



CAAT 

STRATEGIC PLAN

2023-2027



Website:

www.caat.or.th



Phone:

02-568-8800

Table of Contents

หน้า

Message from The Director General	4
CAAT Introduction	5
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกับอุตสาหกรรมการบิน	5
วิสัยทัศน์ (Vision)	5
พันธกิจ (Mission)	7
วัตถุประสงค์ (Purpose)	7
แผนยุทธศาสตร์ 2566 – 2570 (Strategic Plan 2023 – 2027)	8
สถานะอุตสาหกรรมการบิน	9
การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย	9
การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย	10
แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของโลก	13
องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	13
สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	14
สมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ	15
แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย	16
สถานการณ์อุบัติใหม่ในช่วง 5 ปี	18
การเติบโตของการบินทั่วไป (General Aviation: GA)	18
การเติบโตของอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aerial Vehicle: UAV) และระบบอากาศยานที่ควบคุมจาก ภายนอก (Remotely Piloted Aircraft System: RPAS)	20
การแพร่ระบาดของ COVID-19 (New Normal)	22
เทคโนโลยีเพื่อนำมาช่วยพัฒนาการจัดการสนามบินภายในประเทศ (Smart Airport)	24
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กพท.	26
กรอบแนวคิดในการทบทวนและจัดทำแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 – 2570	28
สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก	29
สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน	33
ประเด็นท้าทายนำไปสู่การทบทวนยุทธศาสตร์	37
แผนยุทธศาสตร์ 5 ปี พ.ศ. 2566–2570	38
ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐ สู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	39
เป้าประสงค์ 1.1 Safety	39
เป้าประสงค์ 1.2 Security	42
เป้าประสงค์ 1.3 USOAP Audit Areas & Safety Outcomes	45
เป้าประสงค์ 1.4 USAP Audit Areas & Security Outcomes	47
เป้าประสงค์ 1.5 Economic	48
ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล	51

เป้าประสงค์ 2.1 Aviation Policy _____	51
เป้าประสงค์ 2.2 Operational Performance _____	52
เป้าประสงค์ 2.3 PBR _____	53
เป้าประสงค์ 2.4 BCM _____	53
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน _____	54
เป้าประสงค์ 3.1 Aviation Service Center _____	54
เป้าประสงค์ 3.2 E-regulator _____	55
เป้าประสงค์ 3.3 Collaboration _____	56
เป้าประสงค์ 3.4 Industry Promotion _____	57
ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน _____	58
เป้าประสงค์ 4.1 Organizational Performance _____	58
เป้าประสงค์ 4.2 Human Capital Management _____	59
เป้าประสงค์ 4.3 Workplace of Choice _____	60
เป้าประสงค์ 4.4 Technology & Work System _____	61
เป้าประสงค์ 4.5 Financial Performance _____	63
โครงสร้างยุทธศาสตร์ _____	65
ภาพรวมโครงการและกรอบงบประมาณ ระยะ 5 ปี _____	66
ข้อมูลโครงการแยกตามแผนงาน _____	67
ภาคผนวก _____	87
ความเชื่อมโยงของกลยุทธ์ เป้าประสงค์ และโครงการ/งาน _____	88

Message from The Director General

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีปณิธานอย่างต่อเนื่องที่จะสร้างผลสัมฤทธิ์ในการทำให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล มีขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตและตอบสนองต่อการพัฒนาประเทศ ด้วยการขับเคลื่อนนโยบายด้านการบินเพื่อกำหนดแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการที่เป็นรูปธรรม ซึ่งครอบคลุมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาสมรรถนะของระบบห้วงอากาศชาติ (National Airspace System) การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจการบินที่มีเหตุผล เป็นธรรม สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจมหภาคของประเทศและเป็นไปตามหลักการสากล ตลอดจนแผนปฏิบัติการด้านอื่น ๆ เพื่อให้เกิดการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาทุกองค์ประกอบตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของอุตสาหกรรมการบินของไทย ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ที่สร้างรายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อมให้กับประเทศ

การไปให้ถึงเป้าหมายดังกล่าว สำนักงานตระหนักเป็นอย่างดีถึงความจำเป็นที่ต้องปรับปรุงพัฒนาองค์กรในทุกด้านแบบก้าวกระโดด ปัจจัยสำคัญที่สุดคือความร่วมมือทั้งกับองค์กรระหว่างประเทศและภายในประเทศ โดยเฉพาะผู้ดำเนินการผู้ประกอบการ และภาคประชาชน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาให้ทุกภาคส่วนมีความเข้มแข็งและลดภาระอันเกิดจากกฎระเบียบที่ไม่จำเป็น ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกันกับที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศพยายามผลักดันให้ทุกรัฐภาคนำไปดำเนินการให้สำเร็จในอนาคตอันใกล้

นายสุทธิพงษ์ คงพล

ผู้อำนวยการ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

CAAT Introduction

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกับอุตสาหกรรมการบิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีอำนาจหน้าที่กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนา กิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสีงแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก ในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกั กิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตาม กฎหมายและมาตรฐานสากล รวมทั้งดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ นอกจากนั้น ยังมีบทบาทหน้าที่ในการส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและ กิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ตลอดจนเป็นศูนย์กลางในการให้บริการและเผยแพร่ ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากล

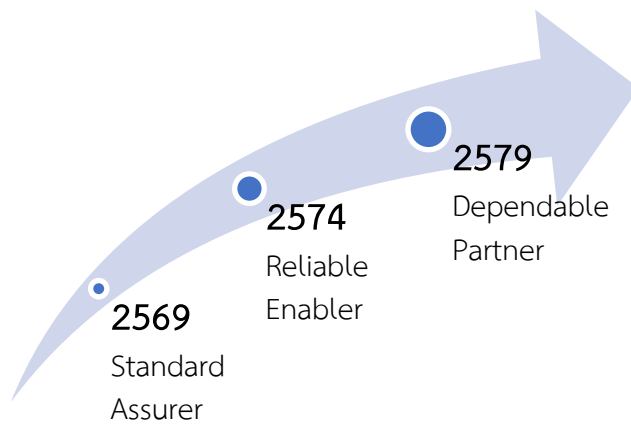
“กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนา กิจการการบินพลเรือนของประเทศ ให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล เพื่อความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เป็นโครงสร้างสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนการพัฒนา ทางเศรษฐกิจและสังคมของไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน”

วิสัยทัศน์ (Vision)

มาตรฐานสู่ความยั่งยืน: Standard toward Sustainability

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

“สู่ความยั่งยืน” แสดงให้เห็นถึงเป้าหมายของการดำเนินการด้านมาตรฐานขององค์กร ที่เป็นไป 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 แต่อย่างไรก็ตาม การยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินการและมาตรฐานของ อุตสาหกรรมการบินทั้งระบบให้อยู่ในระดับเดียวกันกับประเทศพัฒนาแล้ว ยังคงเป็นเป้าหมายของ กพท. ที่ต้องดำเนินการต่อไปในช่วงนี้ นอกจากนี้ความเป็นมาตรฐานตามข้อกำหนดซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญแล้ว การดำเนินบทบาทของ กพท. ในการขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนการบินของประเทศให้มีประสิทธิภาพและมีสมรรถนะสอดคล้องกับนโยบายและ แผนการเดินอากาศสากลของ ICAO และเป็นไปตามความคาดหวังของประชาคมการบิน ทั้ง 11 ด้าน (11 KPAs) เช่น มีความปลอดภัย (ด้าน safety) มีความสามารถในการรองรับ (ด้าน capacity) ที่เพียงพอ และมีประสิทธิภาพของเที่ยวบิน (ด้าน efficiency) เพิ่มมากขึ้น ในขณะที่มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (ด้าน Environment) เป็นต้น ตลอดจนการปรับ กระบวนการทัศน์ด้านการกำกับดูแลไปสู่แนวทางใหม่ ๆ ตามหลักการที่อยู่บนพื้นฐานของผลการดำเนินการ (Performance-Based) เพื่อให้ระบบการบินของประเทศมีขีดความสามารถและมีมาตรฐานคุณภาพเป็นที่ยอมรับ ถือเป็นเป้าหมายสำคัญของการทำหน้าที่เป็น ‘Standard Assurer’ ของ กพท. ในช่วงระยะเวลานี้ด้วยเช่นกัน

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

เจตนารมณ์ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินนับตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป เพื่อให้ กพท. มีความพร้อมเป็นองค์กรชั้นนำ ทั้งบุคลากร เทคโนโลยี และระบบงาน ที่สามารถทำหน้าที่เป็นผู้ส่งเสริมที่มีประสิทธิภาพจริง จึงเป็นสาระสำคัญของการพัฒนาองค์กรและการดำเนินงานเพื่อผลประโยชน์ของอุตสาหกรรมการบินและประชาชนในแผนยุทธศาสตร์องค์กรฉบับนี้ (พ.ศ. 2566 – 2570) และอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์ที่ต่อเชื่อมจากการเป็น ‘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” หรือความสำเร็จที่ยั่งยืนซึ่ง กพท. คาดหวังจากการดำเนินงานมาตามลำดับ นับตั้งแต่การพัฒนาปรับปรุงรากฐานด้านมาตรฐานของกิจการการบินพลเรือนในระยะแรกจนประสบความสำเร็จ เป็น ‘Standard Assurer’ ควบคู่ไปกับการดำเนินงานเพื่อไปสู่บทบาทของ ‘Reliable Enabler’ ในระยะต่อมา การบรรลุเป้าหมายในการเป็น ‘Dependable Partner’ โดยกลายเป็นหุ้นส่วนหรือพันธมิตรที่ทุกฝ่ายมีความเชื่อมั่นและมั่นใจในศักยภาพและคุณลักษณะที่ดีในทุกด้าน นอกจากนี้จะส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศที่ดีและพลังร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินให้เติบโตและแข็งแกร่งอย่างยั่งยืน แล้วการพัฒนาบทบาทให้เป็นที่ยอมรับและเป็นหุ้นส่วนหรือพันธมิตรกับองค์กรการบินระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญ 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 มีบูรณาการ เป็นไปตามนโยบายและบริบทที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อให้องค์กรมีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วทันเหตุการณ์ (Rapid Change) มีความสามารถตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ เช่น COVID-19, Technology Disruption เป็นต้น
3. เพื่อให้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ กพท. ประจำปี ตามรูปแบบของแผนซึ่งมีลักษณะเป็นแผนที่มีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Rolling Plan) โดยมีการทบทวนเป็นประจำ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

แผนยุทธศาสตร์ 2566-2570 (Strategic Plan 2023-2027)

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กร กรอบระยะเวลา 5 ปีระหว่าง พ.ศ. 2566-2570 โดยทบทวนจากแผนยุทธศาสตร์ พ.ศ. 2565-2569 เพื่อใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงานไปสู่เป้าหมายวิสัยทัศน์ภายใต้โครงสร้างประเด็นยุทธศาสตร์ที่ได้รับการทบทวนให้ตอบสนองต่อสภาพแวดล้อม ทั้งภายในและภายนอก โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อกิจการการบินพลเรือนของประเทศและในระดับสากล รวมถึงแนวทางการพัฒนาระบบการบินทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและเป็นไปตามกรอบแนวทางการพัฒนาในระดับสากล แนวทางการพัฒนาระบบงานและการให้บริการที่ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน ผู้ประกอบการ และผู้ดำเนินการในอุตสาหกรรมการบิน ควบคู่ไปกับการพัฒนาองค์ประกอบของระบบการกำกับดูแลของรัฐทุกด้านให้มีความแข็งแกร่งตั้งแต่วินิจฉัย เพื่อยกระดับมาตรฐานของกิจการการบินพลเรือนให้ดียิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กรที่มุ่งสร้างความสอดคล้องกันระหว่างบุคลากรซึ่งถือเป็นหัวใจของการพัฒนา กับวัตถุประสงค์เป้าหมายและระบบงานขององค์กรซึ่งมุ่งสู่การนำเทคโนโลยีดิจิทัลและกลยุทธ์ทางดิจิทัลเข้ามาใช้ในการวางรากฐานการพัฒนา การกำหนดเป้าหมาย และการดำเนินงานตามกระบวนการในภารกิจต่าง ๆ ขององค์กรทุกขั้นตอนการทำงาน

แผนยุทธศาสตร์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ประกอบด้วย สรุปข้อมูลสภาพแวดล้อมที่สำคัญ วิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ เป้าหมาย ผลการดำเนินการและตัวชี้วัดที่สำคัญ กลยุทธ์ แผนงาน โครงการและงานเชิงกลยุทธ์ ปี 2566-2570 พร้อมกรอบงบประมาณ สำหรับการดำเนินการในกรอบระยะเวลา 5 ปี ภายใต้ประเด็นทางยุทธศาสตร์ที่ปรับทบทวนซึ่งประกอบด้วย 4 มิติ ดังนี้

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

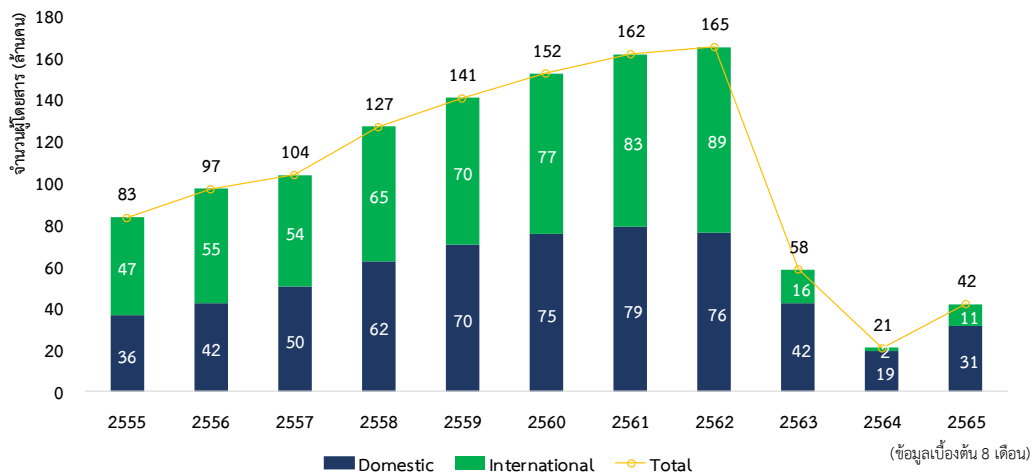


สถานะอุตสาหกรรมการบิน

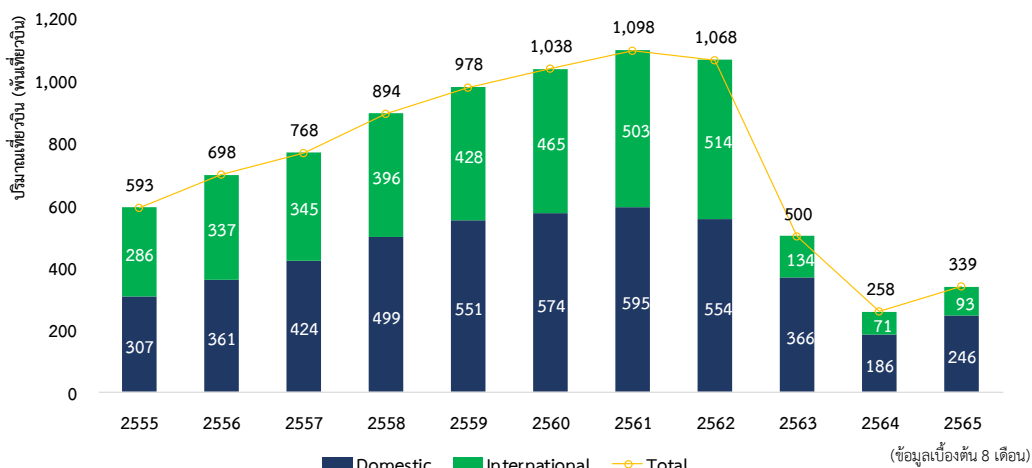
ในปี 2564 การขนส่งทางอากาศของไทยยังคงได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมาจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด - 19 ทั้งสายพันธุ์อัลฟา เบต้า เดลต้า และโอมิครอน ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการบิน ภาพรวมของปีนี้มีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 64.1 ในส่วนของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดลดลงร้อยละ 48.5 ซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการจำกัดการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทำให้การขนส่งทางอากาศต้องหยุดชะงักลงชั่วคราว อย่างไรก็ตามในช่วงปลายปีได้มีนโยบายการเปิดประเทศทำให้มีจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นในช่วงนั้น ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งได้รับผลกระทบน้อยกว่าเที่ยวบินผู้โดยสาร เนื่องจากมีข้อจำกัดการเดินทางน้อยกว่าประกอบกับยังคงมีความต้องการในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการส่งออกที่เพิ่มมากขึ้นของประเทศไทย ทำให้มีการฟื้นตัวกลับมาได้รวดเร็วกว่าการขนส่งผู้โดยสาร ดังนั้นจึงมีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 21.7 สำหรับในปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสาร 8 เดือนแรกเพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่าของปี 2564 ทั้งปี ซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดประเทศแบบเต็มรูปแบบ

การขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

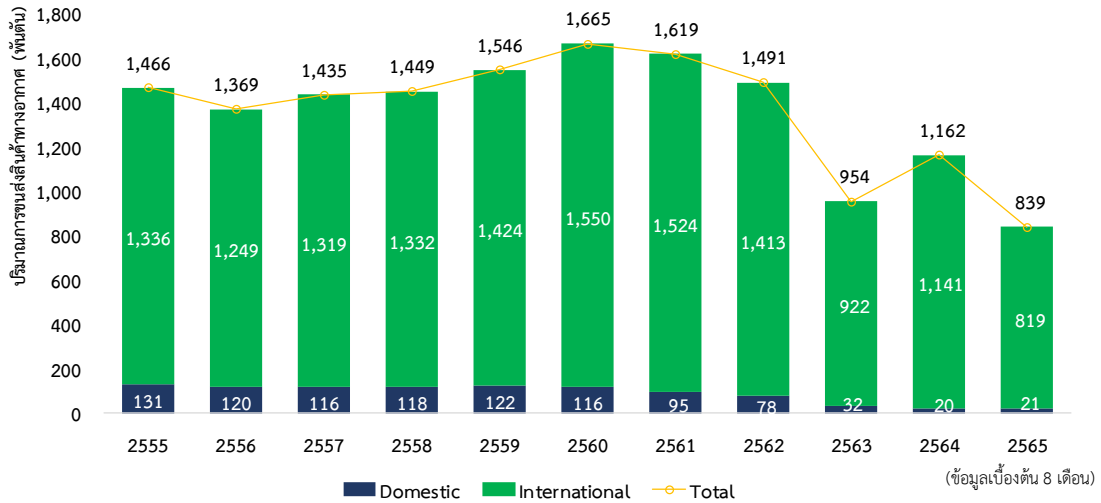
ด้านการขนส่งผู้โดยสาร



ด้านเที่ยวบิน



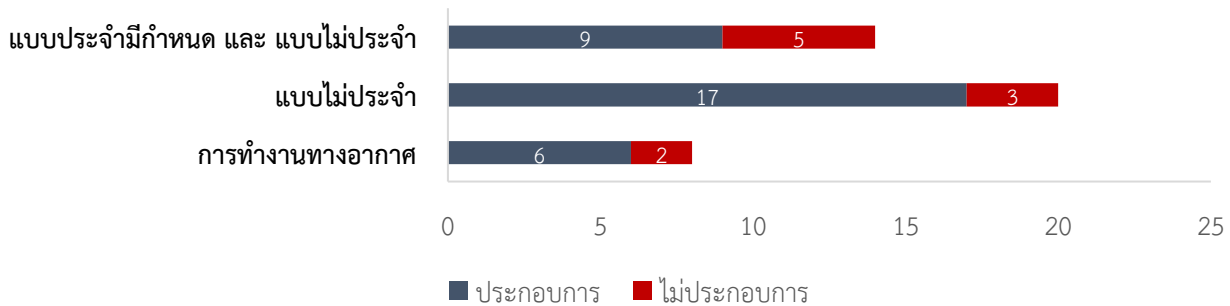
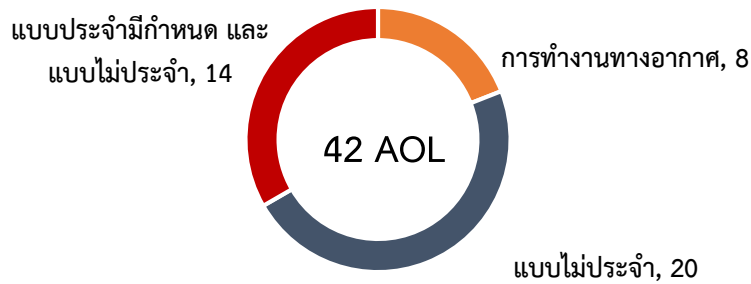
ด้านการขนส่งสินค้า



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะฉะ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน (กพท.)

