2780	-	-	26.2780			X	X	
	P66-10-441-50	โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services) (โครงการต่อเนื่อง)	ITD / - / -	X					4.8050	-	-	4.8050				X	
	P66-10-441-51	โครงการเช่าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) (โครงการต่อเนื่อง)	ITD / PMO / FAD	X	X	X	X	X	81.9000	23.4000	-	105.3000				X	
	P66-10-441-52	โครงการบริหารกำกับดูแลการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (โครงการต่อเนื่อง)	ITD / PMO / FAD	X					-	-	5.2370	5.2370				X	

แผนงาน: 10-DIT- แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี																		
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ		
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4			
แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี	P66-10-441-53	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารและพัฒนาบุคลากรแบบบูรณาการ (HRIS)	ITD / PMO / FAD	X					-	26.8750	-	26.8750				X		
	P67-10-321-54	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเปลี่ยนสู่องค์กรดิจิทัล (Digital Application)	ITD / PMO / FAD	X	X				23.8370	-	-	23.8370			X	X		
	P67-10-441-55	โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการปฏิบัติงานแบบ Hybrid Workplace ด้วยระบบ Unified Communication and Collaboration	ITD / PMO / FAD	X	X	X			24.0000	-	-	24.0000				X		
	P67-10-441-56	โครงการจัดหาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลแบบอัจฉริยะ (Smart Infrastructure)	ITD / PMO / FAD	X	X	X			80.0852	-	-	80.0852				X		
	P67-10-441-57	โครงการ พัฒนาระบบบริหารจัดการกฎหมายและกฎระเบียบ (Legal Management)	ITD / PMO / FAD	X					5.3740			5.3740			X	X		
	P70-10-441-58	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรภายในองค์กร (ERP)	ITD / - / -				X		80.0000	-	-	80.0000				X		
	P70-10-441-59	โครงการจัดทำระบบเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (Decision Support System)	ITD / - / -				X		20.0000	-	-	20.0000				X		
	รวมงบประมาณ											378.8027	50.2750	5.2370	434.3147			

แผนงาน: 11-ASC- แผนจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน																	
แผนงาน	โครงการ/งาน		ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
				67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน	P66-11-311-60	โครงการพัฒนาระบบ รับเรื่องร้องเรียน (Complaint management) (โครงการ ต่อเนื่อง)	ASC / ITD PMO ERD SMO / FAD	X	X	X			-	2.4000	-	2.4000			X		
	A67-11-311-18	งานประสานหน่วยงานการบินเพื่อ จัดทำมาตรฐานข้อมูลการบินของ ประเทศ	ASC / All / PMO	X					-	0.2500	-	0.2500			X		
	A67-11-311-19	งานจัดทำเว็บไซต์ศูนย์รวมข้อมูล การจัดสรรเวลาการบิน	AND / - / ITD	X					-	-	-	-			X		
	รวมงบประมาณ								=	2.6500	=	2.6500					

แผนงาน: 12-OEM- แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน	P66-12-431-61	โครงการจัดทำแผนการจัดการอาคารสำนักงานถาวร (โครงการต่อเนื่อง)	PMO / FAD / All	X	X	X	X	X	-	-	-	-				X	
	P66-12-431-62	โครงการพัฒนา Employee Engagement and contribution (โครงการต่อเนื่อง)	HCD / All / -	X	X	X			-	-	-	-				X	
	A66-12-432-20	งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) (โครงการต่อเนื่อง)	SCO / All / -	X					-	-	-	-				X	
	A67-12-432-21	งานขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรมของ กพท.	SCO / All / -	X					-	-	-	-				X	
	A66-12-431-22	งานส่งเสริมความตระหนักรู้และความเข้าใจต่อพฤติกรรมที่พึงประสงค์ในค่านิยมร่วมองค์กร (Core Values) ให้กับพนักงาน (โครงการต่อเนื่อง)	HCD / All / -	X	X				-	-	2.7285	2.7285				X	

แผนงาน: 12-OEM- แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน																	
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาสภาพแวดล้อม ในการทำงาน	A67-12-431-23	งานส่งเสริมสภาพแวดล้อมและ คุณภาพชีวิตพนักงาน ด้านจิตสังคม	HCD / All / -	X					-	0.2400	-	0.2400				X	
	A68-12-422-24	งานการศึกษาความเป็นไปได้ ในการดำเนินการจัดให้มี ทุนการศึกษาในระดับปริญญาโท ให้กับพนักงาน	HCD / - / -		X				-	-	-	-				X	
	รวมงบประมาณ								=	0.2400	2.7285	2.9685					

แผนงาน: 13-FIN- แผนพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน																	
แผนงาน	โครงการ/งาน		ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่ เชื่อมโยง				หมายเหตุ
				67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน	P64-13-451-63	โครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ของสำนักงานการbinพลเรือนประเทศไทย (New Scheme of Regulatory Fee) (โครงการต่อเนื่อง)	FAD / - / All	X	X				-	-	19.3000	19.3000				X	
	P67-13-451-64	โครงการจ้างจัดทำเครื่องมือในการบริหารจัดการรายได้ (Revenue Management Tool)	FAD / - / -	X					-	0.8000	-	0.8000				X	
	A67-13-451-25	งานกำหนดมาตรการควบคุมค่าใช้จ่าย	FAD / - / -	X					-	-	-	-				X	
	รวมงบประมาณ								=	0.8000	19.3000	20.1000					