การประกอบกิจการในอุตสาหกรรมการบินของไทย

ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน



ที่มา : ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้มีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนจำนวน 42 ราย แบ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

1. การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 14 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 9 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 5 ราย
2. การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์แบบไม่ประจำ มีทั้งหมด 20 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 17 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 3 ราย
3. การทำงานทางอากาศ มีทั้งหมด 8 ราย โดยมีผู้ที่ยังประกอบการจำนวน 6 ราย และผู้ที่ไม่ประกอบการจำนวน 2 ราย

เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้มีใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ณ สิ้นปี 2563 พบว่ามีจำนวนน้อยลง 5 ราย ประกอบด้วย บริษัท สายการบินนกสกู๊ต จำกัด บริษัท สกายวิว แอร์เวย์ จำกัด บริษัท เจ็ทเอเชีย แอร์เวย์ จำกัด บริษัท ซิตี แอร์เวย์ จำกัด และบริษัท กานต์นิธิ เอวิเอชั่น จำกัด

ผู้ดำเนินงานสนามบิน

ประเทศไทยมีสนามบินที่ได้ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะมีจำนวนสะสมจนถึงปี 2564 ทั้งหมด 36 แห่ง แบ่งออกเป็นท่าอากาศยานในสังกัด ได้แก่

- กรมท่าอากาศยาน (Department of Airports: DOA) จำนวน 26 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

ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ

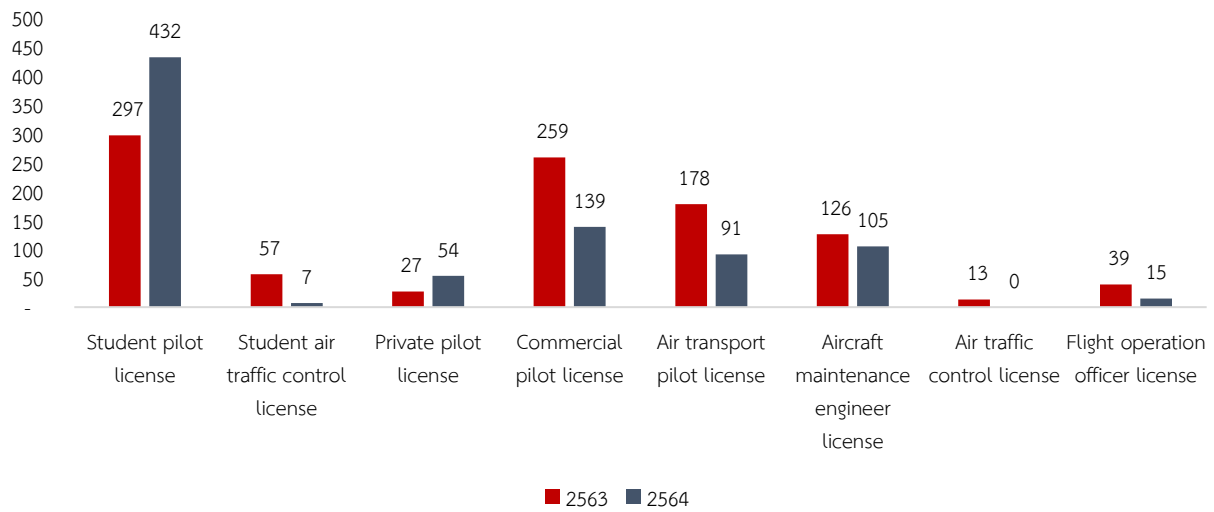
ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศไทยมีทั้งหมด 6 ราย ได้แก่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ กองทัพเรือ กรมอุตุนิยมวิทยา สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

มีผู้ประกอบการที่ได้รับใบรับรองต่าง ๆ จาก กพท. ดังนี้

1. หน่วยซ่อม ผู้ประกอบการหน่วยซ่อมที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้การรับรองทั่วโลก มีจำนวนทั้งหมด 264 ราย
2. ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตามพระราชบัญญัติโรงงาน มีจำนวนสะสมตั้งแต่ปี 2535-2564 ทั้งหมด 32 ราย
3. สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบภาษาผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการรับรองทั้งสิ้น 23 ใบรับรอง
4. โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน โรงพยาบาลและสถานพยาบาลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อทำการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกายและจิตใจของผู้ที่ยื่นขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ ทั้งหมด 8 แห่ง

ผู้ประจำหน้าที่



ที่มา : ฝ่ายมาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2564

ในปี 2564 กพท. มีการออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ประเภทต่าง ๆ จำนวน 843 ใบอนุญาต โดยมีการออกใบอนุญาตศิษย์การบิน (SPL) สูงสุดจำนวน 432 ใบอนุญาต



แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของโลก



องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
(International Civil Aviation Organization: ICAO)

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%

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%

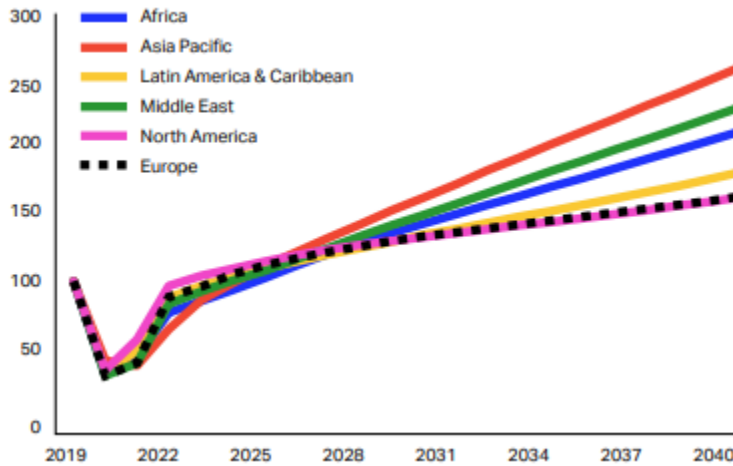
ที่มา: Post-COVID-19 forecasts scenarios tables, ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) คาดการณ์ ภายหลังจากแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 การขนส่งทางอากาศในช่วง 10 ปี (ปี 2561 - 2571) จะมีการเติบโตของ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometers: RPK) ในภาพรวมจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 - 3.6 เปรียบเทียบกับก่อนการแพร่ระบาดมีอัตราการเติบโตค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.2 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Freight Tonnes-Kilometers: FTK) ภาพรวมจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 - 4.1 เปรียบเทียบกับก่อนการแพร่ระบาดมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 3.5



สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
(International Air Transport Association: IATA)

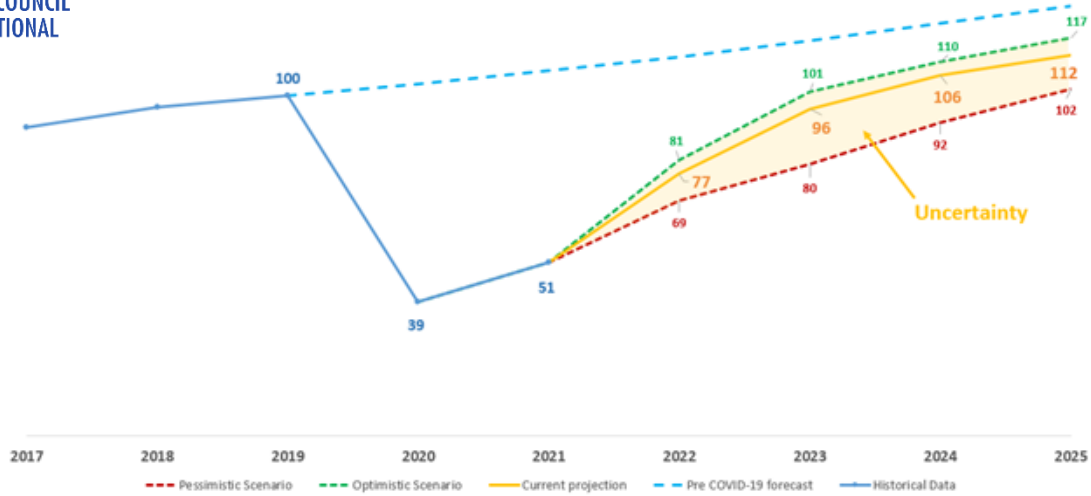
สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์ว่าระหว่างปี 2019 ถึง 2040 จำนวนผู้โดยสารทางอากาศจะเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยอัตราการรายปี 3.3% เพิ่มขึ้นโดยเพิ่มขึ้นเป็น 7.8 พันล้านคน แต่การฟื้นตัวค่อนข้างจะเป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไป และคาดการณ์อีกว่าเอเชีย-แปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่เติบโตเร็วที่สุด โดยจะการเพิ่มขึ้นของการเดินทางของผู้โดยสารประมาณ 2.5 พันล้านคนต่อปี และเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 4.5% ในปี 2040



ที่มา: IATA Air Passenger Forecast, IATA Economics/Tourism Economics, IATA



สมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ
(Airport Council International: ACI)



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

สมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airport Council International: ACI) คาดการณ์ว่า จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะเท่ากับปี 2562 ได้ในช่วงปลายปี 2566 โดยปี 2567 ทั้งปีจะมีจำนวนผู้โดยสารภาพรวมใกล้เคียงกับก่อนการแพร่ระบาด โดยการฟื้นตัวจะได้แรงหนุนจากการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารในประเทศ ส่วนการเดินทางระหว่างประเทศจะสามารถกลับมาเท่ากับจำนวนผู้โดยสารในปี 2562 ได้ประมาณกลางถึงปลายปีในปี 2566 โดยปี 2567 ทั้งปีจะมีจำนวนผู้โดยสารภาพรวมใกล้เคียงกับก่อนการแพร่ระบาด เนื่องจากบางประเทศไม่สามารถกระจายวัคซีนป้องกันไวรัสโควิด-19 ได้อย่างทั่วถึง เกิดความขัดแย้งทางการเมือง วิกฤตด้านมนุษยธรรมที่เป็นผลรวมถึงแนวโน้มเศรษฐกิจที่แย่ลงในบางประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศเหล่านั้นจำเป็นต้องพึ่งพาการเดินทางระหว่างประเทศ

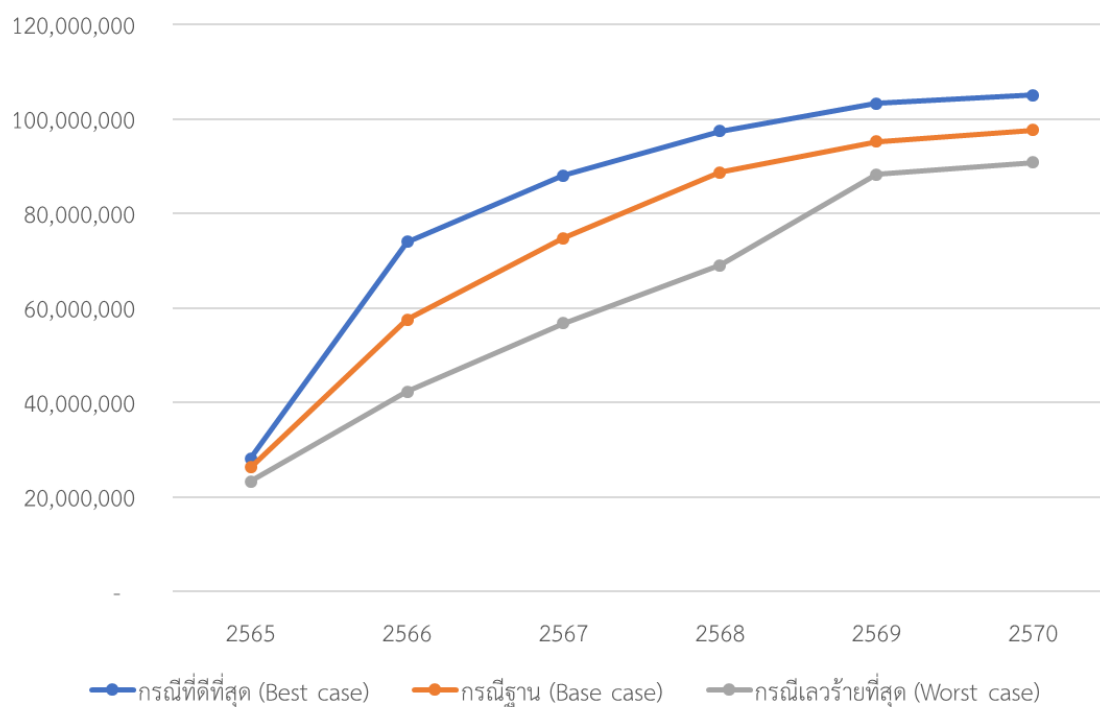
แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

เนื่องจากประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศให้สามารถเดินทางมายังประเทศไทยแบบไม่ต้องกักตัว และยกเลิกมาตรการ Test & Go ส่งผลให้มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ จากการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่มีการคาดการณ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ และการคาดการณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยภายหลังจากมีนโยบายการเปิดประเทศ จึงสามารถคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศแบ่งออกเป็น 3 สถานการณ์ โดยมีสมมติฐานรายละเอียด ดังนี้

การคาดการณ์	สมมติฐาน		
	การฟื้นตัวของ การท่องเที่ยวทั่วโลก	การฟื้นตัวของ การท่องเที่ยวไทย	อัตราการเติบโตของ ค่าใช้จ่าย
กรณีดีที่สุด (Best Case)	มีการผ่อนคลายมาตรการเดินทางระหว่างประเทศกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ เช่น จีน ญี่ปุ่น เป็นต้น ในช่วงปลายปี 2565	ประเทศไทยสามารถกระจายวัคซีนได้อย่างทั่วถึง ไม่มีการระบาดระลอกใหม่ของไวรัสโควิด-19 และสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของโรคฝีดาษลิงได้ รวมทั้งสถานการณ์ความขัดแย้งของต่างประเทศสิ้นสุดลงในปี 2565	อัตราการเติบโตของค่าใช้จ่ายต่อคนเท่ากับก่อนการแพร่ระบาดของโควิด - 19 และมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ
กรณีฐาน (Base Case)	กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ เช่น จีน ญี่ปุ่น เป็นต้น ยังคงมีมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศตลอดปี 2565 แต่มีแนวโน้มจะผ่อนคลายมาตรการเดินทางภายในปี 2566	ประเทศไทยสามารถกระจายวัคซีนได้อย่างทั่วถึง ไม่มีการระบาดระลอกใหม่ของไวรัสโควิด-19 และสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของโรคฝีดาษลิงได้ รวมทั้งสถานการณ์ความขัดแย้งของต่างประเทศอยู่ในระดับที่ไม่รุนแรง	อัตราการเติบโตของค่าใช้จ่ายต่อคนสูงกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี และมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ
กรณีเลวร้ายที่สุด (Worst Case)	กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ เช่น จีน ญี่ปุ่น เป็นต้น ยังคงมีมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศตลอดปี 2565 และมีแนวโน้มว่าจะยังคงมาตรการจำกัดการเดินทางอย่างไม่มีกำหนด	ประเทศไทยสามารถกระจายวัคซีนได้อย่างทั่วถึง แต่มีการแพร่ระบาดระลอกใหม่ของไวรัสโควิด-19 และสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของโรคฝีดาษลิงได้ สถานการณ์ความขัดแย้งของต่างประเทศอยู่ในระดับที่รุนแรง	อัตราการเติบโตของค่าใช้จ่ายต่อคนต่ำกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี และมีแนวโน้มค่อย ๆ สูงขึ้นเล็กน้อย

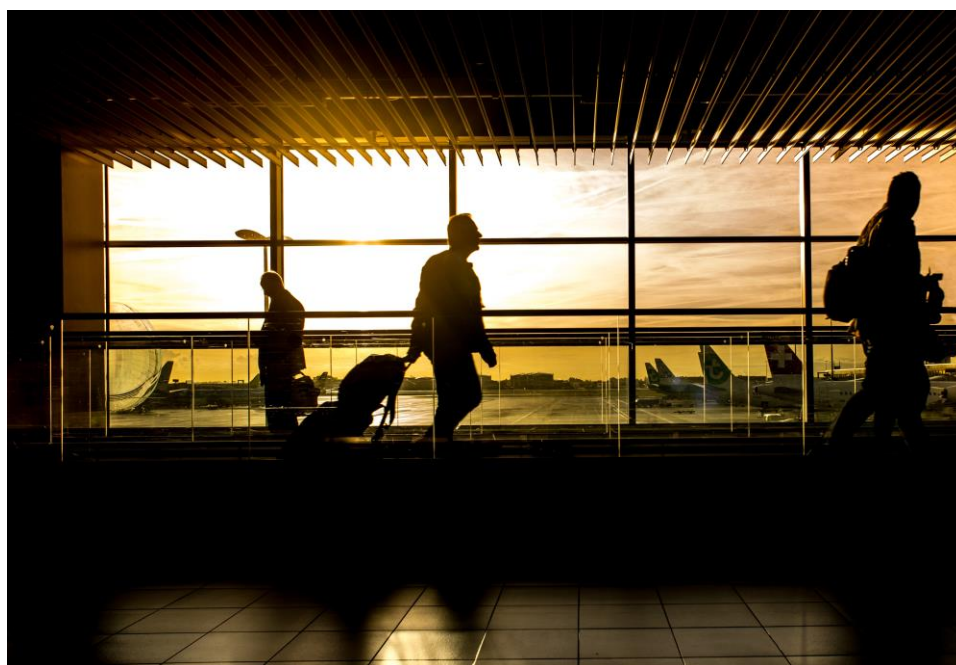
ผลการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศแบ่งออกเป็น 3 สถานการณ์ ดังนี้

หน่วย : คน



ที่มา : วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน ข้อมูล ณ วันที่ 25 สิงหาคม 2565

จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจะฟื้นตัวกลับมาใกล้เคียงกับปี 2562 กรณีที่ดีที่สุดจะฟื้นตัวกลับมาในปี 2567 กรณีฐานจะฟื้นตัวกลับมาในปี 2568 และในกรณีเลวร้ายที่สุดจะฟื้นตัวกลับมาในปี 2569



สถานการณ์อุบัติใหม่ในช่วง 5 ปี

การเติบโตของการบินทั่วไป (General Aviation: GA)

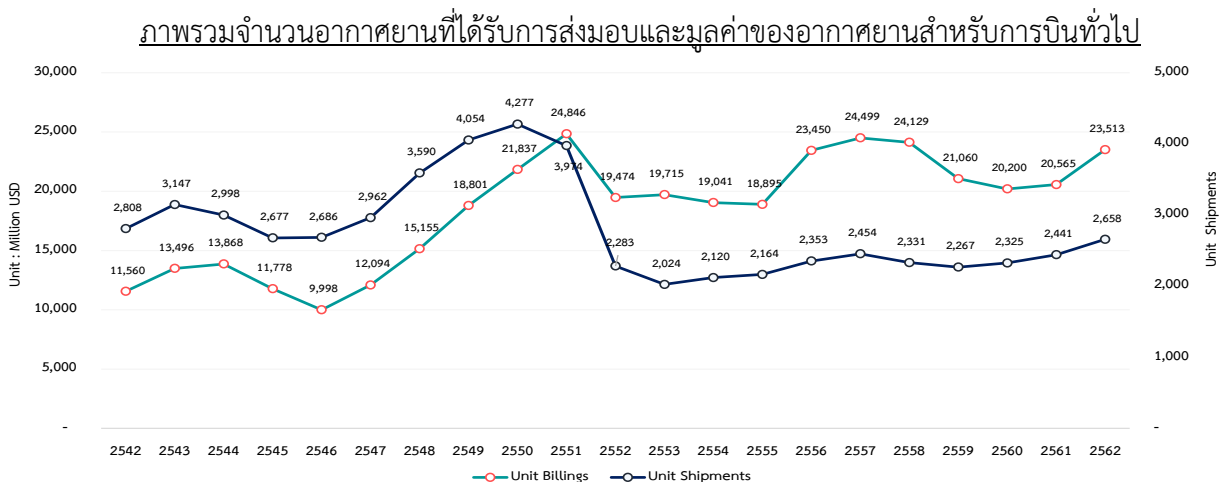
การบินพลเรือนคือการใช้อากาศยานพลเรือนในกิจกรรมที่หลากหลาย โดยตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562¹ ได้ให้ความหมายของ “การบินพลเรือน” ไว้ว่าหมายถึง การเดินอากาศ การปฏิบัติการของอากาศยานพลเรือน เพื่อวัตถุประสงค์ของการขนส่งทางอากาศ เพื่อการพาณิชย์ การทำงานทางอากาศ หรือ การบินทั่วไป และให้หมายความรวมถึงกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจก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

“การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคนโดยสาร สินค้า หรือไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อจำหน่ายทางการค้า

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

“การบินทั่วไป” หมายความว่า การปฏิบัติการของอากาศยานนอกเหนือจากการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ และการทำงานทางอากาศ

การบินทั่วไปในต่างประเทศ



ที่มา : The General Aviation Manufacturers Association (GAMA), GAMA’s 2019 Annual Report

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

ในปี 2562 ผู้ผลิตอากาศยานสำหรับการบินทั่วไปได้ส่งมอบอากาศยานมีมูลค่ารวม 23,513 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และจำนวนการส่งมอบของอากาศยานสำหรับการบินทั่วไปมีจำนวนรวม 2,658 ลำ จะเห็นว่ามูลค่าและจำนวนการส่งมอบมีแนวโน้มในทิศทางเดียวกัน โดยในปี 2542-2550 มีภาพรวมแนวโน้มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามในปี 2551 ได้เกิดวิกฤตสินเชื่อซับไพรม์ ในสหรัฐอเมริกาและวิกฤตหนี้สาธารณะในกลุ่มประเทศยุโรปที่ส่งผลให้เกิดวิกฤตเศรษฐกิจต่อเนื่องทั่วโลก ทำให้มีจำนวนการส่งมอบอากาศยานลดลง หลังจากวิกฤตเศรษฐกิจ ตลาดการบินทั่วไปมีแนวโน้มเติบโตเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนการส่งมอบที่ลดลงกว่าในช่วงก่อนเกิดวิกฤตแต่กลับมีมูลค่าการส่งมอบที่สูงขึ้น แสดงถึงมูลค่าเฉลี่ยของอากาศยานที่ทำการส่งมอบมีราคาสูงขึ้น

การบินทั่วไปในไทย

สถิติปริมาณเที่ยวบินของการบินแบบต่าง ๆ และอัตราการเปลี่ยนแปลง ในปี 2561-2563

Type of Activity	2561			2562			2563		
	DOM	INT	Total	DOM	INT	Total	DOM	INT	Total
Commercial - Air transport	589,482	499,475	1,088,957	537,119	509,793	1,046,912	368,532	134,859	503,391
Commercial - Aerial work	505	456	961	598	1,105	1,703	402	615	1,017
Non-Commercial (Private Use)	3,014	1,884	4,898	4,382	3,110	7,492	4,921	1,303	6,224
Non - Commercial (School flight)	55,069	-	55,069	117,030	-	117,030	23,779	-	23,779
Others	4,020	386	4,406	8,953	283	9,236	4,736	80	4,816
Total	652,090	502,201	1,154,291	668,082	514,291	1,182,373	402,370	136,857	539,227

Type of Activity	2562 VS 2561			2563 VS 2562		
	DOM	INT	Total	DOM	INT	Total
Commercial - Air transport	-8.9%	2.1%	-3.9%	-31.4%	-73.5%	-51.9%
Commercial - Aerial work	18.4%	142.3%	77.2%	-32.8%	-44.3%	-40.3%
Non-Commercial (Private Use)	45.4%	65.1%	53.0%	12.3%	-58.1%	-16.9%
Non - Commercial (School flight)	112.5%	N/A	112.5%	-79.7%	N/A	-79.7%
Others	122.7%	-26.7%	109.6%	-47.1%	-71.7%	-47.9%
Total	2.5%	2.4%	2.4%	-39.8%	-73.4%	-54.4%

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตตะเถา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ไม่รวมสนามบินส่วนบุคคลและที่ขึ้นลงชั่วคราว วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน (กพท.)

เมื่อพิจารณาปริมาณเที่ยวบินแยกตามประเภทของเที่ยวบิน พบว่าการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และการทำงานทางอากาศมีแนวโน้มในทิศทางเดียวกัน โดยมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากปี 2561 ไปยัง 2562 และมีอัตราลดลงจากปี 2562 ไปยัง 2563 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบินเข้าสู่ภาวะถดถอย อย่างไรก็ตามจะสังเกตเห็นว่าการบินทั่วไปโดยใช้อากาศยานส่วนบุคคลภายในประเทศมีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 แสดงให้เห็นว่าการบินทั่วไปได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ต่ำมาก

ถึงแม้ว่าการบินทั่วไปในไทย จะมีกิจกรรมอยู่เฉพาะกลุ่มที่สนใจซึ่งมีจำนวนค่อนข้างน้อย อย่างไรก็ตาม กพท. ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของกิจกรรมการบินทั่วไปและโอกาสที่จะพัฒนาให้เป็นอีกกลุ่มกิจกรรมด้านการบินที่มีศักยภาพในอนาคต

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

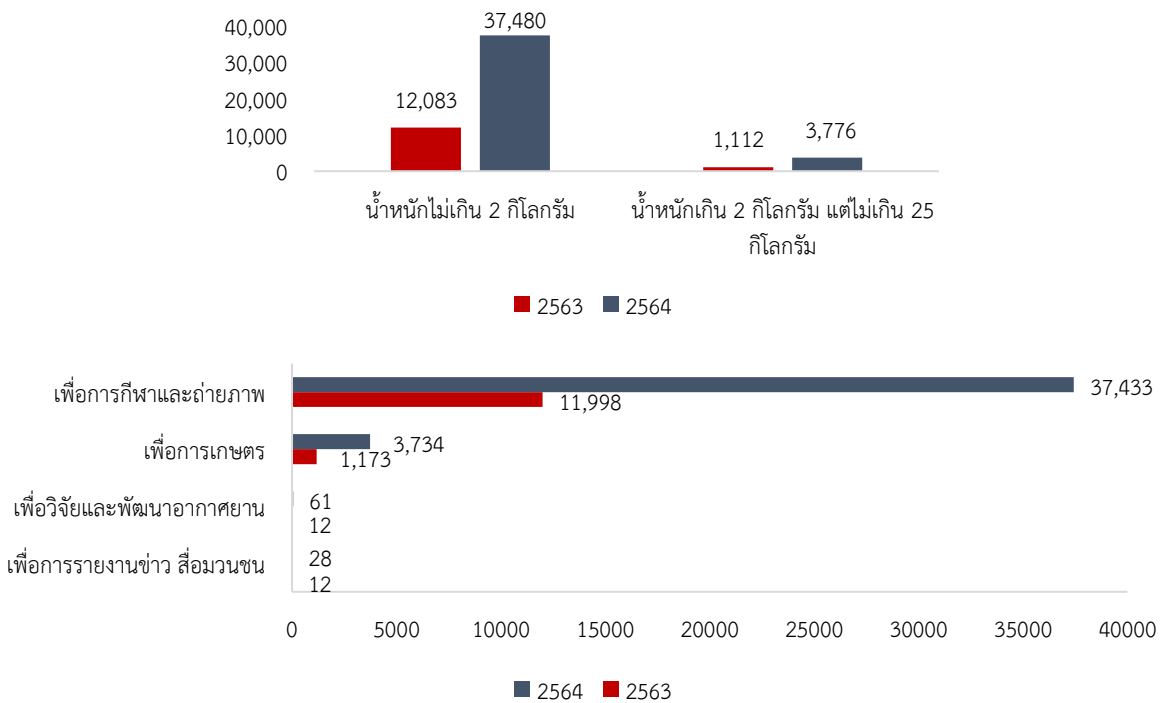
อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft: UA) หรือโดรนนั้นถือเป็นหนึ่งในเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการบินที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา โดยนำมาประยุกต์ใช้เพื่อกิจกรรมในด้านต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานต่าง ๆ ซึ่งจากคุณลักษณะดังกล่าว ทำให้เกิดความแตกต่างที่สำคัญในการควบคุมต้นทุน บริหารจัดการความเสี่ยง เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและเพิ่มโอกาสในการสร้างธุรกิจใหม่

ในปัจจุบันมีการใช้งานอากาศยานไร้คนขับเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ได้แก่

1. การสำรวจและทำแผนที่
2. การบริหารจัดการและบำรุงรักษา
3. พาหนะในการขนส่งสินค้า
4. ความปลอดภัยของสาธารณะและการรับมือกับเหตุฉุกเฉิน
5. อุตสาหกรรมการเกษตร
6. สันทนาการและการกีฬา

สำหรับสถานการณ์การเติบโตของอากาศยานไร้คนขับของประเทศไทยนั้น มีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังแผนภาพ

จำนวนการขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แบ่งตามน้ำหนักและวัตถุประสงค์



ที่มา : ฝ่ายพิธีการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2564

ในปี 2564 มีผู้นำอากาศยานฯ มาขอขึ้นทะเบียนรวมสะสมทั้งสิ้น 41,256 ลำ เมื่อแบ่งตามน้ำหนัก พบว่า ส่วนใหญ่เป็นอากาศยานฯ ที่มีขนาดไม่เกิน 2 กิโลกรัม ที่มีสัดส่วนร้อยละ 90.8 ที่เหลือเป็นอากาศยานฯ ที่มีน้ำหนักเกิน 2 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 25 กิโลกรัม โดยมีวัตถุประสงค์ในการใช้อากาศยานฯ เพื่อการกีฬาและการถ่ายภาพมากที่สุด หรือ คิดเป็นร้อยละ 90.7 โดยมีจำนวนผู้บังคับโดรนสะสมทั้งหมดจำนวน 28,933 คน นอกจากนั้น พบว่าในปัจจุบันมี ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินสนใจนำอากาศยานไร้คนขับมาจดทะเบียนเพื่อขอใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขาย ทางอากาศ (Air Operator License – AOL) ประเภทการทำงานทางอากาศ (พาณิชย์อื่น ๆ) โดยนำไปใช้เพื่อการเกษตร และคาดว่าในอนาคตแนวโน้มการใช้อากาศยานไร้คนขับเพื่อการทำงานทางอากาศอื่น ๆ ทั้งในต่างประเทศและไทยจะมีความหลากหลายและเพิ่มจำนวนมากขึ้นตามลักษณะพฤติกรรมและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป

นอกจากการเติบโตของอากาศยานไร้คนขับหรือโดรนแล้ว ยังมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่มีลักษณะใกล้เคียงคือ ระบบอากาศยานที่ควบคุมจากภายนอก (Remotely Piloted Aircraft System: RPAS) ซึ่งประกอบด้วยอากาศยาน ควบคุมระยะไกล (Remotely Piloted Aircraft: RPA) และระบบปฏิบัติการของอากาศยาน โดย RPA เป็นหนึ่งใน ประเภทของอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft : UA) แต่จะมีสมรรถนะและประสิทธิภาพสูง มีระยะทางการทำ การบินได้หลายชั่วโมง สามารถปฏิบัติการบินระยะไกลหรือข้ามประเทศได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ต่อทั้งอากาศยานที่มีมนุษย์ควบคุม (Manned Aircraft) และความปลอดภัยสาธารณะ จึงทำให้ ICAO ออกมาตรฐานปฏิบัติการบินและคู่มือการดำเนินงานในระดับสากล (ICAO Model UAS Regulations) ขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการออกกฎระเบียบด้านมาตรฐานความปลอดภัยของอากาศยานไร้คนขับ ถึงแม้ว่าในปัจจุบันจะพบ RPA ในปฏิบัติการทางทหารเป็นหลัก แต่ในอนาคตอันใกล้การใช้ประโยชน์จาก RPA ทางด้านกิจกรรมการบินพลเรือนมี แนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ



การแพร่ระบาดของ COVID-19 (New Normal)

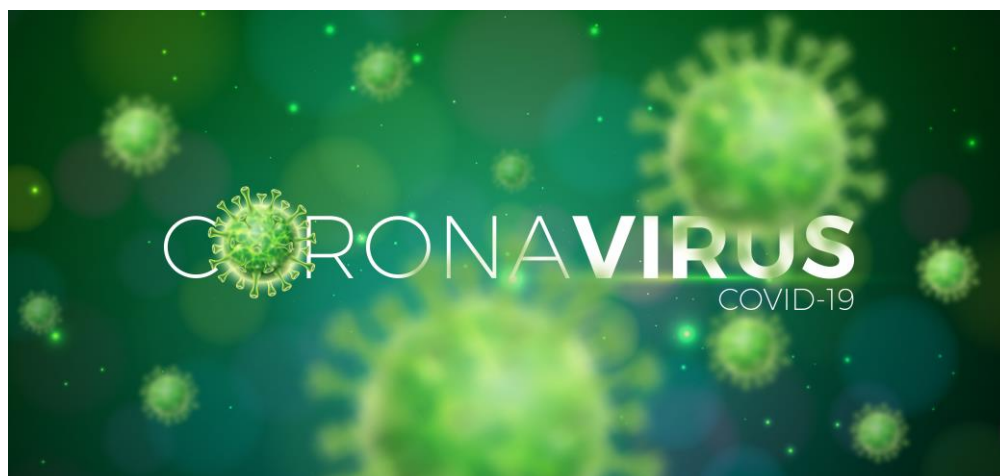
เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ประกอบกับแต่ละประเทศมีมาตรการทางสาธารณสุขเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่แตกต่างกันออกไป ส่งผลให้องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้จัดตั้งคณะทำงานจากรัฐภาคีและได้จัดทำ The CART Take-off guidance ซึ่งเป็นข้อแนะนำในการปฏิบัติการบินในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 เพื่อให้ทั่วโลกใช้เป็นมาตรฐาน กำหนดแนวปฏิบัติออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ สนามบิน (Airport) เครื่องบิน (Aircraft) นักบินและลูกเรือ (Crew) และการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo) โดยวัตถุประสงค์ของมาตรการนี้เพื่อให้แต่ละประเทศเกิด Public Health Corridor หมายถึงการที่แต่ละประเทศมีแนวทางปฏิบัติด้านการบินที่มีมาตรฐานทางสาธารณสุขอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ร่วมกัน ซึ่ง Public Health Corridor จะเป็นมาตรการสนับสนุนการขนส่งทางอากาศโดยแต่ละประเทศอาจนำความสำเร็จในการจัดทำ Public Health Corridor ไปเป็นเงื่อนไขหนึ่งในการพิจารณาจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้ โดย The CART Take-off guidance เกิดจากการมุ่งวิเคราะห์ 3 ปัจจัยหลักประกอบด้วย

1. การมุ่งเน้นไปที่ปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการบิน ประกอบด้วย ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบิน (Remain Focused on Fundamentals: Safety, Security, and Efficiency)
2. การส่งเสริมสาธารณสุขและความมั่นใจของผู้โดยสาร บุคลากรด้านการบิน และสาธารณชนทั่วไป (Promote Public Health and Confidence among Passengers, Aviation Workers, and the General Public)
3. การใช้อุตสาหกรรมการบินเป็นตัวขับเคลื่อนการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ (Recognize Aviation as a Driver of Economic Recovery)



ในการดำเนินการตาม The CART Take-off guidance มีมาตรการลดความเสี่ยงที่บังคับใช้โดยทั่วไปที่ต้องคำนึงถึงจำนวน 11 ข้อ ดังนี้

1. Public education: ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะต้องร่วมมือกันในการแบ่งปันข้อมูลที่ถูกต้องและรวดเร็ว
2. General hygiene: จะต้องมีการจัดการด้านความสะอาด เช่น การมีสบู่ น้ำ หรือแอลกอฮอล์ รวมถึงการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรค โดยการปิดปาก และจุมุกขณะพูดคุย ไอ หรือจาม และลดความเสี่ยงในการสัมผัส
3. Physical distancing: ผู้โดยสารและพนักงานทุกคนควรเว้นระยะห่างทางสังคมเมื่อสามารถทำได้ ทั้งนี้หากไม่มีพื้นที่ที่เพียงพอ เช่น บนอากาศยาน ควรมีการลดความแออัด เช่น การจัดลำดับการขึ้นลงอากาศยานของผู้โดยสาร เป็นต้น
4. Face coverings and medical masks: การสวมใส่หน้ากากอนามัยควรเป็นพฤติกรรมที่ต้องปฏิบัติตลอดเวลาตามคำแนะนำของกระทรวงสาธารณสุข
5. Routine sanitation: พื้นผิวที่มีการสัมผัสบ่อยครั้งจะต้องได้รับการทำความสะอาดอย่างบ่อยครั้งตามคำแนะนำของกระทรวงสาธารณสุข
6. Health screening: ทุกประเทศควรให้ความสำคัญกับการคัดกรองผู้โดยสารก่อนเข้าและออกประเทศ โดยตัวอย่างการคัดกรอง เช่น การคัดกรองอุณหภูมิร่างกาย และการสังเกตอาการ เป็นต้น
7. Health monitoring and contact tracing: จะต้องมีการรวบรวมข้อมูลผู้โดยสารและพนักงาน เพื่อใช้ในการประเมินสุขภาพ และติดตามตัวในกรณีที่พบว่ามีความเสี่ยงต่อการติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19
8. Health declaration: ผู้โดยสารควรกรอกแบบฟอร์มเกี่ยวกับสุขภาพที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงของการติดเชื้อไวรัสโคโรนา-19 ก่อนมาถึงสนามบิน
9. Passenger with reduced mobility: มาตรการต่าง ๆ ต้องคำนึงถึงผู้โดยสารที่ต้องการการดูแลแบบพิเศษ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคในการเดินทางที่ไม่จำเป็น
10. Risk management (including testing): เนื่องจากไวรัสโคโรนา-19 มีการกลายพันธุ์ ดังนั้นทุกประเทศต้องมีการบริหารและปรับเปลี่ยนมาตรการต่าง ๆ เพื่อบริหารความเสี่ยงตามสถานการณ์ที่เผชิญอยู่
11. Promoting, maintaining and support mental well-being: การออกมาตรการ กฎระเบียบ และข้อบังคับอาจส่งผลเสียต่อสภาพจิตใจของผู้โดยสารและพนักงานในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งอาจจะส่งผลต่อความปลอดภัย การจัดการเพื่อสนับสนุนให้ผู้โดยสารและพนักงานในอุตสาหกรรมการบินมีสุขภาพจิตที่ดีในช่วงการระบาดของไวรัสโคโรนา-19 จึงเป็นเรื่องสำคัญ



เทคโนโลยีเพื่อนำมาช่วยพัฒนาการจัดการสนามบินภายในประเทศ (Smart Airport)

สนามบินอัจฉริยะ หรือ Smart Airport คือ สนามบินที่มีการพัฒนากระบวนการทำงานภายในสนามบิน โดยใช้การพัฒนาของเทคโนโลยีด้านการสื่อสาร หน่วยงาน และอินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (Internet of things: IoT) เพื่อสร้างความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร ให้สอดคล้องกับความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต (ที่มา : Smart Airport – ICAO)

โดยในปัจจุบันในต่างประเทศรวมถึงประเทศไทยได้มีแผนการพัฒนาสนามบินที่มีอยู่ให้กลายเป็นสนามบินอัจฉริยะ เพื่อรองรับการเติบโตของความต้องการในการเดินทางทางอากาศ รวมถึงการเปลี่ยนของพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารในอนาคต โดยมีตัวอย่างนวัตกรรม เช่น

1. การสร้างความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม (Environment sustainability) เช่น การใช้หลอดไฟ LED แบบประหยัด การสร้างอาคารที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อม การมีระบบอัจฉริยะควบคุมสภาพแวดล้อมในอาคารผู้โดยสาร เป็นต้น
2. การพัฒนาระบบความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัย (Safety & security) เช่น การใช้เทคโนโลยีขั้นสูงมาใช้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมผู้ที่เข้ามาใช้บริการในสนามบิน การใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) มาวิเคราะห์ระบบการรักษาความปลอดภัยและความเสี่ยง รวมถึงการให้บริการด้านสาธารณสุข
3. การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Operational optimization) คือการนำข้อมูลมาวิเคราะห์และวางแผนการให้บริการต่าง ๆ ในสนามบิน เช่น การบริหารที่จอดรถ เป็นต้น
4. การจัดการด้านการเงิน (Financing solution) เมื่อสนามบินมีการพัฒนาให้เป็นสนามบินอัจฉริยะจะมีโอกาสในการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นและควบคุมค่าใช้จ่ายในการบริหารสนามบิน

ในปัจจุบันสนามบินนานาชาติขางจี ประเทศสิงคโปร์ และ สนามบินนานาชาติดูไบ ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์เป็นผู้นำในการพัฒนาสนามบินอัจฉริยะของโลก โดยมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาจัดการภายในสนามบินมากยิ่งขึ้น เช่น

- การทำ Data management system เพื่อวิเคราะห์ความต้องการของผู้โดยสารในการเลือกซื้อสินค้าภายในสนามบิน
- การใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) มาตอบข้อสงสัยของผู้โดยสารตลอด 24 ชั่วโมง
- การใช้ระบบ Geo-fencing satellite technology เพื่ออนุญาตให้ผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามายังสนามบินสามารถ download เอกสาร นิตยสาร และสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ได้อย่างไม่จำกัด
- การใช้ระบบ Smart gate and smart tunnel เพื่อรองรับหนังสือเดินทางในรูปแบบแบบดิจิทัลเพื่อลดเวลาและความแออัดภายในสนามบิน
- การใช้ระบบ Block chain technology and digital encryption เพื่อเป็นการตรวจสอบเอกสารหลักฐานในการเดินทางในรูปแบบดิจิทัล



สำหรับประเทศไทย กระทรวงคมนาคมได้มีแผนการพัฒนาสนามบินของประเทศไทยให้เป็นสนามบินอัจฉริยะอีกด้วย โดยเป็นการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีใหม่ ๆ เช่น 5G และปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) มาใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารทางอากาศและประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสารที่สะดวกมากยิ่งขึ้น โดยในเบื้องต้นจะพัฒนาในสนามบินที่มีความต้องการในการใช้บริการสูง เช่น สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ สนามบินนานาชาติดอนเมือง และสนามบินนานาชาติอุตะเถา รวมถึงสนามบินภูมิภาคอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น การวางแผนใช้ระบบหุ่นยนต์เข้ามาให้บริการ การใช้ระบบ Smart video analytics and biometrics solutions เพื่อเป็นการคัดกรองผู้โดยสาร และการใช้ระบบ Radio Frequency Identification (RFID) เพื่อใช้ในการจัดการและบริการกระเป๋าผู้โดยสารและที่จอดรถภายในสนามบิน ทั้งนี้ ในช่วงการระบาดของไวรัสโควิด-19 การลดการสัมผัสระหว่างการเดินทาง (Contactless journey) และบรรเทาความแออัดของสนามบินยังเป็นสิ่งจำเป็นที่ผู้ประกอบการสนามบินต้องพัฒนาเป็นการเร่งด่วน รวมทั้งการพัฒนาการรักษาความปลอดภัยด้วยการคัดกรองข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Information: API) ซึ่งเป็นข้อมูลเกี่ยวกับตัวตนของบุคคลถูกสร้างขึ้นในระหว่างการเช็คอิน ประกอบด้วยข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นในการเดินทาง ข้อมูลเหล่านี้มีประโยชน์อย่างมากในการตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับการทำผิดกฎหมายในอดีต การอยู่เกินกว่าวีซ่า และการเป็นบุคคลต้องสงสัยในการปฏิเสธการข้ามแดน โดยข้อมูลเหล่านี้จะถูกนำไปประมวลผลในระบบข้อมูลผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Information System: APIS) ซึ่งเป็นระบบการสื่อสารแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยองค์ประกอบของข้อมูลที่จำเป็นจะถูกเก็บรวบรวม และส่งไปยังหน่วยงานควบคุมชายแดนในประเทศปลายทางก่อนการเดินทางถึงของเที่ยวบิน โดย APIS ถูกใช้ในหลายประเทศ เช่น อินเดีย จีน ญี่ปุ่น เวียดนาม แคนาดา อังกฤษ และรัสเซีย เป็นต้น การใช้ APIS ที่มีประสิทธิภาพต้องได้รับความร่วมมือและการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และสายการบิน ทั้งนี้ การใช้ APIS จะสร้างความมั่นใจของผู้โดยสารด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว อำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการผู้ผ่านเข้าออกเมือง อีกทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีหน่วยงานที่น่าเชื่อถือและเป็นประโยชน์ต่อการสืบสวนสอบสวนในอนาคต

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ กพท.



สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มุ่งเน้นการบริหารงานและการปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ตามหลักธรรมาภิบาล ดังนั้น กพท. ในฐานะองค์กรกำกับดูแลภาคอุตสาหกรรมการบิน จึงคำนึงถึงความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกที่เกี่ยวข้องจากการดำเนินนโยบาย โครงการ และกิจกรรมต่างๆ ของ กพท. เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการผลักดันการดำเนินงานภายใต้ภารกิจของ กพท. ได้แก่ การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการแสดงความคิดเห็น เป็นต้น

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

1. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน

- คณะกรรมการการบินพลเรือน
- คณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- คณะอนุกรรมการต่างๆ
- ผู้บริหาร
- ผู้เชี่ยวชาญ
- ผู้ตรวจสอบด้านการบิน
- พนักงาน

2. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก

องค์กรภาครัฐ

- รัฐบาล
- กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน และกรมเจ้าท่า เป็นต้น
- กระทรวงการคลัง และหน่วยงานในสังกัด ได้แก่ กรมศุลกากร และสำนักงบประมาณ เป็นต้น
- กระทรวงการต่างประเทศ
- กระทรวงศึกษาธิการ
- กระทรวงสาธารณสุข ได้แก่ กรมควบคุมโรค และโรงพยาบาลในสังกัด เป็นต้น
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้แก่ กรมฝนหลวงและการบินเกษตร เป็นต้น
- กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานในสังกัด ได้แก่ กรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น
- กองทัพอากาศ
- กองทัพเรือ
- กองทัพบก
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น
- กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ กรมอุตุนิยมวิทยา
- สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย
- คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน

องค์กรระหว่างประเทศ

- องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)
- องค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA)
- สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)
- องค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA)
- สำนักงานการบินพลเรือนประเทศต่างๆ (Civil Aviation Authority: CAA)

- สมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (Airport council international: ACI)
- ผู้ให้บริการฐานข้อมูลการบินนานาชาติ ได้แก่ OAG (Official Airline Guide Aviation) และ CAPA (Centre for Asia Pacific aviation)

กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจหรือกิจกรรมด้านการบิน

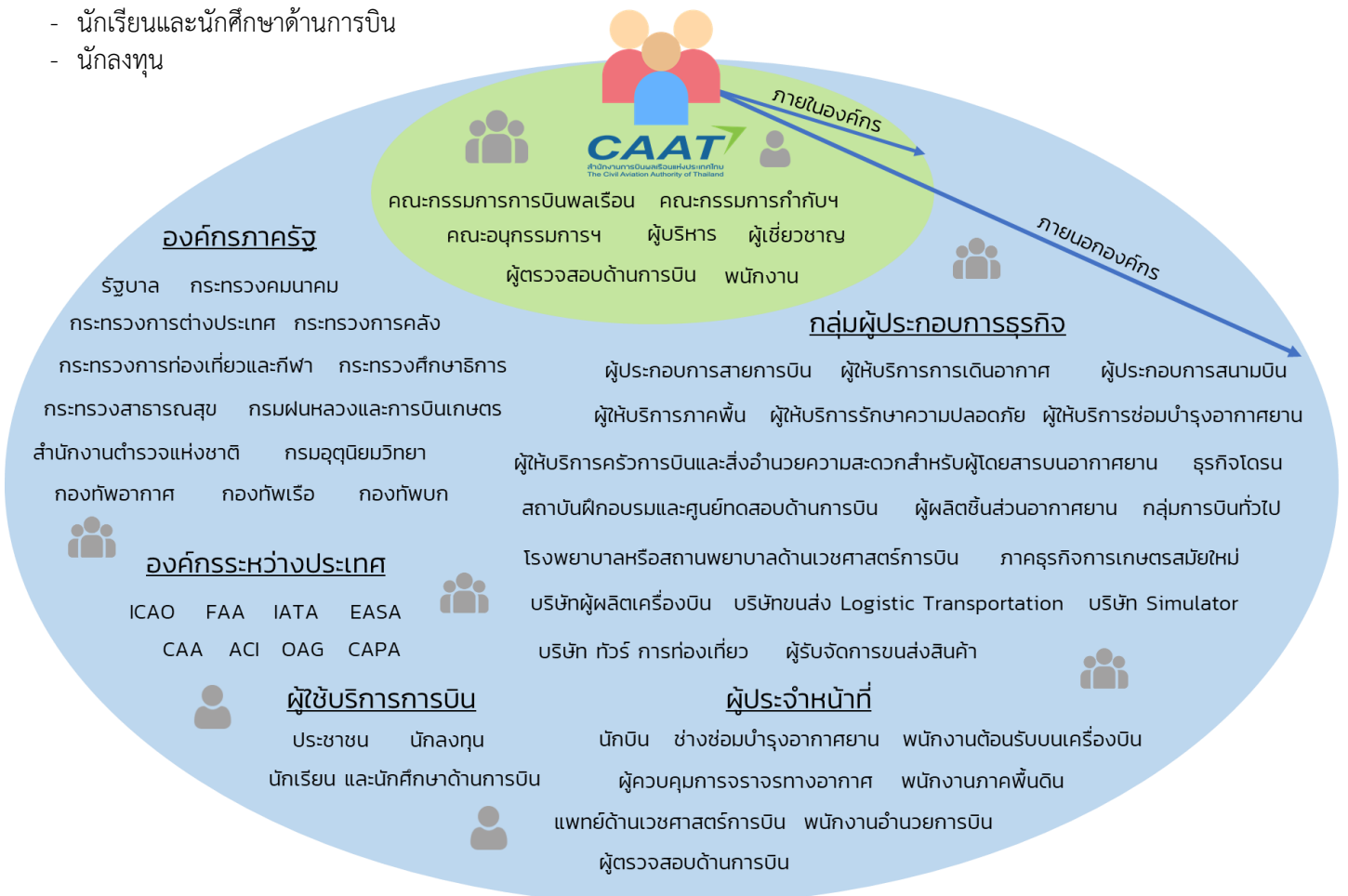
- ผู้ประกอบการสายการบิน
- ผู้ให้บริการการเดินอากาศ
- ผู้ประกอบการสนามบิน
- ผู้ให้บริการภาคพื้น
- ผู้ให้บริการรักษาความปลอดภัย
- ผู้ให้บริการครีวการบินและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารบนอากาศยาน
- สถาบันฝึกอบรมและศูนย์ทดสอบด้านการบิน
- ผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน
- โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลด้านเวชศาสตร์การบิน
- บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน
- กลุ่มการบินทั่วไป (General Aviation: GA)
- ธุรกิจโทรน
- ภาคธุรกิจการเกษตรสมัยใหม่
- บริษัทขนส่ง Logistic Transportation
- บริษัท ทัวร์ การท่องเที่ยว
- บริษัท Simulator
- ผู้รับจัดการการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

กลุ่มผู้ประจำหน้าที่

- นักบิน
- ช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน
- ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน
- พนักงานภาคพื้นดิน
- พนักงานอำนวยความสะดวกการบิน (Flight dispatcher)
- แพทย์ด้านเวชศาสตร์การบิน
- ผู้ตรวจสอบ (Inspector)

ผู้ใช้บริการการบิน

- ประชาชน
- นักเรียนและนักศึกษาด้านการบิน
- นักลงทุน



กรอบแนวคิดในการทบทวนและจัดทำ แผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 – 2570



(หมายเหตุ: กพท. มีกระบวนการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ ระยะ 5 ปี พ.ศ.2566-2570 โดยเน้นการมีส่วนร่วมกับผู้บริหาร และพนักงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุมซักซ้อมความเข้าใจและการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) จำนวน 4 ครั้ง ดังนี้ 1) การทบทวนส่วนนำองค์กร ได้แก่ ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ และกลยุทธ์ จำนวน 2 ครั้ง และ 2) การทบทวนแผนงาน/โครงการ/งาน จำนวน 2 ครั้ง)

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

การวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก ด้วยเครื่องมือ PESTLE (Politics, Economics, Socio-culture, Technology, Legal, Environment) ซึ่งผลการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก สรุปเป็นรายการโอกาส อุปสรรค และความท้าทายภายนอกองค์กร ดังนี้

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทายภายนอกองค์กร
ปัจจัยด้านนโยบายและการเมือง (Politics)		
<ul style="list-style-type: none"> - นโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินในฐานะเป็นหนึ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-curve) และความร่วมมือด้านการบินกับประเทศเพื่อนบ้าน - แนวโน้มการดำเนินงานแห่งอนาคต “ Sustainable Development Goals: SDGs” - ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนแม่บทภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนากิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน - รัฐบาลให้ความสำคัญในการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางอากาศ โดยเฉพาะนโยบายด้านเศรษฐกิจการบินที่ชัดเจน - ASEAN เป็นเขตเศรษฐกิจขนาดใหญ่ และมีความร่วมมือระดับพหุภาคีที่เป็นรูปธรรม - การประสานงานกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ด้านการบินมีมากขึ้นในห้วงสภาวะวิกฤต - นโยบายภาครัฐในการทำงานเชิงบูรณาการ 	<ul style="list-style-type: none"> - นโยบายภาครัฐที่ไม่ชัดเจน รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองที่อาจส่งผลกระทบต่อนโยบายส่งเสริมหรือกำกับดูแลผู้ประกอบการการบินพลเรือนที่ไม่ต่อเนื่อง - ทรัพยากรที่นำมาใช้ในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี รวมถึงโครงการที่เกี่ยวข้อง ที่จำกัดหรือไม่เพียงพอ 	<ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการตามนโยบายที่ต่อเนื่องและสอดคล้องกับนโยบายระดับสากล

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทายภายนอกองค์กร
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economics)		
<ul style="list-style-type: none"> - ประเทศไทยต้องการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค โดยสามารถรองรับการเชื่อมต่อเส้นทางบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการบูรณาการโหนดการขนส่งภายในประเทศให้เชื่อมโยงกับการขนส่งทางอากาศ - ความต้องการของการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งจากภายในประเทศ ภูมิภาคและระดับโลก - บริการและกิจกรรมทางการบินอื่น ๆ ที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น - ต่างประเทศมีความต้องการบุคลากรด้านการบินเฉพาะทาง เช่น นักบิน เพิ่มมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบเศรษฐกิจและการเงินของโลกเกิดความผันผวน ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก มีแนวโน้มการฟื้นตัว/เติบโตอย่างช้าๆ และอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศเฉลี่ยทั่วโลก มีแนวโน้มลดลง - การพัฒนา การผลิต การบริโภคอยู่บนพื้นฐานของความสอดคล้องกับประชาคมโลก และการอุปถัมภ์ใหม่ของประเทศที่มีอิทธิพลต่ออุตสาหกรรมการบินโลก ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศ - ข้อจำกัดของขีดความสามารถและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินที่มีผลต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในภาพรวม - ระดับการแข่งขันของธุรกิจสายการบินทั้งที่มีในระดับสูงในภาพรวม และเส้นทางหลัก ขณะที่เส้นทางรองและเส้นทางย่อยมีระดับการแข่งขันน้อย-ไม่มีการแข่งขัน - ข้อจำกัดการพัฒนาศักยภาพของหน่วยงานภาครัฐที่ร่วมให้บริการ - ความต้องการของหลายจังหวัดในการมีท่าอากาศยานและบริการการบินแบบประจำ ขณะที่ท่าอากาศยานหลายแห่งที่ถูกสร้างขึ้นยังไม่มีบริการการบินแบบประจำ 	<ul style="list-style-type: none"> - การปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยท่ามกลางความผันผวนของเศรษฐกิจ
ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (Socio-culture)		
<ul style="list-style-type: none"> - การใช้เทคโนโลยีที่สามารถทดแทนการทำงานหรือศักยภาพของมนุษย์ - มนุษย์มีศักยภาพในการทำงานหลากหลายเพิ่มมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - การเข้าสู่สังคมผู้สูงวัยของประเทศ และแนวโน้มการแย่งชิงแรงงานทักษะสูงเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราการเกิดประชากรลดลง 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนามาตรฐานและศักยภาพให้สามารถตอบสนองความคาดหวังและต่ออุปสงค์และพฤติกรรมในการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทายภายนอกองค์กร
<ul style="list-style-type: none"> - ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จึงต้องมีการตอบสนองอย่างรวดเร็วทุกด้าน 	<ul style="list-style-type: none"> - ค่านิยมการใช้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมของประชาชนในทวีปยุโรป และพยายามลดการเดินทางทางอากาศที่ไม่จำเป็น 	
ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technology)		
<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาเทคโนโลยีการบินและนวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขัน ให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว สร้างความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - Communication Technology and Social Network ก่อให้เกิดการแทรกแซงทางจิตวิทยา การชักจูงหรือโน้มน้าวใจ การเผยแพร่ข่าวปลอม หรือข้อมูลด้านลบ ได้อย่างรวดเร็วและง่ายดายขึ้น - เทคโนโลยีด้านการบินสมัยใหม่ทำให้ประชาชนทั่วไปเข้าถึงการใช้ได้ง่ายขึ้น ซึ่งหากขาดความรู้ความเข้าใจอาจเกิดความปลอดภัย - ภัยคุกคามด้าน Cyber Security 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาการกำกับดูแลให้เท่าทันและสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว - การพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์
ปัจจัยด้านกฎหมาย (Legal)		
<ul style="list-style-type: none"> - มาตรฐานด้านการบินพลเรือน ที่มีมาตรฐานสากลเป็นแนวทาง และมีหน่วยงานพันธมิตรภายในภายนอกประเทศ ที่เป็น Good Practices ทั้งมาตรฐานด้านเทคนิคและเศรษฐกิจ - ความคาดหวังการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งด้านเทคโนโลยี เศรษฐกิจ และสังคม และสามารถบังคับใช้เพื่อสร้างผลลัพธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> - การปรับเปลี่ยนและความเปลี่ยนแปลงมาตรฐานด้านการบินในระดับสากลมีความเป็นพลวัตมากขึ้น - ความเข้าใจด้านการบินพลเรือนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำ/ปรับปรุงกฎหมายหลัก 	<ul style="list-style-type: none"> - การมีกฎหมายที่สร้างผลสัมฤทธิ์ในการกำกับดูแลอย่างมีประสิทธิภาพ
ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)		
<ul style="list-style-type: none"> - ภา ค การ บิน ที่ เป็น มิ ต ร ต่ อ สิ่งแวดล้อม เป็นโอกาสที่จะบูรณาการเรื่องสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนให้แก่อุตสาหกรรมการบิน 	<ul style="list-style-type: none"> - สภาพความแปรปรวนของอากาศที่รุนแรงขึ้น และส่งผลกระทบต่อ การปฏิบัติการบิน 	<ul style="list-style-type: none"> - การมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการในการดำเนินการตามนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

โอกาส	อุปสรรค	ความท้าทายภายนอกองค์กร
<p>เพื่อเป็นรากฐานในการดำเนินการในระยะยาว</p> <ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนากฎระเบียบและมาตรฐานสิ่งแวดล้อมด้านการบินของ ICAO และสหภาพยุโรป สร้างความเปลี่ยนแปลงในการดำเนินธุรกิจภาคการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ 		

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

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

จุดแข็ง	จุดอ่อน	ความท้าทายภายในองค์กร
กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)		
<ul style="list-style-type: none"> - มีวิสัยทัศน์และพันธกิจที่ชัดเจน - มีการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อลดข้อจำกัดด้านขีดความสามารถ 	<ul style="list-style-type: none"> - ความไม่ตอบสนองของกฎหมายและการกำกับดูแล ซึ่งอาจไม่ทันต่อสถานการณ์การแข่งขันในตลาดที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว - รายได้ของ กพท. มาจากค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศเพียงอย่างเดียว ทำให้มีข้อจำกัดในการใช้จ่ายขององค์กร - ขาดความชัดเจนของเป้าหมายและทิศทางที่ใช้ขับเคลื่อนภารกิจขององค์กร และการเลือกใช้กลยุทธ์ที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและทรัพยากรขององค์กร - ความสอดคล้อง วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกิจกรรมตอบสนอง 	<ul style="list-style-type: none"> - การวางยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงและข้อจำกัดของอุตสาหกรรมการบิน
โครงสร้างองค์กร (Structure)		
<ul style="list-style-type: none"> - การแบ่งและจัดกลุ่มส่วนงานย่อยที่เหมาะสมตามลักษณะงานและความรู้ความสามารถที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน - การกำหนดอำนาจและหน้าที่ของส่วนงานย่อยที่ชัดเจนและครบถ้วน เพื่อดำเนินงานตามภารกิจและเป้าหมายขององค์กร - จำนวนระดับชั้นของสายบังคับบัญชาที่สะดวกต่อการควบคุม ทิศทางและดูแลได้อย่างทั่วถึง 	<ul style="list-style-type: none"> - ความไม่ชัดเจนของบทบาทหน้าที่และอาจยังมีบางอำนาจหน้าที่ที่ไม่ครบถ้วน ทำให้ไม่สามารถรองรับงานบางอย่างได้อย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างความเข้าใจในอำนาจหน้าที่เพื่อรองรับการดำเนินงานอย่างครบถ้วน

จุดแข็ง	จุดอ่อน	ความท้าทายภายในองค์กร
ระบบในการดำเนินงานขององค์กร (System)		
<ul style="list-style-type: none"> - มีการปรับปรุงการดำเนินการภายในสำนักงานในช่วงที่มีข้อจำกัดจากการระบาดของโรค เช่น การจัดการประชุมผ่านระบบออนไลน์ การใช้ e-Signature สามารถนำมาใช้ในการดำเนินการต่อไปในอนาคต - มีแผน Human Capital Plan ที่มีความทันสมัย - มีระบบเทคโนโลยีที่ช่วยในการดำเนินงาน และให้ความสำคัญในการใช้ระบบ IT เพื่อทำให้เกิดการประสานงานระหว่างกัน - มีระบบการทำงานยึดตามกรอบสากลทำให้การดำเนินงานเป็นระบบและมีมาตรฐาน - มีอำนาจในการออกกฎระเบียบและจัดเก็บรายได้ - ระบบบริหารงานและการจัดการภายในองค์กรเป็นระเบียบแบบแผนที่ชัดเจน และสอดคล้องกันในทุกระดับ - ความสามารถในการประเมินผลควบคุมคุณภาพ และพัฒนาระบบปฏิบัติงาน 	<ul style="list-style-type: none"> - กระบวนการทำงานมีความซับซ้อนและใช้เวลานาน เนื่องจากยังมีการใช้เอกสารจำนวนมากและระบบเทคโนโลยียังไม่เชื่อมโยงไม่สามารถรองรับการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ - การขาดช่องทางการสื่อสารและระบบการทำงานที่มีประสิทธิภาพระหว่าง กพท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย - การเปลี่ยนแปลงระดับนโยบายอาจทำให้ต้องมีการปรับปรุงแนวทางการดำเนินงาน และขาดกลไกในการบูรณาการระหว่างหน่วยงานทั้งในระดับการวางแผนการดำเนินงานและการติดตามประเมินผล และการมีส่วนร่วมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง - มีบางกระบวนการจำเป็นต้องอ้างอิงระเบียบของราชการ เช่น การจัดซื้อจัดจ้าง ทำให้เกิดความล่าช้า ไม่คล่องตัวในการทำงาน - ไม่มีการจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นระบบ - ระบบการกำกับดูแลยังขาดกระบวนการติดตามประเมินผลและนำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement) - ขาดความสามารถในการประเมินความเสี่ยง - กฎหมาย กฎระเบียบที่ใช้ในการกำกับยังมีข้อจำกัด ไม่สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาระบบต่างๆ และการนำเทคโนโลยีมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

จุดแข็ง	จุดอ่อน	ความท้าทายภายในองค์กร
บุคลากรในองค์กร (Staff)		
<ul style="list-style-type: none"> - ให้ความสำคัญในการจัดฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ของพนักงานอย่างสม่ำเสมอ มีแผนพัฒนารายบุคคล - พนักงานมีความตื่นตัวในการตอบรับสิ่งใหม่ สามารถพัฒนาได้ 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่สามารถจูงใจบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและสมรรถนะสูง เข้ามาร่วมปฏิบัติงาน - ไม่สามารถรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถให้อยู่กับองค์กรได้ ทำให้อัตราการลาออกสูง - ขาดบุคลากรฝ่ายบริหารในระดับหัวหน้ากองขึ้นไป ทำให้พนักงานบางคนจำเป็นต้องรักษาการแทนในหลายตำแหน่ง - ขาดการมีส่วนร่วมในการคัดสรรบุคลากรที่เหมาะสมของระดับหัวหน้ากอง 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างแรงจูงใจในการทำงาน - การรักษาบุคลากรให้อยู่กับองค์กร
ความรู้ความสามารถขององค์กร (Skill)		
<ul style="list-style-type: none"> - มีบุคลากรที่มีความรู้เฉพาะทางด้านการบิน ความสามารถ ประสบการณ์ในงาน และมีผลงานเป็นที่ยอมรับในระดับภูมิภาค และระดับนานาชาติ - สามารถรับบุคลากรที่มีคุณภาพเข้ามาทำงาน มีความคล่องตัว สามารถกำหนดคุณสมบัติเป็นการเฉพาะได้ ครบถ้วนและเหมาะสมในการดำเนินงานตามภารกิจ และเป้าหมายขององค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> - มีพนักงานเข้าใหม่จำนวนมาก ทำให้ยังขาดองค์ความรู้เฉพาะทางในการปฏิบัติงาน - ความสามารถในการถ่ายทอดทักษะ และเก็บรักษาองค์ความรู้ขององค์กร - จำนวนบุคลากรไม่เพียงพอต่อภาระงานตามอำนาจหน้าที่ ทั้งในด้านของจำนวน ชีตความสามารถ ความเชี่ยวชาญ ประสบการณ์ และคุณสมบัติอื่น ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะทางในการปฏิบัติงาน
ลักษณะแบบแผนหรือพฤติกรรมในการบริหารงานของผู้บริหารระดับสูง (Style)		
<ul style="list-style-type: none"> - ผู้บริหารระดับสูงให้การสนับสนุนการปรับปรุงพัฒนาระบบด้านทรัพยากรบุคคล - มีความมุ่งมั่นในการขับเคลื่อนให้ เป็นไปตามยุทธศาสตร์องค์กร - การบริหารจัดการแบบกระจายอำนาจ - การบริหารจัดการที่มุ่งเน้นความถูกต้องของงาน 	<ul style="list-style-type: none"> - ลักษณะการทำงานยังมีความคั่นชินกับการทำงานแบบ Silo ซึ่งยังไม่เกิดการทำงานสอดประสานแบบ Cross Function เกิดความยากในการประสานงาน - มีการบริหารจัดการที่มุ่งเน้นความสำเร็จของผลลัพธ์เพียงอย่างเดียว 	<ul style="list-style-type: none"> - สร้างระบบ/รูปแบบ ให้เกิดการ ทำงานเชิงรุก และการสื่อสารในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ แต่ละฝ่ายสามารถดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน

จุดแข็ง	จุดอ่อน	ความท้าทายภายในองค์กร
ค่านิยมร่วมขององค์กร (Shared Value)		
<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดค่านิยมองค์กร (Core Values) การสร้างวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ซึ่งเหมาะสมกับพื้นฐานสภาพแวดล้อม และวัฒนธรรมเดิมขององค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> - พนักงานไม่มีความเข้าใจใน Core Value จึงยังไม่เห็นภาพชัดเจนและยากต่อการนำไปปฏิบัติ - ขาดวัฒนธรรมองค์กรที่ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - การทำให้ค่านิยมองค์กรเป็นวัฒนธรรมองค์กร (Corporate Culture)

ประเด็นท้าทายที่นำไปสู่การทบทวนยุทธศาสตร์

การเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์และเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย รวมถึงส่งผลกระทบต่อภารกิจหน้าที่ และการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ กพท. ในปัจจุบัน (แผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2565-2569) ดังนั้น กพท. จึงได้วิเคราะห์ประเด็นท้าทายทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ฯ เพื่อใช้ในการตอบโต้ภัยและการบรรลุเป้าหมายของ กพท. บนพื้นฐานของภารกิจหน้าที่และวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งองค์กรตามกฎหมาย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงความสอดคล้องเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ในปัจจุบันของ กพท. กับประเด็นท้าทายดังกล่าว จะพบว่ามีครอบคลุมและสัมพันธ์กัน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ กพท. พ.ศ. 2565 – 2569	ประเด็นท้าทาย
(1) พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	(Legal) การมีกฎหมายที่สร้างผลสัมฤทธิ์ในการกำกับดูแลอย่างมีประสิทธิภาพ
	(Technology) การพัฒนาการกำกับดูแลให้เท่าทัน และสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว
	(Strategy) การวางยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงและข้อจำกัดของอุตสาหกรรมการบิน
(2) มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล	(Politics) การดำเนินการตามนโยบายที่ต่อเนื่องและสอดคล้องกับนโยบายระดับสากล
	(Socio-culture) การพัฒนามาตรฐานและศักยภาพให้สามารถตอบสนองความคาดหวังและต่ออุปสงค์และพฤติกรรมในการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป
	(Economics) การปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยท่ามกลางความผันผวนของเศรษฐกิจ
(3) ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน	(Technology) การพัฒนาการกำกับดูแลให้เท่าทัน และสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว
	(Environment) การมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการในการดำเนินการตามนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม
(4) บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน	(Staff) การสร้างแรงจูงใจในการทำงาน และการรักษาบุคลากรให้อยู่กับองค์กร
	(Skill) การพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะทางในการปฏิบัติงาน
	(Style) สร้างระบบ/รูปแบบ ให้เกิดการทำงานเชิงรุก และการสื่อสารในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ แต่ละฝ่ายสามารถดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน
	(Structure) การสร้างความเข้าใจในอำนาจหน้าที่เพื่อรองรับการดำเนินงานอย่างครบถ้วน
	(System) การพัฒนาระบบต่าง ๆ และการนำเทคโนโลยีมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน
(Shared Value) การทำให้ค่านิยมองค์กรเป็นวัฒนธรรมองค์กร	
(Technology) การพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์	

ยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570



ยุทธศาสตร์ที่ 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) และระบบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ (State Aviation Security Oversight System) และระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (State's Economic Oversight System) ที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับอย่างยั่งยืน เพื่อใช้เป็นกลไกการกำกับที่มีประสิทธิภาพและมีการบริหารความเสี่ยงเพื่อควบคุมระดับมาตรฐานของกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยไม่ให้อยู่ในสภาวะที่อาจเกิดผลกระทบรุนแรงจากความไม่แน่นอน และมีความสามารถที่ยั่งยืน (Resilient Capacity)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.1 Safety

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.1.1 มีกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ที่ครบถ้วนและเป็นไปตามอนุสัญญาฯ	1.1.1 ทบทวน/แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ในส่วนของความปลอดภัยการบินพลเรือนที่ไทยมีพันธกรณีในการอนุวัติการให้เป็นไปตามการแก้ไข (Amendment) ในอนุสัญญาฯ และ/หรือพันธกรณีระหว่างประเทศ ฯลฯ <u>ปี 2569</u> - แก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ (เฉพาะในหมวดที่มีความสำคัญ เป็นไปตามนิตินโยบายและได้รับความเห็นชอบจาก กบร.) แล้วเสร็จ	1.1.1.1 ทบทวนกฎหมายหลักด้านการบินของประเทศ ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ รวมถึงบริบทด้านยุทธศาสตร์ชาติ แผนกลยุทธ์ด้านกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย พ.ศ. 2562
1.1.2 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน ครบถ้วนตามภาคผนวกและตอบสนองการใช้งาน	1.1.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ และพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือนไปสู่รูปแบบ	1.1.2.1 สร้างระบบกฎหมายรองและกฎระเบียบเฉพาะด้าน ให้เป็นระบบมาตรฐานเดียวกันทุกด้าน โดยยึดหลักการและแนวทางของมาตรฐานสากล

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	และโครงสร้าง TCARs ให้ครบทุกด้านในปี 2569 <u>ปี 2566-2570</u> - ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนา กฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.	
1.1.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัย (State civil aviation system and safety oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ	1.1.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแลและองค์กรประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครอบคลุมความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับ Workforce Plan ที่กำหนด <u>ปี 2566-2568</u> - มีจำนวน OPR Support Staff, Safety Technical Specialist Staff และ Safety Critical Operational Staff ตาม แผน Workforce Plan ในแต่ละปี	1.1.3.1 พัฒนาโครงสร้างและระบบงานกำกับดูแล และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านอัตรากำลังระยะยาว (Aviation Safety Workforce Plan) รวมถึงจัดสรรทรัพยากรสำหรับภารกิจด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสมตลอดเวลา
1.1.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลความปลอดภัยซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training)	1.1.4 Inspector และ Aviation Safety Staff ได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment ดังนี้ <u>ปี 2566</u> - มี Competency Dictionary สำหรับทุกสายงานตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment และมีเกณฑ์ในการพิจารณาคุณสมบัติพื้นฐานและหลักสูตร เพื่อพัฒนาให้เป็น Evaluator สำหรับ Inspector มีแนวทางและพัฒนา Evaluator (สำหรับผู้ที่ทำการประเมิน Competency ของ Inspector) ตลอดจนแนวทางและวิธีในการประเมินภายในปี 2566 <u>ปี 2567-2570</u> - พัฒนาบุคลากรและแต่งตั้ง Evaluator สำหรับ Inspector ครอบคลุมตามแผนพัฒนาบุคลากรในแต่ละปี	1.1.4.1 จัดให้มีแผนและการดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีบูรณาการกับบริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึงความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร
1.1.5 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools, and provision of safety-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับ	1.1.5 สำนักงานมีคู่มือสำหรับ Inspector ด้านความปลอดภัยครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ร้อยละ 100	1.1.5.1 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (Technical guidance, tools, and provision of safety-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
สนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่ กำกับตรวจสอบ		และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูล สำหรับการจัดทำ/พัฒนา/รวมถึงการนำไปใช้งานเกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือการกำกับตรวจสอบ และข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบมีระบบสนับสนุนที่ครบถ้วน เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา
1.1.6 มีการออกใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ (Licensing, certification, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน	1.1.6 ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และสามารถออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ผู้ประกอบการที่ขอเพิ่มเติมได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องทุกปี (ปี 2567 เป็นต้นไป)	1.1.6.1 มีการออกใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ (Licensing, certification, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน โดยปรับปรุงกระบวนการ เร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอก เพื่อประสานงานด้านการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐาน และมุ่งเน้นการปรับปรุง/พัฒนากระบวนการและระบบงานการออกใบรับรอง/ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ
1.1.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ ได้รับการอนุญาต การรับรอง ฯลฯ ปฏิบัติ ตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่าง ครบถ้วน (Surveillance obligations)	1.1.7 สามารถตรวจติดตามด้านความปลอดภัย ให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่าง ต่อเนื่องทุกปี	1.1.7.1 ปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจ ติดตาม (CE-7: Surveillance Obligations) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน (Annex 19; Appendix 1) รวมถึงจัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจ ติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program) สำหรับผู้ดำเนินการทุกราย
1.1.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการ และวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหา หรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความ ปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of safety concerns)	1.1.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือ ข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไข ได้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในปี 2569 ดังนี้ <u>ปี 2566-2568</u> - บรรลุเป้าหมายการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มขึ้น ทุกปี <u>ปี 2569</u>	1.1.8.1 ส่งเสริมและพัฒนางานแก้ไขปัญหา ความปลอดภัย โดยการกำหนดแผน แนวทาง และมาตรฐานการดำเนินการให้เป็น มาตรฐานการภาคบังคับ (A compliance and enforcement program) สำหรับประเด็น ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ รวมถึง การประสานความร่วมมือและการสนับสนุน ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถบริหารจัดการ

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	- บรรลุเป้าหมายการแก้ไขปรับปรุงได้ ร้อยละ 100 ตามแผน	ความปลอดภัยได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.2 Security

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.2.1 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน ครบถ้วนตามภาคผนวก และตอบสนองการใช้งาน	1.2.1 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ปี 2566-2570 - ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนา กฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.	1.2.1.1 สร้างระบบกฎหมายรองและกฎระเบียบเฉพาะด้าน ให้เป็นระบบมาตรฐานเดียวกันทุกด้าน โดยยึดหลักการและแนวทางของมาตรฐานสากล
1.2.2 มีแผนงานระดับประเทศและกฎระเบียบ (Aviation security programmes and regulations) ที่เพียงพอเหมาะสม	1.2.2 ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมทั้งแผนงานและ กฎระเบียบอื่น ๆ ที่ประกาศกำหนดเป็นประจำทุกปี	1.2.2.1 มีแผนงานระดับประเทศและกฎระเบียบ (Aviation security programmes and regulations) ที่เพียงพอเหมาะสม โดยจัดให้มีกระบวนการและแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อให้มีการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมทั้งแผนงานและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่ประกาศกำหนด โดยบูรณาการกับการประเมินประสิทธิผลการดำเนินการและการบริหารความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้ครอบคลุมทั้งในระดับประเทศและผู้ประกอบการทุกราย
1.2.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ (State appropriate authority for aviation security and its responsibilities)	1.2.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแลและองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครอบคลุมความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น ปี 2566 – 2568 - มีจำนวน OPR Support Staff, Safety Technical Specialist Staff และ Safety Critical Operational Staff ตาม แผน Workforce Plan ในแต่ละปี	1.2.3.1 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ (State appropriate authority for aviation security and its responsibilities) โดยพัฒนาโครงสร้างและระบบงานกำกับดูแล และจัดทำแผนปฏิบัติการด้าน อัตรากำลังระยะยาว (Aviation Security Workforce Plan) รวมถึงแผนปฏิบัติการสำหรับการจัดสรรทรัพยากรสำหรับภารกิจ

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>1.2.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้าน การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Personnel qualifications and training)</p>	<p>1.2.4 บุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้าน การรักษาความปลอดภัย ได้รับการฝึกอบรม พัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่าง ครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment ดังนี้ <u>ปี 2566</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - มี Competency Dictionary ตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment สำหรับทุกสายงาน และมี เกณฑ์ในการพิจารณาคุณสมบัติพื้นฐานและ หลักสูตร เพื่อพัฒนาให้เป็น Evaluator สำหรับ Inspector และมีแนวทางและ พัฒนา Evaluator (สำหรับผู้ที่ทำการ ประเมิน Competency ของ Inspector) ตลอดจนแนวทาง และวิธีในการประเมิน ภายในปี 2566 <u>ปี 2567-2570</u> - พัฒนาบุคลากรและแต่งตั้ง Evaluator สำหรับ Inspector ครบถ้วนตามแผนพัฒนา บุคลากรในแต่ละปี 	<p>ด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสม ตลอดเวลา</p> <p>1.2.4.1 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้าน การรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งมี คุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตาม มาตรฐาน (Personnel qualifications and training) โดยจัดให้มีแผนและการดำเนินการ เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีบูรณา การกับบริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึง ความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุน มนุษย์ขององค์กร</p>
<p>1.2.5 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านการ รักษาความปลอดภัย (Provision of technical guidance, tools, and security - critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำ หน้าที่กำกับตรวจสอบ</p>	<p>1.2.5 สำนักงานมีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ภายในปี 2566</p>	<p>1.2.5.1 มีการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้าน การรักษาความปลอดภัย (Provision of technical guidance, tools, and security - critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำ หน้าที่กำกับตรวจสอบ โดยใช้เทคโนโลยี ดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผล ข้อมูล สำหรับการจัดทำ/พัฒนา/รวมถึงการ นำไปใช้งาน เกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือการกำกับตรวจสอบ และข้อมูล สำคัญด้านการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้ การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบ มีระบบ สนับสนุนที่ครบถ้วน เป็นมาตรฐาน และมี ประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.2.6 มีการออกให้ใบอนุญาตและใบรับรอง ฯลฯ (Certification and approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน	1.2.6 ออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และสามารถออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ผู้ประกอบการที่ขอเพิ่มเติมได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องทุกปี (ปี 2567 เป็นต้นไป)	1.2.6.1 มีการออกให้ใบอนุญาตและใบรับรอง ฯลฯ (Certification and approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน โดยปรับปรุงกระบวนการ เร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอก เพื่อประสานงานด้านการออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐาน และมุ่งเน้น การปรับปรุง/พัฒนากระบวนการและระบบงานการออกให้ใบรับรอง/ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ
1.2.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาตและการรับรอง ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Quality control obligations)	1.2.7 สามารถตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี	1.2.7.1 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาตและการรับรอง ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Quality control obligations) โดยปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Quality Control Obligations) ให้สอดคล้องกับแผนการรักษาความปลอดภัยสากล (Doc 10118 Global Aviation Security Plan: GAsEP) โดยมุ่งเน้นระบบควบคุมคุณภาพและการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยที่เข้มแข็ง (Robust security quality control and oversight system) รวมถึงจัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program) สำหรับผู้ดำเนินการทุกราย
1.2.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns)	1.2.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อรักษาความปลอดภัยได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไขได้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในปี 2569 ปี 2566 - 2568 - บรรลุเป้าหมายการแก้ไขปรับปรุงเพิ่มขึ้นทุกปี	1.2.8.1 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns) โดยส่งเสริมและพัฒนางานแก้ไขปัญหาด้านการรักษาความปลอดภัย โดยการกำหนด

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p><u>ปี 2569</u> - บรรลุเป้าหมายการแก้ไขปรับปรุงได้ ร้อยละ 100 ตามแผน</p>	<p>แผน แนวทาง และมาตรฐานการดำเนินการ ให้เป็นมาตรการภาคบังคับ (A compliance and enforcement program) สำหรับ ประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ รวมถึงการประสานความร่วมมือและการ สนับสนุนให้ผูมีส่วนได้ส่วนเสียสามารถ บริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัย ได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่าง ต่อเนื่อง</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.3 USOAP Audit Areas & Safety Outcomes

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแล ความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศอยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐาน ของโลก</p>	<p>1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแล ความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกิน ร้อยละ 90 ภายในปี 2567 และอยู่ในระดับเดียวกับ กลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก ภายในปี 2569</p> <p><u>ปี 2566</u> - ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 (อ้างอิง GASP)</p> <p><u>ปี 2567-2568</u> - ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 85</p> <p><u>ปี 2569 - 2570</u> - ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90</p> <p>หมายเหตุ: ปี 2569: ICAO กำหนดไว้ที่ ร้อยละ 85 และปี 2573 กำหนดไว้ที่ ร้อยละ 95</p>	<p>1.3.1.1 ใช้แนวทางการดำเนินการ ที่สอดคล้องกันและการจัดการตามฐาน ความเสี่ยง (A Coordinated, Risk-based Approach to Improving Thailand Aviation Safety) ระหว่างระบบกำกับดูแล ความปลอดภัยกับการดำเนินงานและการ บริหารความปลอดภัยของผู้ประกอบการ ผู้ดำเนินงาน ผู้ให้บริการ และผูมีส่วนได้ส่วน เสียในการบินพลเรือน</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>1.3.2 ความเสี่ยงของการมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูง ต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา</p>	<p>1.3.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) อย่างต่อเนื่อง ปี 2566-2570</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSC 	<p>1.3.2.1 บริหารความเสี่ยงและควบคุมกำกับอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิดข้อบกพร่องในองค์ประกอบสำคัญของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยของรัฐส่วนใดส่วนหนึ่งหรือหลายส่วน อันเป็นการฝ่าฝืนหรือขัดต่ออนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวกและกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของไทย จนส่งผลให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยตรง (Resulting in an immediate safety risk to international civil aviation)</p>
<p>1.3.3 ระบบการบินของประเทศบรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)</p>	<p>1.3.3 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยครบถ้วนตามแผน ปี 2566</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (TASAP) ของปี 2564-2566 ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด ปี 2567 - ทบทวน ALoSP วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย และเป้าหมายสมรรถนะด้านความปลอดภัยให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) - มีการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (TASAP) ของปี 2567-2569 ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด ปี 2568 – 2570 - มีการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (TASAP) ของปี 2567-2569 ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด 	<p>1.3.3.1 นำแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ที่ได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศอย่างต่อเนื่อง ผ่านการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยแบบเชิงรุก และส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive safety culture) และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just culture) ในระบบการบินของประเทศ</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.3.4 มีการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM	1.3.4 มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ และมีการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้มีความคุ้นชินและสามารถดำเนินการภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินได้ปีละ 1 ครั้ง <u>ปี 2566-2570</u> 1) ทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM 2) ฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM	1.3.4.1 จัดให้มีแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM รวมถึงการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ร่วมกับหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบิน ทั้งในประเทศและระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถนำไปใช้งานอย่างเต็มรูปแบบให้ตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน อันส่งผลต่อความปลอดภัยและการหยุดชะงักของการเดินอากาศของประเทศ

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.4 USAP Audit Areas & Security Outcomes

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก	1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกินร้อยละ 90 ภายในกรอบเวลาที่ ICAO กำหนด <u>ปี 2566</u> - มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 <u>ปี 2567</u> - มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 85 <u>ปี 2568-2570</u> - มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90	1.4.1.1 สร้างความตระหนักและการตอบสนองต่อความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการยกระดับวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการพัฒนาความสามารถของบุคลากร การพัฒนาด้านนวัตกรรม และการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้าใช้งาน รวมทั้งการเพิ่มระดับการประสานความร่วมมือและการสนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือนของประเทศและระหว่างประเทศ
1.4.2 ความเสี่ยงของการมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSEC)	1.4.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSEC) ซึ่งรวมถึงข้อบกพร่องที่เกิดจากการ	1.4.2.1 บริหารความเสี่ยงและควบคุมกำกับอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิดข้อบกพร่องในองค์ประกอบสำคัญของระบบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยของรัฐส่วนใด

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
Concerns: SSeC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา	ดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวก (Facilitation) ของผู้ดำเนินการและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี 2566-2570 - ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC	ส่วนหนึ่งหรือหลายส่วน ทั้งนี้ รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (Facilitation) อันเป็นการฝ่าฝืนหรือขัดต่ออนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก และกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของไทย จนส่งผลให้เกิดความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยตรง (Resulting in an immediate security risk to international civil aviation)
1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย	1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยต่อเนื่องทุกปี	1.4.3.1 จัดให้มีแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนปฏิบัติการ ตลอดจนแผนอื่น ๆ ที่จำเป็นที่มีประสิทธิภาพและนำไปใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ โดยเพิ่มระดับการมีส่วนร่วมกับประชาคมการบินทั้งในประเทศและในระดับภูมิภาค ให้ตอบสนองต่อความสามารถที่ครอบคลุมการป้องกันภัยทั้งจากการจงใจกระทำหรือไม่จงใจกระทำ (Threats that stem from intentional acts or unintentional acts) อันส่งผลต่อความมั่นคงปลอดภัยและการหยุดชะงักของการบินพลเรือนของประเทศ

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 1.5 Economic

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.5.1 ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพ ผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับอย่างยั่งยืน	1.5.1 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลเศรษฐกิจของ กพท. ปี 2566-2570 - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลเศรษฐกิจของ กพท.	1.5.1.1 มี/ทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ของประเทศ ให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือนและหลักเกณฑ์สากล รวมถึงบริบทด้านยุทธศาสตร์ชาติ แผนกลยุทธ์ด้านกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมาย และการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย พ.ศ. 2562

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.5.2 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน และตอบสนองการใช้งาน	1.5.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน และหลักเกณฑ์สากลด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	1.5.2.1 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ
1.5.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (State civil aviation system and economic oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ	1.5.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแลและองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งมีทรัพยากรครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น <u>ปี 2566-2570</u> - มีจำนวนบุคลากรกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจครบถ้วนตาม Workforce Plan	1.5.3.1 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (State civil aviation system and economic oversight functions) ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ โดยพัฒนาโครงสร้างและระบบงานกำกับดูแล และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านอัตรากำลังระยะยาว (Aviation Economic Workforce Plan) รวมถึงแผนปฏิบัติการสำหรับการจัดสรรทรัพยากรสำหรับภารกิจด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสมตลอดเวลา
1.5.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลทางเศรษฐกิจซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training)	1.5.4 บุคลากรด้านเศรษฐกิจได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training ดังนี้ <u>ปี 2566</u> - มี Competency Dictionary ตามแนวทาง Competency Based Training สำหรับบุคลากรด้านเศรษฐกิจ <u>ปี 2567-2570</u> - พัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องตามแนวทาง Competency Based Training ให้ครบถ้วนตามแผนพัฒนาบุคลากรประจำปี	1.5.4.1 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลทางเศรษฐกิจซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Technical personnel qualifications and training) โดยจัดให้มีแผนและการดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีบูรณาการกับบริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึงความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร
1.5.5 มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ ครบถ้วน เพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ	1.5.5 สำนักงานมีคู่มือการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน และมีการประกาศใช้ร้อยละ 100 ภายในปี 2568	1.5.5.1 มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูลสำหรับการจัดทำ/พัฒนา/รวมถึงการนำไปใช้งาน เกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือการกำกับตรวจสอบ และข้อมูลสำคัญด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบมีระบบสนับสนุนที่ครบถ้วน เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
1.5.6 มีการออกใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วน	1.5.6 มีระบบการอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย ของผู้ประกอบการ การบินพลเรือน	1.5.6.1 มีการออกใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วน และปรับปรุงกระบวนการ เร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอกเพื่อประสานงานด้านการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐาน และมุ่งเน้นการปรับปรุง/พัฒนากระบวนการและระบบงานการออกใบรับรอง/ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ
1.5.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations)	1.5.7 สามารถตรวจติดตามทุกด้านให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี ปี 2566 - นำระบบ Economic Compliance Monitoring System (ECMS) มาใช้ในการปฏิบัติงานตรวจสอบติดตาม	1.5.7.1 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations) และปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Surveillance Obligations) รวมถึงจัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program)
1.5.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายหรือการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns)	1.5.8 ปี 2566 สามารถบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายครบถ้วนร้อยละ 100 ปี 2566 - นำระบบ Economic Compliance Monitoring System (ECMS) มาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบการการบินพลเรือน	1.5.8.1 มีการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายหรือการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns) และจัดให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยไม่เลือกปฏิบัติ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบิน ในระดับสากล

(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 เพื่อให้กิจการการบินของประเทศมีขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity) และมีประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลทางปฏิบัติการสูงสุด โดยการสร้างพลังและผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เช่น การพัฒนาที่มประเทศไทยและมุ่งสู่การสร้างผลประโยชน์ร่วมในการขับเคลื่อนแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (National Airspace and Air Navigation Master Plan 2022) การพัฒนาระบบสนามบินเชิงบูรณาการ (National Plan of Integrated Airport Systems) – (ระยะพัฒนา) มุ่งเน้นการพัฒนาทางกายภาพและการบริหารจัดการความคล่องตัว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับโดยรวมของระบบสนามบินทั้งประเทศอย่างมีบูรณาการ เพื่อส่งเสริมให้ระบบการเดินอากาศของประเทศมีสมรรถนะในระดับสากล มีความเข้มแข็ง และสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 2.1 Aviation Policy

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
2.1.1 มีนโยบายทางการบินที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติ	2.1.1 มีแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศทุกมิติ ปี 2566 - มีการทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี ปี 2567 - มีแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศครบถ้วนทุกด้าน	2.1.1.1 จัดทำแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศทุกมิติให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 2.2 Operational Performance

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>2.2.1 พัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้านตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม</p>	<p>2.2.1 ประสิทธิภาพของเที่ยวบินในทุกช่วงของการบินเพิ่มขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปีหรือเป้าหมายในระหว่างการพัฒนาตามที่กำหนดขึ้น (Milestones) โดยพิจารณาจากตัวชี้วัด ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>โดยมีเป้าหมายในแต่ละปี ดังนี้</p> <p><u>ปี 2566</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดค่าเป้าหมาย (ทุกรายการ) และเริ่มวัดผล (บางรายการ) <p><u>ปี 2567</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - วัดผลได้ทุกรายการ และรายการที่ถูกวัดผลในปี 2566 มีผลลัพธ์ที่ดีขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด <p><u>ปี 2568 เป็นต้นไป</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลการดำเนินการทุกรายการมีผลลัพธ์ที่ดีขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด 	<p>2.2.1.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บททางอากาศและการเดินทางอากาศของประเทศไทยและแผนงานโครงการ Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) ที่อยู่ภายใต้ โดยการประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนและพัฒนากลไกระบบวัดประสิทธิภาพและสมรรถนะของการดำเนินการทางการบิน (Aviation Performance Measurement System) เพื่อใช้สำหรับการพัฒนาทุกด้านอย่างต่อเนื่อง</p>
	<p>2.2.2 มีการบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ Air Traffic Management ทั้งระบบ และเกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่ได้การรับรองแล้ว โดยผ่านทางบริการที่ทำงานร่วมกันได้ (Interoperability) ภายในปี 2570</p>	<p>2.2.2.1 เพิ่มขีดความสามารถให้ผู้ให้บริการและผู้รับบริการข้อมูลในประเทศไทยสามารถให้บริการข่าวสารการบินตามรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลให้เป็นไปตามมาตรฐาน (AIXM, FIXM และ IWXXM) รวมทั้ง SWIM Governance</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 2.3 Performance Based Regulation (PBR)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>2.3.1 มีนวัตกรรมด้านกฎระเบียบและการกำกับดูแลไปสู่ Performance Based Regulation (PBR) ซึ่งเป็นระบบมาตรฐานสากลรูปแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing และ Knowledge Sharing เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับและลดภาระด้านกฎระเบียบ (Regulatory burden) ของผู้ประกอบการ</p>	<p>2.3.1 ประเทศไทยเริ่มใช้ Performance Based Regulation (PBR) สำหรับ การกำกับดูแลเพื่อมุ่งพัฒนาสมรรถนะการดำเนินการในบางด้านได้ภายในปี 2567 และครอบคลุมทุกด้านภายในปี 2569</p> <p>ปี 2566</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินกิจกรรมในการจัดทำ/พัฒนากฎหมายด้านความปลอดภัยตาม Transition plan ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด - ดำเนินกิจกรรมในการจัดทำ/พัฒนากฎหมายตาม Transition plan ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด 	<p>2.3.1.1 จัดให้มีแผนบูรณาการและวิธีการเชิงกลยุทธ์ (Roadmap) รวมทั้งดำเนินการเปลี่ยนถ่ายการใช้กฎระเบียบ/การกำกับดูแลตามที่กำหนดขึ้น (Prescriptive regulation/oversight) ไปสู่การใช้กฎระเบียบและการกำกับดูแลที่มุ่งเน้นผลลัพธ์ (PBR) บนหลักการของมาตรฐานการจัดการความปลอดภัยและแผนความปลอดภัยการบินสากล (ICAO Annex 19 Safety Management, Global Aviation Safety Plan) ในปัจจุบัน และฐานความเสี่ยงโดยรวมของผู้ดำเนินการแต่ละราย</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 2.4 Business Continuity Management (BCM)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>2.4.1 การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดการหยุดชะงักเกินกว่าระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นฟูสภาพ (RTO) เมื่อเกิดภาวะวิกฤต</p>	<p>2.4.1 มีระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ ภายในปี 2570</p>	<p>2.4.1.1 จัดวางระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ ที่เหมาะสมและเป็นไปตาม ICAO Crisis Management Framework รวมทั้ง สร้างความร่วมมือในการเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อภาวะวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรม การบินที่ยั่งยืน

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

เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Strategic Goal)

ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการ ได้รับประโยชน์จากการดำเนินการของสำนักงาน ทั้งในด้านความมีประสิทธิภาพของระบบการขนส่งทางอากาศ การสร้างและการกระจายรายได้ รวมทั้งการดำเนินการทางธุรกิจ

คำนิยาม/คำอธิบาย

การเป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านกิจการการบินที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินการทุกขั้นตอน (E-regulator) โดยพัฒนาระบบงานและกระบวนการที่ตอบสนองต่อความต้องการบริการที่ทันสมัย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ และสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน (Collaboration) รวมถึงการมีศูนย์บริการทางการบิน เพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูลในทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงได้ และเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและน่าเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.1 Aviation Service Center

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
3.1.1 ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการ สามารถเข้าถึงการบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (Agility & Efficiency)	3.1.1 มีการบริหารจัดการศูนย์กลางการให้บริการ ข้อมูลอย่างเป็นระบบภายในปี 2570 ปี 2566 - มีชุดข้อมูลการให้บริการของ กพท. (Data package) ได้อย่างน้อย 20 ชุดของชุดข้อมูลทั้งหมด (ร้อยละ 30 ของชุดข้อมูลเดิมตาม IT Master Plan) ปี 2567 - มีชุดข้อมูลการให้บริการของ กพท. (Data package) ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ของชุดข้อมูลทั้งหมด	3.1.1.1 จัดให้มีศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) เพื่อเป็นศูนย์กลางการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การให้คำแนะนำ รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ฯลฯ ของประชาชนและผู้ประกอบการแบบครบวงจร (One-stop service) รวมทั้งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการวิเคราะห์สถานการณ์และประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน เพื่อกำหนดประเด็นพัฒนาหรือแก้ไขปัญหา

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<ul style="list-style-type: none"> - มีการเข้าชมผ่านระบบการให้บริการข้อมูลด้านการบินไม่น้อยกว่า 300 ครั้ง ปี 2568 - มีชุดข้อมูลการให้บริการของ กพท. (Data package) ได้ครบถ้วนของชุดข้อมูลทั้งหมด - มีการเข้าชมผ่านระบบการให้บริการข้อมูลด้านการบินเพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง - มีการเก็บข้อมูลความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการได้อย่างน้อยร้อยละ 60 ปี 2569 – 2570 - มีการเข้าชมผ่านระบบการให้บริการข้อมูลด้านการบินเพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง - ผลการสำรวจความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการได้คะแนนสูงขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง 	<p>ที่สำคัญร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.2 E-regulator

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>3.2.1 เป็นองค์กรกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านกิจการการบินที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินการทุกขั้นตอน (E-regulator)</p>	<p>3.2.1 ปรับระบบการกำกับดูแลและการตรวจสอบจาก Paper based เป็น Digital based ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2566 และร้อยละ 100 ภายในปี 2568</p>	<p>3.2.1.1 จัดให้มีแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี เพื่อนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital transformation) มีการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก มีการกำกับดูแลข้อมูลและการบริหารจัดการขนาดใหญ่ขององค์กร (Data governance and Big data management) มีการบริหารความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information security management) มีการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจและความพร้อมใช้ของระบบ (Business continuity and Availability management) และการดำเนินการด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม (Resource optimization management)</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.3 Collaboration

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>3.3.1 มีความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน</p>	<p>3.3.1 มีข้อสรุปการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมภายในกรอบเวลาที่ตกลงกันอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ โดยมีแผนปฏิบัติการรองรับร้อยละ 100 ของเรื่องที่เป็นข้อสรุปร่วมตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป</p> <p><u>ปี 2566</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - มีแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 	<p>3.3.1.1 มีแผนความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของไทยเพื่อรวบรวมความต้องการ ประเด็นปัญหา และแนวทางการดำเนินการร่วมกันในการส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง</p>
<p>3.3.2 เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและนำเชื่อถือในการให้คำแนะนำและร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International)</p>	<p>3.3.2 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ</p> <p><u>ปี 2566</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศแล้วเสร็จภายในปี 2566 - ร้อยละความสำเร็จของกิจกรรมสำคัญในด้านต่าง ๆ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - Safety - Air Navigation Capacity & Efficiency - Security & Facilitation - Economic Development of Air Transport - Environmental Protection 	<p>3.3.2.1 มีส่วนร่วมและให้ความร่วมมือแก่ ICAO และหน่วยงานระหว่างประเทศ เพื่อแสดงบทบาทผู้นำและสร้างความเชื่อถือโดยประเทศไทยสามารถนำเสนอบทความทางเทคนิค การให้ความเห็น รวมทั้งการมีส่วนร่วมในการประชุม หรือการจัดประชุมด้านการบินระดับสากล เพื่อเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมของประเทศไทยต่อเวทีโลก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบายแผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO ครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี (การประชุม ICAO ต่างๆ) - เพิ่มบทบาทด้านการมีส่วนร่วมของประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมือด้านการบิน (ทวิภาคี, พหุภาคี) - เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร กพท. ให้มีทักษะ ความเชี่ยวชาญ และมีศักยภาพได้รับการยอมรับในระดับสากล (MOU กับ ICAO) - ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบายแผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO ครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี - ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบายแผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญขององค์กรระหว่างประเทศได้ครบถ้วนตามแผนงานประจำปีที่กำหนดขึ้นและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับฯ ได้ครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี - มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในทุกด้านของกิจการการบิน ที่สามารถแสดงบทบาท

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
		ผู้นำในเวทีสากลได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านจำนวนคนและด้านทักษะที่เพิ่มจำนวนสาขามากขึ้น (Growth of leadership skills in foreign aviation professionals) - ประเทศไทยมีบทบาทในการเป็นผู้นำในกิจการการบินพลเรือนระหว่างประเทศระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยอยู่ในระดับเดียวกับคู่แข่งที่อยู่ในตำแหน่งสูงสุดของประเทศในอาเซียน (เป้าหมายระยะยาวหรือหลังจากปี 2570)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 3.4 Industry Promotion

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
3.4.1 มีกลไกการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน	<p>3.4.1 อุตสาหกรรมการบินสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจของประเทศ ปี 2566-2570</p> <ul style="list-style-type: none"> - ร้อยละอัตราการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินไม่น้อยกว่าร้อยละการเติบโตของ GDP ของประเทศ <p>3.4.2 ผู้ประกอบการไทยมีแผนหรือมาตรการเพื่อดำเนินการด้านการส่งเสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมภาคการบิน ปี 2566</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีแผนหรือมาตรการเพื่อดำเนินการด้านการส่งเสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมภาคการบิน 	<p>3.4.1.1 จัดทำมาตรการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินเพื่อช่วยฟื้นฟูหรือสร้างมูลค่าทางการเติบโตให้กับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งมีส่วนผลักดันให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของประเทศ</p> <p>3.4.1.2 กำหนดแผนการจัดทำความตกลงใหม่และการทบทวนผลจากการจัดทำความตกลงที่ผ่านมาเพื่อขยายเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการของไทย (Air connectivity)</p> <p>3.4.2.1 จัดทำแผนและมาตรการเพื่อดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน</p>

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

คำนิยาม/คำอธิบาย

การพัฒนาให้เป็นองค์กร ธรรมภิบาล มุ่งเน้นผลประโยชน์ของประชาชน โดยมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและทักษะในระดับสากล ความเป็นมืออาชีพ มีแนวคิดและทัศนคติในการปฏิบัติงานที่ดี สามารถบริหารงานเชิงรุกได้ทุกสถานการณ์ โดยมีระบบงานหลักและระบบงานสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพสูง และปรับตัวสู่ยุคเทคโนโลยีดิจิทัลและตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงที่อาจก่อให้เกิดการหยุดชะงัก (Disruption) ได้ดี เช่น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรรวมทั้งโครงสร้างรายได้ให้รองรับภารกิจได้ครบถ้วนและสอดคล้องกับการพัฒนาในอนาคต การพัฒนาระบบการบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management: HCM) เข้าใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ การพัฒนาองค์กรไปสู่ความเป็น Digital Regulator โดยการมีแผนแม่บทที่เป็นเส้นทางการพัฒนาและเปลี่ยนถ่ายไปสู่องค์กรดิจิทัลที่สมบูรณ์ (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 มีการเปลี่ยนแปลงของผลลัพธ์ ระดับ และแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีระดับที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งสามารถเป็นระดับเทียบเคียงให้องค์กรอื่นได้ (LeTCl)	4.1.1 ผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCl สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป ปี 2566 - มีสรุปผลการทบทวนระบบการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCl ภายในเดือนเมษายน 2566	4.1.1.1 จัดให้มีระบบการประเมินองค์กรด้วยตนเองเพื่อประเมินระบบการจัดการกระบวนการและการประเมินผลลัพธ์ที่ครอบคลุมทุกมิติ (LeTCl) โดยให้สามารถถ่ายทอดกิจกรรมในกระบวนการทุกระดับไปสู่การปฏิบัติและการประเมินผลการปฏิบัติงาน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<ul style="list-style-type: none"> - มีการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญและแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วน (100% Employee Involvement) ภายในปี 2566 ปี 2567-2568 - มีการนำผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI มาใช้ในการวิเคราะห์ ทบทวน และปรับปรุงผลการดำเนินการขององค์กร รวมทั้งเป็นปัจจัยนำเข้าในการทบทวนยุทธศาสตร์ประจำปี - มีผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI ดีขึ้นกว่าปีก่อนอย่างต่อเนื่อง (ยกเว้นกรณีได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอก) 	<p>ในระดับบุคคลได้อย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System) ตามหลักการสากลและแนวทางการปฏิบัติที่ดี</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.2 Human Capital Management

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>4.2.1 พัฒนาระบบบริหารและทุนมนุษย์ เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader) และมีบุคลากรที่มีคุณลักษณะความสามารถและพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายและค่านิยมขององค์กร รวมทั้งพัฒนาระบบการจัดการความรู้เพื่อสร้างนวัตกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและอนาคต</p>	<p>4.2.1 มีผู้บริหารเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา High Performance Leadership อย่างต่อเนื่องทุกปีและมีพนักงานเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา Outstanding people อย่างต่อเนื่องทุกปี ปี 2566-2570</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีการดำเนินการส่งผู้บริหารกลุ่มเป้าหมายเข้ารับการพัฒนาปีละ 1 รุ่น (จำนวนผู้บริหารขึ้นกับการคัดเลือกในแต่ละรุ่น) - มีการดำเนินการส่งพนักงานกลุ่มเป้าหมายเข้ารับการพัฒนาปีละ 1 รุ่น (จำนวนพนักงานขึ้นกับการคัดเลือกในแต่ละรุ่น) 	<p>4.2.1.1 พัฒนาระบบบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาและเตรียมผู้บริหารให้เป็นผู้นำที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Leader) ที่เหมาะสมกับบริบทของภารกิจตลอดเวลาด้วยการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เป็นระบบและเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งปรับปรุงแนวทางการพัฒนาบุคลากรเป็นรายบุคคลด้วยชุดของทักษะที่ชัดเจนเป็นระบบสอดคล้องกับภารกิจและเป้าหมายขององค์กร ภายใต้กระบวนการด้านค่านิยม การจัดการความรู้ และการจัดการนวัตกรรมที่ตอบสนองเป้าหมายองค์กรทั้งในปัจจุบันและอนาคต</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 4.3 Workplace of Choice

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
<p>4.3.1 พัฒนาให้องค์กรมีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ค่านิยม วัฒนธรรม ภาพลักษณ์ ชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามาร่วมงานเทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ (Creating a Workplace of Choice)</p>	<p>4.3.1 ผลการประเมิน Employee Engagement (Contribution to Organization) สูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี และมีผลประเมินเท่ากับร้อยละ 100 ในปี 2570 โดยนำเสนอตัวบ่งชี้ (Indicator) ที่ถ่วงน้ำหนักเพื่อวัด Contribution ให้ผู้บริหารอนุมัติ เพื่อนำไปใช้ในการประเมิน เช่น Turnover rate, Satisfaction rate, ผลประเมิน LeTCI เป็นต้น รวมถึง พนักงาน กพท. รับรู้ และเข้าใจ ค่านิยมร่วมที่กำหนด ทั้ง 3 ตัว โดยสามารถแสดงพฤติกรรมให้สอดคล้องตามค่านิยมร่วมและใช้ในกระบวนการบริหารทุนมนุษย์ เช่น การประเมินผลการปฏิบัติงาน เป็นต้น</p> <p><u>ปี 2566</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - มีเกณฑ์การวัด Employee Engagement and contribution ภายในปี 2566 - ปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จพร้อมได้รับการอนุมัติภายในเดือนมิถุนายน 2566 - ดำเนินการสร้างความเข้าใจ Core Value ให้แก่ผู้บริหารและพนักงานให้แล้วเสร็จ ร้อยละ 100 ตามแผนงานประจำปี <p><u>ปี 2567</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดแนวทางการคัดเลือก พัฒนา และดูแล Talent/Successor ให้แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2567 - ดำเนินการสร้างความเข้าใจ Core Value ให้แก่ผู้บริหารและพนักงานให้แล้วเสร็จ ร้อยละ 100 ตามแผนงานประจำปี 	<p>4.3.1.1 ทบทวนสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทุกด้าน ประกอบด้วย ค่านิยม วัฒนธรรม ระบบคุณธรรม การสร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียง การดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งการพัฒนาระบบผลตอบแทน สวัสดิการ และอื่น ๆ ที่สร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากร และพัฒนาให้เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามาร่วมงานเทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ</p>
	<p>4.3.2 มีคะแนนประเมินผล ITA อยู่ในระดับ AA (95 คะแนนขึ้นไป) (ปี 2565 อยู่ในระดับ A 90.57 คะแนน)</p> <p><u>ปี 2566</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - มีผลคะแนน ITA ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน <p><u>ปี 2567-2570</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - มีระดับคะแนนประเมินผล ITA ระดับ AA อย่างต่อเนื่อง 	<p>4.3.2.1 เสริมสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อยกระดับการเป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาล</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) รวมทั้งมีความสามารถในการบริหารการเปลี่ยนแปลง และการตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<p>4.4.1 มีระบบงานและกระบวนการซึ่งบูรณาการกับเทคโนโลยีดิจิทัลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป และมีการปรับปรุงทบทวนเป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง โดยบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปี</p> <p>ปี 2566</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) มีระบบ Digital Platform โดยมีระบบย่อยที่สำคัญและสามารถใช้งานภายในองค์กร (เช่น ระบบ Enterprise Portal ระบบ Integration Platform และระบบ Track & Trace) ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 2) มีระบบ Statistic Analytic Dashboard จัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ โดยสามารถเชื่อมโยงสถิติข้อมูลการบินจากท่าอากาศยานต่าง ๆ พร้อมแสดงผลได้ อย่างน้อยร้อยละ 80 <p>ปี 2567</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) มีระบบ Digital Platform โดยมีระบบย่อยที่สำคัญและสามารถใช้งานภายในองค์กร (เช่น ระบบ Enterprise Portal ระบบ Integration Platform และระบบ Track & Trace) ได้อย่างน้อยร้อยละ 80 2) มีระบบ Statistic Analytic Dashboard จัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ โดยสามารถเชื่อมโยงสถิติข้อมูลการบินจากท่าอากาศยานต่าง ๆ พร้อมแสดงผลได้ร้อยละ 100 3) มีการวางโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure as a service) แบบ Hybrid โดยการปรับระบบสารสนเทศไปใช้ Cloud และทำ Backup Site ให้ได้ร้อยละ 50 ของระบบทั้งหมดของ กพท. 4) มีระบบ Big data & Analytics และสามารถใช้งานภายในองค์กรได้อย่างน้อยร้อยละ 50 โดยต้องเชื่อมโยงและสามารถนำข้อมูลวิเคราะห์จากชุดข้อมูล Operation Performance Report ทั้ง 19 รายการ 5) มี Digital Application สำหรับช่วยในการกำกับดูแล โดยมีการพัฒนาระบบ Inspection Platform และสามารถใช้งานภายในองค์กรได้อย่างน้อยร้อยละ 50 	<p>4.4.1.1 พัฒนาระบบงานและกระบวนการทำงานอย่างมีบูรณาการกับการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินการ รวมทั้งให้องค์กรมีความคล่องตัวและมีความสามารถเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอนทุกรูปแบบ</p>

ปี 2568

- 1) มีระบบ Digital Platform โดยมีระบบย่อยที่สำคัญและสามารถใช้งานภายในองค์กร (เช่น ระบบ Enterprise Portal ระบบ Integration Platform และระบบ Track & Trace) ได้ร้อยละ 100
- 2) มีการวางโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure as a service) แบบ Hybrid โดยการปรับระบบสารสนเทศไปใช้ Cloud และทำ Backup Site ให้ได้ร้อยละ 80 ของระบบทั้งหมดของ กพท.
- 3) มีระบบ Big data & Analytics และสามารถใช้งานภายในองค์กรได้อย่างน้อยร้อยละ 80 โดยต้องเชื่อมโยงและสามารถนำข้อมูลวิเคราะห์จากชุดข้อมูล Operation Performance Report ทั้ง 19 รายการ
- 4) มี Digital Application สำหรับช่วยในการกำกับดูแล โดยมีการพัฒนาระบบ Inspection Platform และสามารถใช้งานภายในองค์กรได้อย่างน้อยร้อยละ 80

ปี 2569

- 1) มีการวางโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure as a service) แบบ Hybrid โดยการปรับระบบสารสนเทศไปใช้ Cloud และทำ Backup Site ให้ได้ร้อยละ 100 ของระบบทั้งหมดของ กพท. และสามารถเชื่อมโยงระบบต่างๆ ให้รองรับการทำงานแบบ Hybrid Workplace ได้เต็มรูปแบบ
- 2) มีระบบ Big data & Analytics และสามารถใช้งานภายในองค์กรได้ร้อยละ 100 โดยต้องเชื่อมโยงและสามารถนำข้อมูลวิเคราะห์จากชุดข้อมูล Operation Performance Report ทั้ง 19 รายการ
- 3) มี Digital Application สำหรับช่วยในการกำกับดูแล โดยมีการพัฒนาระบบย่อยที่สำคัญ และสามารถใช้งานภายในองค์กร (เช่น ระบบ Inspection Platform ระบบ e-Certificate และระบบ e-Approve) ได้ร้อยละ 100
- 4) ได้รับการรับรองระบบมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีสารสนเทศ (ISO 27001)

ปี 2570

- มีระบบบริหารจัดการภายในองค์กร ERP โดยสามารถเริ่มดำเนินการให้แล้วเสร็จอย่างน้อยร้อยละ 50

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<p><u>ปี 2566 - 2570</u></p> <p>- ผลการสำรวจความพึงพอใจจากบุคลากรภายในองค์กรได้คะแนนสูงขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง</p>	
	<p>4.4.2 มีศูนย์ข้อมูลที่ให้บริการภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานของแต่ละฝ่าย และการบูรณาการข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร</p> <p><u>ปี 2566</u></p> <p>- มีระบบให้บริการข้อมูลภายในองค์กรได้อย่างน้อย 6 ด้าน (จากทั้งหมด 12 ด้านใน กพท.)</p> <p><u>ปี 2567</u></p> <p>- มีระบบให้บริการข้อมูลภายในองค์กรได้ครบทุกด้าน (12 ด้าน)</p> <p>- มีการเก็บข้อมูลความพึงพอใจจากบุคลากรได้อย่างน้อยร้อยละ 60</p> <p><u>ปี 2568-2570</u></p> <p>- ผลการประเมินความพึงพอใจสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี</p>	<p>4.4.2.1 จัดทำ/พัฒนาระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานของแต่ละฝ่าย และการบูรณาการข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร</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 มีโครงสร้างรายได้และสถานะทางการเงินที่มั่นคง โดยมีการปรับทบทวนโครงสร้างรายได้ให้มีสัดส่วนการจัดเก็บรายได้แต่ละประเภทเพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย</p> <p>4.5.2 มีการจัดการรายได้ค่าธรรมเนียมที่มีความสมดุลกับภารกิจ เป้าหมายยุทธศาสตร์ นโยบายของ กพท. และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นภาระต่ออุตสาหกรรมการบิน (Decrease regulatory burden) มีการปรับทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมโดยนำการกำหนด Cost center ที่นำมาใช้ในการจัดทำ Cost recovery</p> <p><u>ปี 2566</u></p> <p>- มีการประกาศอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 1</p> <p>- มีอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2</p>	<p>4.5.1.1 พัฒนาเครื่องมือและกลไกในการบริหารจัดการความเสี่ยงทางการเงินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (ตัวชี้วัดความเสี่ยง) มุ่งเน้นการควบคุมและลดระดับความเสี่ยงทางการเงินให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p> <p>4.5.1.2 กำหนดมาตรการควบคุมรายจ่ายของสำนักงาน โดยพิจารณาตามความจำเป็นและความคุ้มค่าในการลงทุนเพื่อลดรายจ่ายของสำนักงาน และเพิ่มความคล่องตัวทางการเงินให้สำนักงาน</p> <p>4.5.1.3 ทบทวน/ปรับ ภารกิจ/โครงการให้เหมาะสมกับสถานการณ์ทางการเงินขององค์กรอย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา เพื่อให้องค์กรสามารถนำรายได้ส่วนต่างไปลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าและพัฒนาและสามารถดำเนินการกิจได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา</p>

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	กลยุทธ์
	<ul style="list-style-type: none"> - มีนโยบายในการบริหารจัดการด้าน ค่าธรรมเนียมเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและ สมดุล <u>ปี 2567</u> - มีเครื่องมือในการบริหารจัดการด้าน ค่าธรรมเนียมเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและ สมดุล <u>ปี 2568</u> - มีอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 3 - มีการจัดเก็บรายได้ประเภทใหม่ (ค่าบริการ ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล Regulatory Service) <u>ปี 2569</u> - มีอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 4 <u>ปี 2570</u> - นำเครื่องมือในการบริหารจัดการด้าน ค่าธรรมเนียมมาใช้ในการบริหารจัดการ การจัดเก็บรายได้ตามโครงสร้างใหม่ ภายใต้นโยบายที่กำหนด 	<p>4.5.2.1 ทบทวน/ปรับโครงสร้างรายได้ที่มา จากค่าธรรมเนียมประเภทต่างๆ ให้เป็นไป ตามหลักการสากลและครอบคลุมต้นทุน การดำเนินการ (Cost Recovery) ที่แท้จริง ของ กพท.</p> <p>4.5.2.2 กำหนดมาตรการบริหารต้นทุน อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดการสร้าง ภาระด้านค่าใช้จ่ายในการกำกับดูแลให้กับ อุตสาหกรรมการบิน</p>

โครงสร้างยุทธศาสตร์

ST 1	ST 2	ST 3	ST 4
SO 1.1 – Safety SO 1.2 – Security SO 1.3 – Safety Outcomes SO 1.4 –Security Outcomes SO 1.5 –Economic	SO 2.1 – Aviation Policy SO 2.2 – Operational Performance SO 2.3 – PBR SO 2.4 - BCM	SO 3.1 – Aviation Services Centre SO 3.2 - E-regulator SO 3.3 – Collaboration SO 3.4 – Industry Promotion	SO 4.1 – Organizational Performance SO 4.2 – HCM SO 4.3 – Workplace of Choice SO 4.4 – Technology & Work System SO 4.5 – Financial Performance
KPT (31) 1.1.1 1.2.1 1.3.1 1.5.1 1.1.2 1.2.2 1.3.2 1.5.2 1.1.3 1.2.3 1.3.3 1.5.3 1.1.4 1.2.4 1.3.4 1.5.4 1.1.5 1.2.5 1.4.1 1.5.5 1.1.6 1.2.6 1.4.2 1.5.6 1.1.7 1.2.7 1.4.3 1.5.7 1.1.8 1.2.8 1.5.8	KPT (5) 2.1.1 2.2.1 2.2.2 2.3.1 2.4.1	KPT (6) 3.1.1 3.2.1 3.3.1 3.3.2 3.4.1 3.4.2	KPT (8) 4.1.1 4.2.1 4.3.1 4.3.2 4.4.1 4.4.2 4.5.1 4.5.2
STRATEGY (31) 1.1.1.1 1.2.1.1 1.3.1.1 1.5.1.1 1.1.2.1 1.2.2.1 1.3.2.1 1.5.2.1 1.1.3.1 1.2.3.1 1.3.3.1 1.5.3.1 1.1.4.1 1.2.4.1 1.3.4.1 1.5.4.1 1.1.5.1 1.2.5.1 1.4.1.1 1.5.5.1 1.1.6.1 1.2.6.1 1.4.2.1 1.5.6.1 1.1.7.1 1.2.7.1 1.4.3.1 1.5.7.1 1.1.8.1 1.2.8.1 1.5.8.1	STRATEGY (5) 2.1.1.1 2.2.1.1 2.2.2.1 2.3.1.1 2.4.1.1	STRATEGY (7) 3.1.1.1 3.2.1.1 3.3.1.1 3.3.2.1 3.4.1.1 3.4.1.2 3.4.2.1	STRATEGY (8) 4.1.1.1 4.4.1.1 4.2.1.1 4.4.2.1 4.3.1.1 4.5.1.1 4.3.2.1 4.5.1.2 4.5.1.3 4.5.2.1 4.5.2.2
PLANS			
01-LAW- แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน	07-RSC- แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	13-ASC- แผนจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน	
02-OPR- แผนพัฒนาประสิทธิภาพระบบงานองค์กร	08-SEC- แผนการรักษาความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	14-OEM- แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน	
03-HCM- แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	09-BCM- แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน	15-FIN- แผนพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน	
04-SUP- แผนพัฒนาระบบสนับสนุนงานกำกับดูแล	10-INT- แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ	16-ECO- แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	
05-CER- แผนพัฒนางานอนุญาตและการรับรอง	11-ANS- แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ		
06-SUR- แผนพัฒนางานตรวจติดตามและกำกับดูแล	12-DIT- แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี		

ภาพรวมโครงการและกรอบงบประมาณ ระยะ 5 ปี

ภาพรวมกรอบงบประมาณของโครงการ/งาน ในช่วงปี 2566-2570 ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 234 โครงการ/งาน ใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น 619.3858 ล้านบาท โดยแยกตามยุทธศาสตร์ ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการ/งาน และงบประมาณ					โครงการ/งานและงบประมาณระยะ 5 ปี
	2566	2567	2568	2569	2570	
(1) พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	24	21	19	17	17	98
รวมงบประมาณ	10.5456	33.2971	10.0751	11.8126	1.0571	66.7873
(2) มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล	9	10	6	6	6	37
รวมงบประมาณ	28.8205	54.0103	7.4984	5.5804	3.4984	99.4080
(3) ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน	11	10	9	10	8	48
รวมงบประมาณ	16.7745	15.7900	15.0200	17.0500	10.0000	74.6345
(4) บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน	13	13	10	9	6	51
รวมงบประมาณ	100.2170	69.4510	62.3960	42.3120	104.1800	378.5560
รวมโครงการ/งาน	57	54	44	42	37	234
รวมงบประมาณ	156.3576	172.5484	94.9895	76.7550	118.7355	619.3858

โดยแบ่งเป็นงบลงทุน (Capital Expense) จำนวน 416.1376 ล้านบาท งบดำเนินงาน (Operation Expense) จำนวน 79.2868 ล้านบาท และรายจ่ายอื่น (Other Expense) จำนวน 123.9615 ล้านบาท ดังนี้

ประเภท	CapEx	OpeEx	OthEx	รวมทั้งสิ้น
โครงการ	416.1376	69.1485	77.2060	562.4921
งานเชิงกลยุทธ์	-	10.1383	46.7555	56.8938
รวมทั้งสิ้น	416.1376	79.2868	123.9615	619.3858

ข้อมูลโครงการแยกตามแผนงาน

โดยสรุปแผนยุทธศาสตร์ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570 กพท. มีแผนงาน 16 แผนงาน 62 โครงการ 15 งานเชิงกลยุทธ์ ใช้งบประมาณจำนวน 619.3858 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นงบลงทุน (Capital Expense) จำนวน 416.1376 ล้านบาท งบดำเนินงาน (Operation Expense) จำนวน 79.2868 ล้านบาท และรายจ่ายอื่น (Other Expense) จำนวน 123.9615 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

แผนงาน: 01-LAW- แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน															
ประเภท	โครงการ/งาน	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
		66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน	P01-111-01	โครงการแก้ไข พรบ. การเดินอากาศด้านความปลอดภัย	X	X				-	-	-	-	X			
	P01-231-02	โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performace Based Regulation (PBR)	X	X	X	X	X	-	-	-	-		X		
	A01-112-01	งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X			
	A01-112-02	งานพัฒนาและใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยในรูปแบบ TCARs	X	X	X	X	X	-	-	37.7555	37.7555	X			
	รวมงบประมาณ							=	=	37.7555	37.7555				

แผนงาน: 02-OPR- แผนพัฒนาประสิทธิภาพระบบงานองค์กร																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนาประสิทธิภาพระบบงานองค์กร	P02-411-03	โครงการบริหารผลลัพธ์ด้วย LeTCI ประจำปี	X	X	X			-	-	-	-				X	
	P02-321-59	โครงการบูรณาการฐานข้อมูลด้านการรับรอง การให้อนุญาต และการบริการกับประชาชน ระหว่าง กพท. และ กสทช. (CAAT and NBTC One Stop Service) (โครงการต่อเนื่อง)	X					2.0000	-	-	2.0000			X		
	รวมงบประมาณ							2.0000	=	=	2.0000					

แผนงาน: 03-HCM- แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์																	
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปี que ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์	P03-114-04	โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment	X					-	-	-	-	X					
	A03-113-03	งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X					
	A03-114-05	งานพัฒนาพนักงานที่เกี่ยวข้องตาม Competency-Based Training Program and Assessment		X	X	X	X	-	-	-	-	X					ใช้งบฝึกอบรม
	A03-421-06	งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมายตามตัวแบบ High Performance Leadership และ Outstanding people	X	X	X	X	X	-	-	-	-					X	ใช้งบฝึกอบรม
	รวมงบประมาณ							=	=	=	=						

แผนงาน: 04-SUP- แผนพัฒนาระบบสนับสนุนงานกำกับดูแล																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
		66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาระบบสนับสนุนงานกำกับดูแล	P04-115-05	โครงการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิคการจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P04-115-06	โครงการข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) จำนวน 4 สนามบิน	X	X	X	X	X	2.4976	-	-	2.4976	X				
	P04-321-07	โครงการพัฒนาระบบกำกับดูแล Unmanned Aircraft Traffic Management และระบบ Tracking อากาศยาน		X		X		4.0000	-	-	4.0000			X		
	P04-321-60	โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS Tracking and Monitoring System)	X					2.0000	-	-	2.0000			X		
	รวมงบประมาณ							8.4976	=	=	8.4976					

แผนงาน: 05-CER- แผนพัฒนางานอนุญาตและการรับรอง																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนางานอนุญาตและการรับรอง	P05-116-08	โครงการตรวจสอบกระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรองตามมาตรฐานของ ICAO	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P05-116-09	โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organisation, Licensing)	X	X	X			3.4000	-	-	3.4000	X				
	P05-116-10	โครงการรับรองมาตรฐานความสมควรเดินอากาศอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				X		-	-	-	-	X				
	P05-116-11	โครงการรับรองผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทใบอนุญาต					X	-	-	-	-	X				
	รวมงบประมาณ							3.4000	-	-	3.4000					

แผนงาน: 06-SUR- แผนพัฒนางานตรวจติดตามและกำกับดูแล																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนางานตรวจติดตามและกำกับดูแล	P06-117-12	โครงการตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	รวมงบประมาณ							=	=	=	=					

แผนงาน: 07-RSC- แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
		66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	P07-131-14	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P07-132-15	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P07-118-13	โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P07-133-16	โครงการจัดทำแผนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) พ.ศ. 2567 - 2569	X	X					-	-	-	-	X			
	P07-132-63	โครงการความร่วมมือทางเทคนิค (FAA-Technical Review) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องและเตรียมความพร้อมก่อนรับการประเมินความปลอดภัยการบิน (IASA) เพื่อปรับเป็น CAT 1 โดยองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) (ต่อเนื่องจากปี 2564)	X						-	-	-	-	X			

แผนงาน: 07-RSC- แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	A07-133-04	งานติดตามการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ของ พศ. 2564 - 2566	X					-	-	-	-	X				
	A07-133-07	งานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกและวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศ	X	X	X	X	X	-	0.4710	-	0.4710	X				
	รวมงบประมาณ							=	0.4710	=	0.4710					

แผนงาน: 08-SEC- แผนการรักษาความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
		66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนการรักษาความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	P07-131-14	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P07-132-15	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	P08-141-17	โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยสนามบินสำหรับ Airport Security Manager	X	X				-	0.3600	-	0.3600	X				
	P08-143-18	โครงการส่งเสริมความรู้ในเรื่องการซ้อมแผนเผชิญเหตุให้กับผู้ดำเนินการสนามบิน				X		-	0.0180	-	0.0180	X				
	A08-122-08	งานทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)	X	X	X	X	X	-	2.1968	-	2.1968	X				
	A08-143-09	งานประเมินการซ้อมแผนเผชิญเหตุแบบเต็มรูปแบบของผู้ดำเนินการสนามบิน	X	X	X	X	X	-	-	-	-	X				
	รวมงบประมาณ							=	2.5748	=	2.5748					

แผนงาน: 09-BCM- แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน	P09-241-19	โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ	X	X	X	X	X	-	2.0000	-	2.0000		X			
	A09-134-10	งานพัฒนาแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (ATM Contingency)	X	X	X	X	X	-	0.0885	-	0.0885	X				
	รวมงบประมาณ							=	2.0885	=	2.0885					

แผนงาน: 10-INT- แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ	P10-211-20	โครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562-2576)	X					-	-	13.0000	13.0000		X			
	P10-211-21	โครงการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ	X	X				-	-	15.0000	15.0000		X			
	P10-211-22	โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master plan)	X	X				-	-	8.8170	8.8170		X			
	P10-211-23	โครงการจัดทำและทบทวนแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา		X				-	-	13.0000	13.0000		X			
	P10-331-24	โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	X					-	-	-	-			X		
	P10-331-25	โครงการสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (Thai Aviation Industry Conference)	X	X	X	X	X	-	10.0000	-	10.0000			X		
	P10-331-26	โครงการมอบรางวัลผู้ประกอบการที่มีผลประกอบการดีเด่นในสาขาต่างๆ ของอุตสาหกรรมการบิน (CAAT Excellence Awards)	X	X	X	X	X	-	6.0000	-	6.0000			X		

แผนงาน: 10-INT- แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ																	
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ	P10-331-27	โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand Drone Symposium	X	X	X	X	X	-	12.5680	-	-	12.5680			X		
	P10-331-28	โครงการส่งเสริมความรู้ด้านการบิน (Aviation Forum)		X	X	X	X	-	3.8000	-	-	3.8000			X		
	P10-331-29	โครงการพัฒนาการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ (CAAT Networking)		X	X	X	X	-	0.5600	-	-	0.5600			X		
	P10-332-30	โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานระหว่างประเทศ	X	X	X	X	X	-	18.2945	-	-	18.2945			X		
	P10-341-31	โครงการจัดทำแผนส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน ปี 2569-2570			X			-	-	-	-	-			X		
	P10-341-32	โครงการทบทวนการจัดทำบัญชีประชาชาติด้านการบิน (Aviation Satellite Account) และตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-output Table)				X		-	-	5.0000	-	5.0000			X		
	P10-341-33	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ	X					-	-	-	-	-			X		

แผนงาน: 10-INT- แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ																
แผนงาน	โครงการ/งาน	ปีดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ	
		66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4		
แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ	P10-341-34	โครงการจัดทำแผนการเจรจาจัดทำ/ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ		X				-	-	-	-			X		
	P10-341-35	โครงการทบทวนแผนการเจรจาจัดทำ/ปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ				X		-	-	-	-			X		
	P10-342-36	โครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS	X	X	X	X	X	-	3.3390	-	3.3390			X		
	A10-211-11	งานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมการบิน		X				-	-	9.0000	9.0000		X			
	รวมงบประมาณ							=	54.5615	63.8170	118.3785					

แผนงาน: 11-ANS- แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ	P11-221-37	โครงการใช้งานอากาศยานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบห้วงอากาศ	X	X	X	X	X	-	12.2090	-	12.2090		X			
	P11-221-38	โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)	X	X	X	X		12.0000	-	-	12.0000		X			
	P11-222-39	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร สำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)	X	X				-	-	10.0000	10.0000		X			*งบประมาณปี 2566-2570 ขึ้นอยู่กับกิจกรรมภายใต้ Master Plan
	P11-222-40	โครงการ SWIM Implementation		X	X	X	X	-	-	-	-		X			
	A11-221-12	งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทย	X	X	X	X	X		4.3820	-	4.3820		X			
	A11-221-13	งานประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)					X	X	-	-	-		X			
	รวมงบประมาณ							12.0000	16.5910	10.0000	38.5910					

แผนงาน: 12-DIT- แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี	P12-321-41	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)	X	X	X	X		93.1130	-	-	93.1130			X	X	
	P12-321-42	โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)	X	X	X	X		8.0000	-	-	8.0000			X	X	
	P12-321-43	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)	X	X	X	X		75.8050	-	-	75.8050			X	X	
	P12-321-44	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเปลี่ยนสู่องค์กรดิจิทัล (Digital Application)		X	X	X	X	31.0290	-	-	31.0290			X	X	
	P12-441-45	โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการปฏิบัติงานแบบ Hybrid Workplace ด้วยระบบ Unified Communication and Collaboration	X	X	X	X		32.0000	-	-	32.0000				X	
	P12-441-61	โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services)	X	X	X	X		19.2200	-	-	19.2200				X	

แผนงาน: 12-DIT- แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี																		
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ		
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4			
แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5	P12-441-46	โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรภายในองค์กร (ERP)					X	80.0000	-	-	80.0000				X			
	P12-441-47	โครงการจัดทำระบบเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (Decision Support System)					X	20.0000	-	-	20.0000				X			
	รวมงบประมาณ											359.1670	=	=	359.1670			

แผนงาน: 13-ASC- แผนจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน	P13-311-48	โครงการปรับปรุงสารสนเทศข้อมูลข่าวสารและการให้ข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	X					-	-	-	-			X		
	P13-311-49	โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)	X	X	X	X		7.0730	-	-	7.0730			X		
	รวมงบประมาณ							7.0730	=	=	7.0730					

แผนงาน: 14-OEM- แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน	P14-431-50	โครงการพัฒนา Employee Engagement and contribution	X					-	-	0.7490	0.7490				X	
	P14-431-51	โครงการสำรวจ Employee Engagement and Contribution		X						0.5000	0.5000					
	P14-431-52	โครงการทบทวนและปรับปรุง โครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างค่าตอบแทน	X					-	-	2.1400	2.1400				X	
	P14-431-53	โครงการวางระบบบริหารและพัฒนา Talent/Successor		X				-	-	1.0000	1.0000				X	
	P14-431-54	โครงการจัดทำแผนการจัดหาอาคารสำนักงานถาวร	X					4.0000	-	-	4.0000				X	
	A14-432-14	งานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี	X	X	X	X	X	-	2.5000	-	2.5000				X	
	A14-431-15	งานเสริมสร้างค่านิยมร่วม (Core Values)	X	X				-	0.5000	-	0.5000				X	
	รวมงบประมาณ							4.0000	3.0000	4.3890	11.3890					

แผนงาน: 15-FIN- แผนพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน																				
แผนงาน	โครงการ/งาน	ปีที่ดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ					
		66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4						
แผนพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน	P15-451-55	โครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมของค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Fee)					X	X	X	X	X	-	-	8.0000	8.0000				X	
	รวมงบประมาณ					=	=	8.0000	8.0000											

แผนงาน: 16-ECO- แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ																
แผนงาน	โครงการ/งาน		ปีเพื่อดำเนินการ					งบประมาณ (ล้านบาท)				ยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยง				หมายเหตุ
			66	67	68	69	70	CapEx	OpeEx	OthEx	Total	ST 1	ST 2	ST 3	ST 4	
แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	P16-151-56	โครงการศึกษาวิเคราะห์เพื่อทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน	X					-	-	-	-	X				
	P16-155-57	โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ	X	X	X			-	-	-	-	X				
	P16-156-58	โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย มาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน	X	X	X	X	X	20.0000	-	-	20.0000	X				
	รวมงบประมาณ							20.0000	=	=	20.0000					

ภาคผนวก

ความเชื่อมโยงของกลยุทธ์ เป้าประสงค์ และโครงการ/งาน

กลยุทธ์ เป้าหมาย ค่าเป้าหมาย	ST1		ST2		ST3		ST4	
	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน
SO1.1 - Safety								
KPT1.1.1 – CE-1	P01-111-01							
KPT1.1.2 – CE-2		A01-112-01 A01-112-02						
KPT1.1.3 – CE-3		A03-113-03						
KPT1.1.4 – CE-4	P03-114-04	A03-114-05						
KPT1.1.5 – CE-5	P04-115-05 P04-115-06							
KPT1.1.6 – CE-6	P05-116-08 P05-116-09 P05-116-10 P05-116-11 P05-116-62							
KPT1.1.7 – CE-7	P06-117-12							
KPT1.1.8 – CE-8	P07-118-13							
SO1.2 - Security								
KPT1.2.1 – CE-2		A01-112-01						
KPT1.2.2 – แผนชาติ		A08-122-08						
KPT1.2.3 – CE-3		A03-113-03						
KPT1.2.4 – CE-4	P03-114-04	A03-114-04 A03-114-05						
KPT1.2.5 – CE-5	P04-115-05							
KPT1.2.6 – CE-6	P05-116-08							
KPT1.2.7 – CE-7	P06-117-12							
KPT1.2.8 – CE-8	P07-118-13							

กลยุทธ์ เป้าประสงค์ ค่าเป้าหมาย	ST1		ST2		ST3		ST4	
	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน
SO1.3 USOAP Audit Areas & Safety Outcomes								
KPT1.3.1 – EI	P07-131-14							
KPT1.3.2 – SSC	P07-132-15 P07-132-62							
KPT1.3.3 – ALoSP	P07-133-16	A07-133-04 A07-133-07						
KPT1.3.4 – ATM		A09-134-10						
SO1.4 USAP Audit Areas & Safety Outcomes								
KPT1.4.1 – EI	P07-131-14 P08-141-17							
KPT1.4.2 – SSeC	P07-132-15							
KPT1.4.3 – ไม่มีการหยุดชะงัก	P08-143-18	A08-143-09						
SO1.5 Economic								
KPT1.5.1 – CE-1	P16-151-56							
KPT1.5.2 – CE-2		A01-112-01						
KPT1.5.3 – CE-3		A03-113-03						
KPT1.5.4 – CE-4	P03-114-04	A03-114-05 A03-114-04						
KPT1.5.5 – CE-5	P16-155-57							
KPT1.5.6 – CE-6	P16-156-58							
KPT1.5.7 – CE-7	P16-156-58							
KPT1.5.8 – CE-8	P16-156-58							
SO2.1 Aviation Policy			P10-211-20 P10-211-21 P10-211-22 P10-211-23	A10-211-11				

กลยุทธ์ เป้าประสงค์ ค่าเป้าหมาย	ST1		ST2		ST3		ST4	
	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน
SO2.2 Operational Performance			P11-221-37 P11-221-38 P11-222-39 P11-222-40	A11-221-12 A11-221-13				
SO2.3 PBR			P01-231-02					
SO2.4 BCM			P09-241-19					
SO3.1 Aviation Services Centre					P13-311-48 P13-311-49 P12-321-42 P12-321-43			
SO3.2 E-regulator					P04-321-07 P12-321-41 P12-321-42 P12-321-43 P12-321-44 P12-441-46 P12-441-47 P02-321-59 P04-321-60			
SO3.3 Collaboration					P10-331-24 P10-331-25 P10-331-26 P10-331-27 P10-331-28 P10-331-29 P10-332-30			
SO3.4 Industry Promotion					P10-341-31 P10-341-32 P10-341-33			

กลยุทธ์ เป้าประสงค์ ค่าเป้าหมาย	ST1		ST2		ST3		ST4	
	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน	โครงการ	งาน
					P10-341-34 P10-341-35 P10-341-36			
SO4.1 Organizational Performance							P02-411-03	
SO4.2 Human Capital Management							A03-421-06	
SO4.3 Workplace of Choice							P14-431-50 P14-431-51 P14-431-52 P14-431-53 P14-431-54	A14-432-14 A14-431-15
SO4.4 Technology & Work System							P12-321-41 P12-321-42 P12-321-43 P12-321-44 P12-441-45 P12-441-46 P12-441-47 P12-441-61	
SO4.5 Financial Performance							P15-451-55	

CAAT 

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand



CAAT

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

333/105 อาคารหลักสี่พลาซ่า ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210

☎ 02 568 8800

✉ info@caat.or.th

🌐 www.caat.or.th