แผนงาน: 14-ECO แผนกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก / ร่วม / สนับสนุน)	ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			67	68	69	70	71	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	P66-14-141-65	โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) (โครงการต่อเนื่อง)	ERD / SMO / -	X					-	-	-	-	X			
	P67-14-141-66	โครงการศึกษาหลักเกณฑ์และทบทวนอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ ท่าอากาศยานของไทย	ERD / - / FAD	X	X				-	-	15.0000	15.0000	X			
	P67-14-141-67	โครงการพัฒนาผู้ตรวจสอบและพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	ERD / - / HCD	X					-	-	-	-	X			
	P67-14-141-68	โครงการสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจในข้อบังคับ กบร. ว่าด้วยการคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารฉบับใหม่	ERD / LEG / ITD SCO HCD	X	X				-	1.0000	-	1.0000	X			
	P67-14-141-69	โครงการศึกษาแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ของระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจของประเทศชั้นนำ (สหราชอาณาจักร ประเทศสเปน และประเทศญี่ปุ่น)	ERD / LEG APD / FAD	X					-	-	-	-	X			
	รวมงบประมาณ								=	1.0000	15.0000	16.0000				

ภาคผนวก

ความเชื่อมโยงของกลยุทธ์ เป้าประสงค์ และโครงการ/งาน

กลยุทธ์ เป้าหมาย ค่าเป้าหมาย	ST1		ST2		ST3		ST4	
	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน
SO1.1 - Effective Implementation: EI	P65-01-111-01 P65-01-111-02 P65-05-111-17 P65-05-111-18 P66-03-111-08 P66-04-111-12 P67-01-111-03 A67-04-111-09 P67-04-111-13 A66-05-111-10 A66-05-111-11 A67-03-421-05 P67-05-111-20	A65-01-111-01 A65-01-111-02						
SO1.2 - Safety & Security Outcomes								
KPT1.2.1		A66-05-121-12						
KPT1.2.2	P66-06-122-21 A67-05-122-13 A65-06-122-14 P67-06-122-22							
SO1.3 FAA IASA Program	P65-05-131-19							
SO1.4 Economic	P66-14-141-65 P67-04-141-15 P67-04-141-16 P67-14-141-66 P67-14-141-67							

กลยุทธ์ เป้าประสงค์ ค่าเป้าหมาย	ST1	ST2	ST3	ST4
	โครงการ งาน	โครงการ งาน	โครงการ งาน	โครงการ งาน
	P67-14-141-68 P67-14-141-69 P67-10-321-54			
SO2.1 Aviation Competitiveness		P65-09-211-42 A65-09-211-16 P66-09-211-43 A67-09-211-17 P67-09-211-44 P67-09-211-45 P67-09-211-46 P66-07-341-24		
SO3.1 Aviation Services Centre			P66-11-311-60 A67-11-311-18 A67-11-311-19 P66-10-441-49	
SO3.2 Technology Digital Organization			P65-04-321-10 P65-04-321-11 P66-10-321-47 P67-10-321-54 P66-10-441-48 P66-10-441-49 P66-10-441-52 P67-10-441-57	
SO3.3 Collaboration			P66-08-331-38 P66-08-331-39 P66-08-331-40 P67-08-331-41	
SO3.4 Industry Promotion			P65-07-341-23 P66-07-341-24 P67-04-341-14 P67-07-341-26	

กลยุทธ์ เป้าประสงค์ ค่าเป้าหมาย	ST1		ST2		ST3		ST4	
	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน
					P67-07-341-27 P67-07-341-28 P67-07-341-29 P67-07-341-30 P67-07-341-31 P67-07-341-32 P68-07-341-33 P68-07-341-34 P68-07-341-35 A67-08-341-15 P68-01-341-04			
SO3.5 Environmental Protection					P66-07-351-25 P67-07-351-36 P67-07-351-37			
SO4.1 Organizational Performance							P66-02-411-05 P67-02-411-06 P67-02-411-07	
SO4.2 Human Capital Management								
KPT4.2.1							P67-03-421-09 A67-03-421-05 A67-03-421-06 A68-03-421-07	
KPT4.2.2							P66-10-441-53 A66-03-422-04 A68-12-422-24	
SO4.3 Workplace of Choice								
KPT4.3.1							A68-12-422-24 P66-12-431-61 P66-12-431-62 A66-12-431-22	

กลยุทธ์ เป้าประสงค์ ค่าเป้าหมาย	ST1		ST2		ST3		ST4	
	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน
							A67-12-431-23 A68-03-431-08	
KPT4.3.2							A66-12-432-20 A67-12-432-21	
SO4.4 Technology & Work System								
KPT4.4.1							P66-10-321-47 P67-10-321-54 P66-10-441-48 P66-10-441-49 P66-10-441-50 P66-10-441-51 P66-10-441-52 P66-10-441-53 A67-02-441-03 P67-10-441-55 P67-10-441-56 P67-10-441-57 P70-10-441-58 P70-10-441-59	
KPT4.4.2							P66-10-441-49	
SO4.5 Financial Performance							P64-13-451-63 P67-13-451-64 A67-13-451-25	



CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
333/105 อาคารหลักสี่พลาซ่า ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210



www.caat.or.th



02-568-8800



saraban@caat.or.th



CAAT 

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand