

แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 (ฉบับทบทวน)

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการกำกับฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 6/2566 วันที่ 30 พฤษภาคม 2566



สารบัญ

แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 (ฉบับทบทวน)	5
วิสัยทัศน์	5
เป้าหมายวิสัยทัศน์.....	5
พันธกิจ	5
ยุทธศาสตร์	5
ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	6
1.1 Safety.....	6
1.2 Security.....	9
1.3 USOAP Audit Areas & Safety Outcomes.....	13
1.4 USAP Audit Areas & Security Outcomes.....	15
1.5 Economic	17
ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล	21
2.1 Aviation Policy	21
2.2 Operational Performance	21
2.3 Performance Based Regulation (PBR).....	23
2.4 Business Continuity Management (BCM)	23
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน	24
3.1 Aviation Service Center.....	24
3.2 E-regulator	24
3.3 Collaboration	25
3.4 Industry Promotion	27
ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน	28
4.1 Organizational Performance.....	28
4.2 Human Capital Management.....	28
4.3 Workplace of Choice	29
4.4 Technology & Work System.....	30
4.5 Financial Performance.....	30
ตัวชี้วัดองค์กร ประจำปี 2566 (ฉบับทบทวน).....	32
ตัวชี้วัดที่ 1 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566	32
ตัวชี้วัดที่ 2 ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan	35
2.1 ร้อยละความสำเร็จของสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งบุคลากรด้านความปลอดภัย การรักษา ความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566 - 2575)	35
2.2 จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาระบบงานและแต่งตั้งในปี 2566	36

ตัวชี้วัดที่ 3	ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน	38
ตัวชี้วัดที่ 4	ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ตามมาตรฐาน ICAO. 40	
ตัวชี้วัดที่ 5	ร้อยละความสำเร็จของการออกไปรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ	42
ตัวชี้วัดที่ 6	ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Surveillance).....	44
ตัวชี้วัดที่ 7	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ	45
ตัวชี้วัดที่ 8	ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยของประเทศ.....	47
	8.1 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย	47
	8.2 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย	49
ตัวชี้วัดที่ 9	ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC)	51
	9.1 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน	51
	9.2 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน	53
ตัวชี้วัดที่ 10	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด	55
ตัวชี้วัดที่ 11	ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM	60
ตัวชี้วัดที่ 12	การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย	61
ตัวชี้วัดที่ 13	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	63
ตัวชี้วัดที่ 14	ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับปรับปรุง).....	65
ตัวชี้วัดที่ 15	ระดับความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน	67
ตัวชี้วัดที่ 16	ความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan).....	70
ตัวชี้วัดที่ 17	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan.....	72
ตัวชี้วัดที่ 18	ผลการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ	74
ตัวชี้วัดที่ 19	ศูนย์บริการทางการบินสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ.....	76
	19.1 จำนวนชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566	76
	19.2 จำนวนของข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร..	79

ตัวชี้วัดที่ 20	ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	84
ตัวชี้วัดที่ 21	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ	86
ตัวชี้วัดที่ 22	การเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน.....	88
	22.1 ความสำเร็จในการจัดทำตัวชี้วัดสำหรับใช้ประมวลผลการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทางเศรษฐกิจ ของอุตสาหกรรมการบินของไทย	88
	22.2 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตาม แผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS.....	90
ตัวชี้วัดที่ 23	ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไป ยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงาน (LeTCI)	92
ตัวชี้วัดที่ 24	ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ในปี 2566	95
ตัวชี้วัดที่ 25	ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน	97
ตัวชี้วัดที่ 26	ระดับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)	99
ตัวชี้วัดที่ 27	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap).....	102
ตัวชี้วัดที่ 28	ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 (New Scheme of Regulatory Charges)	105
สรุปภาพรวมประมาณการงบประมาณ		107
การจัดลำดับความสำคัญโครงการ/งานเชิงกลยุทธ์ (ฉบับทบทวน)		108
โครงการ/งานตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 (ฉบับทบทวน)		109
โครงการ/งานที่จะดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566.....		109
ยุทธศาสตร์ที่ 1	พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	109
ยุทธศาสตร์ที่ 2	มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล	140
ยุทธศาสตร์ที่ 3	ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน	145
ยุทธศาสตร์ที่ 4	บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน	151
รายละเอียดโครงการ/งาน ภายใต้แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 (ฉบับทบทวน).....		158

แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 (ฉบับทบทวน)

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

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

ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 45 เป้าประสงค์ (Strategic Objectives) 28 ตัวชี้วัด 16 แผนงาน 45 โครงการ โดยมีงานเชิงกลยุทธ์เพื่อสนับสนุนแผนงานจำนวน 14 งาน รายละเอียดมีดังนี้

วิสัยทัศน์

“มาตรฐานสู่ความยั่งยืน”
“Standard toward Sustainability”

เป้าหมายวิสัยทัศน์

ปี	บทบาทที่ได้รับการยอมรับ
2569	STANDARD ASSURER
2574	RELIABLE ENABLER
2579	DEPENDABLE PARTNER

พันธกิจ

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

ยุทธศาสตร์



ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

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

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

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

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
1.1.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of safety concerns)	1.1.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไขได้ครบถ้วนสมบูรณ์ ภายในปี 2569	ตัวชี้วัดที่ 7 ความสำเร็จการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไข ปัญหา หรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยของประเทศได้ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2566	1.1.8.1 ส่งเสริมและพัฒนางานแก้ไข ปัญหาความปลอดภัย โดยการกำหนด แผน แนวทาง และมาตรฐานการ ดำเนินการให้เป็นมาตรการภาคบังคับ (A compliance and enforcement program) สำหรับประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ รวมถึง การประสานความร่วมมือ และการสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สามารถบริหารจัดการความปลอดภัย ได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ อย่างต่อเนื่อง	07-RSC แผนความปลอดภัย และแก้ไขข้อบกพร่อง	● P07-118-13	โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย
1.2 Security						
1.2.1 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน ครบถ้วนตามภาคผนวก และตอบสนองการใช้งาน	1.2.1 มีกฎหมายลำดับรองที่ สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศ อื่น ๆ ด้านมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน	ตัวชี้วัดที่ 1 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ ร้อยละ 80 - 100	1.2.1.1 สร้างระบบกฎหมายรอง และกฎระเบียบเฉพาะด้าน ให้เป็นระบบมาตรฐานเดียวกันทุกด้าน โดยยึดหลักการและแนวทางของ มาตรฐานสากล	01-LAW แผนพัฒนากฎหมาย การบินพลเรือน	● A01-112-01	งานพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.
1.2.2 มีแผนงานระดับประเทศ และกฎระเบียบ (Aviation security programmes and regulations) ที่เพียงพอเหมาะสม	1.2.2 ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมทั้ง แผนงานและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่ประกาศกำหนดเป็นประจำทุกปี	ตัวชี้วัดต่อเนื่องจากปี 2565 โดยดำเนินการทบทวนแผนฯ แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม 2565 และจะประกาศใช้ NCASP ลงในราชกิจจานุเบกษา ภายในเดือนมิถุนายน 2566 ต่อไป จึงไม่นำมาประเมินผล ตามยุทธศาสตร์ ประจำปี 2566 โดยติดตามความคืบหน้า ผ่านโครงการฯ แทน	1.2.2.1 มีแผนงานระดับประเทศและกฎระเบียบ (Aviation security programmes and regulations) ที่เพียงพอเหมาะสม โดยจัดให้มีกระบวนการและแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อให้มีการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) รวมทั้ง แผนงานและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่ประกาศกำหนด โดยบูรณาการกับการประเมินประสิทธิผลการดำเนินการ	08-SEC แผนการรักษาความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	● A08-122-08	งานทบทวนแผนรักษาความปลอดภัย การบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
			และการบริหารความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนให้ครอบคลุมทั้งในระดับประเทศและผู้ประกอบการทุกราย			
1.2.3 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ (State appropriate authority for aviation security and its responsibilities)	1.2.3 สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น	ตัวชี้วัดที่ 2.1 ความสำเร็จของการสรรหาเพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566-2575) ได้ร้อยละ 90-100 ตัวชี้วัดที่ 2.2 จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนา และ แต่งตั้ง ตาม แผน การพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป	1.2.3.1 มีองค์กรกำกับและหน่วยงานกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ (State appropriate authority for aviation security and its responsibilities) โดยพัฒนาโครงสร้างและระบบงานกำกับดูแล และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านอัตรากำลังระยะยาว (Aviation Security Workforce Plan) รวมถึงแผนปฏิบัติการสำหรับการจัดสรรทรัพยากรสำหรับภารกิจด้านการกำกับดูแลที่เพียงพอเหมาะสมตลอดเวลา	03-HCM แผนบริหารและ พัฒนาทุนมนุษย์	● A03-113-03	งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี
1.2.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Personnel qualifications and training)	1.2.4 บุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment	ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566	1.2.4.1 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Personnel qualifications and training) โดยจัดให้มีแผนและการดำเนินการเพื่อพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลที่มีบูรณาการกับบริบทขององค์กรทุกด้าน รวมถึงความสอดคล้องกับแผนอัตรากำลังระยะยาว แผนพัฒนาตามเส้นทางอาชีพ (Career development path) และการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กร	03-HCM แผนบริหารและ พัฒนาทุนมนุษย์	● P03-114-04	โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment

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

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
			ภายนอกเพื่อประสานงานด้านการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็ว บนพื้นฐานของการรักษาความเป็นมาตรฐาน และมุ่งเน้นการปรับปรุงพัฒนากระบวนการและระบบงาน การออกให้ใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ			
1.2.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต และการรับรองปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Quality control obligations)	1.2.7 สามารถตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผน ร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี	ตัวชี้วัดที่ 6 ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยตามแผนภายในปี 2566 ร้อยละ 100	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	06-SUR แผนพัฒนางาน ตรวจติดตามและ กำกับดูแล	● P06-117-12	โครงการตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการและตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัสโครงการ/งาน	ชื่อ
1.2.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการรักษาความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns)	1.2.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อ การรักษาความปลอดภัยได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไข ทางการบิน ซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns) ปี 2569	ตัวชี้วัดที่ 7 ความสำเร็จการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไข ปัญหา หรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ ตามแผนในปี 2566 ได้ร้อยละ 100	1.2.8.1 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns) โดยส่งเสริมและพัฒนาางานแก้ไขปัญหาด้านการรักษาความปลอดภัย โดยการกำหนดแผน แนวทาง และมาตรฐานการดำเนินการให้เป็นมาตรฐานภาคบังคับ (A compliance and enforcement program) สำหรับประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ รวมถึงการประสานความร่วมมือและการสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถบริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง	07-RSC แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	● P07-118-13	โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย
1.3 USOAP Audit Areas & Safety Outcomes						
1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก	1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศ เกินร้อยละ 90 ภายในปี 2567 และอยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลกภายในปี 2569	ตัวชี้วัดที่ 8.1 1) มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 (กรณี ICAO สามารถเข้ามตรวจประเมินในประเทศไทย)	1.3.1.1 ใช้แนวทางการดำเนินการที่สอดประสานกันและการจัดการตามฐานความเสี่ยง (A Coordinated, Risk-based Approach to Improving Thailand Aviation Safety) ระหว่างระบบกำกับดูแลความปลอดภัยกับการดำเนินงานและการบริหารความปลอดภัยของผู้ประกอบการผู้ดำเนินงาน ผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือน	07-RSC แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	● P07-131-14	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
		2) ความสำเร็จในการแก้ไข ปัญหาการปรับปรุง ข้อบกพร่องตามผล การประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ ร้อยละ 100				
1.3.2 ความเสี่ยงของการมี ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูง ต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อยู่ใน ระดับต่ำหรืออยู่ในระดับ ที่ยอมรับได้ตลอดเวลา	1.3.2 ไม่มี ข้อบกพร่องที่มี นัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อย่างต่อเนื่อง	ตัวชี้วัดที่ 9.1 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ สูงต่อความปลอดภัย SSC	1.3.2.1 บริหารความเสี่ยงและควบคุม กำกับอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิด ข้อบกพร่องในองค์ประกอบสำคัญของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัย ของรัฐส่วนใดส่วนหนึ่งหรือหลายส่วน อันเป็นการฝ่าฝืนหรือขัดต่ออนุสัญญา การบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติใน ภาคผนวก และกฎหมายว่าด้วย การเดินอากาศของไทย จนส่งผลให้ เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย สำหรับการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศโดยตรง (Resulting in an immediate safety risk to inter-national civil aviation)	07-RSC แผนความปลอดภัย และแก้ไขข้อบกพร่อง	● P07-132-15	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC
					● P07-132-62	โครงการความร่วมมือทางเทคนิค (FAA-Technical Review) เพื่อแก้ไข ข้อบกพร่องและเตรียมความพร้อม ก่อนรับการประเมินความปลอดภัย การบิน (IASA) เพื่อปรับเป็น CAT 1 โดยองค์การบริหารการบินแห่ง สหรัฐอเมริกา (FAA) (ต่อเนื่องจากปี 2564)
1.3.3 ระบบการบิน ของ ประเทศบรรลุระดับสมรรถนะ ความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)	1.3.3 ร้อยละความสำเร็จ ของการดำเนินกิจกรรมด้าน ความปลอดภัยครบถ้วน ตามแผน	ตัวชี้วัดที่ 10 ความสำเร็จของการดำเนิน กิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยในการ บินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ร้อยละ 90-100	1.3.3.1 นำแผนนิรภัยในการบินพล เรือนแห่งชาติ (State Safety Programme: SSP) ไปใช้ อย่าง มี ประสิทธิภาพ และ มีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยในการบิน พลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ที่ได้รับการเห็นชอบ	07-RSC แผนความปลอดภัย และแก้ไขข้อบกพร่อง	● P07-133-16	โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้าน ความปลอดภัยในการบินพลเรือน แห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) พ.ศ. 2567 – 2569
					● A07-133-07	งานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย แข็งบึกและวัฒนธรรมการปฏิบัติ อย่างเป็นธรรมภายในระบบการบิน ของประเทศ

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
			จากคณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศอย่างต่อเนื่องผ่านการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยแบบเชิงรุก และส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive safety culture) และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just culture) ในระบบการบินของประเทศ		● A07-133-04	งานติดตามการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ของ พ.ศ. 2564 - 2566
1.3.4 มีการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM	1.3.4 มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ และมีการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้มีความคุ้นชินและสามารถดำเนินการภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินได้ปีละ 1 ครั้ง	ตัวชี้วัดที่ 11 ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2566	1.3.4.1 จัดให้มีแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM รวมถึงการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ร่วมกับหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบิน ทั้งในประเทศและระดับภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถนำไปใช้งานอย่างเต็มรูปแบบให้ตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน อันส่งผลต่อความปลอดภัยและการหยุดชะงักของการเดินอากาศของประเทศ	09-BCM แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน	● A09-134-10	งานพัฒนาแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (ATM Contingency)
1.4 USAP Audit Areas & Security Outcomes						
1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก	1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกินร้อยละ 90 ภายในกรอบเวลาที่ ICAO กำหนด	ตัวชี้วัดที่ 8.2 1) มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90 (กรณี ICAO สามารถ	1.4.1.1 สร้างความตระหนักและการตอบสนองต่อความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการยกระดับวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการพัฒนาความสามารถของบุคลากร การพัฒนาด้านนวัตกรรมและการนำเทคโนโลยี	07-RSC แผนความปลอดภัยและแก้ไขข้อบกพร่อง	● P07-131-14	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI
				08-SEC	● P08-141-17	โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยสนามบินสำหรับ Airport Security Manager

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
		เข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย) 2) ความสำเร็จในการแก้ไข ปัญหาการปรับปรุง ข้อบกพร่องตามผล การประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ ร้อยละ 100	ที่ทันสมัยเข้าใช้งาน รวมทั้งการเพิ่ม ระดับการประสานความร่วมมือและ การสนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่าง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือน ของประเทศและระหว่างประเทศ	แผนการรักษา ความปลอดภัยและ แก้ไขข้อบกพร่อง		
1.4.2 ความเสี่ยงของการมี ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูง ต่อการรักษาความปลอดภัย ทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ใน ระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา	1.4.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มี นัยสำคัญสูงต่อการรักษา ความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC) ซึ่งรวมถึงข้อบกพร่องที่ เกิดจากการดำเนินการด้าน การอำนวยความสะดวก (Facilitation) ของผู้ดำเนินการ และทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ตัวชี้วัดที่ 9.2 ไม่มี ข้อ บ ก พร อ ง ที่ มี นัยสำคัญสูงต่อการรักษา ความปลอดภัย SSeC	1.4.2.1 บริหารความเสี่ยงและควบคุม กำกับอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิด ข้อบกพร่องในองค์ประกอบสำคัญของ ระบบการกำกับดูแลการรักษา ความปลอดภัยของรัฐส่วนใดส่วนหนึ่ง หรือหลายส่วน ทั้งนี้ รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (Facilitation) อันเป็นการฝ่าฝืนหรือ ขัดต่ออนุสัญญาการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ มาตรฐานและ ข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก และ กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของ ไทยจนส่งผลให้เกิดความเสี่ยงด้าน การรักษาความปลอดภัยสำหรับ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยตรง (Resulting in an immediate security risk to international civil aviation)	08-SEC แผนการรักษา ความปลอดภัยและ แก้ไขข้อบกพร่อง	● P07-132-15	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC
1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของ ระบบการบินของประเทศ อันมีสาเหตุจากความบกพร่อง ด้านการรักษาความปลอดภัย	1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของ ระบบการบินของประเทศอันมี สาเหตุจากความบกพร่อง ด้านการรักษาความปลอดภัย ต่อเนื่องทุกปี	ตัวชี้วัดที่ 12 ไม่มีการหยุดชะงักของ ระบบการบินของประเทศ อันมีสาเหตุจากความบกพร่อง ต่อเนื่องทุกปี	1.4.3.1 จัดให้มีแผนรักษาความปลอดภัย ในการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP) แผนปฏิบัติการ ตลอดจนแผนอื่น ๆ ที่จำเป็น ที่มีประสิทธิภาพและนำไป ใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ โดยเพิ่ม	08-SEC แผนการรักษา ความปลอดภัยและ แก้ไขข้อบกพร่อง	● A08-143-09	งานประเมินการซ่อมแผนเผชิญเหตุ แบบเต็มรูปแบบของผู้ดำเนินการ สนามบิน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
		ด้านการรักษาความปลอดภัยภายในปี 2566	ระดับการมีส่วนร่วมกับประชาคมการบินทั้งในประเทศและในระดับภูมิภาค ให้ตอบสนองต่อความสามารถที่ครอบคลุมการป้องกันภัยทั้งจากการจงใจกระทำหรือไม่จงใจกระทำ (Threats that stem from intentional acts or unintentional acts) อันส่งผลต่อความมั่นคงปลอดภัยและการหยุดชะงักของการบินพลเรือนของประเทศ			
1.5 Economic						
1.5.1 ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับอย่างยั่งยืน	1.5.1 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท.	ตัวชี้วัดที่ 13 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566	1.5.1.1 มี/ทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ของประเทศ ให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน และหลักเกณฑ์สากล รวมถึงบริบทด้านยุทธศาสตร์ชาติ แผนกลยุทธ์ด้านกิจการการบินและการขนส่งทางอากาศ โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ทางกฎหมาย พ.ศ. 2562	16-ECO แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	● P16-151-56	โครงการศึกษาวิเคราะห์เพื่อทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน
1.5.2 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐานและตอบสนองการใช้งาน	1.5.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน และหลักเกณฑ์สากลด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	ตัวชี้วัดที่ 1 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนการพัฒนางานระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100	1.5.2.1 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ	01-LAW แผนพัฒนางานกฎหมายการบินพลเรือน	● A01-112-01	งานพัฒนางานระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.

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

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
1.5.5 มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางการปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจและข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ	1.5.5 สำนักงานมีคู่มือการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน และมีการประกาศใช้ร้อยละ 100 ภายในปี 2568	ตัวชี้วัดที่ 13 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566	1.5.5.1 มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางการปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจและข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ และประมวลผลข้อมูล สำหรับการจัดทำและพัฒนา รวมถึงการนำไปใช้งานเกี่ยวกับคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือการกำกับตรวจสอบ และข้อมูลสำคัญด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ เพื่อให้การปฏิบัติงานของผู้กำกับตรวจสอบมีระบบสนับสนุนที่ครบถ้วนเป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพสูงสุดตลอดเวลา	16-ECO แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	● P16-155-57	โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางการปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ
1.5.6 มีการออกให้ใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วน	1.5.6 มีระบบการอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมายของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน	ตัวชี้วัดที่ 13 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566	1.5.6.1 มีการออกให้ใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and / or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วนและปรับปรุงกระบวนการเร่งรัดการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน รวมทั้งระดมทรัพยากรทุกด้านจากภายในและภายนอก เพื่อประสานงานด้านการออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ทุกประเภทที่ยังคงค้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วบนพื้นฐานของ	16-ECO แผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	● P16-156-58	โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมายมาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
			การรักษาความเป็นมาตรฐานและมุ่งเน้น การปรับปรุงและพัฒนากระบวนการ และระบบงานการออกให้ใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้วยการจัดการ ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ที่มีประสิทธิภาพ			
1.5.7 มีการตรวจติดตาม เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations)	1.5.7 สามารถตรวจติดตาม ทุกด้านให้เป็นไปตามแผน ร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี	ตัวชี้วัดที่ 13 ความสำเร็จของการดำเนินการ ตามแผนการกำกับดูแลทาง เศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566	1.5.7.1 มีการตรวจติดตามเพื่อให้ มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนด ต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations) และปรับปรุงการดำเนินงาน ด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Surveillance Obligations) รวมถึงจัดให้มีแผน และปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program)	16-ECO แผนการกำกับดูแล ทางเศรษฐกิจ	● P16-156-58	โครงการพัฒนาระบบการออก ใบอนุญาต การตรวจติดตาม และ การบังคับใช้กฎหมายมาใช้ในการแก้ไข ข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ ประกอบกิจการการบินพลเรือน
1.5.8 มีการดำเนินการตาม กระบวนการบังคับใช้กฎหมาย หรือ การปรับปรุงแก้ไข ข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns)	1.5.8 ปี 2566 สามารถบังคับ ใช้กฎหมายกับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายครบถ้วนร้อยละ 100	ตัวชี้วัดที่ 13 ความสำเร็จของการดำเนินการ ตามแผนการกำกับดูแลทาง เศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566	1.5.8.1 มีการดำเนินการตามกระบวนการ บังคับใช้กฎหมายหรือการปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns) และจัดให้มีการบังคับใช้กฎหมาย อย่างเข้มงวดโดยไม่เลือกปฏิบัติ	16-ECO แผนการกำกับดูแล ทางเศรษฐกิจ	● P16-156-58	โครงการพัฒนาระบบการออก ใบอนุญาต การตรวจติดตาม และ การบังคับใช้กฎหมายมาใช้ในการแก้ไข ข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ ประกอบกิจการการบินพลเรือน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
2.1 Aviation Policy						
2.1.1 มีนโยบายทางการบินที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติ	2.1.1 มีแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศทุกมิติ	ตัวชี้วัดที่ 14 ความสำเร็จของการมีร่างยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ของแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับปรับปรุง) ภายในเดือนธันวาคม 2566	2.1.1.1 จัดทำแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศทุกมิติให้สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน	10-INT แผนพัฒนา อุตสาหกรรมและ ความร่วมมือระหว่าง ประเทศ	● P10-211-20	โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยสาขา
					● P10-211-21	โครงการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ
					● P10-211-22	โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master plan)
2.2 Operational Performance						
2.2.1 พัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้านตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม	2.2.1 ประสิทธิภาพของเที่ยวบินในทุกช่วงของการบินเพิ่มขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปีหรือเป้าหมายในระหว่างการพัฒนาตามที่กำหนดขึ้น (Milestones) โดยพิจารณาจากตัวชี้วัดดังนี้ 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	ตัวชี้วัดที่ 15 ความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดทุกรายการ สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ และสามารถวัดผลได้มากกว่า 5 รายการ ภายในปี 2566	2.2.1.1 ขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศของประเทศไทย และแผนงานโครงการ Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) ที่อยู่ภายใต้ โดยการประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และพัฒนากลไกระบบวัดประสิทธิภาพและสมรรถนะของการดำเนินการทางการบิน (Aviation Performance Measurement System) เพื่อใช้สำหรับการพัฒนาทุกด้านอย่างต่อเนื่อง	11-ANS แผนพัฒนาระบบ ห้วงอากาศและ การเดินทางอากาศ	● P11-221-37	โครงการใช้งานอากาศยานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบห้วงอากาศ
					● P11-221-38	โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)
					● A11-221-12	งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศของประเทศไทย

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
	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					
	2.2.2 มีการบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ Air Traffic Management ทั้งระบบและเกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่ได้รับการรับรองแล้ว โดยผ่านทางบริการที่ทำงานร่วมกันได้ (Inter-operability) ภายในปี 2570	ตัวชี้วัดที่ 16 ความสำเร็จของการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทสำหรับประเทศไทย เพื่อกำหนดแผนงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566	2.2.2.1 เพิ่มขีดความสามารถให้ผู้ให้บริการและผู้รับบริการข้อมูลในประเทศไทยสามารถให้บริการข่าวสารการบินตามรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลให้เป็นไปตามมาตรฐาน (AIXM, FIXM และ IWXXM) รวมทั้ง SWIM Governance	11-ANS แผนพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ	● P11-222-39	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
2.3 Performance Based Regulation (PBR)						
2.3.1 มีนวัตกรรมด้านกฎระเบียบและการกำกับดูแลไปสู่ Performance Based Regulation (PBR) ซึ่งเป็นระบบมาตรฐานสากลรูปแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing และ Knowledge Sharing เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับและลดภาระด้านกฎระเบียบ (Regulatory burden) ของผู้ประกอบการ	2.3.1 ประเทศไทยเริ่มใช้ Performance Based Regulation (PBR) สำหรับการกำกับดูแลเพื่อมุ่งพัฒนาสมรรถนะการดำเนินการในบางด้านได้ภายในปี 2567 และครอบคลุมทุกด้านภายในปี 2569	ตัวชี้วัดที่ 17 ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) transition plan ได้ร้อยละ 90 - 100	2.3.1.1 จัดให้มีแผนบูรณาการและวิธีการเชิงกลยุทธ์ (Roadmap) รวมทั้งดำเนินการเปลี่ยนถ่ายการใช้กฎระเบียบ/การกำกับดูแลตามที่กำหนดขึ้น (Prescriptive regulation /oversight) ไปสู่การใช้กฎระเบียบและการกำกับดูแลที่มุ่งเน้นผลลัพธ์ (PBR) บนหลักการของมาตรฐานการจัดการความปลอดภัยและแผนความปลอดภัยการบินสากล (ICAO Annex 19 Safety Management, Global Aviation Safety Plan) ในปัจจุบัน และฐานความเสี่ยงโดยรวมของผู้ดำเนินการแต่ละราย	01-LAW แผนพัฒนากฎหมายการบินพลเรือน	● P01-231-02	โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR)
2.4 Business Continuity Management (BCM)						
2.4.1 การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่เกิดการหยุดชะงักเกินกว่าระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นฟูสภาพ (RTO) เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต	2.4.1 มีระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศภายในปี 2570	ตัวชี้วัดที่ 18 ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศภายในเดือนกรกฎาคม 2566	2.4.1.1 จัดวางระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศที่เหมาะสม และเป็นไปตาม ICAO Crisis Management Framework รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อภาวะวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพ	09-BCM แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน	● P09-241-19	โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการและตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัสโครงการ/งาน	ชื่อ
3.1 Aviation Service Center						
3.1.1 ประชาชน ผู้โดยสารและผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงการบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (Agility & Efficiency)	3.1.1 มีการบริหารจัดการศูนย์กลางการให้บริการข้อมูลอย่างเป็นระบบภายในปี 2570	ตัวชี้วัดที่ 19.1 มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 5 ชุดข้อมูล	3.1.1.1 จัดให้มีศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) เพื่อเป็นศูนย์กลางการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การให้คำแนะนำ รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ฯลฯ ของประชาชนและผู้ประกอบการแบบครบวงจร (One-stop service) รวมทั้งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการวิเคราะห์สถานการณ์และประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน เพื่อกำหนดประเด็นพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาที่สำคัญร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง	12-DIT แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี	● P12-321-43	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)
				13-ASC แผนจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน	● P13-311-48	โครงการปรับปรุงสารสนเทศข้อมูลข่าวสารและการให้ข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
					● P13-311-49	โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)
3.2 E-regulator						
3.2.1 เป็นองค์กรกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกทางการบินที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินการทุกขั้นตอน (E-regulator)	3.2.1 ปรับระบบการกำกับดูแลและการตรวจสอบจาก Paper based เป็น Digital based ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2566 และร้อยละ 100 ภายในปี 2568	ตัวชี้วัดที่ 27 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดยมีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี 2566	3.2.1.1 จัดให้มีแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและแผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี เพื่อนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital transformation) มีการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก มีการกำกับดูแลข้อมูลและการบริหารจัดการขนาดใหญ่ขององค์กร (Data governance and Big data management) มีการบริหาร	12-DIT แผนปฏิบัติการดิจิทัลระยะ 5 ปี	● P12-321-41	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)
				02-OPR แผนพัฒนาประสิทธิภาพระบบงานองค์กร	● P12-321-42	โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)
					● P12-321-43	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)
					● P02-321-59	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับการรับรอง การใบอนุญาตและการบริการประชาชน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
			ความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (Information security management) มีการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และความพร้อมใช้ของระบบ (Business continuity and Availability management) และการดำเนินการด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม (Resource optimization management)	04-SUP แผนพัฒนาระบบสนับสนุนงานกำกับดูแล	● P04-321-60	โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS Tracking and Monitoring System)
3.3 Collaboration						
3.3.1 มีความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน	3.3.1 มีข้อสรุปการแก้ไขปัญหาค่าเสียหายและการพัฒนาผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมภายในกรอบเวลาที่ตกลงกันอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ โดยมีแผนปฏิบัติการรองรับร้อยละ 100 ของเรื่องที่เป็นข้อสรุปพร้อมตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป	ตัวชี้วัดที่ 20 ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาค่าเสียหายและการพัฒนาผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายในเดือนตุลาคม 2566	3.3.1.1 มีแผนความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของไทย เพื่อรวบรวมความต้องการ ประเด็นปัญหาและแนวทางการดำเนินการร่วมกันในการส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง	10-INT แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ	● P10-331-24 ● P10-331-27	โครงการจัดทำแผนความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของไทย โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand Drone Symposium
3.3.2 เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและนำเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International)	3.3.2 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ	ตัวชี้วัดที่ 21 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ ภายในปี 2566 ได้ร้อยละ 90-100	3.3.2.1 มีส่วนร่วมและให้ความร่วมมือแก่ ICAO และหน่วยงานระหว่างประเทศเพื่อแสดงบทบาทผู้นำและสร้างความเชื่อถือ โดยประเทศไทยสามารถนำเสนอบทความทางเทคนิค การให้ความเห็น รวมทั้งการมีส่วนร่วมในการประชุมหรือการจัดประชุมด้านการบินระดับสากลเพื่อเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมของประเทศไทยต่อเวทีโลก - ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบาย แผนการดำเนินการ และ	10-INT แผนพัฒนาอุตสาหกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ	● P10-332-30	โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานระหว่างประเทศ 1) โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค 2) โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการยกระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของอาเซียน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
			<p>กิจกรรมที่สำคัญของ ICAO ครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี (การประชุม ICAO ต่าง ๆ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มบทบาทด้านการมีส่วนร่วมของประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมือด้านการบิน (ทวิภาคี, พหุภาคี) - เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร กพท. ให้มีทักษะ ความเชี่ยวชาญ และมีศักยภาพได้รับการยอมรับในระดับสากล (MOU กับ ICAO) - ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO และองค์การระหว่างประเทศครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี - มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในทุกด้านของกิจการการบินที่สามารถแสดงบทบาทผู้นำในเวทีสากลได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านจำนวนคนและด้านทักษะที่เพิ่มจำนวนสาขามากขึ้น (Growth of leadership skills in foreign aviation professionals) - ประเทศไทยมีบทบาทในการเป็นผู้นำในกิจการการบินพลเรือนระหว่างประเทศระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยอยู่ในระดับเดียวกับคู่แข่งที่อยู่ในตำแหน่งสูงสุดของประเทศในอาเซียน (เป้าหมายระยะยาวหรือหลังจากปี 2570) 			<ol style="list-style-type: none"> 3) งานติดตามข้อมูลการดำเนินมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกตาม State Action Plan 4) โครงการความร่วมมือในภูมิภาค ASEAN MS ด้าน UAS 5) โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) -Indonesia 6) โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) 7) โครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme : IAP) 8) โครงการความร่วมมือ GBAS Demonstration ระหว่างประเทศไทยกับ Japan Civil Aviation Bureau (JCAB)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
3.4 Industry Promotion						
3.4.1 มีกลไกการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน	3.4.1 อุตสาหกรรมการบินสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจของประเทศ	ตัวชี้วัดที่ 22.1 ความสำเร็จในการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566	3.4.1.1 จัดทำมาตรการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินเพื่อช่วยฟื้นฟูหรือสร้างมูลค่าทางการเติบโตให้กับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งมีส่วนผลักดันให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของประเทศ 3.4.1.2 กำหนดแผนการเพิ่มความตกลงใหม่และการทบทวนผลจากการจัดทำความตกลงที่ผ่านมาเพื่อขยายเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการของไทย (Air connectivity)	10-INT แผนพัฒนา อุตสาหกรรม และความร่วมมือ ระหว่างประเทศ	● P10-341-33	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ
	3.4.2 ผู้ประกอบการไทยมีแผนหรือมาตรการเพื่อดำเนินการด้านการส่งเสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมภาคการบิน	ตัวชี้วัดที่ 22.2 ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ในปี 2566	3.4.2.1 จัดทำแผนและมาตรการเพื่อดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้กับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน		● P10-341-63	โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน
					● P10-342-36	โครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการและตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัสโครงการ/งาน	ชื่อ
4.1 Organizational Performance						
4.1.1 มีผลการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อเป้าหมายอย่างมีบูรณาการ มีการเปลี่ยนแปลงของผลลัพธ์ ระดับ และแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีระดับที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับคู่เทียบจนสามารถเป็นระดับเทียบเคียงให้องค์กรอื่นได้ (LeTCI)	4.1.1 ผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป	ตัวชี้วัดที่ 23 ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วนภายในเดือนพฤศจิกายน 2566	4.1.1.1 จัดให้มีระบบการประเมินองค์กรด้วยตนเองเพื่อประเมินระบบการจัดการกระบวนการและการประเมินผลลัพธ์ที่ครอบคลุมทุกมิติ (LeTCI) โดยสามารถถ่ายทอดกิจกรรมในกระบวนการทุกระดับไปสู่การปฏิบัติและการประเมินผลการปฏิบัติงานในระดับบุคคลได้อย่างเป็นระบบสอดคล้องกับระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System) ตามหลักการสากลและแนวทางการปฏิบัติที่ดี	02-OPR แผนพัฒนา ประสิทธิภาพ ระบบงานองค์กร	● P02-411-03	โครงการบริหารผลลัพธ์ด้วย LeTCI ประจำปี
4.2 Human Capital Management						
4.2.1 พัฒนาระบบบริหารและทุนมนุษย์เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader) และมีบุคลากรที่มีคุณลักษณะความสามารถ และพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายและค่านิยมขององค์กร รวมทั้งพัฒนาระบบการจัดการความรู้เพื่อสร้างสรรคนวัตกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและอนาคต	4.2.1 มีผู้บริหารเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา High Performance Leadership อย่างต่อเนื่องทุกปีและมีพนักงานเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา Outstanding people อย่างต่อเนื่องทุกปี	ตัวชี้วัดที่ 24 ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร และ Outstanding People ในปี 2566	4.2.1.1 พัฒนาระบบบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาและเตรียมผู้บริหารให้เป็นผู้ที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Leader) ที่เหมาะสมกับบริบทของภารกิจตลอดเวลาด้วยการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่เป็นระบบและเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งปรับปรุงแนวทางการพัฒนาบุคลากรเป็นรายบุคคลด้วยชุดของทักษะที่ชัดเจนเป็นระบบสอดคล้องกับภารกิจและเป้าหมายขององค์กร ภายใต้กระบวนการด้านค่านิยม การจัดการความรู้ และการจัดการนวัตกรรมที่ตอบสนองเป้าหมายองค์กรทั้งในปัจจุบันและอนาคต	03-HCM แผนบริหารและ พัฒนาทุนมนุษย์	● A03-421-06	งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมายตามตัวแบบ High Performance Leadership และ Outstanding people

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
4.3 Workplace of Choice						
4.3.1 พัฒนาให้องค์กรมีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ค่านิยม วัฒนธรรม ภาพลักษณ์ ชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามาร่วมงานเทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ (Creating a Workplace of Choice)	4.3.1 ผลการประเมิน Employee Engagement (Contribution to Organization) สูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี และมีผลประเมินเท่ากับร้อยละ 100 ในปี 2570 โดยนำเสนอตัวบ่งชี้ (Indicator) ที่ถ่วงน้ำหนักเพื่อวัด Contribution ให้ผู้บริหารอนุมัติ เพื่อนำไปใช้ในการประเมิน เช่น Turnover rate, Satisfaction rate, ผลประเมิน LeTCI เป็นต้น รวมถึงพนักงาน กพท. รับรู้ และเข้าใจค่านิยมร่วมที่กำหนดทั้ง 3 ตัว โดยสามารถแสดงพฤติกรรมให้สอดคล้องตามค่านิยมร่วม และใช้ในกระบวนการบริหารทุนมนุษย์ เช่น การประเมินผลการปฏิบัติงาน เป็นต้น	ตัวชี้วัดที่ 25 ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะ และแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงานได้รับความเห็นชอบจากผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2566	4.3.1.1 ทบทวนสภาพแวดล้อมในการทำงานทุกด้าน ประกอบด้วย ค่านิยม วัฒนธรรม ระบบคุณธรรม การสร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียง การดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งการพัฒนาระบบผลตอบแทนและอื่น ๆ ที่สร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรและพัฒนาให้เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้าร่วมงานในอนาคตเทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ	14-OEM แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน	● P14-431-50	โครงการพัฒนา Employee Engagement and contribution
					● P14-431-52	โครงการทบทวนและปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างค่าตอบแทน
					● P14-431-54	โครงการจัดทำแผนการจัดหาอาคารสำนักงานถาวร
					● A14-431-15	งานเสริมสร้างค่านิยมร่วม (Core Values)
	4.3.2 มีคะแนนประเมินผล ITA อยู่ในระดับ AA (95 คะแนนขึ้นไป) (ปี 2565 อยู่ในระดับ A 90.57 คะแนน)	ตัวชี้วัดที่ 26 เป็นองค์กรระดับ AA โดยมีผลคะแนน ITA ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน	4.3.2.1 เสริมสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อยกระดับการเป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาล	14-OEM แผนพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน	● A14-432-14	งานส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี
					● A14-432-17	งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)

เป้าประสงค์ (Strategic Objectives)	เป้าหมายผลการดำเนินการ และตัวชี้วัดที่สำคัญ (Key Performance Targets)	ค่าเป้าหมาย ปี 2566	กลยุทธ์	แผนงาน	รหัส โครงการ/งาน	ชื่อ
4.4 Technology & Work System						
4.4.1 มีเทคโนโลยีและระบบงาน รวมถึงการจัดการกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous improvement & Renewal) รวมทั้งมีความสามารถในการบริหาร การเปลี่ยนแปลง และการตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	4.4.1 มีระบบงานและกระบวนการ ซึ่งบูรณาการกับเทคโนโลยีดิจิทัล ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป และมีการปรับปรุง ทบทวนเป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง โดยบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปี	ตัวชี้วัดที่ 27 ความสำเร็จของการ ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ดิจิทัล ขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดยมีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งาน ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ภายใน ปี 2566	4.4.1.1 พัฒนาระบบงานและกระบวนการ ทำงานอย่างมีบูรณาการกับการพัฒนา เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินการ รวมทั้งเพื่อให้องค์กรมีความคล่องตัว และมีความสามารถเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอน ทุกรูปแบบ	12-DIT แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลระยะ 5 ปี	● P12-321-41	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล แบบบูรณาการ (Smart Platform)
					● P12-321-42	โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์ และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)
					● P12-321-43	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูล ขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)
					● P12-441-61	โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบ ความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services)
					● P12-441-64	โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐาน สารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)
					● P12-441-65	โครงการบริหารกำกับดูแลการพัฒนา เทคโนโลยีสารสนเทศ
	4.4.2 มีศูนย์ข้อมูลที่ให้บริการ ภายในองค์กร เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพของกระบวนการ ทำงานของแต่ละฝ่าย และการบูรณาการข้อมูลของระบบงาน ภายในองค์กร	ตัวชี้วัดที่ 19.2 มีข้อมูลที่สามารถให้บริการ ผ่านระบบการให้บริการ ข้อมูล ภายในองค์กร ครบถ้วนจำนวน 5 ด้าน ภายในปี 2566	4.4.2.1 จัดทำพัฒนาระบบการให้บริการ ข้อมูล ภายในองค์กร เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงาน ของแต่ละฝ่ายและการบูรณาการ ข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร	12-DIT แผนปฏิบัติการ ดิจิทัลระยะ 5 ปี	● P12-321-41	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล แบบบูรณาการ (Smart Platform)
4.5 Financial Performance						
4.5.1 มีความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน เพื่อให้องค์กรมีศักยภาพในการลงทุนสำหรับการพัฒนา และสามารถดำเนินการกิจได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา	4.5.1 มีโครงสร้างรายได้และสถานะทางการเงินที่มั่นคง โดยมีการปรับทบทวนโครงสร้าง รายได้ให้มีสัดส่วนการจัดเก็บ รายได้แต่ละประเภทเพิ่มขึ้น ตามเป้าหมาย	ตัวชี้วัดที่ 28 ความสำเร็จของการจัดทำ อัตราค่าธรรมเนียมตาม แผนระยะที่ 2 และได้รับการเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2566	4.5.1.1 พัฒนาเครื่องมือและกลไก ในการบริหารจัดการความเสี่ยง ทางการเงินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (ตัวชี้วัดความเสี่ยง) มุ่งเน้นการควบคุม และลดระดับความเสี่ยงทางการเงิน ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้	15-FIN แผนพัฒนา ความสามารถในการ บริหารจัดการ ทางการเงิน	● P15-451-55	โครงการปรับปรุงการกำหนดอัตรา ค่าธรรมเนียมของค่าดำเนินการ ในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Fee)

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

หมายเหตุ:

ตัวอักษรสีดำ = โครงการ (Project)

ตัวอักษรสีเทา = งานเชิงกลยุทธ์ (Strategic activities)

ตัวชี้วัดองค์กร ประจำปี 2566 (ฉบับทบทวน)

ตัวชี้วัดที่ 1 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566

คำนิยาม

การจัดทำและพัฒนากฎหมายลำดับรองที่ใช้ในการกำกับดูแลให้ครอบคลุมกิจการการบินพลเรือนในทุกด้านและสอดคล้องกับมาตรฐานสากลและทันต่อระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของข้อแก้ไขภาคผนวกแห่งอนุสัญญาตามที่ ICAO กำหนด สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน โดยมีเป้าประสงค์ คือ มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน ครบถ้วนตามภาคผนวกและตอบสนองการใช้งาน โดยในปี 2566 มีร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 แบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการตาม Amendment ของภาคผนวกที่มีผลใช้บังคับแล้วและจะมีผลใช้บังคับ รวมทั้ง Finding จาก USOAP USAP และ FAA และการเปลี่ยนผ่านกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนสู่รูปแบบ TCARs จำนวน 36 ฉบับ

กลุ่มที่ 2 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. หลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 (มีผลบังคับใช้ภายใน 4 ปี ในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2566) จำนวน 14 ฉบับ

กลุ่มที่ 3 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตาม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายอื่นที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กพท. จำนวน 16 ฉบับ

กลุ่มที่ 4 ร่างกฎระเบียบที่จำเป็นต้องจัดทำหรือปรับปรุงให้สอดคล้องกับกฎระเบียบในลำดับที่สูงที่ออกมาใช้บังคับเพื่อกำหนดรายละเอียดในเรื่องเดียวกันเพิ่มเติมให้ครบถ้วน จำนวน 9 ฉบับ

กลุ่มที่ 5 ร่างกฎระเบียบที่ออกใหม่หรือแก้ไข เพื่อปรับปรุงมาตรฐานในการทำงานให้ดีขึ้น หรือเพื่อปรับปรุงกฎระเบียบเดิมให้ทันสมัยและสถานการณ์ จำนวน 38 ฉบับ

กลุ่มที่ 6 ร่างกฎระเบียบที่ต้องออกตามนโยบายหรือสถานการณ์พิเศษที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน จำนวน 7 ฉบับ และรวมถึงร่างกฎระเบียบที่ต้องจัดทำเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากมีสถานการณ์พิเศษที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้ก่อน (N ฉบับ)

โดยการคำนวณระดับร้อยละความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนการพัฒนากฎระเบียบฯ ประจำปี 2566 กพท. ได้ให้ค่าน้ำหนักคะแนนสำหรับร่างกฎระเบียบที่ดำเนินการแล้วเสร็จแตกต่างกันตามระดับความซับซ้อน เนื้อหารายละเอียดของกฎระเบียบ และความจำเป็นเร่งด่วน โดยในส่วนที่ 1 ซึ่งมีลำดับความสำคัญสูง มีค่าน้ำหนักในอัตราส่วนร้อยละ 70 ได้แก่ กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ 2 และกลุ่มที่ 6 มีจำนวน 57 + N ฉบับ และในส่วนที่ 2 มีค่าน้ำหนักในอัตราส่วนร้อยละ 30 ได้แก่ กลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 4 และกลุ่มที่ 5 มีจำนวน 63 ฉบับ

ทั้งนี้ จำนวนกฎระเบียบของแต่ละกลุ่มของร่างกฎระเบียบ จะสามารถกำหนดได้เมื่อการจัดทำแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. แล้วเสร็จ โดยข้อมูลที่ใช้ในการจัดทำแผนฯ ประกอบด้วย

- 1) ข้อมูลจากการทบทวนร่างกฎระเบียบที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามแผนในปี 2565
- 2) ร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการเพิ่มเติมในปี 2566

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566	จัดทำกฎระเบียบได้น้อยกว่าร้อยละ 20.00	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 20.00 - 39.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 40.00 - 59.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 60.00 - 79.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 80.00 - 100.00

สูตรคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 คำนวณจาก ผลรวมของร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนฯ ในส่วนที่ 1 และ ส่วนที่ 2

ส่วนที่ 1 ร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 1, 2 และ 6 ที่มีลำดับความสำคัญสูง และให้มีค่าน้ำหนักในอัตราส่วนร้อยละ 70

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 (ส่วนที่ 1)} = \frac{\text{จำนวนร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 1, 2 และ 6 ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ}}{\text{จำนวนร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 1, 2 และ 6 ตามแผนทั้งหมด (57 + N ฉบับ) }} \times 100 \times 0.7$$

- จำนวนร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 1, 2 และ 6 ตามแผนทั้งหมด หมายถึง จำนวนร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนฯ ประจำปี 2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 57 + N ฉบับ

- 0.7 หมายถึง ค่าน้ำหนักในอัตราส่วนร้อยละ 70 ของร้อยละความสำเร็จของการจัดทำร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 1, 2 และ 6 ซึ่งมีลำดับความสำคัญสูง

- N = จำนวนร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 6 ซึ่งต้องดำเนินการเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากสถานการณ์พิเศษที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้ก่อนซึ่งไม่ได้ระบุไว้ในแผนฯ

ส่วนที่ 2 ร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 3, 4 และ 5 ซึ่งให้มีค่าน้ำหนักในอัตราส่วนร้อยละ 30

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 (ส่วนที่ 2)} = \frac{\text{จำนวนร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 3, 4 และ 5 ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ}}{\text{จำนวนร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 3, 4 และ 5 ตามแผนทั้งหมด (63 ฉบับ) }} \times 100 \times 0.3$$

- จำนวนร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 3, 4 และ 5 ตามแผนทั้งหมด หมายถึง จำนวนร่างกฎระเบียบที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนฯ ประจำปี 2566 มีจำนวนทั้งสิ้น 63 ฉบับ

- 0.3 หมายถึง ค่าน้ำหนักในอัตราส่วนร้อยละ 30 ของร้อยละความสำเร็จของการจัดทำร่างกฎระเบียบในกลุ่มที่ 3, 4 และ 5

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จในการจัดทำแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ภายในเดือนมีนาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566	จัดทำแผนแล้วเสร็จล่าช้ากว่ามิถุนายน 2566	จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566	จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2566	จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2566	จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2566

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การปรับปรุงหรือออกร่างกฎระเบียบเพิ่มเติมตามนโยบายหรือสถานการณ์พิเศษจากภายนอกที่ต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน
- ร่างกฎระเบียบที่ได้รับจากฝ่ายกำกับดูแลมีหลักการไม่ชัดเจนหรือเนื้อหาไม่ครบถ้วน จึงจำเป็นต้องมีการหารือกับฝ่ายเพิ่มเติมเพื่อประกอบการจัดทำกฎระเบียบให้สมบูรณ์ทำให้ต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการมากขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้

ตัวชี้วัดที่ 2 ทรัพยากรและ Inspector ที่ครบถ้วนตาม Workforce Plan

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

คำนิยาม

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

ดังนั้น ในปี 2566 กพท. จึงดำเนินการสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องสำหรับพนักงานในสายงานกำกับดูแล ทั้งด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ตาม Aviation Workforce Plan (2566 – 2575) ซึ่งการสรรหา คัดเลือก บรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่นี้ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน เพื่อให้ กพท. เป็นสำนักงานที่มีโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับ Workforce Plan ที่กำหนด

คำเป้าหมาย 12 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

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

คำเป้าหมาย 6 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จของการสรรหาฯ เพื่อ
บรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้าน
ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย
และด้านเศรษฐกิจฯ ภายในปี 2566

$$= \frac{\text{ผลรวมของ (ร้อยละความคืบหน้าในแต่ละกิจกรรม} \times \text{น้ำหนักของกิจกรรม)}}{\text{น้ำหนักของกิจกรรมทั้งหมดของปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการ}} \times 100$$

ร้อยละความสำเร็จของการสรรหาฯ เพื่อ
บรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้าน
ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย
และด้านเศรษฐกิจฯ ภายในเดือนมิถุนายน
2566

$$= \frac{\text{ผลรวมของ (ร้อยละความคืบหน้าในแต่ละกิจกรรม} \times \text{น้ำหนักของกิจกรรม)}}{\text{น้ำหนักของกิจกรรมทั้งหมดภายในเดือนมิถุนายน 2566 ตามแผนปฏิบัติการ}} \times 100$$

2.2 จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566

คำนิยาม

มีผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ที่ได้รับการแต่งตั้งในปี 2566 เพียงพอต่อภารกิจงานด้านการตรวจสอบกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน ในปี 2566 ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน เพื่อให้ กพท. เป็นสำนักงานที่มีโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครบตามความต้องการทุกด้าน โดยมีความสอดคล้องกับ Workforce Plan ที่กำหนด โดยการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ทั้งประเภทการแต่งตั้งใหม่ (Initial Authorization) รวมถึง ประเภทบุคคลซึ่งมิได้เป็นพนักงานของ กพท. (Secondment) และการขยายขอบเขตการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Scope Extension) พิจารณาจากความจำเป็นในการปฏิบัติการกิจของ กพท. ดังนี้

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

ตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบิน ปี 2566 มีจำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่จะรับได้การแต่งตั้งทั้งหมด 48 ราย แต่เนื่องจากค่านึงถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อแผนการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ ความสามารถในการเข้ารับการพัฒนาตามคู่มือการฝึกอบรม (Training Programme) การฝึกปฏิบัติงาน (OJT) ณ สถานที่จริง และการประเมินการฝึกปฏิบัติงาน (OJTA) รวมถึงระยะเวลาในการปฏิบัติงานตามกรอบระยะเวลาที่ระบุในระเบียบการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบิน ดังนั้น จึงได้กำหนดค่าเป้าหมายที่เป็นไปได้ ร้อยละ 75 ของจำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่จะได้รับการแต่งตั้งทั้งหมดภายในปี 2566

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 36 รายขึ้นไป

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- จำนวนผู้ตรวจสอบด้านการบินที่ได้รับการพัฒนาและแต่งตั้งตามแผนการพัฒนาและแต่งตั้งในปี 2566 ได้ 27 รายขึ้นไป

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- บุคลากรที่มีคุณสมบัติตามที่ กพท. กำหนดสรรหาได้ค่อนข้างยากในกรณีพนักงานใหม่ (Buy)
- การพัฒนาบุคลากรด้านกำกับดูแลให้มีคุณสมบัติครบถ้วน มีความจำเป็นต้องเข้ารับการพัฒนากการ OJT และ OJTA รวมถึงระยะเวลาในการปฏิบัติงานที่ กพท. เพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการตรวจสอบด้านการบินโดยมีกรอบระยะเวลาตามที่ กพท. กำหนด (Build)
- การแก้ปัญหาโดยการใช้วิธีการมอบอำนาจให้กับผู้ปฏิบัติการภายนอก (Operator) ช่วยปฏิบัติหน้าที่ (Secondment/DCP) ไม่สามารถทำได้ทันทีที่มีความจำเป็นต้องเข้ารับการพัฒนากการ OJT และ OJTA รวมถึงระยะเวลาในการปฏิบัติงานที่ กพท. เพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านการตรวจสอบด้านการบินโดยมีกรอบระยะเวลาตามที่ กพท. กำหนด ก้อน (Borrow)
- การสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานใหม่ด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย และด้านเศรษฐกิจ ในช่วงระยะเวลาที่ Aviation Workforce Plan (2566 – 2575) อยู่ระหว่างการขอความเห็นชอบนั้น จะใช้กรอบอัตรากำลังเดิมในการพิจารณาเพื่อดำเนินการ

ตัวชี้วัดที่ 3 ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคูณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ให้มี คุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน

คำนิยาม

ตามแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2565-2569 ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่ 1 เรื่องการพัฒนา ระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานยั่งยืน ซึ่งในปี 2565 มีการกำหนดตัวชี้วัดเรื่องการพัฒนาฝึกอบรม Inspector และ Aviation Staff ทั้งด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้มีคุณสมบัติครบถ้วน ตามมาตรฐาน โดยมีค่าเป้าหมาย คือ การมีแบบ (Model) สำหรับการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านกำกับดูแล ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Competency-Based Training Program Model) ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำหลักสูตรการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านกำกับดูแล ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Competency-Based Training Program) ในปี 2566

ปี 2566 กพท. ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2565 โดยนำ Competency-Based Training Program Model มาเป็นแนวทางสำหรับโครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment เพื่อจัดทำ/ทบทวน Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) และสรุปเป็น Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) ให้เห็นถึงความรู้ ทักษะที่สอดคล้อง กับภารกิจ และดำเนินการจัดทำแนวทาง (หมายถึง หลักเกณฑ์) การพิจารณาคูณสมบัติพื้นฐานและการพัฒนา Evaluator ภายในปี 2566

ปี 2567-2570 กพท. ดำเนินการพัฒนาศูนย์กลางตามแผนพัฒนาศูนย์กลางประจำปี รวมถึงการแต่งตั้ง Evaluator ที่มีคุณสมบัติฯ รวมถึงดำเนินการจัดให้มีการประเมิน Inspector (Assessment) ครบถ้วน

ดังนั้น ในปี 2566 กพท. จึงได้กำหนดค่าเป้าหมายสำหรับโครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment คือ การมีพจนานุกรมสมรรถนะ Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบการพัฒนาสมรรถนะพนักงานทุกสายงาน และ กำหนดแนวทาง (หมายถึง หลักเกณฑ์) การพิจารณาคูณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำแนวทางการประเมินผู้ตรวจสอบด้านการบิน (Inspector) ในปี 2567 และพัฒนาศูนย์กลางตามแนวทาง Competency-Based Training Program and Assessment ให้ครบถ้วนตามแผนพัฒนาศูนย์กลางประจำปี พ.ศ. 2567-2570 ต่อไป

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคูณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายใน เดือนพฤศจิกายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำแนวทาง การพิจารณาคูณสมบัติและการพัฒนา Evaluator โดยเริ่มดำเนินการแล้ว น้อยกว่า ร้อยละ 50	จัดทำแนวทาง การพิจารณาคูณสมบัติและการพัฒนา Evaluator โดยเริ่มดำเนินการแล้ว น้อยกว่า ร้อยละ 50	จัดทำแนวทาง การพิจารณาคูณสมบัติและการพัฒนา Evaluator โดยเริ่มดำเนินการแล้ว น้อยกว่า ร้อยละ 50	นำเสนอร่างแนวทางการพิจารณาคูณสมบัติและการพัฒนา Evaluator	มีแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ใน เดือนธันวาคม 2566	มีแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ใน เดือนพฤศจิกายน 2566

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำ
แนวทางพิจารณาคุณสมบัติและ
การพัฒนา Evaluator} = \frac{\text{ผลรวมของ (ร้อยละความคืบหน้าในแต่ละกิจกรรม x น้ำหนักของกิจกรรม)}}{\text{น้ำหนักของกิจกรรมทั้งหมดของปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการ}} \times 100$$

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำพจนานุกรม (Competency Dictionary) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบในการพัฒนาสมรรถนะสำหรับพนักงานทุกสายงานภายในเดือนมิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ระดับการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้บริหาร พนักงานของแต่ละหน่วยงาน
- ความซับซ้อนและรายละเอียดของการทำงานที่ต้องพิจารณาตามมาตรฐานสากลด้านการบินต่าง ๆ ประกอบกับทำให้การทำงานต้องใช้เวลาอย่างมากทั้งในขั้นตอนการสื่อสาร การจัดทำ การตรวจสอบความถูกต้อง การสร้างการยอมรับจากผู้บริหารทุกระดับ

ตัวชี้วัดที่ 4 ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ตามมาตรฐาน ICAO

คำนิยาม

การพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Technical Guidance, Tool and the Provision of Safety/Security-Critical Information) ให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question (PQ) กำหนด ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานยั่งยืน และเป้าประสงค์ในการจัดทำคู่มือทางเทคนิค เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Technical guidance, tools, and provision of safety/security-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ ทั้งนี้ ICAO PQ ได้กำหนดชุดคำถามเพื่อตรวจสอบว่าทุกประเทศภาคีสมาชิกได้มีการจัดทำคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ตามมาตรฐาน ICAO

ในปี 2565 มีจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector จำนวนทั้งสิ้น 56 เรื่อง และยังมีคู่มือที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในธันวาคม 2565 จากฝ่าย AGA และ PEL จำนวน 3 เรื่อง AGA 2 เรื่อง (Surveillance สนามบินส่วนบุคคล และการจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก) และ PEL 1 เรื่อง (คู่มือสำหรับการ Surveillance ผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ) และในปี 2566 กพท. จะต้องดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของคู่มือการตรวจสอบ (Surveillance) ของฝ่าย AGA และ PEL จำนวนทั้งสิ้น 3 เรื่อง และแจ้งฝ่ายดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง และส่งแผนการแก้ไข (ถ้ามี) ต่อไป

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- มีคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้านตามมาตรฐาน ICAO ร้อยละ 100 ภายในปี 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละของจำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ครอบคลุมครบถ้วนทุกด้าน ตามมาตรฐาน ICAO} = \frac{\text{จำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ที่ตรวจสอบแล้วเสร็จ}}{\text{จำนวนคู่มือสำหรับ Inspector ที่ต้องตรวจสอบทั้งหมด (3 เรื่อง)}} \times 100$$

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการตรวจสอบคู่มือ ครอบคลุมตามแผน ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จ ของการ ดำเนินการ ตรวจสอบ คู่มือครบถ้วน ตามแผน	ดำเนินการแล้ว เสร็จภายใน เดือนมิถุนายน 2566 โดยเริ่ม ดำเนินการได้น้อย กว่า ร้อยละ 50	ดำเนินการแล้ว เสร็จภายใน เดือนมิถุนายน 2566 โดยเริ่ม ดำเนินการได้ มากกว่า ร้อยละ 50	ดำเนินการแล้ว เสร็จภายใน เดือนมิถุนายน 2566 โดยเริ่ม ดำเนินการได้ มากกว่า ร้อยละ 80	ดำเนินการแล้ว เสร็จภายในเดือน มิถุนายน 2566	ดำเนินการแล้ว เสร็จภายในเดือน พฤษภาคม 2566

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

ไม่มี

ตัวชี้วัดที่ 5 ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ

คำนิยาม

กพท. ต้องดำเนินการ ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่เกินระยะเวลาดำเนินการและยังไม่สามารถดำเนินการได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564 (Flush Out) ให้แล้วเสร็จ ร้อยละ 100 ตามเป้าหมายและแผนงานในปี 2566 ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืนและเป้าประสงค์ที่ต้องการออกใบอนุญาตและใบรับรอง (Certification and approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน

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

ปี 2566 มีแผนออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ ที่สามารถดำเนินการและวัดผลได้จริง จำนวน 283 ใบ* แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคล (AGA) *เนื่องจากเป็นกระบวนการที่ต้องรอการดำเนินการของผู้ประกอบการตามกรอบเวลาที่ กพท. กำหนด จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงกำหนดแผนที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 เป็นจำนวนทั้งหมด 107 ใบ

2) การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (OPS) มีแผนที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จ จำนวน 1 ใบ

3) การออก ต่ออายุ เพิ่ม/ลด ชีตความสามารถ และแก้ไขเปลี่ยนแปลง ใบรับรองหน่วยซ่อมในราชอาณาจักร/ ใบรับรองหน่วยซ่อมต่างประเทศ (Domestic/Foreign Repair Station Certificate) (AIR) มีทั้งสิ้น 2 แผนที่จะดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี 2566 รวมจำนวนทั้งหมด 175 ใบ

หมายเหตุ: ส่วนที่ไม่อยู่ในขอบเขตของตัวชี้วัดนี้ ได้แก่

*การออกใบรับรองใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยในส่วนของการตรวจสอบเพื่อทำการรับรองใหม่ให้แก่ผู้ได้รับใบรับรองแล้ว (Re-certification) และการวัดผลการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ (SLA) ซึ่งวัดจากการดำเนินงานในปัจจุบัน และจำนวนใบรับรอง ใบอนุญาต ที่ออกได้ตาม SLA ที่กำหนด

ดังนั้น จึงไม่จัดอยู่ภายใต้ขอบเขตของใบรับรองที่คงค้าง (อยู่ระหว่างการดำเนินการ แต่ดำเนินการเกินระยะเวลา และยังไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564) ซึ่งวัดจากจำนวนใบรับรองใบอนุญาต ที่ออกได้ตามแผนการออกใบรับรองใบอนุญาต

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 ได้ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จ ตามแผนภายในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรการคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จตามแผน} = \frac{\text{จำนวนใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ ที่คงค้างที่ออกได้}}{\text{จำนวนใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ ที่คงค้างทั้งหมดตามแผน}} \times 100$$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ปัจจัยด้านผู้ประกอบการ ไม่มีความพร้อมในการดำเนินการตามแผน ซึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรฐานของผู้ประกอบการเอง
- ปัจจัยภายนอกเนื่องจากกฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์การจัดและระยะเวลาการใช้งานที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน พ.ศ. 2559 กำหนดให้ที่ขึ้นลงชั่วคราวมีอายุการใช้งานรวมกันไม่เกิน 2 ปี ส่งผลให้ที่ขึ้นลงชั่วคราวที่ประสงค์จะดำเนินการต่อ ต้องมายื่นขออนุญาตเป็นสนามบินส่วนบุคคล ในขณะที่การจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคลต้องดำเนินการตามกฎหมายเรื่อง การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน พ.ศ. 2561 ซึ่งกฎกระทรวงนี้ไม่อ่อนตัวที่จะนำไปปฏิบัติ สำหรับการขออนุญาตเป็นสนามบินส่วนบุคคลของที่ขึ้นลงชั่วคราว เนื่องจากที่ขึ้นลงชั่วคราวส่วนใหญ่ลักษณะทางกายภาพมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับการปฏิบัติการบินเบื้องต้น ในขณะที่การขออนุญาตตามกฎหมายนี้ อาจจะเหมาะสำหรับสนามบินส่วนบุคคลที่ยังไม่มีการปรับปรุงพื้นที่ จากกรณีดังกล่าว กพท. เคยนำเสนอเรื่องการจัดตั้งสนามบินส่วนบุคคลไปยัง คค. หลายรอบ และมีการตีกลับ เนื่องจากไม่เป็นไปตามกฎกระทรวง เรื่อง การขอและการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินฯ

ตัวชี้วัดที่ 6 ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Surveillance)

คำนิยาม

ความสามารถในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 ในปี 2566 เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต การรับรอง ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations) ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน และเป้าประสงค์ที่ต้องการให้สามารถตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี โดยใช้กลยุทธ์การปรับปรุงการดำเนินงานด้านการตรวจติดตาม (CE-7: Surveillance Obligations) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน (Annex 19; Appendix 1) รวมถึงจัดให้มีแผนและปฏิบัติการตรวจติดตามประจำปี (Annual Surveillance Program) สำหรับผู้ดำเนินการทุกราย

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยตามแผน ภายในปี 2566 ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย	ดำเนินการแล้วเสร็จ น้อยกว่าร้อยละ 70	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย	ดำเนินการแล้วเสร็จ น้อยกว่าร้อยละ 70	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100

สูตรการคำนวณ

$$\frac{\text{ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย}}{\text{จำนวนกิจกรรมการตรวจติดตามทั้งหมดตามแผน}} = \frac{\text{จำนวนกิจกรรมการตรวจติดตามที่ดำเนินการได้}}{\text{จำนวนกิจกรรมการตรวจติดตามทั้งหมดตามแผน}} \times 100$$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ภัยพิบัติจากธรรมชาติ อาจจะทำให้ไม่สามารถดำเนินการตรวจติดตามได้ตามแผน ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องติดตามกำกับดูแล ณ สถานที่จริง

ตัวชี้วัดที่ 7 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ

คำนิยาม

สามารถดำเนินการตามแผนปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศ ที่ได้รับการอนุมัติเมื่อปี 2565 เพื่อนำไปต่อยอดให้มีการดำเนินการในปี 2566 ให้มีมาตรฐานสากลตามที่กำหนด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศ ให้สามารถนำไปปฏิบัติใช้ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน และเป้าประสงค์ที่ต้องการให้มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทางการบิน ซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of safety concerns) โดยใช้กลยุทธ์การส่งเสริมและพัฒนางานแก้ไขปัญหาความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย โดยการกำหนดแผน แนวทาง และมาตรฐานการดำเนินการให้เป็นมาตรการภาคบังคับ (A compliance and enforcement program) สำหรับประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ รวมถึงการประสานความร่วมมือและการสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถบริหารจัดการความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

โดยข้อมูล CE-8 มีดังนี้

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

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศตามแผนในปี 2566 ได้ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จของ ดำเนินการตามแผน การปรับปรุงกลไกการแก้ไข ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มี ผลกระทบต่อความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัย ของประเทศ	ดำเนินการ แล้วเสร็จ น้อยกว่า ร้อยละ 70	ดำเนินการ แล้วเสร็จ ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการ แล้วเสร็จ ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการ แล้วเสร็จ ร้อยละ 90 - 99.99	ดำเนินการ แล้วเสร็จ ร้อยละ 100

สูตรการคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จของดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ = $\frac{\text{จำนวนกิจกรรมที่ดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกที่ดำเนินการได้}}{\text{จำนวนกิจกรรมที่ดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกทั้งหมดตามแผน}} \times 100$

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาข้อบกพร่อง Corrective Action Plan ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศ ได้ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรการคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ} = \frac{\text{จำนวนกิจกรรมการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาฯ ที่ดำเนินการได้}}{\text{จำนวนกิจกรรมการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาฯ ทั้งหมดตามแผน}} \times 100$$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

ไม่มี

ตัวชี้วัดที่ 8 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยของประเทศ

8.1 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย

คำนิยาม

ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย โดยเป็นผลจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) โดยการใช้แนวทางดำเนินการที่สอดคล้องกัน และการจัดการตามฐานความเสี่ยง (A Coordinated, Risk-based Approach to Improving Thailand Aviation Safety) ระหว่างระบบกำกับดูแลความปลอดภัยกับการดำเนินงานและการบริหารความปลอดภัยของผู้ประกอบการ ผู้ดำเนินงาน ผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือน ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน และเป้าประสงค์ที่ต้องการให้มีระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก ดังนี้

ปี 2566 (2023)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 (อ้างอิงกับแผน ICAO กำหนด GASP : Global Aviation Safety Plan)

ปี 2567-2568 (2024-2025)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 85

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

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90

ทั้งนี้ หากช่วงปีใด ICAO ไม่เข้ามาตรวจประเมินระบบกำกับดูแลของประเทศไทย ให้ทำการประเมินผลความสำเร็จจากการแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) แทน

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย)

- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับประสิทธิผล (EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย)	ระดับ EI น้อยกว่าร้อยละ 60.00	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 60.00 - 69.99	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 70.00 - 74.99	ระดับ EI เท่ากับร้อยละ 75.00 - 79.99	ระดับ EI มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80.00

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรการคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment)} = \frac{\text{จำนวนข้อบกพร่องที่แก้ไขได้แล้วเสร็จ}}{\text{จำนวนข้อบกพร่องที่ตรวจพบจากการประเมินตนเอง}} \times 100$$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

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

8.2 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย

คำนิยาม

ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย โดยเป็นผลจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) โดยการสร้างความตระหนักและการตอบสนองต่อความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการยกระดับวัฒนธรรมการรักษาความปลอดภัยและการพัฒนาความสามารถของบุคลากร การพัฒนาด้านนวัตกรรมและการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้าใช้งาน รวมทั้งการเพิ่มระดับการประสานความร่วมมือและการสนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการบินพลเรือนของประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน และเป้าประสงค์ที่ต้องการให้มีระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก ดังนี้

ปี 2566 (2023)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90 (อ้างอิงกับแผน ICAO กำหนด GAsEP : Global Aviation Security Plan)

ปี 2573 (2030)

- ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 100 (อ้างอิงกับแผน ICAO กำหนด GAsEP : global aviation security plan)

ทั้งนี้ หากช่วงปีใด ICAO ไม่เข้ามา audit ให้ประเมินผลความสำเร็จจากการแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment)

คำเป้าหมาย 12 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรการคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment)} = \frac{\text{จำนวนข้อบกพร่องที่แก้ไขได้แล้วเสร็จ}}{\text{จำนวนข้อบกพร่องที่ตรวจพบจากการประเมินตนเอง}} \times 100$$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

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

ตัวชี้วัดที่ 9 ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และ การรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC)

9.1 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน

คำนิยาม

ในกรณีที่ กพท. ตรวจสอบประเมินตนเองและตรวจพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) ซึ่งเป็นการวัดความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ที่ กพท. ตรวจพบได้ด้วยตนเอง และได้มีการกำหนดแนวทางและดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลาที่เหมาะสม ก่อนที่จะถูกตรวจพบโดย ICAO เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการการแก้ไขข้อบกพร่อง SSC อย่างแท้จริง และตอบสนองต่อเป้าประสงค์ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 ในการบริหารจัดการให้ความเสี่ยงของการมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา และต่อกลยุทธ์ในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมกำกับอย่างเข้มงวด เพื่อไม่ให้เกิดข้อบกพร่องในองค์ประกอบสำคัญของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยของรัฐส่วนใดส่วนหนึ่งหรือหลายส่วน อันเป็นการฝ่าฝืนหรือขัดต่ออนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติในภาคผนวก และกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศของไทย จนส่งผลให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยสำหรับการบินพลเรือนระหว่างประเทศโดยตรง (Resulting in an immediate safety risk to international civil aviation) ปัจจุบัน กพท. ได้ดำเนินการบริหารจัดการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ด้วยการพัฒนาระบบการตรวจประเมินตนเองตามแนวทางการตรวจประเมินของ ICAO ที่พัฒนาเพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลา เพื่อค้นหาข้อบกพร่องและดำเนินการแก้ไขอย่างเหมาะสม

โดยในปี 2566 จากการตรวจประเมินตนเองของ กพท. พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) ทั้งหมด จำนวน 72 ข้อ แบ่งออกเป็น

- 1) ข้อบกพร่องที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ กพท. จำนวน 25 ข้อ ประกอบด้วย
 - 1.1) เรื่อง CE-1 กฎหมายหลักทางการบิน จำนวน 7 ข้อ
 - 1.2) เรื่อง CE-2 ข้อบังคับและกฎระเบียบสำหรับการปฏิบัติการ จำนวน 11 ข้อ
 - 1.3) เรื่อง CE-3 หน่วยงานและระบบรองรับกิจการการบินพลเรือนและดูแลความปลอดภัย จำนวน 5 ข้อ
 - 1.4) เรื่อง CE-4 คุณสมบัติของเจ้าหน้าที่และการฝึกอบรม จำนวน 1 ข้อ
 - 1.5) เรื่อง CE-5 แนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย จำนวน 1 ข้อ
- 2) ข้อบกพร่องที่ไม่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ กพท. จำนวน 47 ข้อ ประกอบด้วย
 - 2.1) เรื่อง CE-6 การออกใบอนุญาตและใบรับรอง ตามที่ กพท. ได้จัดทำแผนเพื่อแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนในเชิงภาพรวมถึงสิ่งที่ต้องดำเนินการแก้ไขของหน่วยงานภายนอกนั้น ๆ จำนวน 22 ข้อ
 - 2.2) เรื่อง CE-7 การตรวจติดตามผู้ที่ได้รับใบอนุญาต ตามที่ กพท. ได้จัดทำแผนเพื่อแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนในเชิงภาพรวมถึงสิ่งที่ต้องดำเนินการแก้ไขของหน่วยงานภายนอกนั้น ๆ จำนวน 12 ข้อ
 - 2.3) เรื่อง CE-8 แนวทางการแก้ไขเมื่อพบข้อบกพร่องที่อาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัย ตามที่ กพท. ได้จัดทำแผนเพื่อแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนในเชิงภาพรวมถึงสิ่งที่ต้องดำเนินการแก้ไขของหน่วยงานภายนอกนั้น ๆ จำนวน 1 ข้อ
 - 2.4) เรื่อง การดำเนินการในส่วนของ SAR จำนวน 2 ข้อ
 - 2.5) เรื่อง การดำเนินการในส่วนของ AIG จำนวน 10 ข้อ

ทั้งนี้ หากช่วงปีใด ICAO ไม่เข้ามา audit ให้ประเมินผลความสำเร็จจากการแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) โดยมีระดับเกณฑ์วัด 2 ระดับ ดังนี้

- ระดับ 1 คือ มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) หมายถึง ตรวจพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) จากการตรวจประเมินตนเองและไม่สามารถแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด
- ระดับ 5 คือ ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) หมายถึง ตรวจไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) หรือ ตรวจพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) จากการตรวจประเมินตนเองแล้วสามารถแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวได้แล้วเสร็จตามแนวทางที่เหมาะสมภายในระยะเวลาที่กำหนด

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC

คำเกณฑ์วัด

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

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC*

*การประเมินผลการดำเนินงานระยะ 6 เดือน ให้ประเมินตามความสำเร็จในการมีแผน/แนวทางในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC และความสามารถในการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องได้แล้วเสร็จตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566

คำเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ข้อบกพร่องระดับ SSC จากการตรวจประเมินตนเอง ทุกส่วนงานต้องจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อเป็นแนวทางการแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่อง และใช้สำหรับวัดความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม โดยมีเงื่อนไขในการวัดความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC แบ่งเป็น 2 กรณี คือ

- 1) กรณีเป็น ข้อบกพร่องระดับ SSC ที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ กพท. ได้แก่
 - ข้อบกพร่องระดับ SSC ที่อยู่ภายใต้ CE-1 กฎหมายหลักทางการบิน, CE-2 ข้อบังคับและกฎระเบียบสำหรับการปฏิบัติการ, CE-3 หน่วยงานและระบบรองรับกิจการการบินพลเรือน และดูแลความปลอดภัย, CE-4 คุณสมบัติของเจ้าหน้าที่และการฝึกอบรม, CE-5 แนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย วัดผลจากจำนวน

ข้อบกพร่องที่ตรวจพบและมีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ที่ กพท. แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงวิธีการและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อแก้ไขแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด

- ข้อบกพร่องระดับ SSC ที่อยู่ภายใต้ CE-6 การออกใบอนุญาตและใบรับรอง, CE-7 การตรวจติดตามผู้ที่ได้รับใบอนุญาต, CE-8 แนวทางการแก้ไขเมื่อพบข้อบกพร่องที่อาจมีผลกระทบต่อความปลอดภัย โดยเป็นการวัดผลจากจำนวนข้อบกพร่องที่ตรวจพบและมีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ที่ กพท. จัดทำแผนเพื่อแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนในเชิงภาพรวมถึงสิ่งที่ต้องดำเนินการแก้ไขของหน่วยงานภายนอกนั้น ๆ ทั้งนี้หากหน่วยงานภายนอกไม่สามารถดำเนินการตามแผนที่ กพท. กำหนด เช่น การแก้ไขข้อบกพร่องที่ล่าช้าและการดำเนินการที่ไม่เป็นไปตามแผนของหน่วยงานภายนอก หรือ ความไม่พร้อมรับการตรวจประเมินของผู้ประกอบการ จะไม่นำส่วนนั้นมาคิดคะแนน ดังนั้นจะนับคะแนนเฉพาะในส่วนที่ กพท. ดำเนินการเท่านั้น

2) กรณีเป็น ข้อบกพร่องระดับ SSC ที่ไม่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ กพท. เช่น AIG SAR และหน่วยงานภายนอกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยหาก กพท. ได้จัดทำแผนเพื่อแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนในเชิงภาพรวมถึงสิ่งที่ต้องดำเนินการแก้ไขของหน่วยงานภายนอกนั้น ๆ แล้ว แต่หน่วยงานภายนอกยังไม่สามารถดำเนินการตามแผนที่ กพท. กำหนดได้สำเร็จจุลวง จะไม่นำส่วนนั้นมาคิดคะแนน ดังนั้นจะนับคะแนนเฉพาะในส่วนที่ กพท. ดำเนินการเท่านั้น

- การประเมินผลการดำเนินงานระยะ 6 เดือน ให้ประเมินตามความสำเร็จในการมีแผน/แนวทางในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC และความสามารถในการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องได้แล้วเสร็จตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566

9.2 ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน

คำนิยาม

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

ทั้งนี้ หากช่วงปีใด ICAO ไม่เข้ามา audit ให้ประเมินผลความสำเร็จจากการแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนินการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) โดยมีระดับเกณฑ์วัด 2 ระดับ ดังนี้

- ระดับ 1 คือ มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concern: SSeC) หมายถึง ตรวจพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อการรักษาความปลอดภัย (SSeC) จากการตรวจประเมินตนเอง และไม่สามารถแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด
- ระดับ 5 คือ ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concern: SSeC) หมายถึง ตรวจไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อการรักษาความปลอดภัย (SSeC) หรือ ตรวจพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อการรักษาความปลอดภัย (SSeC) จากการตรวจประเมินตนเองแล้วสามารถแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวได้แล้วเสร็จตามแนวทางที่เหมาะสมภายในระยะเวลาที่กำหนด

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- กรณีเป็นข้อบกพร่องระดับ SSeC ที่ไม่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของ กพท. เช่น หน่วยงานภายนอกอื่น ๆ จะวัดผลจากจำนวนข้อบกพร่องที่ตรวจพบและมีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ที่ กพท. แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนถึงวิธีการและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อแก้ไขแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ หากหน่วยงานภายนอกไม่สามารถดำเนินการตามแผนที่ กพท. กำหนดได้ อันเนื่องมาจากเหตุปัจจัยภายนอกที่ กพท. ไม่สามารถควบคุมได้ จะไม่นำส่วนนั้นมาคิดคะแนน ดังนั้นการนับคะแนนจะนับเฉพาะในส่วนที่ กพท. ดำเนินการเท่านั้น

ตัวชี้วัดที่ 10 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

คำนิยาม

การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) พ.ศ. 2564 – 2566 สอดคล้องกับเป้าประสงค์ USOAP Audit Areas & Safety Outcomes เรื่องระบบการบินของประเทศบรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP) ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

โดยกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) เป็นกิจกรรมที่กำหนดขึ้นเพื่อให้มั่นใจว่าประเด็นด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety issues) และความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety risk) มีการจัดการตามกลไกที่ระบุไว้ในแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) โดยมีความคาดหวังว่าเมื่อมีการดำเนินการตามกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่กำหนด จะทำให้สมรรถนะความปลอดภัยสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety objectives) และระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP) ที่กำหนดไว้

ซึ่งแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan: TASAP) หมายถึง แผนความปลอดภัยการบินแห่งชาติ (National Aviation Safety Plan: NASP) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP) โดยแผนความปลอดภัยควรมีความสอดคล้องกับเป้าหมายและแนวทางของแผนความปลอดภัยการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) และแผนความปลอดภัยการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP)

การจัดทำแผนความปลอดภัยการบินแห่งชาติมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการสื่อสารกลยุทธ์ (Strategy) ในการพัฒนาด้านความปลอดภัยในระดับประเทศ โดยแผนดังกล่าวจะอธิบายถึงแผนงานและกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศต้องดำเนินการในการจัดการกับสภาวะอันตราย (Hazards) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของการดำเนินการ (Operational safety risks) และประเด็นปัญหาความปลอดภัย (Safety issues) อื่น ๆ ที่มีความสำคัญ ให้บรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยของประเทศ (State safety objectives) รวมทั้งระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP) ตามที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ โดยวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยของประเทศไทย มีดังนี้

- 1) วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยทั่วไปขององค์กร (Generic Organisational Safety Objectives: GEN)
- 2) วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเฉพาะ (Specific Operational Safety Objectives: OPR) ประกอบด้วย

OPR-1: To reduce the rate of occurrences related to controlled flight into terrain (CFIT) - เพื่อลดอัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมอากาศยานเข้าสู่ภูมิประเทศ

OPR-2: To reduce the rate of occurrences related to loss of control in-flight (LOC-I) - เพื่อลดอัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการสูญเสียการควบคุมในขณะปฏิบัติการบิน

OPR-3: To reduce the rate of occurrences related to mid-air collision (MAC) - เพื่อลดอัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการชนกันของอากาศยานกลางอากาศ

OPR-4: To reduce the rate and severity of runway excursions (RE) - เพื่อลดอัตราการเกิดและความรุนแรงของอากาศยานไถลออกนอกทางวิ่ง

OPR-5: To reduce the rate of runway incursions (RI) - เพื่อลดอัตราการเกิดเหตุการณ์การรุกล้ำทางวิ่ง

OPR-6: To reduce the rate of bird strikes with damage to aircraft parts - เพื่อลดอัตราชนนกอากาศยานที่ทำให้ชิ้นส่วนของอากาศยานเสียหาย

ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) พ.ศ. 2564 – 2566 เป็นการบ่งชี้ถึงความสามารถในการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของประเทศ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยของประเทศ ทั้งนี้ ตัวชี้วัดนี้จะให้ความสำคัญกับการติดตามและประเมินสมรรถนะด้านความปลอดภัยตามวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเฉพาะ (OPR) เท่านั้น เนื่องจากการบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยทั่วไปขององค์กร (GEN) ถูกวัดในตัวชี้วัดอื่นของ กพท. แล้ว โดยกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่จะดำเนินการในการติดตามและประเมินความสำเร็จตามตัวชี้วัดนี้ คือ กิจกรรมด้านความปลอดภัยที่มีเป้าหมายการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 จำนวน 9 กิจกรรม ตาม OPR ดังนี้

ลำดับกิจกรรม	กิจกรรมด้านความปลอดภัยที่มีเป้าหมายการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2566	Indicator (Score)				Stakeholders
		0	50	75	100	
1	OPR1.OPS02: Identify hazards related to CFIT occurrences	Unidentified hazards	-	-	Hazards are identified	CAAT/OPS* CAAT/SMO, AGA and ANS Air operators Aerodrome operators ANSPs
2	OPR2.OPS01: Identify hazards related to LOC-I occurrences	Unidentified hazards	-	-	Hazards are identified	CAAT/OPS* CAAT/SMO Air operators
3	OPR2.OPS03: Publish Guidance Material on Flight Crew Proficiency (ICAO ARAST SEI Ref – LOC 2, LOC 4 (17)) related to Loss of Control prevention and upset recovery	-	First draft issued	Final draft after consultation process issued	Guidance is approved and published	CAAT/OPS*

ลำดับกิจกรรม	กิจกรรมด้านความปลอดภัยที่มีเป้าหมายการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2566	Indicator (Score)				Stakeholders
		0	50	75	100	
4	OPR3.OPS01: Identify hazards related to MAC occurrences	Unidentified hazards	-	-	Hazards are identified	CAAT/OPS* CAAT/SMO ANSPs
5	OPR3.ANS02: Identify hazards related to MAC occurrences	Unidentified hazards	-	-	Hazards are identified	CAAT/ANS* CAAT/SMO ANSPs
6	OPR4.AGA03: Publish guidance material and training program for runway pavement, maintenance and operations from aerodrome operator's perspective (ICAO APROAST SEI Ref – RE7 (11))	-	First draft issued	Final draft after consultation process issued	Guidance is approved and published	CAAT/AGA*
7	OPR5.AGA03: Publish guidance material on Runway Incursion prevention including pilot training aspects (ICAO APROAST SEI Ref – RE2 (15)) OPR5.OPS01: Publish guidance material on Runway Incursion prevention including pilot training aspects (ICAO APROAST SEI Ref – RE2 (15))	-	First draft issued	Final draft after consultation process issued	Guidance is approved and published	CAAT/AGA*
8	OPR5 OPS01: Publish guidance material on Runway Incursion prevention including pilot training aspects (ICAO APROAST SEI Ref – RE2 (15))	-	First draft issued	Final draft after consultation process issued	Guidance is approved and published	CAAT/OPS*

ลำดับกิจกรรม	กิจกรรมด้านความปลอดภัยที่มีเป้าหมายการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2566	Indicator (Score)				Stakeholders
		0	50	75	100	
	OPR5.OPS01: Publish guidance material on Runway Incursion prevention including pilot training aspects (ICAO APRAST SEI Ref – RE2 (15))					
9	OPR6.AGA01: Establish a task force to reduce the likelihood and severity of wildlife event consequences	Task force is not established	-	-	Task force is established	CAAT/AGA* CAAT/SMO Aerodrome operators

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

$$= \frac{\text{ผลรวมของคะแนนความสำเร็จในการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยแต่ละกิจกรรม}}{\text{จำนวนกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จของปี 2566 (9 กิจกรรม)}}$$

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 90-100

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

$$\frac{\text{ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด}}{\text{ผลรวมของคะแนนความสำเร็จในการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยแต่ละกิจกรรม}} = \frac{\text{จำนวนกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จของปี 2566 (9 กิจกรรม)}}{\text{จำนวนกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จของปี 2566 (9 กิจกรรม)}}$$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- บางกิจกรรมด้านความปลอดภัยอาศัยการมีส่วนร่วมขององค์กรด้านการบินพลเรือน (Civil aviation organisation) หรือผู้ประกอบการ ในการดำเนินกิจกรรมให้สำเร็จ ดังนั้น หากองค์กรด้านการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องไม่ให้ความร่วมมือ หรือมีอุปสรรคที่ต้องแก้ไขในระหว่างการดำเนินกิจกรรม ซึ่งทำให้กำหนดการดำเนินกิจกรรมเลื่อนออกไป อาจส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยไม่แล้วเสร็จตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด
- ตัวชี้วัดนี้จะให้ความสำคัญกับการติดตามและประเมินสมรรถนะด้านความปลอดภัยตามวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเฉพาะ (OPR) เท่านั้น เนื่องจากการบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยทั่วไปขององค์กร (GEN) ถูกวัดในตัวชี้วัดอื่นของ กพท. แล้ว
- กิจกรรมด้านความปลอดภัยที่จะดำเนินการในการติดตามและประเมินความสำเร็จตามตัวชี้วัดนี้ คือ กิจกรรมด้านความปลอดภัยที่มีเป้าหมายการดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 จำนวน 9 กิจกรรมตาม OPR (วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเฉพาะ)

ตัวชี้วัดที่ 11 ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศ ด้าน ATM

คำนิยาม

แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน (ATM Contingency Plan for Flights Transiting the Bangkok FIR) ดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน โดยมีเป้าประสงค์ในการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ที่มีผลบังคับใช้ร่วมกับหน่วยงานในภาคอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและระดับภูมิภาค ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานใน Annex 11 รวมถึงเอกสารของ ICAO ที่ถ่ายทอดเป็นเอกสาร Asia/Pacific Regional ATM Contingency Plan โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สำหรับบริหารจัดการการจราจรทางอากาศในระดับ Level 2 Inter-State และให้การปฏิบัติการบินของอากาศยานเป็นไปได้อย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น การทบทวนแผนฯ ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอและการฝึกซ้อมแผนฯ ให้มีความคุ้นชินและสามารถดำเนินการภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความสำคัญยิ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ประเทศไทยไม่สามารถให้บริการการเดินอากาศด้าน ATM ได้ (ATM System Failure or Degradation of ATM System) เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติการบินและการดำเนินการของหน่วยงานต่าง ๆ มีข้อจำกัดน้อยที่สุด

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM จะประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งอาจส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการได้ครบถ้วนตามแผน รวมทั้งหากมีการเปลี่ยนแปลงในเอกสารอ้างอิงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ จะต้องใช้ระยะเวลาในการปรับปรุงและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

ตัวชี้วัดที่ 12 การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย

คำนิยาม

การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ ดำเนินการภายใต้เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน เพื่อให้ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย คือ การหยุดชะงักด้านการบินในภาพรวมทั้งประเทศอันเนื่องมาจากเหตุการณ์การกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย อันเป็นผลมาจากการกำกับดูแลของ กพท. โดยตรง

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

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยภายในปี 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยภายในเดือนมิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- กรณีการหยุดชะงักซึ่งมีระยะเวลานานกว่า 6 ชั่วโมง อันเป็นผลจากปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ ได้แก่ การดำเนินการอื่นของหน่วยงานรัฐ เช่น หน่วยงานด้านความมั่นคง หน่วยงานด้านการข่าว ฯลฯ หรือการดำเนินงานของรัฐต่างประเทศ สถานการณ์การชุมนุมอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ที่เกิดในวงกว้าง หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกำกับดูแลโดยตรง ซึ่งถือว่าเป็นสถานการณ์ที่ กพท. ไม่สามารถควบคุมได้ทั้งหมด
- สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่อาจทำให้การเดินทางระหว่างประเทศเพื่อเข้าร่วมการประชุมเป็นไปได้ลำบากมากยิ่งขึ้น และกำหนดเวลาในการจัดการประชุมที่ไม่สามารถประสานหาวันและเวลาที่ตรงกันได้

ตัวชี้วัดที่ 13 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ

คำนิยาม

การดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ คือ การดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจได้กำหนดที่จะจัดทำขึ้นในระหว่างปี 2566 – 2570 โดยในระยะแรกปี 2566 จะเริ่มดำเนินการ 3 โครงการ ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืนและตอบสนองเป้าประสงค์ที่สำคัญ 3 เรื่อง ได้แก่

1. โครงการศึกษาวิเคราะห์เพื่อทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน (น้ำหนักร้อยละ 30) โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ กพท. มีระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับอย่างยั่งยืน โดยดำเนินการทบทวนกฎหมายลำดับรองต่าง ๆ ด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัยและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ รวมทั้งพัฒนากฎหมายลำดับรองให้สอดคล้องกับกฎหมายหลักด้านการบิน เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งต่อผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการอย่างแท้จริง ทั้งนี้การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ จะมีขอบเขตกำกับดูแลให้ครอบคลุมเฉพาะกิจการและกิจกรรมเท่าที่จำเป็น เพื่อให้กิจการการบินพลเรือนของประเทศสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และดำเนินการต่อไปได้อย่างยั่งยืน

2. โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) (น้ำหนักร้อยละ 30) โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ กพท. มีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจและข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) ที่ครบถ้วนเพียงพอ สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ทำหน้าที่กำกับตรวจสอบ

3. โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย มาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจผู้ประกอบการการบินพลเรือน (ระยะที่ 1 การทดลองระบบ CE7 และ CE8) (น้ำหนักร้อยละ 40) โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ กพท. มีการออกให้ใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วน และเพื่อให้ผู้ประกอบการการบินพลเรือนสามารถใช้ระบบ ECMS ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึง กพท. สามารถตรวจสอบติดตามการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วนและบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนภายในเดือนมิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ คำนวณจากผลรวมของร้อยละความสำเร็จของทุกโครงการ (โครงการที่ 1-3)

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของแต่ละโครงการ} = \text{ร้อยละความคืบหน้าของแต่ละโครงการ} \times \text{น้ำหนักของแต่ละโครงการ}$$

ตัวอย่าง

- 1) โครงการ A น้ำหนักร้อยละ 40 มีความคืบหน้าโครงการ ร้อยละ 50 คิดเป็นร้อยละความสำเร็จของโครงการ A คือ $0.4 \times 50 = 20$
- 2) โครงการ B น้ำหนักร้อยละ 35 มีความคืบหน้าโครงการ ร้อยละ 60 คิดเป็นร้อยละความสำเร็จของโครงการ B คือ $0.35 \times 60 = 21$
- 3) โครงการ C น้ำหนักร้อยละ 25 มีความคืบหน้าโครงการ ร้อยละ 45 คิดเป็นร้อยละความสำเร็จของโครงการ C คือ $0.25 \times 45 = 11.25$

ดังนั้น ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ คำนวณจากร้อยละความสำเร็จของโครงการ A + B + C เท่ากับ $20 + 21 + 11.25$ คิดเป็น ร้อยละ 52.25

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การขาดความต่อเนื่องและความชัดเจนเกี่ยวกับนโยบายการบินของประเทศ
- การแก้ไขกฎหมายหลักด้านการบินเป็นเรื่องที่จะต้องใช้ระยะเวลาค่อนข้างมาก เนื่องจากกระบวนการออกกฎหมายไปจนถึงการบังคับใช้มีขั้นตอนและระยะเวลาค่อนข้างนาน จึงอาจไม่สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว

ตัวชี้วัดที่ 14 ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับปรับปรุง)

คำนิยาม

คณะกรรมการการบินพลเรือน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2562 ในการกำหนดนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ และนโยบายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้มอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย จัดทำนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ โดยพิจารณาประเด็นสำคัญด้านการบินและการขนส่งทางอากาศจากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี นโยบายและแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว แล้วจึงนำมากำหนดเป็นนโยบายด้านต่าง ๆ เพื่อให้ครอบคลุมทั้งกิจการการบินพลเรือนและตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งคณะกรรมการการบินพลเรือนได้เห็นชอบร่างนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศในคราวประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน ครั้งที่ 4/2565 เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2565 และให้เสนอร่างนโยบายฯ ดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบก่อนการประกาศใช้นโยบายฯ ต่อไป ดังนั้น กพท. จึงเห็นควรให้มีการศึกษา ทบทวน ปรับปรุงและจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (ฉบับปรับปรุง) ให้มีความสอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ เพื่อนำมาเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศของประเทศ และเตรียมการในการรองรับแนวโน้มของกิจการการบินพลเรือนในอนาคต เนื่องจากนโยบายด้านการบินฯ ได้มีการกำหนดเป้าหมายไว้ 3 ระยะ ดังนั้นผลลัพธ์ในการจัดทำแผนฯ ดังกล่าว จะต้องบรรลุเป้าหมายระยะสั้นภายในระยะเวลา 5 ปี ตามที่นโยบายฯ กำหนดไว้

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับปรับปรุง) ภายในเดือนธันวาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับปรับปรุง)	ผอ.กพท. ลงนามในสัญญาจ้าง	มีกรอบแนวคิด ขอบเขต การดำเนินงาน	ดำเนินการ ทบทวนและประเมินผล แผนพัฒนาฯ ฉบับเดิม และแผนระดับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	รายงาน การวิเคราะห์ สภาพแวดล้อม และแนวโน้ม อุตสาหกรรม	มีร่างยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ของ ร่างแผนพัฒนา การขนส่งทาง อากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับปรับปรุง)

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) โดยสามารถคัดเลือกที่ปรึกษาแล้วเสร็จ

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษา มาดำเนินโครงการฯ	มีคณะกรรมการจัดทำ TOR และราคาากลาง	จัดทำร่าง ขอบเขตงาน และรายละเอียด ราคาากลางของโครงการฯ	ร่างขอบเขตงาน และรายละเอียด ราคาากลางของโครงการฯ ได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท.	ดำเนินการคัดเลือก ที่ปรึกษา โครงการฯ ตาม กระบวนการ จัดซื้อจัดจ้างฯ	พิจารณา คัดเลือกบริษัท ที่ปรึกษาฯ แล้วเสร็จ

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ไม่มีที่ปรึกษาที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ระบุใน TOR มาดำเนินโครงการฯ ทำให้ขั้นตอนการว่าจ้างที่ปรึกษาตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้างฯ มีความล่าช้ากว่าแผนงาน ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่อาจควบคุมได้ จึงทบทวนค่าเป้าหมายให้สอดคล้องกับการดำเนินการจริง
- โครงการดังกล่าวมีขอบเขตงานที่ต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินหลายสาขา ซึ่งอาจมีจำกัด ทำให้ไม่มีบริษัทที่ปรึกษาที่สามารถหาผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนด และอาจทำให้กระบวนการพิจารณาจัดซื้อจัดจ้างต้องดำเนินการมากกว่า 1 รอบ
- เนื่องจากขอบเขตงานที่กำหนด มีเนื้อหาที่ต้องพิจารณาเป็นจำนวนมาก อาจทำให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา

ตัวชี้วัดที่ 15 ระดับความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน

คำนิยาม

จากการประชุมสมัชชาแห่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สมัยสามัญ ครั้งที่ 40 (The 40th Session of the ICAO Assembly) ระหว่างวันที่ 24 กันยายน – 4 ตุลาคม 2562 ได้ให้การรับรองแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 (6th Edition) เพื่อใช้เป็นทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการเดินทางอากาศสากลในรูปแบบของ GANP Portal โดยได้กำหนดค่าเป้าหมายตัวชี้วัดในระดับกลยุทธ์ทางเทคนิคสากล (Global Technical Level) จำนวน 19 ตัวชี้วัด (KPIs) เพื่อวัดภาพรวมผลลัพธ์ของการดำเนินงานพัฒนาระบบห้วงอากาศ

ตัวชี้วัดที่ 15 ระดับความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล โดยมีเป้าประสงค์ในการพัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้านตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม

กพท. จึงได้มีการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) ดังนี้

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

2. ปรับปรุงรูปแบบการจัดเก็บข้อมูลและการประมวลผล เพื่อพัฒนาระบบการวัดผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศสำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้

หมายเหตุ: OPR Performance 19 รายการ ได้แก่ 1. Departure punctuality 2. Taxi-out additional time 3. ATFM slot adherence 4. Filed flight plan en-route extension 5. Actual en-route extension 6. En-route airspace capacity 7. En-route ATFM delay 8. Additional time in terminal airspace 9. Airport peak capacity 10. Airport peak throughput 11. Airport throughput efficiency 12. Airport/Terminal ATFM delay 13. Taxi-in additional time 14. Arrival punctuality 15. Flight time variability 16. Additional fuel burns 17. Level-off during climb 18. Level-capping during cruise 19. Level-off during descent

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Stakeholders)

- ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ จำนวน 8 ราย ดังนี้

1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2. บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
3. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
4. บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด

5. บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
 6. บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
 7. บริษัท ไทย ไลออน เมนทารี จำกัด
 8. บริษัท ไทย เวียดนามแอร์ แอร์ จอยท์ สต็อก จำกัด
- ผู้ให้บริการการเดินอากาศ จำนวน 1 ราย คือ
 1. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)
 - ผู้ดำเนินงานสนามบิน จำนวน 4 ราย ดังนี้
 1. กรมท่าอากาศยาน
 2. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 3. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
 4. ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา - ระยอง - พัทยา
 - ศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ

คำเป้าหมาย 12 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับความสำเร็จของการกำหนดคำเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance	กำหนดคำเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้ต่ำกว่าร้อยละ 50	กำหนดคำเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้มากกว่าร้อยละ 50	กำหนดคำเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้ทุกรายการ	กำหนดคำเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้ทุกรายการและวัดผลได้ 5 รายการ	กำหนดคำเป้าหมายรายการตัวชี้วัดได้ทุกรายการและวัดผลได้มากกว่า 5 รายการ

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการกำหนดคำเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance} = \frac{\text{จำนวนตัวชี้วัดที่ได้กำหนดคำเป้าหมายแล้ว}}{\text{จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด (19 รายการ)}} \times 100$$

- จำนวนตัวชี้วัดที่ได้กำหนดคำเป้าหมายแล้ว หมายถึง จำนวนตัวชี้วัด OPR Performance เฉพาะที่ได้กำหนดคำเป้าหมายแล้วจากทั้งหมด 19 รายการ
- จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด หมายถึง OPR Performance 19 รายการ (รายละเอียดตามหมายเหตุข้างต้น)

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการเก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจัดทำข้อมูล OPR Performance เบื้องต้น มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ในเดือนมิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการเก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจัดทำข้อมูล OPR Performance เบื้องต้น} = \frac{\text{จำนวนตัวชี้วัดที่เก็บรวบรวมข้อมูลได้แล้ว}}{\text{จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด (19 รายการ)}} \times 100$$

- จำนวนตัวชี้วัดที่เก็บรวบรวมข้อมูลได้แล้ว หมายถึง จำนวนตัวชี้วัดที่เก็บรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้และจัดทำ OPR Performance เบื้องต้น
- จำนวนตัวชี้วัดทั้งหมด หมายถึง OPR Performance 19 รายการ (รายละเอียดตามหมายเหตุข้างต้น)

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

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

ตัวชี้วัดที่ 16 ความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร สำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)

คำนิยาม

ในปัจจุบัน การขนส่งทางอากาศนับเป็นปัจจัยที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคม โดยการจัดการข้อมูลถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญสำหรับการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ผู้ใช้งานห้วงอากาศและผู้ที่เกี่ยวข้องมีข่าวสารการบินที่ถูกต้อง แม่นยำ และทันต่อการใช้งาน เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ก่อให้เกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มศักยภาพเพื่อการขนส่งทางอากาศของประเทศและเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียนต่อไป

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

การพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินในอนาคตตามแนวคิดการจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System Wide Information Management : SWIM) จะเป็นการส่งเสริมให้ผู้ใช้งานห้วงอากาศและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันได้อย่างต่อเนื่อง ช่วยให้มีการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ที่มีประสิทธิภาพ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานโดยผ่านทางบริการที่ทำงานร่วมกันได้ (Interoperability) ซึ่งการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan) มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล และเป้าประสงค์เพื่อพัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้านตามแนวคิดการบริหารจัดการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม

ในการนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพของการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยให้รองรับการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภูมิภาค จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการจัดทำแผนแม่บท (SWIM Master Plan) เป็นแนวทางในการดำเนินงานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ประเทศไทยก้าวไปสู่การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินในอนาคตตามแนวคิดการจัดการข้อมูลทั้งระบบแบบ SWIM

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

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ของแผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM	จัดทำ Gap Analysis ของแต่ละผู้ใช้งาน ห้วงอากาศและผู้ที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ	จัดทำร่างแผนแม่บท และแผนการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งาน ห้วงอากาศที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ	วิเคราะห์และเสนอแนวทางเพื่อติดตามพัฒนา และเพิ่มประสิทธิภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยแล้วเสร็จ	มีร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ฯ ภายในเดือนธันวาคม 2566	มีร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ฯ ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการมีแนวทางการดำเนินงานจำเป็นขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements) สำหรับการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศของประเทศไทยแล้วเสร็จ ภายในเดือนเมษายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการมีแนวทางการดำเนินงานจำเป็นขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements)	มีรายงานการศึกษาและพิจารณาแผนการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องๆ แล้วเสร็จ	จัดทำเป้าหมายการดำเนินงาน การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินที่เกี่ยวข้องๆ แล้วเสร็จ	มีแนวทางฯ ภายในเดือนมิถุนายน 2566	มีแนวทางฯ ภายในเดือนพฤษภาคม 2566	มีแนวทางฯ ภายในเดือนเมษายน 2566

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีงบประมาณจำกัด ซึ่งกิจกรรมบางกิจกรรมตามแผนแม่บทใช้งบประมาณการดำเนินงานค่อนข้างสูง

ตัวชี้วัดที่ 17 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan

คำนิยาม

การมีนวัตกรรมด้านกฎระเบียบและการกำกับดูแลไปสู่ Performance Based Regulation (PBR) ซึ่งเป็นระบบมาตรฐานสากลรูปแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing และ Knowledge Sharing เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับและลดภาระด้านกฎระเบียบ (Regulatory burden) ของผู้ประกอบการ เป็นเป้าประสงค์ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล โดยใช้กลยุทธ์การจัดให้มีแผนบูรณาการและวิธีการเชิงกลยุทธ์ (Roadmap) รวมทั้งดำเนินการเปลี่ยนถ่ายการใช้กฎระเบียบ/การกำกับดูแลตามที่กำหนดขึ้น (Prescriptive regulation/oversight) ไปสู่การใช้กฎระเบียบและการกำกับดูแลที่มุ่งเน้นผลลัพธ์ (PBR) บนหลักการของมาตรฐานการจัดการความปลอดภัยและแผนความปลอดภัยการบินสากล (ICAO Annex 19 Safety Management, Global Aviation Safety Plan) ในปัจจุบัน และฐานความเสี่ยงโดยรวมของผู้ดำเนินการแต่ละราย

Performance-Based Regulation (PBR) คือรูปแบบของกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลรูปแบบหนึ่ง โดยกฎหมายจะกำหนดผลลัพธ์ที่คาดหวังของระบบหรือกระบวนการของบุคคลหรือหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล ซึ่งกฎหมายรูปแบบนี้ให้ความยืดหยุ่นในการดำเนินการตามกฎหมายของบุคคลหรือหน่วยงานได้มากกว่ารูปแบบเดิม โดยภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการ Performance-Based Regulation ซึ่งเป็นคณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินโครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้อยู่ในรูปแบบ PBR เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและลดภาระด้านกฎระเบียบของผู้ประกอบการ ปัจจุบัน กพท. ได้มี PBR Transition Plan หรือแผนงานการเปลี่ยนถ่ายกฎหมายสู่รูปแบบ Performance-Based Regulation (PBR) ซึ่งรวบรวมข้อมูลจากฝ่ายต่าง ๆ และได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการ PBR เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

กิจกรรมที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงาน (Action Plan) ของปี 2566 คือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและพัฒนามาตรฐานตาม PBR Transition Plan ของฝ่าย PEL และ OPS ได้แก่ การจัดทำกฎหมาย TCAR PEL และ TCAR OPS โดยมีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี 2566 ทั้งหมด 10 กิจกรรม (PEL 9 กิจกรรม และ OPS 1 กิจกรรม) ทั้งนี้ กิจกรรมที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานของปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 38 ของกิจกรรมที่ต้องดำเนินการตาม PBR Transition plan ทั้งหมด ซึ่งการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานดังกล่าวจะเป็นการทำให้แน่ใจว่าประเทศไทยจะมีการเปลี่ยนรูปแบบของกฎหมายไปสู่รูปแบบ Performance based regulation ได้ในอนาคต

คำเป้าหมาย 12 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566} = \frac{\text{ผลรวมของร้อยละการดำเนินกิจกรรมตามแผนดำเนินงานฯ ปี 2566 ของแต่ละฝ่าย}}{\text{จำนวนกิจกรรมตามแผนฯ ที่ดำเนินการ ปี 2566}}$$

คำเป้าหมาย 6 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ความสำเร็จของการจัดทำกฎหมายที่ระบุไว้ใน PBR Action Plan อาจเกิดความล่าช้าได้ เนื่องจากกระบวนการจัดทำกฎหมายส่วนใหญ่มีความละเอียดซับซ้อน และใช้ระยะเวลาในการพิจารณาหลายขั้นตอน

ตัวชี้วัดที่ 18 ผลการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ

คำนิยาม

เพื่อให้ระบบการเดินอากาศของประเทศไทยมีสมรรถนะเพียงพอและตอบสนองต่อความคาดหวังของประชาชนและประชาคมการบิน ความต่อเนื่องในการให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทย เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต จึงเป็นความสามารถที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งของระบบการบินของประเทศไทย

กพท. จึงเป็นผู้นำในการขับเคลื่อนให้มีระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศไทย เพื่อสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียให้มีความพร้อมที่จะรับมือและตอบสนองต่อสภาวะวิกฤต ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อระบบการบินของประเทศไทยหยุดชะงักได้ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล และเป้าประสงค์ในการให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดการหยุดชะงักเกินกว่าระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นฟูสภาพ (RTO) เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต ดังนั้นภายในปี 2566 กพท. จึงดำเนินการศึกษาเพื่อวางแผนจัดวางระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศไทยอย่างเหมาะสมและเป็นไปตาม ICAO Crisis Management Framework โดยประกอบไปด้วยกิจกรรมสำคัญ ดังนี้

1. การกำหนดกลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Strategy) ซึ่งมีกิจกรรมย่อย โดยสังเขปดังนี้

1.1 ศึกษาและวิเคราะห์สภาพแวดล้อม วิธีการจัดการกับภัยคุกคาม รวมถึงการบริหารความต่อเนื่องของหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการบูรณาการแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจของหน่วยงานหรือองค์กรที่อยู่ใน Supply chain ให้ไปในทิศทางเดียวกัน

1.2 ศึกษาและวิเคราะห์หน้าที่ ความคาดหวัง และความสัมพันธ์ของหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ รวมทั้งขั้นตอนในกระบวนการจัดการภาวะวิกฤตของระบบการบินของประเทศไทย

1.3 ศึกษาและวิเคราะห์สถานการณ์ (Scenario Analysis) เพื่อประเมินผลกระทบของสถานการณ์ที่มีต่อความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และขีดความสามารถในการให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทย

1.4 นำผลการศึกษาจากข้อ 1.1-1.3 มาใช้เป็นข้อมูลนำเข้า เพื่อกำหนดกลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Strategy)

2. การจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของระบบการบินของประเทศไทย

โดยการทบทวนสภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก พร้อมวิเคราะห์หาความเสี่ยงและโอกาส เพื่อนำกลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Strategy) มาปรับใช้ในการกำหนดแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของระบบการบินของประเทศไทย

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ ภายในเดือนกรกฎาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ	จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จ ล่าช้ากว่าเดือนตุลาคม 2566	จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จ ภายในเดือนตุลาคม 2566	จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จ ภายในเดือนกันยายน 2566	จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จ ภายในเดือนสิงหาคม 2566	จัดทำแนวทางและแผนฯ แล้วเสร็จ ภายในเดือนกรกฎาคม 2566

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการกำหนดกลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Strategy) ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการกำหนดกลยุทธ์การสร้างระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ	จัดทำแนวทางการจัดการสถานการณ์ในสภาพวิกฤตไม่น้อยกว่า 7 สถานการณ์	จัดทำแนวทางการจัดการสถานการณ์ในสภาพวิกฤตครบทั้ง 15 สถานการณ์	กำหนดกลยุทธ์แล้วเสร็จและนำเสนอ ผอ.กพท. ล่าช้ากว่าเดือนมิถุนายน 2566	กำหนดกลยุทธ์แล้วเสร็จและนำเสนอ ผอ.กพท. ภายในเดือนมิถุนายน 2566	กำหนดกลยุทธ์แล้วเสร็จและนำเสนอ ผอ.กพท. ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ผู้มีส่วนได้เสียเป็นหน่วยงานภายนอกซึ่งต้องเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ อาจส่งผลกระทบต่อให้กระบวนการล่าช้า หรือไม่ได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร

ตัวชี้วัดที่ 19 ศูนย์บริการทางการบินสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

19.1 จำนวนชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566

คำนิยาม

การเป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านกิจการการบินที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล สนับสนุนการดำเนินการทุกขั้นตอน (E-regulator) โดยพัฒนาระบบงานและกระบวนการที่ตอบสนองต่อความต้องการบริการที่ทันสมัย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ และสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน (Collaboration) ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงได้ และเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและน่าเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International) รวมถึงการมีศูนย์บริการทางการบิน ซึ่งเป็นเป้าหมายของยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน และตอบสนองกลยุทธ์การจัดให้มีศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Centre) เพื่อเป็นศูนย์กลางการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การให้คำแนะนำ รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็นข้อร้องเรียน ฯลฯ ของประชาชนและผู้ประกอบการแบบครบวงจร (One-stop service) รวมทั้งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการวิเคราะห์สถานการณ์และประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบิน เพื่อกำหนดประเด็นพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาที่สำคัญร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นระบบและต่อเนื่องนั้น

กพท. มีเป้าหมายในการจัดทำรายงานชุดข้อมูลสำหรับให้บริการ (Data package) ในระหว่างปี 2566-2568 ตามแผนการดำเนินงานในแต่ละปี มีจำนวนข้อมูลทั้งสิ้น 70 ชุดข้อมูล แบ่งเป็น ปี 2566 จำนวน 5 ชุดข้อมูล ปี 2567 จำนวน 30 ชุดข้อมูล และปี 2568 จำนวน 35 ชุดข้อมูล เพื่อให้บริการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการ ให้สามารถเข้าถึงการบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ

ชุดข้อมูลทั้งหมดเป็นการจัดชุดข้อมูลจากกระบวนการงานไปใช้ผลลัพธ์กิจกรรม แบ่งออกเป็น 5 กิจกรรมหลัก และแยกย่อยออกเป็น 70 กิจกรรมย่อย ดังนี้

1. กิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้สนับสนุน/ร่วมการดำเนินงาน/Service Provision

- การให้คำแนะนำและข้อมูลกับผู้มีส่วนได้เสีย
- Management of ICAO State Letter
- จัดทำ/พัฒนากฎหมาย, กฎระเบียบ, ข้อบังคับ
- จัดทำนโยบาย/ยุทธศาสตร์/แผนด้านกำกับดูแล/มาตรการส่งเสริม
- จัดทำ/พัฒนาแนวทางปฏิบัติ (Guidance), คู่มือ
- จัดทำรายงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน
- สนับสนุนข้อมูลข่าวสารการบิน
- เจรจาสิทธิการบิน
- อบรมสัมมนากับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- รับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2. กิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้ถูกกำกับดูแล: องค์กร

- สายการบิน
 - ขอจัดตั้งสายการบิน

- ขอใบรับรองด้านอากาศยาน
- ขอรับเส้นทางและเวลาการบิน
- อัตราค่าบริการเกี่ยวกับสายการบิน
- กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) กับสายการบิน
- ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีของสายการบิน
- ตรวจสอบติดตามสายการบิน
- สนามบิน
 - ขอจัดตั้งสนามบินและดำเนินงานสนามบิน
 - ขออนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ
 - อัตราค่าบริการเกี่ยวกับสนามบิน
 - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional)
 - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีของสนามบิน
 - ตรวจสอบติดตามสนามบิน
- การบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
 - ขอทำการบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
 - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) การบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
 - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีการบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
 - ตรวจสอบติดตามการบินทั่วไป/เครื่องบินส่วนบุคคล
- Aerial Work
 - ขอปฏิบัติงานทำงานทางอากาศ
 - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) ของ Aerial Work
 - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีของ Aerial Work
 - ตรวจสอบติดตาม Aerial Work
- ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
 - การขอดำเนินการให้บริการการเดินอากาศ
 - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
 - ตรวจสอบติดตามผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ
- หน่วยผลิต/ซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วน (MRO)
 - ขอจัดตั้งหน่วยซ่อม
 - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) ของหน่วยซ่อม (MRO)
 - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีของหน่วยซ่อม (MRO)
 - ตรวจสอบติดตามหน่วยซ่อม (MRO)
- สถาบันอบรมด้านการบิน
 - ขอจัดตั้งสถาบันฝึกอบรม
 - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีสถาบันฝึกอบรม

- ตรวจสอบติดตามสถาบันฝึกอบรม
 - ศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน
 - การแต่งตั้งศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน
 - ขอรับรองหลักสูตรการฝึกอบรม
 - ตรวจสอบติดตามศูนย์เวชศาสตร์การบินพลเรือนและสถานที่ตรวจเวชศาสตร์การบินพลเรือน
 - ตัวแทนควบคุม/การไปรษณีย์ควบคุม/ผู้ให้บริการครัวการบิน
 - การขอเป็นตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม
 - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีตัวแทนควบคุมและการไปรษณีย์ควบคุม
 - ตรวจสอบติดตามตัวแทนควบคุม/การไปรษณีย์ควบคุม
 - โดรน
 - ขออนุญาตบังคับหรือปล่อยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน
3. กิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มผู้ถูกกำกับดูแล: บุคคล
- ขอบินอนุญาตผู้ประจำหน้าที่
 - ต่อ/แก้ไข เอกสารที่ใช้ระหว่างปีและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น (Additional) ของผู้ประจำหน้าที่
 - ตรวจสอบติดตามผู้ประจำหน้าที่
4. กิจกรรมพักใช้/เพิกถอน ใบอนุญาต/ใบรับรองของผู้ถูกกำกับดูแล : องค์กรและบุคคล
- พักใช้/เพิกถอน ใบอนุญาต/ใบรับรอง
5. กิจกรรมหน่วยงานสนับสนุน
- ให้คำปรึกษา/ตอบข้อซักถาม/ตอบข้อมูล
 - แต่งตั้งคณะกรรมการ
 - ประชุม
 - ตอบเรื่องร้องเรียน
 - จัดทำแผนและติดตามความคืบหน้า
 - ตรวจสอบภายใน
 - ปรับเปลี่ยน แก้ไขสัญญา
 - ดำเนินการเกี่ยวกับคดี
 - การสรรหาและคัดเลือกบุคคล
 - เงินเดือน และสวัสดิการ
 - อบรมและพัฒนาบุคลากร
 - ประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากร
 - การดำเนินการทางวินัย
 - จัดซื้อจัดจ้าง
 - งบประมาณประจำปี จัดทำโครงสร้างต้นทุน
 - การดำเนินด้านบัญชี/การเงิน
 - บริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/รับแจ้งปัญหา IT

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 5 ชุดข้อมูล

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 3 ชุดข้อมูล

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

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

19.2 จำนวนของข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร

คำนิยาม

การพัฒนาให้เป็นองค์กรธรรมาภิบาล มุ่งเน้นผลประโยชน์ของประชาชน โดยมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและทักษะในระดับสากล มีความเป็นมืออาชีพ มีแนวคิดและทัศนคติในการปฏิบัติงานที่ดีสามารถบริหารงานเชิงรุกได้ทุกสถานการณ์ โดยมีระบบงานหลักและระบบงานสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพสูงและปรับตัวสู่ยุคเทคโนโลยีดิจิทัลและตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงที่อาจก่อให้เกิดการหยุดชะงัก (Disruption) ได้ดี เช่น การพัฒนาองค์กรไปสู่ความเป็น Digital Regulator โดยการมีแผนแม่บทที่เป็นเส้นทางการพัฒนาและเปลี่ยนถ่ายไปสู่องค์กรดิจิทัลที่สมบูรณ์ (Digital Transformation Roadmap) และการปรับปรุงและพัฒนาภาพลักษณ์องค์กรให้สาธารณชนมีความเชื่อมั่นในความมีธรรมาภิบาล โปร่งใส และมีหลักการทำงานที่สร้างสรรค์ในการสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งความสำเร็จที่จะก้าวไปสู่ความเป็น Digital Regulator Transformation Roadmap นั้น จึงได้มีการจัดตั้งศูนย์บริการทางการบินที่ให้บริการข้อมูลภายในองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงาน ซึ่งตอบสนอง

ต่อยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

กระบวนการทำงานที่นำมาจัดทำชุดข้อมูล ได้แบ่งประเภทการดำเนินงานออกเป็นจำนวน 12 ด้าน (Data Dictionary 12 ด้าน) โดยวัตถุประสงค์การดำเนินการจัดทำพจนานุกรมข้อมูล (Data Dictionary) ของ กพท. เพื่อสำรวจข้อมูลปฐมภูมิในอุตสาหกรรมการบินของหน่วยงานภายใน กพท. เพื่อใช้ในการบริหารจัดการข้อมูลขององค์กรในภาพรวม โดยมุ่งเน้นการจำแนกการดำเนินงานตามภารกิจขององค์กร และจัดกลุ่มที่เกี่ยวข้องไว้ด้วยกัน เพื่อใช้ข้อมูลสำหรับประกอบการตัดสินใจทั้งในระดับปฏิบัติการและระดับยุทธศาสตร์ได้ และใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อ กพท. ผ่านระบบบริหารจัดการเอกสาร DRMS โดยมีเป้าหมายในการให้บริการข้อมูลผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร ในปี 2566 จำนวน 5 ด้าน และปี 2567 จำนวน 7 ด้าน

ประเภทการดำเนินการ (แบบรายด้าน)	โครงสร้างของข้อมูล	ระดับการเปิดเผย
1. ด้านการประกอบกิจการ การบินพลเรือน	การออกใบอนุญาตประกอบกิจการ การบินพลเรือน (AOL)	- มีการเผยแพร่ข้อมูลผู้ประกอบการที่ได้รับ ใบอนุญาตฯ ผ่านหน้าเว็บไซต์ - รายละเอียดผู้ประกอบการเป็นความลับ
	การรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC)	- มีการเผยแพร่ข้อมูลผู้ประกอบการที่ได้รับ ใบอนุญาตฯ ผ่านหน้าเว็บไซต์ - รายละเอียดผู้ประกอบการเป็นความลับ
	การประเมินความเสี่ยงของสายการบินใน การดำเนินงาน (Risk Base Assessment)	ข้อมูลลับ
	การรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของ สายการบินต่างชาติ (FAOC)	ข้อมูลลับ
	การจัดเก็บข้อมูลสินค้าอันตราย	ข้อมูลลับ
	การตรวจสอบผู้ดำเนินการเดินอากาศ	ข้อมูลลับ
	การร้องเรียนผู้ประกอบการ การบินพลเรือน	ข้อมูลลับ
2. ด้านการบินทั่วไป	การออกไปใช้อากาศยานส่วนบุคคล	- จำนวนใบใช้ฯ เปิดเผยได้ - รายละเอียดส่วนบุคคลเป็นข้อมูลลับ
	การจดทะเบียนสมาคมอากาศยานขนาดเล็ก	เปิดเผยได้
	การขึ้นทะเบียนผู้บังคับหรือปล่อยอากาศยาน ไร้คนขับ	เปิดเผยได้
3. ด้านอากาศยาน	การรับรองแบบอากาศยาน	เปิดเผยได้
	การดัดแปลงอากาศยาน	เปิดเผยได้
	การจดทะเบียนอากาศยาน	- ข้อมูลจำนวนอากาศยานเปิดเผยได้ - รายละเอียดของอากาศยานเป็นความลับ
	การรับรองอากาศยานในการสมควร เดินอากาศ	- ข้อมูลจำนวนอากาศยานเปิดเผยได้ - รายละเอียดของอากาศยานเป็นความลับ
4. ด้านหน่วยซ่อมและผลิต ชิ้นส่วนอากาศยาน	การรับรองหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน	- รายชื่อ สัญชาติ และวันที่ใบรับรองหมดอายุ ของผู้ประกอบการ เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ กพท. - รายละเอียดส่วนอื่น ๆ เป็นข้อมูลลับ

ประเภทการดำเนินการ (แบบรายด้าน)	โครงสร้างของข้อมูล	ระดับการเปิดเผย
	การรับรองผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน	- จำนวนและรายชื่อผู้ประกอบการเปิดเผยได้ - รายละเอียดของผู้ประกอบการเป็นความลับ
5. ด้านผู้ประจำหน้าที่และ สถาบันฝึกอบรมด้าน การบิน	การตรวจสอบสุขภาพผู้ประจำหน้าที่	- รายละเอียดของใบตรวจสุขภาพผู้ประจำหน้าที่ เป็นความลับ - สถานที่ตรวจสุขภาพ และการตรวจรับรอง ใบสำคัญแพทย์ แพทย์ผู้ได้รับรองฯ และสถาบัน ฝึกอบรมฯ เปิดเผยได้
	การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่	- จำนวนใบอนุญาตฯ เปิดเผยได้ - ข้อมูลรายละเอียดรายบุคคลเป็นความลับ
	การรับรองครูการบิน	เปิดเผยได้
	การรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน	- จำนวนสถาบันฝึกอบรมด้านการบินเปิดเผยได้ - คู่มือและแผนธุรกิจเป็นข้อมูลลับ
	การรับรองหลักสูตรด้านการบินของ สายการบิน	เปิดเผยได้
	การทดสอบความรู้ผู้ประจำหน้าที่	เปิดเผยได้
	การออกไปรับรองผู้ตรวจสอบของ กพท.	เปิดเผยได้
	การจัดเก็บข้อมูลผู้ปฏิบัติงานในห้องโดยสาร	ข้อมูลลับ
	การออกไปรับรองผู้จัดการสนามบิน สาธารณะ	- เปิดเผยได้ - มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตทางเว็บไซต์
6. ด้านพิธีการบิน	การจัดสรรเส้นทางบิน	เปิดเผยได้
	การขออนุญาตเส้นทางการบินของสายการบิน	เปิดเผยได้
	การเปลี่ยนแปลงเส้นทางบินของสายการบิน	ข้อมูลลับ
	การจัดสรรเวลาบิน	ข้อมูลลับ
	ความตกลงระหว่างประเทศ	- มีการเปิดเผยรายชื่อประเทศในเว็บไซต์ กพท. - รายละเอียดข้อตกลงเป็นข้อมูลลับ
7. ด้านการจัดสรร ห้วงอากาศและบริการ การบินอากาศ	การรับรองเครื่องอำนวยความสะดวกใน การบินอากาศ	เปิดเผยได้
	การรับรองบริการการบินอากาศ	เปิดเผยได้
	การบริหารจัดการห้วงอากาศ	เปิดเผยได้
	การบินทดสอบ	- เปิดเผยได้ - ข้อมูลรายบุคคลเปิดเผยไม่ได้
	การรับรองเครื่องมืออุตุนิยมวิทยา	เปิดเผยได้
	การกำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัย	เปิดเผยได้
	การให้บริการข่าวสารและแผนภูมิการบิน	เปิดเผยได้
	การกำกับดูแลการให้บริการข่าวสารการบิน	เปิดเผยได้
8. ด้านการรายงานอุบัติเหตุ และอุบัติการณ์	การรายงานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ร้ายแรง	ข้อมูลลับ

ประเภทการดำเนินการ (แบบรายด้าน)	โครงสร้างของข้อมูล	ระดับการเปิดเผย
9. ด้านการรักษา ความปลอดภัยด้าน การบินพลเรือน	การทดสอบการตรวจพบวัตถุต้องห้าม (Testing)	ข้อมูลลับ
	การตรวจค้นวัตถุต้องห้าม	ข้อมูลลับ
	การนำส่งข้อมูลให้ระบบคัดกรองผู้โดยสาร ล่วงหน้า (APPS)	ข้อมูลลับ
	การรับรองมาตรฐานบุคลากรด้านการรักษา ความปลอดภัย	เปิดเผยได้
	การรับรองตัวแทนหรือไปรษณีย์ควบคุม (Related Agent)	ข้อมูลลับ
10. ด้านเศรษฐกิจการบิน	การจัดทำข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศ	- ภาพรวมการขนส่งทางอากาศมีการเผยแพร่ผ่าน ทางเว็บไซต์ กพท. และช่องทางการขอข้อมูลผ่าน หน้าเว็บไซต์ - รายละเอียดเชิงลึกเป็นความลับ
	การรวบรวมข้อมูล ICAO Form	ข้อมูลลับ
	การกำกับดูแลค่าโดยสารของสายการบิน	เปิดเผยได้
11. ด้านสิ่งแวดล้อม	การรับรองเสียงอากาศยาน	เปิดเผยได้
	การรวบรวมข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ข้อมูลลับ
12. ด้านการดำเนินการ สนามบิน	การออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน	- เปิดเผยได้ - มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตฯ ทางเว็บไซต์
	การออกใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวก ความสะดวกในการเดินอากาศ	- เปิดเผยได้ - มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตฯ ทางเว็บไซต์
	การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบิน สาธารณะ	- เปิดเผยได้ - มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตฯ ทางเว็บไซต์
	การออกใบอนุญาตให้ก่อสร้างในสนามบิน	- เปิดเผยได้ - มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตฯ ทางเว็บไซต์
	ความสามารถในการดำเนินการสนามบิน	- เปิดเผยได้ - มีการเผยแพร่จำนวนใบอนุญาตฯ ทางเว็บไซต์
	การจัดทำแผนแม่บทสนามบินพาณิชย์	เปิดเผยได้

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วนจำนวน 5 ด้าน ภายในปี 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
จำนวนของข้อมูล ที่สามารถให้บริการ ผ่านระบบการให้ บริการข้อมูล ภายในองค์กร	ดำเนินการ แล้วเสร็จได้ 2 ด้าน	-	ดำเนินการ แล้วเสร็จได้ 3 ด้าน	-	ดำเนินการ แล้วเสร็จได้ 5 ด้าน

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วน 3 ด้าน ภายในเดือน มิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

1. ข้อมูลสารสนเทศ (การเข้าถึงข้อมูล การรั่วไหลของข้อมูล หรือการสูญหายของข้อมูล)
 - การไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลที่จำเป็น
 - การรั่วไหล หรือการสูญหายของข้อมูลเนื่องจากอุปกรณ์เครื่องมือทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบงาน และระบบฐานข้อมูลต่าง ๆ สูญหายหรือถูกทำลาย
 - มีความผิดพลาดในการสำรองข้อมูล
 - ข้อมูลถูกปรับเปลี่ยน
 - มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างไม่เหมาะสม ทั้งโดยตั้งใจและไม่ตั้งใจ
 - การขาดการบริหารจัดการข้อมูลที่เหมาะสม ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลที่เก็บไว้มาใช้งานได้
 - ลิขสิทธิ์ หรือทรัพย์สินทางปัญญารั่วไหลเนื่องจากพนักงานลาออก
2. สาธารณูปโภคทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (เครื่องคอมพิวเตอร์ระบบปฏิบัติการ และเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ช่วยในการทำงาน)
 - การใช้ระบบงานสาธารณูปโภคทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ๆ ยังไม่เสถียร
 - ระบบงานสาธารณูปโภคทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศไม่รองรับการใช้งานในปริมาณมาก
 - ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้า โทรศัพท์ ไม่สามารถใช้งานได้
 - เทคโนโลยีมีความล้าสมัย

ตัวชี้วัดที่ 20 ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

คำนิยาม

การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริหาร เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืนที่ กพท. จึงมีแนวทางในการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน (Collaboration) กพท. จึงได้จัดประชุมหารือร่วมกับ ทอท. บвт. ทย. การบินไทย และสมาคมสายการบินประเทศไทย เพื่อบูรณาการความร่วมมือเพื่อที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมการบินให้กลับมาเติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยที่ประชุมฯ มีมติจัดตั้ง “เครือข่ายขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน” และจัดตั้งคณะทำงานย่อย 4 คณะ เพื่อจัดทำมาตรการและขับเคลื่อนมาตรการให้เห็นผลในทางปฏิบัติ ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 คณะทำงานด้านเศรษฐกิจ

กลุ่มที่ 2 คณะทำงานด้านการผ่อนคลายกฎระเบียบ

กลุ่มที่ 3 คณะทำงานด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

กลุ่มที่ 4 คณะทำงานด้านการสื่อสาร

ซึ่งทั้ง 4 คณะ ได้ประชุมเชิงปฏิบัติการและร่วมกันหารือประเด็นปัญหาและการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่ง กพท. ในฐานะหน่วยงานกลางของทั้ง 4 คณะ ได้จัดทำรายงานข้อสรุปประเด็นปัญหาและการพัฒนา รวมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนั้น เพื่อบูรณาการการดำเนินการระยะยาวและให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมมีแนวทางการดำเนินงานร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม และเป็นเครื่องมือเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ กพท. อาจขยายผลความร่วมมือไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เช่น หน่วยงานภาครัฐ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว สถาบันทางเทคโนโลยีและหน่วยงานทางวิชาการ เพื่อให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำไปจนถึงอุตสาหกรรมปลายน้ำของภาคการบิน รวมถึงอุตสาหกรรมการบินแห่งอนาคตที่จะเป็นภาคส่วนสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้ในการจัดทำแผนฯ จำเป็นจะต้องรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับอุตสาหกรรมผ่านการอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน ซึ่งมีความแตกต่างกันในการดำเนินธุรกิจ และอาศัยเวลาในการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลเชิงประจักษ์ รวมถึงผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ อาจไม่มีอำนาจตัดสินใจ หรือมีความคิดเห็นไม่ตรงกันกับหน่วยงานอื่น ทั้งนี้หากเกิดภัยพิบัติ โรคระบาด หรือเหตุการณ์ซึ่งมีผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน จึงทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบินจะต้องหาแนวทางใหม่ในการปฏิบัติงานด้านการบิน กพท. จึงต้องดำเนินมาตรการต่างๆ และจัดทำแผนฯ อย่างรอบคอบเพื่อไม่ให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบ หรือผลกระทบระหว่างหน่วยงาน ผ่านการรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับอุตสาหกรรมเพื่อสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เติบโตอย่างยั่งยืน

โดยเป้าหมายของแผนการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมในระยะ 5 ปี คือ อุตสาหกรรมการบินมีเครือข่ายความร่วมมืออย่างเป็นรูปธรรม โดยสามารถแก้ไขประเด็นปัญหาภายใต้แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายในเดือนตุลาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	จัดทำร่างแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ	แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ ล่าช้ากว่าปี 2566	แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ และ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนธันวาคม 2566	แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ และ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนพฤศจิกายน 2566	แผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้วเสร็จ และ ผอ.กพท. เห็นชอบภายในเดือนตุลาคม 2566

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การดำเนินการต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานซึ่งมีความแตกต่างกันในการดำเนินธุรกิจ ส่งผลให้การดำเนินมาตรการต่าง ๆ ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบเพื่อไม่ให้เกิดความได้เปรียบ เสียเปรียบหรือผลกระทบระหว่างหน่วยงาน
- การแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้เกิดความยั่งยืนนั้น จะต้องอาศัยเวลาในการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลเชิงประจักษ์ ดังนั้นในกรณีที่หน่วยงานหรือองค์กรปรับเปลี่ยนผู้แทน จึงอาจขาดความต่อเนื่องของโครงการฯ ได้
- เกิดภัยพิบัติ โรคระบาด หรือเหตุการณ์ซึ่งมีผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน จึงทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบินจะต้องหาแนวทางใหม่ในการปฏิบัติงานด้านการบิน
- ผู้แทนที่ได้รับการแต่งตั้งในการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานหรือองค์กร อาจส่งผู้แทนที่ไม่มีอำนาจตัดสินใจ หรือมีความคิดเห็นไม่ตรงกันกับหน่วยงานอื่น

ตัวชี้วัดที่ 21 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ

คำนิยาม

การเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและน่าเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International) ตามเป้าประสงค์ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืนและตอบสนองต่อกลยุทธ์ในการมีส่วนร่วมและให้ความร่วมมือแก่ ICAO และหน่วยงานระหว่างประเทศเพื่อแสดงบทบาทผู้นำและสร้างความเชื่อถือ โดยประเทศไทยสามารถนำเสนอบทความทางเทคนิค การให้ความเห็นรวมทั้งการมีส่วนร่วมในการประชุมหรือการจัดประชุมด้านการบินระดับสากลเพื่อเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมของประเทศไทยต่อเวทีโลก เช่น

- ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO ครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี (การประชุม ICAO ต่าง ๆ)
- เพิ่มบทบาทด้านการมีส่วนร่วมของประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมือด้านการบิน (ทวิภาคีและพหุภาคี)
- เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร กพท. ให้มีทักษะ ความเชี่ยวชาญ และมีศักยภาพที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล (MOU กับ ICAO)
- ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญของ ICAO และองค์กรระหว่างประเทศครบถ้วนทุกรายการต่อเนื่องทุกปี
- มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในทุกด้านของกิจการการบินที่สามารถแสดงบทบาทผู้นำในเวทีสากลได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านจำนวนคนและด้านทักษะที่เพิ่มจำนวนสาขามากขึ้น (Growth of leadership skills in foreign aviation professionals)
- ประเทศไทยมีบทบาทในการเป็นผู้นำในกิจการการบินพลเรือนระหว่างประเทศระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยอยู่ในระดับเดียวกับคู่แข่งที่อยู่ในตำแหน่งสูงสุดของประเทศในอาเซียน (เป้าหมายระยะยาวหรือหลังจากปี 2570)

ปัจจุบัน กพท. ได้มีการดำเนินงานตามแผนความร่วมมือระหว่างประเทศตามแผนความร่วมมือที่มีอยู่แล้วให้ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความร่วมมือรวมถึงการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญระหว่างประเทศ ได้แก่

1. ความร่วมมือกับ ICAO
 - โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค
 - โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการยกระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของอาเซียน
 - งานติดตามข้อมูลการดำเนินมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกตาม State Action Plan
2. ความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศอื่นๆ
 - โครงการความร่วมมือในภูมิภาค ASEAN MS ด้าน UAS
 - โครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme : IAP)
 - โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) -Indonesia
 - โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)
 - โครงการความร่วมมือ GBAS Demonstration ระหว่างประเทศไทยกับ Japan Civil Aviation Bureau (JCAB)

คำเป้าหมาย 12 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ	ดำเนินการได้ตามแผน น้อยกว่า ร้อยละ 60	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ 60 - 69.99	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ 90 - 100

สูตรคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ = $\frac{\text{ผลรวมของร้อยละความสำเร็จของแต่ละโครงการที่ดำเนินการได้}}{\text{จำนวนโครงการตามแผนความร่วมมือฯ ทั้งหมดที่ดำเนินการ}}$

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 90-100

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ	ดำเนินการได้ตามแผน น้อยกว่า ร้อยละ 60	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ 60 - 69.99	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ 70 - 79.99	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ 80 - 89.99	ดำเนินการได้ตามแผน ร้อยละ 90 - 100

สูตรคำนวณ

ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ = $\frac{\text{ผลรวมของร้อยละความสำเร็จของแต่ละโครงการที่ดำเนินการได้}}{\text{จำนวนโครงการตามแผนความร่วมมือฯ ทั้งหมดที่ดำเนินการ}}$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- สถานการณ์ภัยพิบัติที่อาจทำให้การเดินทางระหว่างประเทศเพื่อเข้าร่วมการประชุมเป็นไปได้ลำบากมากยิ่งขึ้น และกำหนดเวลาในการจัดการประชุมที่ไม่สามารถประสานหาวันและเวลาที่ตรงกันได้

ตัวชี้วัดที่ 22 การเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน

22.1 ความสำเร็จในการจัดทำตัวชี้วัดสำหรับใช้ประมวลผลการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทย

คำนิยาม

เมื่อปี 2565 กพท. ได้จัดทำโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน เพื่อให้ กพท. สามารถวัดขนาดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน และมีฐานข้อมูลและเครื่องมือในการศึกษาผลกระทบของอุตสาหกรรมการบินต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศที่มีความน่าเชื่อถือเป็นไปตามมาตรฐานสากลและสอดคล้องกับการดำเนินงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ดังนั้น เพื่อนำผลการศึกษาจากโครงการดังกล่าวมาใช้วัดขนาดผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นรูปธรรม กพท. เห็นควรต่อยอดผลการศึกษาดังกล่าวโดยมีกลไกการวัดมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทยในทุกกิจกรรมย่อยตามคำแนะนำของ ICAO โดยมีเป้าหมายเพื่อให้มีกลไกการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์รอบปีปัจจุบัน (ปี 2566-2570) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ในปี 2566 กพท. ได้กำหนดเป้าหมายให้มีการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย อย่างไรก็ตามในช่วงแรกของการพัฒนาตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจอาจยังประสบปัญหาด้านความพร้อมของข้อมูล ดังนั้นในระยะเริ่มต้นจะทำการคัดเลือกหน่วยธุรกิจ (Sectors) ของอุตสาหกรรมการบินที่มีมูลค่าสูงสุดสำหรับใช้เป็นตัวแทนในการจัดทำดัชนีชี้วัดมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเป้าหมายระยะ 5 ปีข้างหน้า กพท. จะมีเครื่องมือชี้วัดการเติบโตเชิงมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินที่มีประสิทธิภาพและมีเครื่องมือในการจัดทำข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจในระดับนโยบายสำหรับการอนุมัติโครงการขนาดใหญ่ การดำเนินมาตรการภาครัฐในการส่งเสริม อุดหนุน ช่วยเหลือผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม รวมทั้งเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์เปรียบเทียบผลได้ผลเสียต่อการกำหนดท่าทีสำหรับดำเนินการมาตรการทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศอีกด้วย

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จในการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จในการจัดทำตัวชี้วัดสำหรับใช้ประมวลผลการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทย	จัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จภายในปี 2566	มีการรับฟังความเห็นร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับอุตสาหกรรมการบิน	จัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2566	ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจากผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2566	ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจากผอ.กพท. ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จและ ผอ.กพท. รับทราบภายในเดือนมิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ที่ส่งผลกระทบทำให้เครื่องมือวัดผลอาจมีความคลาดเคลื่อน เนื่องจากการใช้ปี 2562 เป็นปีฐานของโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน
- ข้อมูลผู้ประกอบการในแต่ละกิจกรรมย่อยมีไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลส่งผลต่อต้นทุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการ เช่น ต้นทุนค่าบุคลากร ค่าใช้จ่ายในการจัดทำระบบจัดเก็บข้อมูล ฯลฯ ส่งผลให้ไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการเท่าที่ควร
- ข้อมูลในการจัดทำตัวชี้วัดในปีฐานเป็นข้อมูลที่เป็นความลับของผู้ประกอบการ ดังนั้น ผู้ประกอบการอาจมีการนำส่งข้อมูลที่มีการดัดแปลงหรือไม่ตรงกับความเป็นจริง จึงทำให้การวัดผลมีความคลาดเคลื่อน

22.2 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS

คำนิยาม

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

AIRPORT EMS ประกอบด้วยข้อกำหนด 13 ข้อ ที่ถูกออกแบบให้ทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่การกำหนดนโยบาย กำหนดหน้าที่ผู้รับผิดชอบ การค้นหาประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อม การจัดการประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับ รวมทั้งกำหนดให้มีการตรวจติดตาม และแก้ไขปัญหาที่พบอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้สมรรถนะทางด้านสิ่งแวดล้อม ให้แก่สนามบินที่นำไปดำเนินการอย่างเหมาะสม

โดยในปี 2566 กพท. มีแผนที่ส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS แก่ผู้ประกอบการสนามบิน รวมทั้งจัดให้มีกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ AIRPORT EMS เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ตลอดจนความตระหนักทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายเพื่อนำไปสู่การประยุกต์ใช้ AIRPORT EMS ของผู้ประกอบการสนามบินในระยะยาว เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยมีแผนหรือมาตรการเพื่อดำเนินการด้านการส่งเสริมความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมภาคการบิน ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์รอบปีปัจจุบัน (ปี 2566-2570) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ในปี 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS} = \frac{\text{ร้อยละความคืบหน้าในแต่ละกิจกรรมเผยแพร่ฯ} \times \text{น้ำหนักกิจกรรม}}{\text{น้ำหนักกิจกรรมการเผยแพร่ฯ ทั้งหมดในแผนปฏิบัติการ}} \times 100$$

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS	จัดทำแผนส่งเสริมฯ แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566	จัดทำแผนส่งเสริมฯ แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566	ผอ.กพท. เห็นชอบแผนส่งเสริมฯ ภายในเดือนมิถุนายน 2566	ผอ.กพท. เห็นชอบแผนส่งเสริมฯ ภายในเดือนมิถุนายน 2566	ผอ.กพท. เห็นชอบแผนส่งเสริมฯ ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- สถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) หรือภัยธรรมชาติที่อาจเป็นข้อจำกัดหรืออุปสรรคในการเดินทางไปทำกิจกรรมในสนามบินภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ 23 ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กร ไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงาน (LeTCI)

คำนิยาม

ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัด และการปฏิบัติงานของพนักงาน (LeTCI) ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน ตามเป้าประสงค์ที่ต้องการมีผลการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อเป้าหมายอย่างมีบูรณาการ มีการเปลี่ยนแปลงของผลลัพธ์ ระดับ และแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีระดับที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับคู่เทียบจนสามารถเป็นระดับเทียบเคียงให้องค์กรอื่นได้ โดยองค์กรมีระบบการวัดผลลัพธ์ตัวชี้วัดที่สำคัญในหลายมิติ ได้แก่

1. ด้านประสิทธิผลและการบรรลุพันธกิจ
2. ด้านการให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
3. ด้านงบประมาณ การเงิน และการเติบโต
4. ด้านการมุ่งเน้นบุคลากร
5. ด้านประสิทธิผลของกระบวนการ
6. ด้านการนำองค์กรและการกำกับดูแลองค์กร

จะทำให้องค์กรมีแนวทางการบริหารจัดการที่มีการปรับปรุงการดำเนินการ พัฒนาขีดความสามารถ และผลการดำเนินการขององค์กรอย่างต่อเนื่อง เกิดการสื่อสาร เรียนรู้ของบุคลากรและองค์กร การบริหารผลลัพธ์อย่างเป็นระบบ จนกระทั่งองค์กรสามารถก้าวเข้าสู่ความเป็นเลิศ สามารถแข่งขันได้ และเป็นองค์กรสมรรถนะสูงอย่างยั่งยืน

ปัจจัยที่ใช้ในการประเมินผลลัพธ์ (LeTCI) ได้แก่ ระดับ (Level-Le) แนวโน้ม (Trend-T) การเปรียบเทียบ (Comparison-C) และการบูรณาการ (Integration-I) เป็นการประเมินการดำเนินการโดยรวม จากการพิจารณาปัจจัยผลลัพธ์ทั้ง 4 ดังนี้

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

- **แนวโน้ม (Trend-T) ของผลการดำเนินงานในอนาคต** คือสารสนเทศที่เป็นตัวเลขที่แสดงให้เห็นทิศทางและอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลลัพธ์องค์กร แนวโน้มแสดงผลการดำเนินการขององค์กรตามลำดับช่วงเวลาที่ย้อนไป โดยทั่วไปการแสดงผลแนวโน้มต้องมีข้อมูลในอดีตอย่างน้อยสามจุด (มิใช่คาดการณ์) เพื่อให้เห็นการเริ่มต้นและแนวโน้มชัดเจน และหากต้องการให้มีความเชื่อถือได้ทางสถิติ อาจจำเป็นต้องมีข้อมูลมากกว่านั้น รอบเวลาในการวัดกระบวนการจะเป็นตัวกำหนดช่วงเวลาของการแสดงผลแนวโน้ม รอบเวลาที่สั้นกว่าทำให้ต้องมีความถี่ในการวัดผลมากขึ้น ในขณะที่รอบเวลาที่ยาวกว่าอาจต้องใช้ระยะเวลาอันยาวนานจึงจะทราบแนวโน้มที่ชัดเจนได้ และควรรายงานข้อมูลใหม่เท่าที่มีถึงแม้ว่าจะยังไม่เห็นแนวโน้มเกิดขึ้น ทั้งนี้ควรมีการอธิบายแนวโน้มที่ดีหรือแนวโน้มในทางลบอย่างมีนัยสำคัญด้วย

- **การเปรียบเทียบ (Comparison-C) ผลการดำเนินการขององค์กรเทียบกับองค์กรอื่นที่เหมาะสม เป็นอย่างไร** เช่น เทียบกับคู่แข่ง หรือระดับเทียบเคียง หรือองค์กรชั้นนำ

- **การบูรณาการ (Integration-I) ความครอบคลุมและทั่วถึงของตัววัดผลลัพธ์ต่าง ๆ** สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ขององค์กร แสดงผลลัพธ์ที่สำคัญทั้งหมดขององค์กร (มักมีการจำแนกประเภท) ที่ระบุผล

การดำเนินการสำคัญ เช่น 1) ผลลัพธ์ของแต่ละกลุ่มลูกค้า ผลิตภัณฑ์ ตลาด กระบวนการ ผลดำเนินการของ แผนปฏิบัติการ และ 2) ผลลัพธ์สอดคล้องกลมกลืนข้ามกระบวนการและข้ามหน่วยงาน

ในปี 2565 กพท. ริเริ่มจัดทำต้นแบบระบบการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI ให้แล้วเสร็จ เพื่อใช้ในการประเมินผลลัพธ์ในหลายมิติ เพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนการดำเนินงานจริง เนื่องจากยังไม่เคยมีระบบการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI มาก่อน จึงจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษา เพื่อให้ได้รูปแบบของระบบประเมินต้นแบบ จึงจะสามารถขยายขอบเขตการดำเนินการและการรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดที่สำคัญ เพื่อให้สามารถนำมาใช้เปรียบเทียบภายหลังได้ โดยคัดเลือกตัวชี้วัดที่สำคัญที่มีการวัดผลอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับแรก เช่น ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ผลการสำรวจระดับความพึงพอใจของพนักงาน ผลการสำรวจระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เป็นต้น

ตัวชี้วัดที่สำคัญ หมายถึง ตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กรที่ใช้วัดผลลัพธ์หลายมิติ ซึ่งผู้บริหารได้พิจารณาความเหมาะสมร่วมกัน และนำเสนอ ผอ.กพท. อนุมัติเพื่อใช้เป็นตัวชี้วัดแบบ LeTCI ระดับองค์กร ตั้งแต่ปี 2566 แบ่งเป็นตัวชี้วัด 6 ด้าน จำนวน 16 ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่

1. ตัวชี้วัดด้านประสิทธิผลและการบรรลุพันธกิจ
 - ตัวชี้วัดที่ 1.1 ความสำเร็จของการดำเนินโครงการสำคัญของ กพท. ตามนโยบายรัฐบาล
 - ตัวชี้วัดที่ 1.2 การนำนวัตกรรมมาใช้ในการดำเนินงาน
2. ตัวชี้วัดด้านการให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
 - ตัวชี้วัดที่ 2.1 การประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ
 - ตัวชี้วัดที่ 2.2 ความสำเร็จของโครงการที่ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ
3. ตัวชี้วัดด้านงบประมาณ การเงิน และการเติบโต
 - ตัวชี้วัดที่ 3.1 ความสามารถในการเบิกจ่ายงบประมาณ
 - ตัวชี้วัดที่ 3.2 การบริหารปริมาณเงินสะสม
 - ตัวชี้วัดที่ 3.3 ความสามารถในการบริหารรายได้ให้เป็นไปตามแผน
 - ตัวชี้วัดที่ 3.4 การบริหารจัดการต้นทุนการผลิต
4. ผลลัพธ์ด้านการมุ่งเน้นบุคลากร
 - ตัวชี้วัดที่ 4.1 ระดับของความผูกพันของบุคลากร
 - ตัวชี้วัดที่ 4.2 ระดับของความพึงพอใจของบุคลากร
 - ตัวชี้วัดที่ 4.3 ความสามารถในการรักษาบุคลากร
5. ผลลัพธ์ด้านประสิทธิผลของกระบวนการ
 - ตัวชี้วัดที่ 5.1 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยของประเทศ
 - ตัวชี้วัดที่ 5.2 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยของประเทศ
 - ตัวชี้วัดที่ 5.3 ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจของประเทศ
6. ผลลัพธ์ด้านการนำองค์กรและการกำกับดูแลองค์กร
 - ตัวชี้วัดที่ 6.1 ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์
 - ตัวชี้วัดที่ 6.2 ระดับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA)

ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วน หมายถึง การนำผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดที่สำคัญในปี 2565 เข้าเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567 – 2571 และจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ก่อนถ่ายทอดสู่การปฏิบัติงานของพนักงานผ่านตัวชี้วัดระดับบุคคล ประจำปี 2567

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วนภายในเดือนพฤศจิกายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการถ่ายทอด ตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงาน	ดำเนินการแล้วเสร็จ น้อยกว่า ร้อยละ 60	ดำเนินการแล้วเสร็จ มากกว่า ร้อยละ 60	ดำเนินการแล้วเสร็จ ครบถ้วน ภายหลังเดือน ธันวาคม 2566	ดำเนินการแล้วเสร็จ ครบถ้วน ภายในเดือน ธันวาคม 2566	ดำเนินการแล้วเสร็จ ครบถ้วน ภายในเดือน พฤศจิกายน 2566

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำรายงานสรุปผลการทบทวนระบบการประเมินผลสัมฤทธิ์ด้วย LeTCI ประจำปี 2566 ภายหลังจากคณะกรรมการกำกับฯ เห็นชอบผลการดำเนินการปี 2565	ดำเนินการแล้วเสร็จ มากกว่า 50 วันทำการ	ดำเนินการแล้วเสร็จ ภายใน 50 วันทำการ	ดำเนินการแล้วเสร็จ ภายใน 40 วันทำการ	ดำเนินการแล้วเสร็จ ภายใน 30 วันทำการ	ดำเนินการแล้วเสร็จ ภายใน 20 วันทำการ

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- อาจไม่สามารถหาคู่เทียบที่เหมาะสมได้ และอาจไม่สามารถรวบรวมข้อมูลย้อนหลังของคู่เทียบได้ครบถ้วนทุกตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดที่ 24 ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ในปี 2566

คำนิยาม

ในปี 2566 กพท. จะดำเนินการคัดเลือกพนักงานและผู้บริหาร เพื่อดำเนินการพัฒนาในรุ่นแรก ตาม Model High Performance Leader และ Outstanding People ที่ได้รับการเห็นชอบในปี 2565 ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน ตามเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบบริหารและทุนมนุษย์ เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader) และมีบุคลากรที่มีคุณลักษณะ ความสามารถ และพฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายและค่านิยมขององค์กร รวมทั้งพัฒนาระบบการจัดการความรู้เพื่อสร้างสรรค่นวัตกรรม เพื่อตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและอนาคต และได้กำหนดนิยามกลุ่มเป้าหมาย หัวข้อการพัฒนาและหลักสูตร รวมทั้งขั้นตอนการดำเนินการให้มีความสอดคล้องกับบริบทของ กพท. เพื่อให้การพัฒนาบรรลุผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

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

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ในปี 2566} = \frac{\text{ร้อยละความคืบหน้าการดำเนินงานแต่ละกิจกรรม} \times \text{น้ำหนักกิจกรรม}}{\text{น้ำหนักกิจกรรมทั้งหมดตามแผนปฏิบัติการ}} \times 100$$

คำเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จของการมีรายชื่อพนักงานและผู้บริหารที่ได้รับการคัดเลือกเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาภายในเดือนมิถุนายน 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- เวลาในการเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาของผู้บริหารและพนักงานที่อาจเกิดข้อจำกัดในการเข้าร่วมตลอดหลักสูตรเนื่องจากภารกิจ
- ความพร้อมและเงื่อนไขของสถาบันผู้จัดอบรมและวิทยากร

ตัวชี้วัดที่ 25 ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน

คำนิยาม

การยกระดับความผูกพันที่มีต่อองค์กรของพนักงาน เริ่มต้นจากการสำรวจระดับความผูกพันและความมุ่งมั่นทุ่มเทของพนักงานประจำปี (Employee Engagement and Contribution Survey) ซึ่งฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCD) จะดำเนินการกำหนดแผนการพัฒนา Engagement และ Contribution ของพนักงานตามผลการสำรวจและการจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาความผูกพัน ทั้งนี้ ในปี 2566 จำเป็นต้องมีการกำหนดปัจจัยที่จะใช้วัด Contribution ของพนักงานนอกเหนือจากเรื่องของ Engagement ที่มีการดำเนินการมาก่อนหน้านี้

นอกจากนี้ ในปี 2566 เป็นการดำเนินการตามแผนการพัฒนาความผูกพันตามผลการสำรวจในปีที่ผ่านมา เช่น ค่าตอบแทน สวัสดิการ และการเสริมสร้างค่านิยมร่วม เป็นต้น เพื่อส่งเสริมให้พนักงานอุทิศหรือทุ่มเทให้กับองค์กร กล่าวถึงองค์กรในทางที่ดี ทำงานกับองค์กรด้วยความผูกพันและมีความสุข ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน โดยใช้กลยุทธ์การทบทวนสภาพแวดล้อมในการทำงานทุกด้านประกอบด้วย ค่านิยม วัฒนธรรม ระบบคุณธรรม การสร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียง การดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมทั้งการพัฒนาระบบผลตอบแทนและอื่น ๆ ที่สร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากร และพัฒนาให้เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามาร่วมงานในอนาคตเทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ (Creating a Workplace of Choice)

คำเป้าหมาย 12 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

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

คำเป้าหมาย 6 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
(1) ความสำเร็จของการจัดทำเกณฑ์การวัด Employee Engagement and contribution	สามารถศึกษาเกณฑ์การวัดฯ ได้มากกว่าร้อยละ 50	สามารถศึกษาเกณฑ์การวัดฯ ได้มากกว่าร้อยละ 70	นำเสนอเกณฑ์การวัดฯ ต่อ ผอ.กพท. เพื่อพิจารณาอนุมัติ	เกณฑ์การวัดฯ แล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ. กพท. ภายในเดือน มิถุนายน 2566	เกณฑ์การวัดฯ แล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ. กพท. ภายในเดือน พฤษภาคม 2566
(2) ความสำเร็จของการปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างเงินเดือน	โครงสร้างตำแหน่งงานแล้วเสร็จ และได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท.	อยู่ระหว่างการดำเนินการศึกษาการจ่ายค่าตอบแทน	โครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือน มิถุนายน 2566	โครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือน พฤษภาคม 2566	โครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จและได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือน เมษายน 2566

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- การมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูงจนถึงพนักงานระดับปฏิบัติการ
- รายละเอียดของการดำเนินการแต่ละแผนงานมีมากและมีความซับซ้อน จำเป็นต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกเข้ามาช่วยดำเนินการ ทำให้มีขั้นตอนมากขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 26 ระดับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)

คำนิยาม

สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) เล็งเห็นถึงความสำคัญของการสร้างมาตรฐานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ จึงได้พัฒนาเครื่องมือและมาตรการที่จะใช้ในการสร้างมาตรฐานดังกล่าว โดยใช้ชื่อเรียกว่า การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) หรือการประเมิน ITA ซึ่งปัจจุบันการประเมิน ITA ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภาครัฐทั่วประเทศ ถือได้ว่าเป็นเครื่องมือสำรวจด้านคุณธรรมและความโปร่งใสที่มีผู้เข้าร่วมมากที่สุดของประเทศไทย ดังนั้นการประเมิน ITA จึงเปรียบเสมือนเครื่องมือการตรวจสอบสุขภาพองค์กรประจำปี มีจุดมุ่งหมายในการพัฒนาธรรมาภิบาลและการป้องกันการทุจริตของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐได้รับทราบถึงสถานะและปัญหาการดำเนินงานด้านคุณธรรมและความโปร่งใสขององค์กรในแต่ละปีงบประมาณ โดยผลการประเมินที่ได้จะช่วยให้หน่วยงานภาครัฐสามารถนำไปใช้ในการปรับปรุงพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ขณะเดียวกันการประเมิน ITA ยังเป็นเครื่องมือในการยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานภาครัฐ รวมทั้งเป็นการประเมินประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและการให้บริการประชาชน เพื่อให้ทราบถึงช่องว่างของความไม่เป็นธรรมและความด้อยประสิทธิภาพในการดำเนินการ รวมถึงสามารถนำไปจัดทำแนวทางมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันการทุจริตและประพฤตินิชอบขององค์กรได้ต่อไป

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

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

สำหรับประเทศไทย การประเมิน ITA ได้รับการให้ความสำคัญและการยอมรับในระดับประเทศ ดังจะเห็นได้จากการกำหนดให้การประเมิน ITA เป็นเป้าหมายหรือส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานระดับประเทศหลายระดับ ได้แก่

- 1) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤตินิชอบ (พ.ศ. 2561 - 2580) ได้กำหนดให้การประเมิน ITA เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดย่อยของแผนการป้องกันการทุจริตและประพฤตินิชอบ โดยในระยะแรกได้กำหนดให้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 หน่วยงานภาครัฐที่เข้าร่วมการประเมิน ITA จำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 จะต้องได้คะแนน 85 คะแนนขึ้นไป
- 2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤตินิชอบ (ฉบับปรับปรุงเดือนกันยายน 2563) ได้กำหนดให้ภายในปีงบประมาณ 2565 หน่วยงานภาครัฐที่เข้าร่วมการประเมิน ITA จำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 จะต้องได้คะแนน 85 คะแนนขึ้นไป
- 3) แผนปฏิบัติการด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤตินิชอบ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) ได้กำหนดให้การประเมิน ITA เป็นตัวชี้วัดของแผนย่อยการป้องกันการทุจริตและประพฤตินิชอบ โดยกำหนดให้หน่วยงานภาครัฐที่เข้าร่วมการประเมิน ITA จำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 65 จะต้องได้คะแนน 85 คะแนนขึ้นไป

การประเมิน ITA ได้ถูกดำเนินการมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี ซึ่ง กพท. ได้เข้าร่วมการประเมินมาตั้งแต่ปี 2562 โดยในปี 2565 กพท. มีผลการประเมิน ITA อยู่ในระดับที่ดี ซึ่งสอดคล้องและเป็นไปตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มีเป้าหมายหลักเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดภัยการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยมีคะแนนอยู่ที่ 90.57 คะแนน สำหรับปี พ.ศ. 2566 เป็นต้นไป กพท. ให้ความสำคัญต่อการส่งเสริมและพัฒนางานด้านการป้องกันการทุจริต ตลอดจนการเสริมสร้างให้เกิดระบบคุณธรรม รวมถึงความโปร่งใสภายในองค์กร อีกทั้ง มีเป้าหมายในการบรรลุเกณฑ์คะแนน ITA ของกระทรวงคมนาคม คือ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมต้องมีผลคะแนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 และบรรลุค่าเป้าหมาย คือ การเป็นองค์กรระดับ AA (ได้คะแนนร้อยละ 95 ขึ้นไป) จึงได้กำหนดงานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ไว้เป็นงานเชิงกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาให้ กพท. เป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาล มุ่งเน้นผลประโยชน์ของประชาชน โดยนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และขับเคลื่อนการดำเนินงานในมิติอื่น ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งผลให้สาธารณะมีความเชื่อมั่นในความมีธรรมาภิบาล โปร่งใส องค์กรมีภาพลักษณ์ ชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเข้ามาร่วมงานเทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ (Creating a Workplace of Choice) จนมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืนได้ต่อไป

การประเมิน ITA มีหลักเกณฑ์การประเมิน 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การเก็บข้อมูลจากบุคลากรในหน่วยงานภาครัฐ (Internal Integrity and Transparency Assessment : IIT) โดยเปิดโอกาสให้บุคลากรภาครัฐทุกระดับที่ปฏิบัติงานมาไม่น้อยกว่า 1 ปี ได้มีโอกาสสะท้อนและแสดงความคิดเห็นเรื่องคุณธรรมและความโปร่งใสในหน่วยงานตนเอง โดยสอบถามการรับรู้และความคิดเห็นใน 5 ตัวชี้วัด 30 ข้อคำถาม ได้แก่ ตัวชี้วัดที่ 1 การปฏิบัติหน้าที่ ตัวชี้วัดที่ 2 การใช้งบประมาณ ตัวชี้วัดที่ 3 การใช้อำนาจ ตัวชี้วัดที่ 4 การใช้ทรัพย์สินของราชการ และตัวชี้วัดที่ 5 การแก้ไขปัญหาการทุจริต

ส่วนที่ 2 การเก็บข้อมูลจากผู้รับบริการหรือผู้ติดต่อหน่วยงานภาครัฐ (External Integrity and Transparency Assessment : EIT) โดยเปิดโอกาสให้ผู้รับบริการหรือผู้ติดต่อหน่วยงานภาครัฐในช่วงปีงบประมาณที่ประเมิน ได้มีโอกาสสะท้อนและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ โดยสอบถามการรับรู้และความคิดเห็นใน 3 ตัวชี้วัด 15 ข้อคำถาม ได้แก่ ตัวชี้วัดที่ 6 คุณภาพการดำเนินงาน ตัวชี้วัดที่ 7 ประสิทธิภาพการสื่อสาร และตัวชี้วัดที่ 8 การปรับปรุงระบบการทำงาน

ส่วนที่ 3 การเปิดเผยข้อมูลทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน (Open Data Integrity and Transparency Assessment : OIT) เป็นการตรวจสอบระดับการเปิดเผยข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐที่เผยแพร่ไว้ทางหน้าเว็บไซต์หลักของหน่วยงาน โดยมีสำนักงาน ป.ป.ช. เป็นผู้ตรวจสอบข้อมูลและให้คะแนนตามหลักเกณฑ์การประเมินที่แบ่งออกเป็น 2 ตัวชี้วัด 43 ข้อคำถาม ได้แก่ ตัวชี้วัดที่ 9 การเปิดเผยข้อมูล ประกอบด้วยตัวชี้วัดย่อยที่ 9.1 ข้อมูลพื้นฐาน ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.2 การบริหารงาน ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.3 การบริหารเงินงบประมาณ ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.4 การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล ตัวชี้วัดย่อยที่ 9.5 การส่งเสริมความโปร่งใส และตัวชี้วัดที่ 10 การป้องกันการทุจริต ประกอบด้วย ตัวชี้วัดย่อยที่ 10.1 การดำเนินการเพื่อป้องกันการทุจริต ตัวชี้วัดย่อยที่ 10.2 มาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- เป็นองค์กรระดับ AA โดยมีผลคะแนน ITA ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

- ความสำเร็จในการนำเข้าสู่ข้อมูล IIT, EIT และ OIT ตามกรอบระยะเวลาของ ปชช. ได้ร้อยละ 90-100

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จ ของการดำเนินการ ตามกรอบระยะเวลา ของการประเมิน ITA ประจำปี 2566	สามารถนำเข้าสู่ ข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้น้อยกว่า ร้อยละ 60	สามารถนำเข้าสู่ ข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้ร้อยละ 60 - 69.99	สามารถนำเข้าสู่ ข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้ร้อยละ 70 - 79.99	สามารถนำเข้าสู่ ข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้ร้อยละ 80 - 89.99	สามารถนำเข้าสู่ ข้อมูล IIT, EIT และ OIT ได้ร้อยละ 90 - 100

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามกรอบระยะเวลาของการประเมิน ITA ประจำปี 2566} = \frac{\text{ร้อยละความคืบหน้าในแต่ละกิจกรรม} \times \text{น้ำหนักกิจกรรม}}{\text{น้ำหนักกิจกรรมการทั้งหมดในแผนปฏิบัติการ}} \times 100$$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกขาดการรับรู้ในการดำเนินงานของ กพท. ซึ่งจะส่งผลต่อการตอบคำถามตามเกณฑ์การประเมิน ITA ในแต่ละตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดที่ 27 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap)

คำนิยาม

ระบบงานและกระบวนการซึ่งบูรณาการกับเทคโนโลยีดิจิทัลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ หมายถึง การดำเนินการกำหนดนโยบาย หลักเกณฑ์ ฯลฯ การกำกับดูแลด้านเทคโนโลยีดิจิทัล และแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) สำเร็จตามแผน และดำเนินการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital Transformation) ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน และเป้าประสงค์ที่ต้องการให้มีเทคโนโลยีและระบบงาน รวมถึงการจัดการกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement & Renewal) รวมทั้งมีความสามารถในการบริหารการเปลี่ยนแปลงและการตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)

เป็นการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่บูรณาการข้อมูลจากต้นแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย (ภายในและภายนอก กพท.) รวบรวมแอปพลิเคชันต่าง ๆ ให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกและรวดเร็วจากที่เดียว (ดำเนินโครงการระหว่างเดือนมกราคม 2566 - มิถุนายน 2568) ประกอบด้วย ระบบงานย่อยดังต่อไปนี้

1.1) ระบบ Enterprise Portal ใช้เทคโนโลยี Web Portal เพื่อรวมบริการด้านดิจิทัลของ กพท. ให้อยู่ในที่เดียวและสามารถเข้าถึงบริการที่เกี่ยวข้องได้ รวมถึงมี Mobile Applications

1.2) ระบบ Integration Platform ใช้เทคโนโลยี Enterprise Service Bus (ESB) ที่มีมาตรฐานการเชื่อมต่อระบบ (System Interface) ที่หลากหลาย ทำให้ระบบสารสนเทศสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มความสามารถด้านการใช้ข้อมูลร่วมกัน (Information Sharing) และ กพท. สามารถบูรณาการระบบสารสนเทศทั้งภายนอกและภายในได้ สนับสนุนการสร้างการทำงานร่วมกันของ กพท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.3) ระบบ Track & Trace ใช้เทคโนโลยี Data Warehouse เพื่อรวบรวมข้อมูลจากฐานข้อมูลในระบบสารสนเทศต่าง ๆ ของ กพท. จัดเก็บในลักษณะที่สามารถประมวลผลเชิงวิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบ Dashboard ตารางสรุปและกราฟ เพื่อให้สามารถติดตามกระบวนการ และใช้ข้อมูลสรุปสนับสนุนการตัดสินใจ

2. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)

เป็นการจัดหาบริการระบบคลาวด์แบบ Platform-as-a-Service (PaaS) เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เครื่องมือนำเข้าข้อมูล (Data Ingestion Software Tool) และเครื่องมือการวิเคราะห์และแสดงผลข้อมูล (Data Analytics and Visualization) พร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐานการประมวลผลข้อมูลและพื้นที่จัดเก็บข้อมูล เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลกลางในการเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ของ กพท. สามารถบริหารจัดการข้อมูลที่มีขนาดใหญ่และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก โดยสนับสนุนภารกิจหลักของ กพท. ในด้านต่าง ๆ รวมถึงวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้บริหาร กพท. ใช้ในการวางแผนและตัดสินใจได้อย่างถูกต้องทันการณ์ (ดำเนินโครงการระหว่างเดือนมกราคม 2566 - สิงหาคม 2568)

3. โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)

เพื่อให้มีระบบจัดเก็บข้อมูลสถิติทางการบินที่มีอยู่อย่างเป็นระบบ ง่ายต่อการเชื่อมต่อกับระบบบริหารข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และมีระบบที่ใช้ในการนำเสนอผลวิเคราะห์ข้อมูลเชิงทำนาย (Predictive Analytics) และแสดงผลสถิติต่าง ๆ ได้ เช่น สถิติทางการบิน เป็นต้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจได้ง่าย (Dashboard) และสามารถนำไปใช้เพื่อการวิเคราะห์ในการพยากรณ์ตัวเลขในอนาคตได้ (ดำเนินโครงการระหว่างเดือนมกราคม 2566 - กันยายน 2567)

4. โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)

เป็นการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐาน Smart Office ที่ทันสมัยสำหรับอาคารที่ทำการแห่งใหม่ที่มีการออกแบบระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลที่รองรับการปฏิบัติงานครอบคลุมพื้นที่ที่ทำงานทั้งหมด สามารถเชื่อมต่อระบบงานต่าง ๆ ผ่านระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน รวมถึงมีระบบและอุปกรณ์ในห้องประชุมที่มีประสิทธิภาพสำหรับการประชุม และมีศูนย์ปฏิบัติการระบบเครือข่ายและความมั่นคงปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ดำเนินโครงการระหว่างเดือนมกราคม 2566 - มิถุนายน 2571)

ทั้งนี้ ได้ดำเนินการโครงการบริหารกำกับดูแลการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ (PMO IT) เพื่อจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ในงานบริหารกำกับดูแลการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศขนาดใหญ่และมีความซับซ้อน เป็นผู้ดำเนินงานบริหารจัดการโครงการภายใต้แผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศของ กพท. ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทั้งด้านการบริหารงานตามแผนงาน การบริหารความเสี่ยง การกำกับดูแลการวิเคราะห์ออกแบบระบบ การประสานงานการทำงานร่วม การควบคุมคุณภาพงาน และงบประมาณของโครงการดังกล่าวข้างต้น (ดำเนินโครงการระหว่างเดือนมกราคม 2566 - สิงหาคม 2567)

โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform) โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) และโครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard) มีความเชื่อมโยงกันในเชิงกระบวนการทางเทคนิคและข้อมูลการดำเนินการ ทำให้มีรายละเอียดค่อนข้างมากที่จำเป็นต้องพิจารณาอย่างรอบคอบในขั้นตอนการจัดทำ TOR ที่เกี่ยวข้อง จึงได้มีการปรับแผนการดำเนินงานโครงการดังกล่าว เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายระหว่างปี 2566 - 2571 ได้ตามกรอบระยะเวลาเดิม ดังรายละเอียดในตารางด้านล่าง

แผนการดำเนินโครงการภาพรวม ระหว่างปี 2566 - 2571

โครงการ	เป้าหมายการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (ปี 2566-2571)		
	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2568 - 2571
1. โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)	ได้ลงนามสัญญา และเริ่มดำเนินโครงการโดยผู้รับจ้าง ภายในปี 2566 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 20	ดำเนินงานตามแผน และสามารถติดตั้งระบบ เริ่มใช้งาน และทดสอบได้ ภายในปี 2567 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 80	สามารถใช้งานระบบได้อย่างสมบูรณ์ (Go Live) ภายใน มิถุนายน 2568 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 100
2. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)	ได้ลงนามสัญญา และเริ่มดำเนินโครงการโดยผู้รับจ้าง ภายในปี 2566 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 20	ดำเนินงานตามแผน และสามารถติดตั้งระบบ เริ่มใช้งาน และทดสอบได้ ภายในปี 2567 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 80	สามารถใช้งานระบบได้อย่างสมบูรณ์ (Go Live) ภายใน พฤษภาคม 2568 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 100
3. โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)	ได้ลงนามสัญญา และเริ่มดำเนินโครงการโดยผู้รับจ้าง ภายในปี 2566 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 20	สามารถติดตั้ง และใช้งานระบบได้อย่างสมบูรณ์ (Go Live) ภายในกันยายน 2567 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 100	-
4. โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)	สามารถเข้าใช้งานระบบต่างๆ และอบรมการใช้งานได้ภายในปี 2566 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 100	ได้เข้าใช้ระบบ และมี การบำรุงรักษา ตลอดปี 2567 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 100	ได้เข้าใช้ระบบ และมี การบำรุงรักษา ตลอดปี 2568 - เดือนมิถุนายน 2571 คิดเป็นความสำเร็จของการดำเนินการร้อยละ 100

ค่าเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดยมีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี 2566

ค่าเกณฑ์วัด

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

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap)	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จน้อยกว่าร้อยละ 70	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จร้อยละ 70 - 79.99	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จร้อยละ 80 - 89.99	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จร้อยละ 90 - 99.99	ปฏิบัติตามแผนแล้วเสร็จที่กำหนดไว้ได้ร้อยละ 100

สูตรคำนวณ

$$\text{ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap)} = \frac{\text{ผลรวมของร้อยละความคืบหน้าในแต่ละโครงการ}}{\text{จำนวนโครงการทั้งหมดตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ (4 โครงการ)}}$$

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- กระบวนการพิจารณาเพื่ออนุมัติร่าง TOR และประกาศผลผู้ชนะในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง อาจเกิดความล่าช้าได้ เนื่องจากต้องนำเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาต่อกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้

ตัวชี้วัดที่ 28 ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 (New Scheme of Regulatory Charges)

คำนิยาม

เพื่อให้ กพท. มีโครงสร้างค่าธรรมเนียมและค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Charges) ที่เหมาะสม มีเสถียรภาพทางการเงิน และสามารถดำเนินการกิจการด้านการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน เป็นไปตามหลักการสากล และมีนโยบายการจัดการรายได้ค่าธรรมเนียมที่มีความสมดุลกับภารกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ นโยบายของ กพท. และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO โดยต้องไม่เป็นภาระต่ออุตสาหกรรมการบิน (Decreased Regulatory Burden)

กพท. จึงได้ริเริ่มโครงการโครงสร้างค่าธรรมเนียมและค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Charges) ซึ่งเป็นหนึ่งในโครงการตามยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน โดยได้เริ่มการศึกษาโครงสร้างอัตราค่าธรรมเนียมรูปแบบใหม่ของ กพท. ในปี 2565 ซึ่งได้ผลการศึกษาตามหลักการสากลของ ICAO และหน่วยงานต้นแบบ CAA UK สามารถจำแนกโครงสร้างรายได้ของ กพท. ได้จำนวน 135 รายการ พร้อมทั้งแบ่งแผนการดำเนินงานออกเป็น 4 ระยะ โดยได้รับความเห็นชอบโครงสร้างรายได้และแผนการจัดเก็บรายได้ใหม่ของ กพท. จากคณะกรรมการกำกับฯ

สำหรับในปี 2566 กพท. ได้พิจารณาทบทวนแผนการดำเนินงานระยะที่ 1 - 4 เพื่อให้โครงการโครงสร้างค่าธรรมเนียมรูปแบบใหม่บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนด และสามารถเป็นที่ยอมรับและไม่เป็นภาระต่ออุตสาหกรรม โดยแบ่งแผนการดำเนินงานใหม่เป็น ดังนี้

แผนระยะที่ 1 ทบทวนค่าธรรมเนียมใบอนุญาต/ใบรับรอง ที่ดำเนินการจัดเก็บอยู่ จำนวน 22 ประเภท (16 รายการ กำหนดใน (ร่าง) กฎกระทรวงแล้ว) ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมฯ ได้ในปี 2567

แผนระยะที่ 2 ทบทวนและกำหนดค่าธรรมเนียมการให้บริการ จำนวน 38 ประเภท (ค่าบริการของใบอนุญาต/ใบรับรองที่จัดเก็บอยู่) ซึ่งคาดว่าจะสามารถจัดทำอัตราค่าธรรมเนียม และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2566 ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มจัดเก็บได้ในระหว่างปี 2567

แผนระยะที่ 3 กำหนดค่าธรรมเนียมที่มีกฎหมายแม่บท (CE1) มี/ไม่มีกฎหมายลำดับรอง (CE2) และค่าธรรมเนียมกำกับดูแลตาม พรก. ม.39 ที่ยังไม่มีการจัดเก็บ ซึ่งมีระยะเวลาการดำเนินการตั้งแต่ปี 2567 - 2569 และคาดว่าจะเริ่มจัดเก็บได้ในปี 2570

แผนระยะที่ 4 กำหนดค่าธรรมเนียมที่ไม่มีกฎหมายแม่บท (CE1) ไม่มีกฎหมายลำดับรอง (CE2) และยังไม่มีการจัดเก็บ ซึ่งมีระยะเวลาการดำเนินการตั้งแต่ปี 2568 - 2570 และคาดว่าจะเริ่มจัดเก็บได้ในปี 2571

คำเป้าหมาย 12 เดือน

- ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 และได้รับการเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2566

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2	ผอ.กพท. เห็นชอบรายงานผลจัดทำ การประเมิน และวิเคราะห์ การจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมของ กพท.	ศึกษาและ การคำนวณอัตรา ค่าธรรมเนียม จากองค์กร ต้นแบบแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่าง ดำเนินการ จัดทำอัตรา ค่าธรรมเนียม ตามแผน ระยะที่ 2	ดำเนินการ แล้วเสร็จและ อยู่ระหว่าง นำเสนอ ผอ.กพท. เพื่อขอ ความเห็นชอบ	ดำเนินการ แล้วเสร็จและ ได้รับความเห็น จาก ผอ.กพท.

ค่าเป้าหมาย 6 เดือน

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

ค่าเกณฑ์วัด

เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท. และสามารถนำร่างรายงานนำเสนอ ผอ.กพท. ได้ตามเวลาที่กำหนด	ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างแล้วเสร็จและลงนามในสัญญา	อยู่ระหว่างจัดเก็บข้อมูลเพื่อประเมินผลและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท.	อยู่ระหว่างจัดทำรายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท.	จัดทำรายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท. แล้วเสร็จ	รายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท. แล้วเสร็จและอยู่ระหว่างนำเสนอ ผอ.กพท. เพื่อพิจารณาภายในเดือนมิถุนายน 2566

เงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงาน

- เนื่องจากการดำเนินงานโดยจ้างที่ปรึกษา จึงอาจมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้

สรุปภาพรวมประมาณการงบประมาณ

สรุปภาพรวมประมาณการงบประมาณการดำเนินโครงการ/งานเชิงกลยุทธ์ ในช่วงปีงบประมาณ 2566 มีโครงการจำนวน 45 โครงการ และงานเชิงกลยุทธ์เพื่อสนับสนุนแผนงานจำนวน 14 งาน รวมประมาณการงบประมาณทั้งสิ้น 148.0312 ล้านบาท รายละเอียดมีดังนี้

ยุทธศาสตร์ (Strategic Theme)	จำนวนโครงการ	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)	จำนวนงาน	ประมาณการงบประมาณ (ล้านบาท)
1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐ สู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	16	1.0176	9	9.5281
2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบิน ในระดับสากล	8	20.6451	1	0.8764
3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ เพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรม การบินที่ยั่งยืน	13	73.3100	-	-
4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจ ของการขับเคลื่อนและนวัตกรรม ระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็น องค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน	8	41.6540	4	1.0000
รวม	<u>45</u>	<u>136.6267</u>	<u>14</u>	<u>11.4045</u>
รวมประมาณการงบประมาณทั้งสิ้น	<u>148.0312 ล้านบาท</u>			

การจัดลำดับความสำคัญโครงการ/งานเชิงกลยุทธ์ (ฉบับทบทวน)

ยุทธศาสตร์ (Strategic Theme)	โครงการที่มีความสำคัญ และจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)	โครงการที่สำคัญและ สมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)	โครงการที่เป็นประโยชน์ หากดำเนินการ (Nice-to-haves)
	โครงการที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อยุทธศาสตร์ซึ่งต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนในปี 2566	โครงการที่มีความสำคัญที่กำหนดไว้เพื่อการพัฒนาองค์กร แต่ไม่ได้มีผลกระทบในระดับยุทธศาสตร์ หากยังไม่ได้ดำเนินการในปี 2566 ในกรณีที่ทรัพยากรไม่เพียงพอหรือประสบปัญหา/มีความเสี่ยงทางการเงินขั้นรุนแรง อาจพิจารณาชะลอหรือยกเลิกการดำเนินการในปี 2566 ได้	โครงการที่สมควรจะดำเนินการ หากองค์กรมีความพร้อมด้านทรัพยากรและไม่มีความเสี่ยงทางการเงินขั้นรุนแรง ทั้งนี้ จะพิจารณาดำเนินงานโครงการในกลุ่มนี้เมื่อโครงการในกลุ่มที่ 1 และ 2 สามารถดำเนินการได้ครบถ้วนแล้ว
1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน	19	3	3
2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล	5	4	-
3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน	7	4	2
4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน	10	2	--
รวมโครงการ/งานฯ	<u>41</u>	<u>13</u>	<u>5</u>
งบประมาณ (ล้านบาท)	<u>121.9482</u>	<u>25.6373</u>	<u>0.4100</u>

โครงการ/งานตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 (ฉบับทบทวน)

โครงการ/งานที่จะดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566 สรุปแยกรายยุทธศาสตร์ได้ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

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

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P01-111-01	โครงการแก้ไข พรบ. การเดินอากาศด้านความปลอดภัย	LEG	ดำเนินการเอง	-
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				-

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.1.2 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน ครบถ้วนตามภาคผนวก และตอบสนองการใช้งาน
KPT	1.1.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ และพัฒนากฎด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือนไปสู่รูปแบบและโครงสร้าง TCARs ให้ครบทุกด้านในปี 2569
ตัวชี้วัดที่ 1	ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566
ค่าเป้าหมาย	<p><u>12 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100 <p><u>6 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จในการจัดทำแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ภายในเดือนมีนาคม 2566

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

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

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● A03-113-03	งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี	HCD	ดำเนินการเอง	-
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				-

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

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

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

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.1.6 มีการออกใบอนุญาต ใบรับรอง ฯลฯ (Licensing, certification, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน
KPT	1.1.6 ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และสามารถออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ผู้ประกอบการที่ขอเพิ่มเติมได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องทุกปี (ปี 2567 เป็นต้นไป)
ตัวชี้วัดที่ 5	ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 ได้ร้อยละ 100 6 เดือน - ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จ ตามแผนภายในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 100

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

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

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.1.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of safety concerns)
KPT	1.1.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไขได้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในปี 2569
ตัวชี้วัดที่ 7	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ
ค่าเป้าหมาย	<p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศได้ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2566</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาคือข้อบกพร่อง Corrective Action Plan ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศ ได้ร้อยละ 100</p>

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

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

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.2.2 มีแผนงานระดับประเทศและกฎระเบียบ (Aviation security programmes and regulations) ที่เพียงพอเหมาะสม
KPT	1.2.2 ทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) รวมทั้งแผนงานและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่ประกาศกำหนดเป็นประจำทุกปี

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

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

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● A03-113-03	งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี	HCD	ดำเนินการเอง	-
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				-

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.2.4 มีบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนซึ่งมีคุณสมบัติและได้รับการฝึกอบรมเป็นไปตามมาตรฐาน (Personnel qualifications and training)
KPT	1.2.4 บุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัย ได้รับการฝึกอบรมพัฒนาให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานอย่างครบถ้วนตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment
ตัวชี้วัดที่ 3	ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator ให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรฐาน
ค่าเป้าหมาย	<p>12 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 <p>6 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการจัดทำพจนานุกรม (Competency Dictionary) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบในการพัฒนาสมรรถนะสำหรับพนักงานทุกสายงานภายในเดือนมิถุนายน 2566

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

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

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.2.6 มีการออกให้ใบอนุญาตและใบรับรอง ฯลฯ (Certification and approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบินที่ครบถ้วน
KPT	1.2.6 ออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ที่คงค้างให้แล้วเสร็จภายในปี 2566 และสามารถออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ผู้ประกอบการที่ขอเพิ่มเติมได้ภายในกรอบเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องทุกปี (ปี 2567 เป็นต้นไป)
ตัวชี้วัดที่ 5	ร้อยละความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ ด้านความปลอดภัยที่คงค้างให้แล้วเสร็จ
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จร้อยละ 100 ในปี 2566 6 เดือน - ความสำเร็จของการออกใบรับรอง ใบอนุญาต ฯลฯ สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางการบินที่คงค้างให้แล้วเสร็จ ตามแผนภายในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 100

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P05-116-08	โครงการตรวจสอบกระบวนการออกใบอนุญาต และใบรับรองตามมาตรฐานของ ICAO	SMO/ OPS AIR AGA	ดำเนินการเอง	-
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				-

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.2.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาตและการรับรอง ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Quality control obligations)
KPT	1.2.7 สามารถตรวจติดตามด้านการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี
ตัวชี้วัดที่ 6	ร้อยละความสำเร็จในการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Surveillance)
ค่าเป้าหมาย	<p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยร้อยละ 100 ตามแผนภายในปี 2566</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 ร้อยละ 100</p>

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.2.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการและวิธีปฏิบัติในการแก้ไขประเด็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบินซึ่งได้รับการตรวจพบ (Resolution of security concerns)
KPT	1.2.8 สามารถปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อการรักษาความปลอดภัยได้เพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และแก้ไขได้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในปี 2569
ตัวชี้วัดที่ 7	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ
ค่าเป้าหมาย	<p><u>12 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จการดำเนินการตามแผนการปรับปรุงกลไกการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศได้ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2566 <p><u>6 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการตรวจสอบแผนการแก้ไขปัญหาคือข้อบกพร่อง Corrective Action Plan ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัย (Safety) และการรักษาความปลอดภัย (Security) ของประเทศ ได้ร้อยละ 100

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศอยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก
KPT	1.3.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลความปลอดภัย (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกิน ร้อยละ 90 ภายในปี 2567 และอยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลกภายในปี 2569
ตัวชี้วัดที่ 8	ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยของประเทศ (1) ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย) - ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ร้อยละ 100

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.3.2 ความเสี่ยงของการมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา
KPT	1.3.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern: SSC) อย่างต่อเนื่อง
ตัวชี้วัดที่ 9	ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC) (1) ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSC ได้ครบถ้วน
ค่าเป้าหมาย	<u>12</u> เดือน - ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC <u>6</u> เดือน - ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย SSC

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.3.3 ระบบการบินของประเทศบรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (Acceptable Level of Safety Performance: ALoSP)
KPT	1.3.3 ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยครบถ้วนตามแผนปี 2566 - มีการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือน (TASAP) ของปี 2564-2566 ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด
ตัวชี้วัดที่ 10	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ร้อยละ 90-100 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) ได้ตามเป้าหมายที่กำหนด ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 90-100

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.3.4 มีการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM
KPT	1.3.4 มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้เป็นปัจจุบัน อยู่เสมอ และมีการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM ให้มีความคุ้นชินและสามารถดำเนินการภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินได้ปีละ 1 ครั้ง
ตัวชี้วัดที่ 11	ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM
ค่าเป้าหมาย	<p><u>12 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการดำเนินการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2566</p> <p><u>6 เดือน</u></p> <p>- ความสำเร็จของการดำเนินการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566</p>

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศ อยู่ในระดับเดียวกับกลุ่มประเทศผู้นำด้านมาตรฐานของโลก
KPT	1.4.1 ระดับประสิทธิผลระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยการบิน (Effective Implementation: EI) ของประเทศเกินร้อยละ 90 ภายในกรอบเวลาที่ ICAO กำหนด
ตัวชี้วัดที่ 8	ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ (2) ระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัย
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - มีระดับประสิทธิผล (Effective Implementation: EI) ของระบบกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 90 (กรณี ICAO สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย) - ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P07-131-14	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI	SMO/ SFD	ดำเนินการเอง	-
● P08-141-17	โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยสนามบินสำหรับ Airport Security Manager	SFD	ดำเนินการเอง	0.1800
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				0.1800

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.4.2 ความเสี่ยงของการมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC) อยู่ในระดับต่ำหรืออยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตลอดเวลา
KPT	1.4.2 ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Significant Security Concerns: SSeC) ซึ่งรวมถึงข้อบกพร่องที่เกิดจากการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวก (Facilitation) ของผู้ดำเนินการและทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตัวชี้วัดที่ 9	ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns: SSC) และการรักษาความปลอดภัย (Significant Security Concerns: SSeC) (2) ความสามารถในการแก้ไขข้อบกพร่องระดับ SSeC ได้ครบถ้วน
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC 6 เดือน - ไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัย SSeC

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย
KPT	1.4.3 ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยต่อเนื่องทุกปี
ตัวชี้วัดที่ 12	การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยภายในปี 2566 6 เดือน - ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยภายในเดือนมิถุนายน 2566

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.5.1 ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลการดำเนินงานเป็นที่ยอมรับอย่างยั่งยืน
KPT	1.5.1 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลเศรษฐกิจของ กพท.
ตัวชี้วัดที่ 13	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566 6 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.5.2 มีกฎหมายรอง กฎระเบียบเฉพาะด้าน (Specific operating regulations) ที่เป็นมาตรฐาน และตอบสนองการใช้งาน
KPT	1.5.2 มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับนโยบายการบินพลเรือน และหลักเกณฑ์สากลด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
ตัวชี้วัดที่ 1	ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80 - 100 6 เดือน - ความสำเร็จในการจัดทำแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2566 ภายในเดือนมีนาคม 2566

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

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

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● A03-113-03	งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี	HCD	ดำเนินการเอง	-
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				-

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

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

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

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.5.6 มีการออกให้ใบอนุญาต ฯลฯ (Licensing, authorization and/or approval obligations) สำหรับบุคคลและหน่วยงานที่ปฏิบัติเกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจที่ครบถ้วน
KPT	1.5.6 มีระบบการอนุญาต การตรวจติดตาม และการบังคับใช้กฎหมาย ของผู้ประกอบการกิจการการบินพลเรือน
ตัวชี้วัดที่ 13	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566 6 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.5.7 มีการตรวจติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ได้รับการอนุญาต ฯลฯ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ อย่างครบถ้วน (Surveillance obligations)
KPT	1.5.7 สามารถตรวจติดตามทุกด้านให้เป็นไปตามแผนร้อยละ 100 อย่างต่อเนื่องทุกปี
ตัวชี้วัดที่ 13	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566

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

ST	1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน
SO	1.5.8 มีการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายหรือการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจ (Resolution of economic concerns)
KPT	1.5.8 ปี 2566 สามารถบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายครบถ้วนร้อยละ 100
ตัวชี้วัดที่ 13	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผนในปี 2566 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของ กพท. ร้อยละ 90 - 100 ตามแผน ภายในเดือนมิถุนายน 2566

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

ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

ST	2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล
SO	2.1.1 มีนโยบายทางการบินที่ช่วยส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกมิติ
KPT	2.1.1 มีแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาด้านการบินและการขนส่งทางอากาศทุกมิติ
ตัวชี้วัดที่ 14	ความสำเร็จของการจัดทำร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับปรับปรุง)
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการมีร่างยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ของร่างแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) (ฉบับปรับปรุง) 6 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินโครงการการศึกษาทบทวนแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566-2580) โดยสามารถคัดเลือกที่ปรึกษาแล้วเสร็จ

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P10-211-20	โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา	APD/ FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	13.0000
● P10-211-21	โครงการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ	APD/ FAD	ดำเนินการเอง	-
● P10-211-22	โครงการแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master plan)	UAS/ FAD	ดำเนินการเอง	2.6451
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				15.6451

ST	2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล
SO	2.2.1 พัฒนากิจการการบินของประเทศให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 11 ด้านตามแนวคิดการบริหารการจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้บรรลุเป้าหมายได้ครบถ้วนภายในกรอบเวลาที่เหมาะสม
KPT	2.2.1 ประสิทธิภาพของเที่ยวบินในทุกช่วงของการบินเพิ่มขึ้นและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปีหรือเป้าหมายในระหว่างการพัฒนาตามที่กำหนดขึ้น
ตัวชี้วัดที่ 15	ระดับความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายและการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการกำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดทุกรายการ สำหรับ OPR Performance ทั้ง 19 รายการ และสามารถวัดผลได้มากกว่า 5 รายการ ภายในปี 2566 6 เดือน - ความสำเร็จของการเก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจัดทำข้อมูล OPR Performance เบื้องต้น มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ในเดือนมิถุนายน 2566

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P11-221-37	โครงการใช้งานอากาศยานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบห้วงอากาศ	AND/ ANS	จัดซื้อจัดจ้าง	*
● P11-221-38	โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) (ระยะที่ 1 การออกแบบและพัฒนาฐานข้อมูลและระบบวิเคราะห์สมรรถนะฯ ชั้นพื้นฐาน)	AND/ ITD FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	1.0000
● A11-221-12	งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศไทย	AND/ ANS	ดำเนินการเอง	0.8764
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				1.8764

*อยู่ระหว่างนำเสนอเพื่อของบประมาณจำนวน 3.2990 ล้านบาท

ST	2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล
SO	2.2.2 มีการบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ Air Traffic Management ทั้งระบบและเกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่ได้รับการรับรองแล้ว โดยผ่านทางบริการที่ทำงานร่วมกันได้ (Inter-operability) ภายในปี 2570
KPT	2.2.2 เพิ่มขีดความสามารถให้ผู้ให้บริการและผู้รับบริการข้อมูลในประเทศไทยสามารถให้บริการข่าวสารการบินตามรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลให้เป็นไปตามมาตรฐาน (AIXM, FIXM และ IWXXM) รวมทั้ง SWIM Governance
ตัวชี้วัดที่ 16	ความสำเร็จของการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)
ค่าเป้าหมาย	<p>12 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินตามแนวคิด SWIM ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 <p>6 เดือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการมีแนวทางการดำเนินงานจำเป็นขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements) สำหรับการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศของประเทศไทยแล้วเสร็จ ภายในเดือนเมษายน 2566

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P11-222-39	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)	AIM/ FAD ITD AND ANS UAS	จัดซื้อจัดจ้าง	4.0000
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				4.0000

ST	2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล
SO	2.3.1 มีนวัตกรรมด้านกฎระเบียบและการกำกับดูแลไปสู่ Performance Based Regulation (PBR) ซึ่งเป็นระบบมาตรฐานสากลรูปแบบใหม่ที่มุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing และ Knowledge Sharing เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับและลดภาระด้านกฎระเบียบ (Regulatory burden) ของผู้ประกอบการ
KPT	2.3.1 ประเทศไทยเริ่มใช้ Performance Based Regulation (PBR) สำหรับการกำกับดูแลเพื่อมุ่งพัฒนาสมรรถนะการดำเนินการในบางด้านได้ภายในปี 2567 และครอบคลุมทุกด้านภายในปี 2569
ตัวชี้วัดที่ 17	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition plan ได้ร้อยละ 90 – 100 6 เดือน - ความสำเร็จของการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P01-231-02	โครงการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR)	SMO	ดำเนินการเอง	-
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				-

ST	2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล
SO	2.4.1 การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดการหยุดชะงักเกินกว่าระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นฟูสภาพ (RTO) เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต
KPT	2.4.1 มีระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศไทย ภายในปี 2570
ตัวชี้วัดที่ 18	ผลการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศไทย
ค่าเป้าหมาย	<p><u>12 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศไทย ภายในเดือนกรกฎาคม 2566 <p><u>6 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการกำหนดกลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Strategy) ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

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

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

ST	3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน
SO	3.1.1 ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงการบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (Agility & Efficiency)
KPT	3.1.1 มีการบริหารจัดการศูนย์กลางการให้บริการข้อมูลอย่างเป็นระบบภายในปี 2570
ตัวชี้วัดที่ 19	ศูนย์บริการทางการบินสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ (1) จำนวนชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 5 ชุดข้อมูล 6 เดือน - มีชุดข้อมูลที่ให้บริการ (Data package) ตามแผนในปี 2566 จำนวน 3 ชุดข้อมูล

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P12-321-43	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)	ASC/ ITD PMO FAD ERD AND AIR PEL SFD ANS	จัดซื้อจัดจ้าง	30.0000
● P13-311-48	โครงการปรับปรุงสารสนเทศข้อมูลข่าวสารและการให้ข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	UAS/ ITD	ดำเนินการเอง	-
● P13-311-49	โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)	ASC/ All	จัดซื้อจัดจ้าง	4.6730
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				34.6730

ST	3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน
SO	3.2.1 เป็นองค์กรกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกด้านกิจการการบินที่มีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินการทุกขั้นตอน (E-regulator)
KPT	3.2.1 ปรับระบบการกำกับดูแลและการตรวจสอบจาก Paper based เป็น Digital based ให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2566 และร้อยละ 100 ภายในปี 2568
ตัวชี้วัดที่ 27	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap)
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดยมีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี 2566 6 เดือน - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P02-321-59	โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสำหรับการรับรอง การให้อนุญาต และการบริการประชาชน (ต่อเนื่องจากปี 2565)	UAS/ ITD FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	-
● P04-321-60	โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS Tracking and Monitoring System) (ต่อเนื่องจากปี 2565)	UAS/ ITD FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	-
● P12-321-41	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)	ITD/ PMO FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	29.5235
● P12-321-42	โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)	ASC/ ITD PMO FAD ERD AND AIR PEL SFD ANS	จัดซื้อจัดจ้าง	5.0000
● P12-321-43	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)	ASC/ ITD PMO FAD ERD AND AIR PEL SFD ANS	จัดซื้อจัดจ้าง	30.0000
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				64.5235

ST	3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน
SO	3.3.1 มีความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน
KPT	3.3.1 มีข้อสรุปการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมภายในกรอบเวลาที่ตกลงกันอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ โดยมีแผนปฏิบัติการรองรับร้อยละ 100 ของเรื่องที่เป็นข้อสรุปพร้อมตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป
ตัวชี้วัดที่ 20	ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จของการจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายในเดือนตุลาคม 2566

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P10-331-24	โครงการจัดทำแผนความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินของไทย	APD	ดำเนินการเอง	-
● P10-331-27	โครงการจัดประชุมสัมมนา Thailand Drone Symposium	UAS/ FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	1.5800
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				1.5800

ST	3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน
SO	3.3.2 เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในบทบาทและน่าเชื่อถือในการให้ความสนับสนุนและความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งองค์กรระหว่างประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาค (International)
KPT	3.3.2 ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ
ตัวชี้วัดที่ 21	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ ภายในปี 2566 ได้ร้อยละ 90-100 6 เดือน - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 90-100

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P10-332-30	โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และหน่วยงานระหว่างประเทศ			
	1) โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค	SMO/ HCD	ดำเนินการเอง	-
	2) โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการยกระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของอาเซียน	SMO/ OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD	ดำเนินการเอง	-
	3) งานติดตามข้อมูลการดำเนินการมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกตาม State Action Plan	APD	ดำเนินการเอง	-
	4) โครงการความร่วมมือในภูมิภาค ASEAN MS ด้าน UAS	UAS/ APD	ดำเนินการเอง	-
	5) โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) - Indonesia	APD/ AGA	ดำเนินการเอง	0.5615
6) โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)	SMO/ OPS PEL ANS AIR AGA AND ERD SFD HCD LEG APD	ดำเนินการเอง	0.6330	

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการ ดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
	7) โครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme : IAP) (OPS)	OPS/ FAD	ดำเนินการเอง	1.0000
	8) โครงการความร่วมมือ GBAS Demonstration ระหว่างประเทศไทยกับ Japan Civil Aviation Bureau (JCAB)	ANS	ดำเนินการเอง	-
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				2.1945

ST	3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน
SO	3.4.1 มีกลไกการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน
KPT	3.4.1 อุตสาหกรรมการบินสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจของประเทศ
ตัวชี้วัดที่ 22	การเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน (1) ความสำเร็จในการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย (1) ความสำเร็จในการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จในการจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยแล้วเสร็จและ ผอ.กพท. รับทราบภายในเดือนมิถุนายน 2566
ตัวชี้วัดที่ 22	การเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบิน (2) ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ในปี 2566 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จของการจัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS ภายในเดือนพฤษภาคม 2566

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

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน
เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน

ST	4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน
SO	4.1.1 มีผลการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อเป้าหมายอย่างมีบูรณาการ มีการเปลี่ยนแปลงของ ผลลัพธ์ ระดับ และแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีระดับที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับ คู่เทียบจนสามารถเป็นระดับเทียบเคียงให้องค์กรอื่นได้ (LeTCI)
KPT	4.1.1 ผลการประเมินผลลัพธ์ด้วย LeTCI สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป
ตัวชี้วัดที่ 23	ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กร ไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงาน (LeTCI)
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จของการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญปี 2567 และแผนการดำเนินการขององค์กร ไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วนภายในเดือนพฤศจิกายน 2566 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จของการจัดทำรายงานสรุปผลการทบทวนระบบการประเมินผลลัพธ์ ด้วย LeTCI ประจำปี 2566 ภายหลังจากคณะกรรมการกำกับฯ เห็นชอบผลการดำเนินการ ปี 2565 แล้วเสร็จ ภายใน 20 วันทำการ

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

ST	4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน
SO	4.2.1 พัฒนาระบบบริหารและทุนมนุษย์เพื่อสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Leader) และมีบุคลากรที่มีคุณลักษณะ ความสามารถและ พฤติกรรมที่สอดคล้องกับเป้าหมายและค่านิยมขององค์กร รวมทั้งพัฒนาระบบการจัดการ ความรู้เพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการในปัจจุบันและอนาคต
KPT	4.2.1 มีผู้บริหารเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา High Performance Leadership อย่างต่อเนื่องทุกปีและมีพนักงานเข้ารับการพัฒนาตามแนวทางการพัฒนา Outstanding people อย่างต่อเนื่องทุกปี
ตัวชี้วัดที่ 24	ร้อยละความสำเร็จของการจัดหลักสูตรครบถ้วนตามแผนการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ในปี 2566
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - ความสำเร็จของการจัดหลักสูตร High Performance Leader และ Outstanding People ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2566 6 เดือน - ความสำเร็จของการมีรายชื่อพนักงานและผู้บริหารที่ได้รับการคัดเลือกเข้าร่วมโปรแกรม การพัฒนาภายในเดือนมิถุนายน 2566

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

ST	4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน
SO	4.3.1 พัฒนาให้องค์กรมีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ค่านิยม วัฒนธรรม ภาพลักษณ์ ชื่อเสียง เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นองค์กรที่บุคลากรคุณภาพเลือกเข้ามาร่วมงาน เทียบได้กับองค์กรชั้นนำในประเทศ (Creating a Workplace of Choice)
KPT	4.3.1 ผลการประเมิน Employee Engagement (Contribution to Organization) สูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี และมีผลประเมินเท่ากับร้อยละ 100 ในปี 2570 โดยนำเสนอตัวบ่งชี้ (Indicator) ที่ถ่วงน้ำหนักเพื่อวัด Contribution ให้ผู้บริหารอนุมัติ เพื่อนำไปใช้ในการประเมิน เช่น Turnover rate, Satisfaction rate, ผลประเมิน LeTCI เป็นต้น รวมถึงพนักงาน กพท. รับรู้และเข้าใจค่านิยมร่วมที่กำหนดทั้ง 3 ตัว โดยสามารถแสดงพฤติกรรมให้สอดคล้องตามค่านิยมร่วมและใช้ในกระบวนการบริหารทุนมนุษย์ เช่น การประเมินผลการปฏิบัติงาน เป็นต้น
ตัวชี้วัดที่ 25	ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน
ค่าเป้าหมาย	<p><u>12 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการรายงานผลการสำรวจข้อเสนอแนะและแผนในการยกระดับ Engagement พร้อมกับ contribution ของพนักงาน ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนตุลาคม 2566 <p><u>6 เดือน</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการจัดทำเกณฑ์การวัด Employee Engagement and contribution และได้รับอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนพฤษภาคม 2566 - ความสำเร็จของการปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างเงินเดือนแล้วเสร็จ และได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนเมษายน 2566

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

ST	4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน
SO	4.3.2 มีคะแนนประเมินผล ITA อยู่ในระดับ AA (95 คะแนนขึ้นไป) (ปี 2565 อยู่ในระดับ A 90.57)
KPT	4.3.2.1 เสริมสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อยกระดับการเป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาล
ตัวชี้วัดที่ 26	ระดับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA)
ค่าเป้าหมาย	12 เดือน - เป็นองค์กรระดับ AA โดยมีผลคะแนน ITA ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน 6 เดือน - ความสำเร็จในการนำเข้าสู่ข้อมูล IIT, EIT และ OIT ตามกรอบระยะเวลาของ ปพช. ได้ร้อยละ 90-100

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

ST	4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน
SO	4.4.1 มีเทคโนโลยีและระบบงาน รวมถึงการจัดการกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Continuous improvement & Renewal) รวมทั้งมีความสามารถในการบริหารการเปลี่ยนแปลง และการตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
KPT	4.4.1 มีระบบงานและกระบวนการซึ่งบูรณาการกับเทคโนโลยีดิจิทัลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป และมีการปรับปรุงทบทวนเป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง โดยบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแต่ละปี 4.4.2 มีศูนย์ข้อมูลที่ให้บริการภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานของแต่ละฝ่าย และการบูรณาการข้อมูลของระบบงานภายในองค์กร
ตัวชี้วัดที่ 27	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap)
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) โดยมีการทดสอบระบบและอบรมการใช้งานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี 2566 <u>6 เดือน</u> - ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กร (Digital Governance and Roadmap) ร้อยละ 100 ตามแผนในเดือนมิถุนายน 2566
ตัวชี้วัดที่ 19	ศูนย์บริการทางการบินสำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ (2) จำนวนของข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กร
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วนจำนวน 5 ด้าน ภายในปี 2566 <u>6 เดือน</u> - มีข้อมูลที่สามารถให้บริการผ่านระบบการให้บริการข้อมูลภายในองค์กรครบถ้วน 3 ด้าน ภายในเดือนมิถุนายน 2566

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P12-321-41	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)	ITD/ PMO FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	29.5235
● P12-321-42	โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)	ASC/ ITD PMO FAD ERD AND AIR PEL SFD ANS	จัดซื้อจัดจ้าง	5.0000

รหัส	โครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ (หลัก/ร่วม)	วิธีการ ดำเนินงาน	งบประมาณ (ลบ.)
● P12-321-43	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)	ASC/ ITD PMO FAD ERD AND AIR PEL SFD ANS	จัดซื้อจัดจ้าง	30.0000
● P12-441-61	โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services)	ITD/ PMO FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	4.8050
● P12-441-64	โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)	ITD/ PMO FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	11.7000
● P12-441-65	โครงการบริหารกำกับดูแลการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ	ITD/ PMO FAD	จัดซื้อจัดจ้าง	7.8430
รวมงบประมาณ (ล้านบาท)				88.8715

ST	4 บริหารและพัฒนา “คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและนวัตกรรมระบบงานทุกด้าน เพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน
SO	4.5.1 มีความสามารถในการบริหารจัดการทางการเงิน เพื่อให้องค์กรมีศักยภาพในการลงทุนสำหรับการพัฒนาและสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างครบถ้วนตลอดเวลา
KPT	4.5.1 มีโครงสร้างรายได้และสถานะทางการเงินที่มั่นคง โดยมีการปรับทบทวนโครงสร้างรายได้ให้มีสัดส่วนการจัดเก็บรายได้แต่ละประเภทเพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย 4.5.2 มีการจัดการรายได้ค่าธรรมเนียมที่มีความสมดุลกับภารกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ นโยบายของ กพท. และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นภาระต่ออุตสาหกรรมการบิน (Decrease regulatory burden) มีการปรับทบทวนอัตราค่าธรรมเนียมโดยนำการกำหนด Cost center ที่นำมาใช้ในการจัดทำ Cost recovery
ตัวชี้วัดที่ 28	ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 (New Scheme of Regulatory Charges)
ค่าเป้าหมาย	<u>12 เดือน</u> - ความสำเร็จของการจัดทำอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2 และได้รับการเห็นชอบจาก ผอ.กพท. ภายในเดือนธันวาคม 2566 <u>6 เดือน</u> - ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท. และเปรียบเทียบกับหน่วยกำกับการบินพลเรือนต้นแบบแล้วเสร็จ และสามารถนำเสนอ ผอ.กพท. เพื่อพิจารณาได้ภายในเดือนมิถุนายน 2566

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

รายละเอียดโครงการ/งาน
ภายใต้แผนปฏิบัติการ ประจำปี 2566
(ฉบับทบทวน)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการกำกับดูแลของรัฐสู่มาตรฐานที่ยั่งยืน

(Develop State's Oversight System to Sustainability Standards)

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P01-111-01	3. ชื่อโครงการ : โครงการแก้ไข พรบ. การเดินอากาศด้านความปลอดภัย
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกฎหมาย (LEG)	5. กอง : กฎหมายมาตรฐานความปลอดภัย SL	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : 1 ม.ค. 66 - 31 ธ.ค. 66
7. ชื่อผู้นำโครงการ : นางสาวสรันุช สติระจริยทรัพย์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : นางสาวปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์	
8. สถานะโครงการ : โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : มีกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ที่ครบถ้วนและเป็นไปตามอนุสัญญา		
11. วิธีการดำเนินงาน : ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : ไม่ใช่งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : -
22. ผลผลิต (Output) : ร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่...) พ.ศ.		
22.1 End users (Output) : กทพ. และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน		
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : มีกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ที่ครบถ้วนและเป็นไปตามอนุสัญญา		
23.1 End Users (Outcome) : ประชาชน		
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : หารือกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มเติมประเด็นในร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ		
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่...) พ.ศ. โดยเพิ่มเติมประเด็นครบถ้วนเตรียมเสนอ คค.		
26. ความเสี่ยงโครงการ : การดำเนินการอาจล่าช้าเนื่องจากฝ่ายที่รับผิดชอบอาจต้องมีการวิเคราะห์เหตุผลความจำเป็นในการตรากฎหมายเพิ่มเติม		

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกแยะระหว่างการทำงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)				
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา					38.5 รายละเอียด				
1	ทบทวนร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ว่ามีส่วนที่ต้องเพิ่มเติมให้ครบถ้วน	LEG				Milestone	20																										
2	ยกร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ ในส่วนที่ต้องแก้ไขเพิ่มเติม	LEG				Milestone	30																										
2.1	ประชุมหารือกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องในประเด็นเรื่องการออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ	LEG	OPS			None																											
2.2	ประชุมหารือกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องในประเด็นเรื่องมาตรการในการบริหารจัดการสัตว์ในเขตสนามบิน	LEG	AGA, SMO			None																											
2.3	สรุปข้อมูลและจัดทำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ	LEG				None																											
3	เสนอ ผอ.กทพ. เห็นชอบหลักการ	LEG				Milestone	10																										
4	นำร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ รับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง	LEG				Milestone	20																										
5	สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น	LEG				Milestone	10																										
6	ปรับปรุงร่าง พ.ร.บ. การเดินอากาศ ตามผลการรับฟังความคิดเห็น ก่อนเสนอ คค. ต่อไป	LEG	OPS AGA SMO			Milestone	10																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน :	A01-112-01	3. ชื่อโครงการ :	งานพัฒนาภาวะเทียบด้านการกำกับดูแลของ กพท.						
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	สำนักกฎหมาย (LEG)	5. กอง :	SL CL EL	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	-----> 1 ม.ค. 66 - 31 ธ.ค. 66					
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางสาวสรวิษฐ สติระเจริญทรัพย์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางสาวปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์						
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : ----->	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)						
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	พัฒนาและปรับปรุงภาวะเทียบลำดับรองด้านการบินให้ครบถ้วนสอดคล้องกับมาตรฐานอย่างเป็นปัจจุบัน									
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : ----->	----->	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-			13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	----->	ภาวะเทียบด้านการกำกับดูแลการบินพลเรือนที่ได้จัดทำหรือแก้ไขปรับปรุงในปี 2566									
22.1 End users (Output) :	----->	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน									
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	พัฒนาและปรับปรุงภาวะเทียบลำดับรองด้านการบินให้ครบถ้วนสอดคล้องกับมาตรฐานอย่างเป็นปัจจุบัน									
23.1 End users (Outcome) :	----->	ประชาชน									
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	จัดทำแผนแล้วเสร็จภายในเดือนมีนาคม 2566										
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	ดำเนินการพัฒนาภาวะเทียบได้ตามแผนการพัฒนาภาวะเทียบด้านการกำกับดูแลประจำปี 2566 ได้ร้อยละ 80.00 - 100.00										
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	จำนวนภาวะเทียบที่ต้องดำเนินการไม่สอดคล้องกับบุคลากรของสำนักกฎหมาย										

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบ หลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)									
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4						ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี									
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด					
1	รวบรวมรายการภาวะเทียบที่ต้องดำเนินการในปี 2566	LEG	OPS AIR			Milestone	10																											
2	จัดทำร่างแผนพัฒนาภาวะเทียบฯ เสนอ ผอ.กพท. เห็นชอบ	LEG	PEL AMD AGA ANS SMO ERD			Milestone	20																											
3	ผอ. กพท. เห็นชอบร่างแผนฯ และแจ้งผู้เกี่ยวข้อง	LEG	AND UAS			Milestone	10																											
4	ดำเนินการตามแผนฯ	LEG	SFD APD			Milestone	60																											
4.1	จัดทำร่างภาวะเทียบ	LEG	FAD			None																												
4.2	นำร่างภาวะเทียบไปรับฟังความคิดเห็น	LEG			อุตสาหกรรม การบิน	None																												
4.3	เสนอร่างภาวะเทียบต่อผู้มีอำนาจลงนาม	LEG				None																												
4.4	ร่างภาวะเทียบมีผลใช้บังคับ	LEG				None																												

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน :	A01-112-02	3. ชื่อโครงการ :	งานพัฒนาและใช้บังคับกฎระเบียบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยในรูปแบบ TCARs
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	สำนักกฎหมาย (LEG)		5. กอง :	กฎหมายมาตรฐานความปลอดภัย SL
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางสาวสรันุช สติระเจริญทรัพย์		7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	-----> นางสาวปิยะวรรณ ประมวลทรัพย์
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565		9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -->	-----> 27 ม.ค. 65 - 27 ก.ย. 70
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	มีกฎหมายลำดับรองที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ICAO และมาตรฐานระหว่างประเทศอื่น ๆ และพัฒนากฎด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินพลเรือนไปสู่รูปแบบและโครงสร้าง TCARs ให้ครบทุกด้านในปี 2569			
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ : ----->	งบดำเนินงาน (OpeEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :
22. ผลผลิต (Output) : ----->	มีกฎหมายลำดับรองในรูปแบบและโครงสร้าง TCARs		13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	45,000,000.00	9,000,000.00
22.1 End users (Output) : ----->	กพท. และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	กฎหมายลำดับรองด้านการบินมีรูปแบบสากลและเป็นมาตรฐานบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ				
23.1 End users (Outcome) : ----->	ประชาชน				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	มีข้อเสนอ Comparative Analysis between Current National Regulations & TCARs and Regulatory Impact Analysis				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	ดำเนินการจัดทำ TCARs Implementation Plan และ Training แล้วเสร็จ				
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	การบังคับใช้กฎหมาย TCARs ต้องมีกระบวนการเปลี่ยนผ่านและความเข้าใจกับอุตสาหกรรมการบิน จึงทำให้ TCARs บางด้านอาจล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผน				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. ลำดับกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)											
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณีต้องการ	คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด						
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.																
1	2.1.1 CAAT Internal Training	LEG	PEL OPS AIR AGA ANS AMD UAS			Milestone	40	3,000,000																												
2	2.1.2 Comparative Analysis between Current National Regulations & TCARs and Regulatory Impact Analysis	LEG	PEL OPS AIR AGA ANS AMD UAS			Milestone	30	3,000,000																												
3	2.1.3 TCARs Implementation Plan	LEG	PEL OPS AIR AGA ANS AMD UAS			Milestone	30	3,000,000																												

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน :	A03-113-03	3. ชื่อโครงการ :	งานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนประจำปี					
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCM)	5. กอง :	กองบริหารทุนมนุษย์ (HM)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	-----> 1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566				
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นายเอกสิทธิ์ ไตรรัตน์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางสาวคนธรัตน์ อ้นขวัญเมือง					
8. สถานะโครงการ :	----->	อื่นๆ	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)					
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. บุคลากรหน่วยงานกำกับด้าน Safety; OPR Support Staff, Safety Technical Specialist Staff และ Safety Critical Operational Staff มีจำนวนครบถ้วนตามเป้าหมาย 2. บุคลากรหน่วยงานกำกับด้าน Security; OPR Support Staff, Security Technical Specialist Staff และ Security Critical Operational Staff มีจำนวนครบถ้วนตามเป้าหมาย 3. บุคลากรหน่วยงานกับดูแลเศรษฐกิจมีจำนวนครบถ้วนตามเป้าหมาย								
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	-	
22. ผลผลิต (Output) :	----->	บุคลากรหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้องมีจำนวนครบถ้วนตามเป้าหมายปี 2566								
22.1 End users (Output) :	----->	แต่ละฝ่ายที่พนักงานใหม่เริ่มงาน								
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	สำนักงานมีโครงสร้างการกำกับดูแล และองค์ประกอบที่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO รวมทั้งมีทรัพยากรและ Inspector ครอบคลุมความต้องการทุกด้าน								
23.1 End users (Outcome) :	----->	แต่ละฝ่ายที่พนักงานใหม่เริ่มงาน								
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	ประกาศผลผู้ผ่านการคัดเลือกเข้าปฏิบัติงาน กพท.								
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	บุคลากรหน่วยงานกำกับดูแล มีจำนวนครบถ้วนตามเป้าหมายปี 2566								
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	บุคลากรในตลาดแรงงานที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ กพท. กำหนด หาได้ยาก								

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการ เบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงาน สนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียที่ เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนัก กิจกรรม (100)	32. แผนการ เบิกจ่าย งบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนัก กิจกรรม (100)	35. วันที่ทำ การเบิก จ่ายจริง (บาท)	36. ผล จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)										
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y,	ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร					
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด						
1	ดำเนินงานสรรหาและคัดเลือกและบรรจุบุคลากรตามแผนอัตราค่าจ้าง	HCD/HM				None		-																											
1.1	จัดทำประกาศรับสมัครงาน	HCD/HM				None	10	-																											
1.2	จัดทำประกาศผู้มีสิทธิ์เข้าสอบวัดความรู้	HCD/HM				None	20	-																											ต้องการคนเพิ่ม (ในการคุมสอบ)
1.3	ดำเนินการสอบวัดความรู้และสัมภาษณ์	HCD/HM				None	30	-																											
1.4	สรุปผลการวัดความรู้และผลการสัมภาษณ์เสนอ ผอ.กพท.	HCD/HM				None	10	-																											
1.5	ประกาศผลผู้ผ่านการคัดเลือกเข้าปฏิบัติงาน กพท.	HCD/HM				None	10	-																											
1.6	ดำเนินการนัดหมายผู้ผ่านการคัดเลือกต่อรองเงินเดือนและกำหนดวัน เริ่มงาน	HCD/HM				None	10	-																											
1.7	นัดหมายผู้ผ่านการคัดเลือกลงนามในสัญญาจ้างและแจ้งกำหนดการ ปฐมนิเทศ	HCD/HM				None	10	-																											

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P03-114-04	3. ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนาระบบ Competency-Based Training Program and Assessment	
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCM)	5. กอง : กองพัฒนาทุนมนุษย์ (HD)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566	
7. ชื่อผู้นำโครงการ : นายเอกสิทธิ์ ไตรรัตน์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : นางจิตสุภา อุทัยเวียนกุล		
8. สถานะโครงการ : โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -	สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : <ul style="list-style-type: none"> 1. เพื่อให้ กพท. มีพจนานุกรมสมรรถนะ Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบการพัฒนาสมรรถนะพนักงานทุกสายงาน ตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment 2. เพื่อให้ กพท. มีแนวทาง (หมายถึง หลักเกณฑ์) การพิจารณาคุณสมบัติพื้นฐาน และแนวทางการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) 			
11. วิธีการดำเนินงาน : ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : -	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : -	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : -
22. ผลผลิต (Output) : <ul style="list-style-type: none"> 22.1 End users (Output) : ผู้ตรวจสอบด้านการบิน รวมถึงพนักงาน กพท. ทุกสายงาน 	23. ผลลัพธ์ (Outcome) : Evaluator ที่ได้รับการแต่งตั้งเข้ารับการพัฒนาตามแนวทาง Competency-Based Training Program and Assessment		
23.1 End users (Outcome) : กพท.	24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : กพท. มี Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) เพื่อใช้อ้างอิงเป็นกรอบการพัฒนาสมรรถนะพนักงานทุกสายงานที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท.		
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : กพท. มี แนวทาง (หมายถึง หลักเกณฑ์) ในการพิจารณาคุณสมบัติพื้นฐานและแนวทางการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กพท.	26. ความเสี่ยงโครงการ : <ul style="list-style-type: none"> 1) การขาดแคลนอัตราค่าจ้าง และผู้มีความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ในการดำเนินการตามแผนงานของ HCD 2) ระดับการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้บริหาร พนักงานของแต่ละหน่วยงาน 3) เนื่องจากการพัฒนาบุคลากรผู้ตรวจสอบด้านการบินและ Evaluator ตามแนวทาง Competency Based Training and Assessment เป็นเรื่องใหม่สำหรับ กพท. ประกอบกับ กพท. ต้องศึกษากระบวนการรวมถึงมาตรฐานสากลด้านการบินต่างๆ จากองค์กรที่เกี่ยวข้อง เช่น ICAO EASA เป็นต้น ทำให้การดำเนินการมีความซับซ้อนและมีรายละเอียดของการดำเนินงานที่ต้องพิจารณาและใช้เวลาในการศึกษาข้อมูล รวมถึงขั้นตอนการสื่อสาร การจัดทำแนวทางต่างๆ การตรวจสอบความถูกต้อง การสร้างการยอมรับและความเข้าใจร่วมกับผู้บริหารและผู้ที่เกี่ยวข้อง 		

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้าหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)											
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี											
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา					38.5 รายละเอียด											
1	แนวทางในการดำเนินการจัดทำและทบทวน Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) ร่วมกับสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์	HCD	All	-	-	None	10																																	
1.1	ศึกษาข้อมูลสมรรถนะจากหน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้อง เช่น ICAO EASA					None																																		
1.2	ศึกษาสมรรถนะของผู้ตรวจสอบด้านการบินร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านการบิน					None																																		
1.3	รวบรวมรายชื่อผู้ที่ทำหน้าที่เป็น OJT Trainer และ OJT Assessor					None																																		
1.4	ร่างแนวทางในการจัดทำและทบทวนสมรรถนะเพื่อรวบรวมนำเสนอขออนุมัติจาก ผอ.กพท.					None																																		
1.5	จัดทำ Template ให้สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ เพื่อจัดทำและทบทวนสมรรถนะ					None																																		
2	สื่อสาร และ Workshop เพื่อทำความเข้าใจกับสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ ในการจัดทำทบทวน Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework)					None	10																																	
2.1	ซักซ้อมทำความเข้าใจการดำเนินการให้กับสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ รวมถึง OJT Trainer และ OJT Assessor					None																																		
2.2	สำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ จัดทำทบทวนสมรรถนะ					None																																		
3	รวบรวม Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) และหารือร่วมกับสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์					None	10																																	
3.1	HD รวบรวม Competency จากสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์					None																																		
3.2	Workshop ร่วมกับฝ่ายต่างๆ เพื่อจัดทำร่างสมรรถนะสำหรับผู้ตรวจสอบด้านการบิน					None																																		

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)																								
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี																								
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ค.ค.	ค.ค.	ค.ค.	ค.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด																				
4	เสนอร่าง Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) ของสำนัก/ฝ่าย/ศูนย์ เสนอต่อ ผอ.กพท.					None	15																																														
4.1	หลังจากที่ได้ข้อสรุปจากการ Workshop HD จัดทำร่าง Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework)					None																																															
4.2	พิจารณา Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) ร่วมกับหลักสูตรใน Training Programme ฉบับที่ใช้ในปัจจุบัน					None																																															
5	ผอ.กพท. เห็นชอบ Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework)					Milestone	20																																														
5.1	ขอความเห็นชอบ Competency Dictionary (หมายถึง Competency Framework) จาก ผอ.กพท.					None																																															
5.2	ขออนุมัติ Training Programme ฉบับที่ปรับปรุงใหม่					None																																															
6	จัดทำแนวทาง (หมายถึง หลักเกณฑ์) การพิจารณาคุณสมบัติพื้นฐานและแนวทางในการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator)	HCD	-	-	-	Milestone	20																																														
6.1	ศึกษาข้อมูลคุณสมบัติ และการพัฒนา Evaluator จากหน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้อง เช่น ICAO EASA					None																																															
6.2	ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงาน หรือผู้ที่เกี่ยวข้อง OJT Trainer และ OJT Assessor ในการจัดทำแนวทาง (หมายถึง หลักเกณฑ์) ในการพิจารณาคุณสมบัติและการพัฒนา Evaluator					None																																															
6.3	จัดทำแนวทาง (หมายถึง หลักเกณฑ์) ในการพัฒนา Evaluator					None																																															
6.4	นำเสนอ แนวทาง (หมายถึง หลักเกณฑ์) ในการพิจารณาคุณสมบัติพื้นฐาน และแนวทางการพัฒนาผู้ประเมิน (Evaluator) เสนอ ผอ.กพท.					None																																															
7	จัดทำคู่มือกระบวนการคัดเลือก Evaluator					None																																															
7.1	ประสานผู้เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำคู่มือการคัดเลือกผู้ประเมิน (Evaluator)					None	15																																														
7.2	จัดทำวิธีการคัดเลือกผู้ประเมิน (Evaluator)					None																																															
7.3	จัดทำวิธีการวิเคราะห์ competency gap เพื่อพัฒนา Evaluator สำหรับกลุ่มเป้าหมาย					None																																															
7.4	ร่าง Action Plan การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตามแนวทาง Competency Based Training Programme and Assessment ของ Evaluator ปี 2567					None																																															



แผนก่อนทบทวน



แผนหลังทบทวน

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P04-115-05	3. ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : _____>	สำนักบริหารและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง : กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)
7. ชื่อผู้นำโครงการ : _____>	นายชงรพัฒน์ มากสิน	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : _____> นางสาวบุษราศิม พรหมชัย
8. สถานะโครงการ : _____>	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : _____>
10. วัตถุประสงค์โครงการ : _____>	เพื่อให้ กพท. มีแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัยที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : _____>
11. วิธีการดำเนินงาน : _____>	ดำเนินการเอง	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : _____>
22. ผลผลิต (Output) : _____>	รายงานผลการตรวจสอบ กระบวนการ CE 5 ครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด	
22.1 End users (Output) : _____>	กพท.	
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : _____>	สามารถรักษาและเพิ่มระดับคะแนน EI ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Protocol Question สำหรับ CE5 และมีแนวทางด้านเทคนิคที่ชัดเจนให้กับผู้ตรวจสอบด้านการบินและอุตสาหกรรมการบิน	
23.1 End users (Outcome) : _____>	ผู้ตรวจสอบด้านการบินและอุตสาหกรรมการบิน	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : _____>	มีแผนการตรวจประเมินฝ่ายที่ดำเนินการเกี่ยวกับการกำกับดูแล และ Checklist สำหรับใช้ในการตรวจประเมิน	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : _____>	มีการรายงานผลการตรวจสอบกระบวนการ CE 5 ครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question กำหนด	
26. ความเสี่ยงโครงการ : _____>	การตรวจประเมินด้วยตนเองที่ดำเนินการโดย กพท. และผลการตรวจสอบจาก ICAO อาจมีความคลาดเคลื่อนเนื่องด้วยดุลยพินิจของ ICAO Auditor	

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)				
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา									
1	จัดทำแผนการตรวจประเมินด้วยตนเองในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (CE-5) ที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD			Milestone	15																										
1.1	เสนอแผนการแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อขอความเห็นชอบจาก ผอ.กพท.	SMO				Milestone	10																										
1.2	จัดทำแนวทางการตรวจประเมินด้วยตนเองในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาแนวทางด้านเทคนิค การจัดเตรียมเครื่องมือและข้อมูลสำคัญด้านความปลอดภัย (CE-5) ที่มีความครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ ICAO Protocol Question และแจ้งเวียนแผนการตรวจประเมินตนเองให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องทราบ	SMO				Milestone	15																										
2	ดำเนินการตรวจประเมินด้วยตนเองตามแผน	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD			Milestone	30																										
3	สรุปผลจากการตรวจประเมินเกี่ยวกับแนวทางด้านเทคนิคที่ชัดเจนให้กับผู้ตรวจสอบด้านการบินและอุตสาหกรรมการบินว่ามีความครบถ้วนและเพียงพออย่างน้อยเพียงใด	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		อุตสาหกรรมการบิน	Milestone	30																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P04-115-06	3. ชื่อโครงการ :	โครงการข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) จำนวน 4 สนามบิน				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายมาตรฐานสนามบิน (AGA)	5. กอง :	มาตรฐานสนามบินส่วนบุคคลและที่ขึ้นลงชั่วคราว (PV)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	----->	3 มกราคม 2566 - 29 ธันวาคม 2566		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นายอนุรักษ์ แสงใสและ นายปิติพงศ์ สันตะการ	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นายปิติพงศ์ สันตะการ				
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)				
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) รอบบริเวณสนามบินที่ยังขาดข้อมูลที่มีความแม่นยำเพียงพอและเป็นข้อมูลปัจจุบัน ในขอบเขตพื้นที่ที่ 2 (Area 2) ตามข้อกำหนด ICAO, Annex 15 2. เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) รอบบริเวณสนามบิน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ที่เสี่ยงจากงานการบินอากาศยาน และสนับสนุนระบบตรวจสอบความสูงสิ่งกีดขวางสำหรับงานด้านความปลอดภัยในงานการบินตาม ICAO, Annex 14 และประกาศเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ							
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	งบลงทุน (CapEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	497,550.00	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	497,550.00
22. ผลผลิต (Output) :	----->	มีข้อมูลระดับดิน (DEM) ที่ถูกต้องมากขึ้น							
22.1 End users (Output) :	----->	พนักงาน AGA							
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	ทำให้มีความแม่นยำในตรวจสอบสิ่งปลูกสร้างภายในเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ							
23.1 End users (Outcome) :	----->	พนักงาน AGA และประชาชน							
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	มีรายงานพิจารณาผลพร้อมราคาและรายชื่อผู้เสนอ							
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	มีข้อมูลแบบจำลองระดับสูงเชิงเลข (DEM) ได้ครบถ้วนและมีความถูกต้องมากขึ้น (จำนวน 4 สนามบิน)							
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	การอนุมัติงบประมาณไม่ได้ตามแผนเป้าหมายที่กำหนดไว้							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นฉบับ	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)							
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี							
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา						38.5 รายละเอียด						
1	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง ชุด 1 -2	AGA/PV	FAD			None																														
2	โอนเปลี่ยนแปลงงบประมาณ จากงบลงทุน เป็นงบดำเนินงาน	FAD	AGA/PV			None																														
3	จัดทำรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ (Terms of Reference : TOR) และกำหนดราคากลาง	AGA/PV				None																														
4	ผอ.กพท. อนุมัติ TOR และราคากลาง	FAD				None																														
5	กระบวนการการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-GP)	FAD	AGA/PV			None																														
5.1	จัดทำรายงานขอซื้อจัดจ้างพร้อมแต่งตั้งคณะกรรมการ ชุด 3-4	FAD				None																														
5.2	มีหนังสือถึงผู้ค้าให้เสนอราคา และจัดทำรายงานพิจารณาผลพร้อมราคาและรายชื่อผู้เสนอ	AGA/PV (คณะกรรมการพิจารณาผล)				None																														
5.3	ผอ. รับทราบ ผลการจัดซื้อจัดจ้าง	FAD				None																														
6	ทั้งสองฝ่ายลงนามในสัญญา	FAD				None																														
7	ส่งมอบข้อมูล DEM โดยจัดเก็บใน DVD หรือ Flash Drive รูปแบบ Image File (ISO) สามารถเปิดใช้งานด้วยซอฟต์แวร์ ArcGIS ได้และตรวจรับงาน	AGA/PV				None																														
8	ทำเรื่องเบิกจ่าย	AGA/PV	FAD			None	100	497,550																												

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project) 2. รหัสโครงการ/งาน : P05-116-08 3. ชื่อโครงการ : โครงการตรวจสอบกระบวนการออกใบอนุญาตและใบรับรองตามมาตรฐานของ ICAO

4. ผู้รับผิดชอบหลัก : _____> สำนักนริภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO) 5. กอง : กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG) 6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : _____> 1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566

7. ชื่อผู้นำโครงการ : _____> นายชจรพัฒน์ มงคลิน 7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : _____> นางสาวเพชรฉวี พรหมชัย

8. สถานะโครงการ : _____> โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : _____> สี่แดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)

10. วัตถุประสงค์โครงการ : _____> 1. เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสำนักงานจะไม่ใบอนุญาตและใบรับรองที่เกินระยะเวลาดำเนินการและยังไม่สามารถดำเนินการได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564
2. เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสำนักงานสามารถดำเนินการออกใบอนุญาตและใบรับรองได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีระบบในการควบคุม ติดตามและประเมินผล

11. วิธีการดำเนินงาน : _____> ดำเนินการเอง 12. ประเภทงบประมาณ : _____> ไม่ใช้งบประมาณ 13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : _____> - 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : _____> -

22. ผลผลิต (Output) : _____> ไม่มีใบอนุญาตและใบรับรองที่เกินระยะเวลาดำเนินการและยังไม่สามารถดำเนินการได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564

22.1 End users (Output) : _____> กทท.

23. ผลลัพธ์ (Outcome) : _____> ไม่มีการออกใบอนุญาตและใบรับรองที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO

23.1 End users (Outcome) : _____> อุตสาหกรรมการบิน

24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : _____> มีแนวทางและช่องทางการติดตามการออกใบอนุญาต ใบรับรองตามมาตรฐานสากล ประจำปี 2566

25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : _____> มีการรายงานผลการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนประจำปี 2566 ในการออกใบอนุญาต ใบรับรองค้าง (flush out)

26. ความเสี่ยงโครงการ : _____> ผู้ขอฯ/ผู้ประกอบการยื่นขออุทธรณ์ หรือขยายระยะเวลาดำเนินการส่งเอกสาร หลักฐาน หรือการแก้ไขข้อบกพร่อง และฝ่ายไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผน เนื่องจากภาระงาน

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)								
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด				
1	แจ้งฝ่ายต่างๆ เพื่อให้ทราบแนวทางและช่องทางการติดตามการออกใบอนุญาต ใบรับรองค้าง (flush out)	SMO	OPS AIR AGA		ผู้ประกอบการในด้าน 1. สนามบินส่วนบุคคล 2. ใบรับรองหน่วยซ่อม	None	10																										
1.1	ฝ่ายดำเนินงานจัดการใบอนุญาต ใบรับรองค้าง (flush out) และรายงานผลการดำเนินงานการออกใบอนุญาต ใบรับรองค้าง (flush out) วิเคราะห์ผลการดำเนินงานหาสาเหตุและปรับปรุงรายงานทุกเดือน	SMO	OPS AIR AGA		ผู้ประกอบการในด้าน 1. สนามบินส่วนบุคคล 2. ใบรับรองหน่วยซ่อม	Milestone	60																										
2	สรุปผลการดำเนินงานในการติดตามการออกใบอนุญาต ใบรับรองค้าง (flush out) ประจำปี 2566 รอบ 6 เดือน	SMO	OPS AIR AGA		ผู้ประกอบการในด้าน 1. สนามบินส่วนบุคคล 2. ใบรับรองหน่วยซ่อม	Milestone	15																										
3	สรุปผลการดำเนินงานในการติดตามการออกใบอนุญาต ใบรับรองค้าง (flush out) ประจำปี 2566 รอบ 12 เดือน	SMO	OPS AIR AGA		ผู้ประกอบการในด้าน 1. สนามบินส่วนบุคคล 2. ใบรับรองหน่วยซ่อม	Milestone	15																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P05-116-09	3. ชื่อโครงการ :	โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง 4 ด้าน (Aircraft, Operator, Training Organisation, Licensing)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS)	5. กอง :	US, UR	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 กรกฎาคม 2566 - 30 กันยายน 2567
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายฉัตรชัย ปิ่นตระกูล	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นายปฐม อนุมา		
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อให้มีระบบการรับรองอากาศยาน ผู้ประกอบการบิน ศูนย์ฝึกอบรมด้านการบิน ใบอนุญาตผู้บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นไปตามหลักสากล				
11. วิธีการดำเนินงาน :	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบลงทุน (CapEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	3,400,000.00
22. ผลผลิต (Output) :	มีระบบการรับรองอากาศยาน ผู้ประกอบการบิน ศูนย์ฝึกอบรมด้านการบิน ใบอนุญาตผู้บังคับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินตามมาตรฐานสากล และช่วยให้การควบคุมอากาศยานเป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ รวมถึงการมีระบบการให้การรับรองที่มีมาตรฐานในการจัดทำคู่มือและวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกับแต่ละประเภทของการรับรอง				
22.1 End users (Output) :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ผู้ใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และผู้สนใจอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	การปฏิบัติการที่มีความปลอดภัยและมีมาตรฐานเป็นไปตามหลักสากล				
23.1 End users (Outcome) :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ผู้ใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และผู้สนใจอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	แต่งตั้งคณะกรรมการฯ แล้วเสร็จ				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	ผู้รับจ้างลงนามในสัญญาและสามารถเริ่มดำเนินการได้				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกำหนดเวลาเนื่องจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)												
									ไตรมาส 1		ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4								คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด								
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.																	
1	กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง (ยกเว้นกระบวนการแต่งตั้งคณะกรรมการที่ได้ดำเนินการแล้ว)	UAS		ITD, FAD																																	
1.1	คณะกรรมการฯ จัดทำราคากลางและรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะแล้วเสร็จ เสนอ ผอ.กพท. ผ่าน FAD/PM					None	2																														
1.2	FAD/PM ทำเรื่องขออนุมัติราคากลางและรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ					None	2																														
1.3	FAD/PM ดำเนินกระบวนการสรรหาผู้ค้าโดยวิธีที่ระบุไว้ (e-bidding/คัดเลือก/เฉพาะเจาะจง)					None	2																														
1.4	คณะกรรมการฯ จัดทำพิจารณาผลการประกวดราคาแล้วเสร็จ เสนอ ผอ.กพท. ผ่าน FAD/PM					None	2																														
1.5	FAD/PM เสนอขออนุมัติพร้อมประกาศผู้ชนะ					None	2																														
1.6	FAD/PM แจ้งผู้ขาย/ผู้รับจ้าง ทำสัญญา					None	2																														
1.7	FAD/PM เสนอลงนามในสัญญา					Milestone	8																														
2	งวดงวดที่ 1	UAS		ITD, FAD																																	
2.1	คณะกรรมการฯ และผู้รับจ้างร่วมกันดำเนินการจัดทำแผนงาน/โครงการพร้อมรายละเอียด					None	5																														
2.2	คณะกรรมการฯ ตรวจสอบและเห็นชอบแผนงาน (ดำเนินการต่อจนถึง กันยายน 2567)					None	2.5																														

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P06-117-12	3. ชื่อโครงการ :	โครงการตรวจสอบการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย		
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	>	สำนักบริหารและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง :	กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	> 1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566	
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	>	นายจรรยาพร นามกลิ่น	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	>	นางสาวบุษราภิม พรหมชัย		
8. สถานะโครงการ :	>	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	>	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	>	เพื่อติดตามการตรวจติดตาม หน่วยงานกำกับดูแลของ กฟพ. ให้เป็นไปตามแผน และตามมาตรฐานสากล					
11. วิธีการดำเนินงาน :	>	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	>	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	>	แผนการตรวจติดตามที่เป็นไปตามมาตรฐานสากลของ กฟพ. ประจำปี 2566					
22.1 End users (Output) :	>	กฟพ.					
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	>	การดำเนินงานเป็นไปตามแผนการตรวจติดตามและเป็นไปตามมาตรฐานสากล					
23.1 End users (Outcome) :	>	อุตสาหกรรมการบิน					
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	>	มีแผนการตรวจติดตามของ กฟพ. ประจำปี 2566 ได้รับการอนุมัติจาก ผอ.กฟพ. และรายงานสรุปผลการดำเนินงานตามแผนที่แนบมา รอบ 6 เดือน					
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	>	มีการสรุปผลการดำเนินงานตามแผนการตรวจติดตามของ กฟพ. ประจำปี 2566					
26. ความเสี่ยงโครงการ :	>	การดำเนินงานในการตรวจติดตามอาจจะไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด เนื่องจากภาระงานที่มีมาก หรือผู้ประกอบการไม่พร้อมให้เข้าทำการตรวจสอบ					

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบ หลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. ให้นำหนัก กิจกรรม (100)	32. แผนการ เบิกจ่าย งบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผล ให้นำหนัก กิจกรรม (100)	35. วันที่ ทำเรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)									
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการ เลิก Y, ไม่ต้องการ เลิก N, กรณี	38.5 รายละเอียด								
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา														
1	ตรวจสอบ ติดตาม ความครบถ้วนและคุณภาพการจัดทำแผนการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของ กฟพ. ประจำปี 2566	SMO	OPS AIR PEL AMD ANS AGA SFD		อุตสาหกรรมการบิน	Milestone	20																															
1.1	เสนอ ผอ.กฟพ. อนุมัติแผนการตรวจติดตามของ กฟพ. ประจำปี 2566	SMO				None	10																															
2	ติดตามการดำเนินงานตามแผนการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของ กฟพ. ประจำปี 2566	SMO	OPS AIR PEL AMD ANS AGA SFD		อุตสาหกรรมการบิน	Milestone	30																															
2.1	สรุปผลการดำเนินงานตามแผนการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของ กฟพ. ประจำปี 2566 รอบ 6 เดือน	SMO	OPS AIR PEL AMD ANS AGA SFD			None	20																															
2.2	สรุปผลการดำเนินงานตามแผนการตรวจติดตามด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของ กฟพ. ประจำปี 2566 รอบ 12 เดือน (ผลการดำเนินงานจะสามารถสรุปได้ในเดือน ม.ค. 67)	SMO	OPS AIR PEL AMD ANS AGA SFD			None	20																															

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P07-118-13	3. ชื่อโครงการ :	โครงการตรวจสอบการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	สำนักบริหารและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง :	กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	----->	1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นายชจรพัฒน์ มากลี	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางสาวบุษราคัม พรมชัย				
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)				
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง							
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	----->	การดำเนินการตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย							
22.1 End users (Output) :	----->	กพท.							
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	ความร่วมมือและความเข้าใจของ กพท. ในเรื่องการนำไปปฏิบัติในเรื่องการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย							
23.1 End users (Outcome) :	----->	อุตสาหกรรมการบิน							
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	มีรายงานสรุปผลการดำเนินงานตามแผนฯ รอบ 6 เดือน							
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	มีการสรุปผลการดำเนินงานตามแผนการปรับปรุงการแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ประจำปี 2566							
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	การดำเนินงานในการตรวจติดตามอาจไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด เนื่องจากภาระงานที่มีมาก							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)								
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด				
1	จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อนำเสนอปัญหาอุปสรรค ช่องว่าง (Gap Analysis) และแนวทางการดำเนินการตาม Enforcement รวมถึง Best Practice ของแต่ละฝ่าย	SMO	LEG AGA ANS AND AIR AMD ERD OPS PEL SFD UAS		อุตสาหกรรมการบิน	None	20																										
2	ปรับปรุง Enforcement Policy/Manual เพื่อให้สอดคล้องกับปัญหา อุปสรรค และช่องว่าง (Gap Analysis) ที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการหรือบังคับใช้ตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน (Aviation Enforcement Policy)	SMO				Milestone	10																										
2.1	จัดฝึกอบรม Enforcement Policy/Manual ที่ปรับปรุงแล้วให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แนวทางที่ถูกต้องในการดำเนินการตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน	SMO	OPS AIR PEL AMD ANS AGA SFD			None	30																										
3	ฝ่ายที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไข ICAO CAP โดยใช้ข้อมูล Enforcement Policy/Manual ที่ปรับปรุงแล้ว และเริ่มกระบวนการบังคับใช้ (Implementation)	SMO	OPS AIR PEL AMD ANS AGA SFD		อุตสาหกรรมการบิน	Milestone	20																										
4	นำเอกสารหลักฐานจากการบังคับใช้ตามกระบวนการบังคับใช้กฎหมายด้านการบิน (Aviation Enforcement Policy) Upload เข้าสู่ระบบ ICAO OLF หรือระบบของ กพท. เพื่อเป็นหลักฐานสำหรับแก้ไข ICAO Finding	SMO	OPS AIR PEL AMD ANS AGA SFD		อุตสาหกรรมการบิน	Milestone	20																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน : A08-122-08	3. ชื่อโครงการ : งานทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD)	5. กอง : กองพัฒนามาตรฐานการรักษาความปลอดภัย (SS)
6. หน่วยงานร่วม (ภายในและภายนอก) : ---->	LEG	
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	สุณิชา สุศิริ	8. สถานะโครงการ : โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565
9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : ----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	เพื่อให้มีแผนที่เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องกับกฎหมายหลัก และข้อกำหนดของ ICAO	
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : -----> งบดำเนินงาน (OpeEx)
13. งบประมาณทั้งโครงการ :	439,400.00	บาท
22. ผลผลิต (Output) : ----->	มีการแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ	
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติเป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	มีการรับความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->		
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	ทรัพยากรไม่เพียงพอ ส่งผลต่อระยะเวลาในการดำเนินงานที่มากขึ้น หากมีข้อมูลที่ต้องทบทวนเป็นจำนวนมาก	

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29. ฝ่าย/ หน่วยงานที่ รับผิดชอบ (รายกิจกรรม)	30. Milestones	31. น้ำหนัก กิจกรรม (100)	32. แผนการ เบิกจ่าย งบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความสำเร็จในการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผล น้ำหนัก กิจกรรม (100)	35. วันที่ทำ เรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)				
						ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการ คน	เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการ ทรัพยากร 38.5 รายละเอียด			
						ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เงิน	ระบบ	เวลา										
1	จัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อร่าง NCASP ที่ผ่านความเห็นชอบของ ผอ.กพท.	SFD	None	25		✓	✓																Y	N	N	Y	ดำเนินการแล้วเสร็จ 1-15 ธ.ค. 65			
2	รวบรวมข้อมูลจากการประชุมรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อร่าง NCASP เพื่อนำมาพิจารณาปรับปรุงแก้ไขร่าง NCASP	SFD	None	25				✓																Y	N	N	Y	ดำเนินการแล้วเสร็จ 20 ธ.ค. 65		
3	นำเสนอร่าง NCASP ที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วเสนอต่อ NCASC เพื่อให้ความเห็น	SFD	None	25						✓														Y	Y	N	Y	ดำเนินการแล้วเสร็จ 22 ธ.ค. 65		
4	ปรับปรุงแก้ไขร่าง NCASP ตามข้อเสนอของ NCASC	SFD	None	25							✓													Y	N	N	Y	ดำเนินการแล้วเสร็จ 30 ม.ค. 66		
5	นำเสนอร่าง NCASP ที่ผ่านการพิจารณาของ NCASC ต่อฝ่ายเลขานุการ กบร.	SFD/LEG	None								✓													Y	N	N	Y	เนื่องจากกำหนดการประชุม กบร. เป็นปัจจัยที่อยู่เหนือการควบคุมของ กพท. ดังนั้น จึงปรับขั้นตอนเป็นเพียงการเสนอเรื่องต่อฝ่ายเลขานุการ กบร. เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปแทน อย่างไรก็ตาม SFD ได้จัดทำบันทึกเสนอ LEG เมื่อวันที่ 8 ก.พ. 2566 เพื่อขอจัดส่งเรื่องเพื่อบรรจุเข้าเป็นวาระการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือนเรียบร้อยแล้ว ตามหลักฐานสำหรับ Q1		

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P07-131-14	3. ชื่อโครงการ :	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อระดับค่า EI
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	→	สำนักบริหารและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง :	→	กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)
6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	→		6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	→	1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	→	นายชจรพัฒน์ มากถิ่น	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	→	นางสาวบุษราคัม พรหมชัย
8. สถานะโครงการ :	→	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	→	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	→	เพื่อแก้ไขปัญหาการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และส่งผลให้เพิ่มขีดความสามารถในการกำกับดูแลความปลอดภัย โดยมีระดับค่า Effective Implementation เพิ่มขึ้นมากกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด รวมถึงเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจประเมินมาตรฐานจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ			
11. วิธีการดำเนินงาน :	→	ดำเนินการเอง	12. ประเภทประมาณ :	→	ไม่ใช้งบประมาณ
13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	→		13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	→	
22. ผลผลิต (Output) :	→	ระดับค่า Effective Implementation เท่ากับหรือมากกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด			
22.1 End users (Output) :	→	กพท.			
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	→	สามารถรักษาระดับค่า Effective Implementation ให้เท่ากับหรือมากกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด และสร้างความเชื่อมั่นให้กับอุตสาหกรรมการบิน			
23.1 End users (Outcome) :	→	อุตสาหกรรมการบิน			
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	→	แผนการตรวจประเมินฝ่ายที่ดำเนินการเกี่ยวกับการกำกับดูแล และ Checklist สำหรับใช้ในการตรวจประเมิน			
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	→	รายงานผล Pre-audit การตรวจประเมินด้วยตนเองโดยใช้ ICAO PQ Finding และสรุประดับคะแนน EI ของประเทศไทย			
26. ความเสี่ยงโครงการ :	→	ผล Pre-audit การตรวจประเมินด้วยตนเองโดยใช้ ICAO PQ Finding และสรุประดับคะแนน EI ของประเทศไทยที่ดำเนินการโดย กพท. และผลการตรวจสอบจาก ICAO อาจมีความคลาดเคลื่อนเนื่องด้วยดุลยพินิจของ ICAO Auditor			

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนัก กิจกรรม (100)	32. แผนการ เบิกจ่าย งบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผล น้ำหนัก กิจกรรม (100)	35. วันที่ ทำเรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)							
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี							
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา					38.5 รายละเอียด							
1	จัดทำแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่ยังอยู่ในระหว่างดำเนินการตามชุดค่าประเมินใหม่	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		AIG/ อุตสาหกรรม การบิน	Milestone	5																													
1.1	เสนอแผนการแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อขอความเห็นชอบจาก กพท.	SMO				Milestone	5																													
1.2	แจ้งเวียนแผนการแก้ไขข้อบกพร่องให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องทราบ	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD			Milestone	5																													
2	จัดทำแนวทางการยกระดับค่า EI รวมถึงแนวทางการตรวจเพื่อประเมินค่า EI ด้วยตนเอง	SMO				Milestone	5																													
2.1	แจ้งเวียนแนวทางการยกระดับค่า EI และการตรวจประเมินค่า EI ด้วยตนเองให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องทราบ	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD			Milestone	5																													
3	ติดตามการแก้ไขข้อบกพร่องตามแผน	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD			Milestone	15																													
3.1	จ้างที่ปรึกษา หรือผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการดำเนินการตรวจประเมิน เพื่อสร้างความมั่นใจและสร้างความเชื่อมั่นก่อน ICAO เข้าทำการตรวจประเมิน	SMO		FAD HCD		Milestone	10																													
3.2	ทำการตรวจเพื่อยกระดับค่า EI ตามแผนงาน	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD			Milestone	20																													
4	ประสานผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานภายนอก (ICAO Regional หรือ DGAC French) เข้าดำเนินการ Mockup audit เพื่อยืนยันความพร้อมก่อนเข้ารับการตรวจจาก ICAO (เฉพาะด้าน ICAO USOAP)	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD		ICAO Regional/ DGAC French	Milestone	20																													

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบ หลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)										
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี						
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด						
5	สรุปผลการติดตามการแก้ไขข้อบกพร่องรอบ 12 เดือน และผลการตรวจประเมินค่า EI รายงาน ผอ.กพท. (สามารถสรุปผลได้ในเดือน ม.ค. 66)	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		AIG	Milestone	10																												

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P07-132-15
3. ชื่อโครงการ :	โครงการตรวจประเมินตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิด SSC และ SSeC		
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	สำนักบริหารและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง :	กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)
6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายจรพัทธ์ นวกัล	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นางสาวบุษราคัม ธรรมชัย
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565		
9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	สูง		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินการเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ ICAO กำหนดและไม่เกิดข้อบกพร่องที่มีนัยยะสำคัญด้านความปลอดภัยขึ้นในอนาคต เกิดการเตรียมความพร้อมให้กับฝ่ายต่างๆ ในการรับการตรวจประเมินมาตรฐานจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ		
11. วิธีการดำเนินงาน :	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	ไม่ใช้งบประมาณ
13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-		
13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	-		
22. ผลผลิต (Output) :	ผลการตรวจประเมินตนเองโดยใช้ ICAO PQ เพื่อให้การดำเนินงานของ กพท. เป็นไปตามมาตรฐานและสามารถป้องกันความเสี่ยงที่จะทำให้เกิด SSC และ SSeC		
22.1 End users (Output) :	กพท.		
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	กพท. มีความสามารถในการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและสามารถป้องกันความเสี่ยงที่จะทำให้เกิด SSC และ SSeC		
23.1 End users (Outcome) :	อุตสาหกรรมการบิน		
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan)		
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	รายงานผล Pre-audit การตรวจประเมินด้วยตนเองโดยใช้ ICAO PQ Finding และสรุประดับคะแนน EI ของประเทศไทย		
26. ความเสี่ยงโครงการ :	ผล Pre-audit การตรวจประเมินด้วยตนเองโดยใช้ ICAO PQ Finding และสรุประดับคะแนน EI ของประเทศไทยที่ดำเนินการโดย กพท. และผลการตรวจสอบจาก ICAO อาจมีความคลาดเคลื่อนเนื่องด้วยดุลยพินิจของ ICAO Auditor		

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นสังกัด	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่โครงการเพิ่ม (ถ้ามี)				
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา					38.5 รายละเอียด				
1	จัดแบ่งทีม SMO Auditor เพื่อทำการศึกษา Protocol Questions (PQs) ล่าสุดของ ICAO ที่ Applicable ต่อประเทศไทย ในแต่ละด้าน (Area) ในส่วนที่เป็น PPO	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD			Milestone	15																										
1.1	เสนอแผนการแก้ไขข้อบกพร่องหรือแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อขอความเห็นชอบจาก ผอ.กพท.	SMO				Milestone	15																										
2	ติดตามการแก้ไขข้อบกพร่องหรือแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ตามแผน	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		AIG/ อุตสาหกรรม การบิน	Milestone	30																										
3	รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) รอบ 6 เดือน	SMO				Milestone	20																										
4	รายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action Plan) รอบ 12 เดือน	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD			Milestone	20																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P07-132-62	3. ชื่อโครงการ :	โครงการความร่วมมือทางเทคนิค (FAA-Technical Review) เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องและเตรียมความพร้อมก่อนรับการประเมินความปลอดภัยการบิน (IASA) เพื่อปรับเป็น CAT 1 โดยองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) (ต่อเนื่องจากปี 2564)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายมาตรฐานสถาบันฝึกอบรมและผู้เจ้าหน้าที่ (PEL)		5. กอง :	กองทดสอบและประเมินความสามารถผู้เจ้าหน้าที่ EX
6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	----->	1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566		7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นายกมล เสนาลักษณ์		7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565		9. ล้ำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. เตรียมความพร้อมเพื่อเข้าร่วมโครงการ Virtual Technical Review 2. แก้ไขข้อบกพร่องและเตรียมความพร้อมเพื่อรับการประเมินความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ (IASA: International Aviation Safety Assessment) ขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อให้ประเทศไทยกลับสู่ CAT 1			สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	ไม่ใช้งบประมาณ
13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	----->	-	13.1 งบประมาณปี 2566 (บาท) :	----->	-
22. ผลผลิต (Output) :	----->	กพท. สามารถแก้ไขข้อบกพร่องค้างได้ทั้งหมดและได้รับการยอมรับจาก FAA ให้ดำเนินการขอรับการตรวจประเมินปรับปรุงเป็น CAT 1			
22.1 End users (Output) :	----->	กพท. และอุตสาหกรรมการบินของไทย			
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	กพท. เข้าร่วมการตรวจประเมินปรับปรุงและได้รับผลการประเมินจัดกลุ่มกลับเป็น CAT 1			
23.1 End users (Outcome) :	----->	กพท. และอุตสาหกรรมการบินของไทย			
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	แก้ไขข้อบกพร่องค้างจำนวน 15 ข้อให้แล้วเสร็จและสามารถขอรับการตรวจประเมินทางเทคนิค (Technical Review) จาก FAA			
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	เข้าร่วมโครงการ Technical Review และได้รับผลประเมินในเกณฑ์ดี รวมทั้งได้รับข้อเสนอแนะจาก FAA ให้สามารถยื่นขอรับการตรวจประเมินจัดกลุ่มได้			
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	การเปลี่ยนแปลงกำหนดการเข้าร่วมประชุม Technical Assistance การพิจารณาการแก้ไขข้อบกพร่องที่ไม่สามารถปฏิบัติตามแผน และการพิจารณาตอบรับความประสงค์ที่จะขอรับการตรวจประเมินจาก FAA			

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)								
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี								
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด				
1	เตรียมการเข้า Technical Assistance ตามกำหนดการที่ตกลงกับ FAA	PEL	OPS, AIR, HCD	-	-	None	7	-																									
2	เข้าร่วมการประชุม Technical Assistance และได้รับรายงานจาก FAA อย่างเป็นทางการ แจ้งเรื่องการปิดข้อบกพร่องค้างที่ได้รับจำนวน 15 ข้อ	PEL	OPS, AIR, HCD, LEG	-	-	Milestone	10	-																									
3	แสดงความประสงค์ต่อ FAA เพื่อขอรับการตรวจประเมินทางเทคนิค (Technical Review) ซึ่งเป็นการตรวจประเมินเพื่อพิจารณาความพร้อมของ กพท. ก่อนขอรับการตรวจประเมินจัดกลุ่ม (IASA) ซึ่งเป็นการดำเนินการตามข้อเสนอแนะที่ได้รับจาก FAA ขึ้นกับการพิจารณาผลการทำ TA ของ FAA	PEL	OPS, AIR, HCD, LEG	-	-	Milestone	1	-																									
4	ดำเนินการ Self Assessment ภายในฝ่ายและ Peer Assessment โดย QAD	PEL	OPS, AIR, HCD, LEG	-	-	Milestone	10	-																									
5	เข้าร่วม Mock Audit ที่จัดโดย Boeing และจัดเตรียมความพร้อมภายใน (Final Preparation)	PEL	OPS, AIR, HCD, LEG	-	-	Milestone	10	-																									
6	เข้าร่วมโครงการ Technical Review	PEL	OPS, AIR, HCD, LEG	-	-	Milestone	25	-																									
7	ปรับปรุง แก้ไข ข้อบกพร่อง จากผลการตรวจ Technical Review	PEL	OPS, AIR, HCD, LEG	-	-	None	10	-																									
8	แจ้งความประสงค์ต่อ FAA เพื่อขอรับการตรวจสอบ IASA โดยกำหนดการขึ้นอยู่กับทาง FAA	PEL	OPS, AIR, HCD, LEG	-	FAA	Milestone	2	-																									
9	เข้าร่วม IASA และผ่านการรับรองเป็น CAT 1	PEL	OPS, AIR, HCD, LEG	-	FAA	Milestone	25	-																									

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน :	A07-133-04	3. ชื่อโครงการ :	งานติดตามการดำเนินงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) ของ พ.ศ. 2564 - 2566				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	สำนักนิตยภัตและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง :	กลุ่มงานมาตรฐานความปลอดภัย - AG	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	----->	2 มกราคม 2566 - 29 ธันวาคม 2566		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางสาวศศิวิมล สารสุนทรรมบท	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางสาวพัชรา คงชนสารสิทธิ์				
8.สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :>		สีเขียว : โครงการที่เป็นประโยชน์หากดำเนินการ (Nice-to-haves)				
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ระบุไว้ในตาม Thailand Aviation Safety Action Plan (TASAP)							
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	----->	ดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยได้ครบถ้วนตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด							
22.1 End users (Output) :	----->	หน่วยงานภายใน กพท. และองค์กรด้านการพลเรือน							
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	สามารถจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพตามที่แผนปฏิบัติการฯ ระบุไว้							
23.1 End Users (Outcome) :	----->	กพท. กสอ. สำนักงาน กสอ. กษย. สำนักงาน กษย. องค์กรด้านการบินพลเรือน และอุตสาหกรรมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านการบินทั้งหมดทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น รัฐบาล หน่วยงานท่องเที่ยว เป็นต้น							
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) พ.ศ. 2564 – 2566 ได้ร้อยละ 90-100 ตามแผนการดำเนินงานของแต่ละกิจกรรม							
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	ความสำเร็จของการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย (Safety actions) ของปี 2566 ที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (TASAP) พ.ศ. 2564 – 2566 ได้ร้อยละ 90-100 ตามแผนการดำเนินงานของแต่ละกิจกรรม							
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	บางกิจกรรมด้านความปลอดภัยอาศัยการมีส่วนร่วมขององค์กรด้านการบินพลเรือน (Civil aviation organisation) หรือผู้ประกอบการ ในการดำเนินกิจกรรมให้สำเร็จ ดังนั้น หากองค์กรด้านการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้องไม่ให้ความร่วมมือ หรือมีอุปสรรคที่ต้องแก้ไขในระหว่างการดำเนินกิจกรรม ซึ่งทำให้กำหนดการดำเนินกิจกรรมเลื่อนออกไป อาจส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยไม่แล้วเสร็จตามที่แผนปฏิบัติการฯ กำหนด							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบ หลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบ ร่วม	29.3 หน่วยงาน สนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียที่ เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนัก กิจกรรม (100)	32. แผนการ เบิกจ่าย งบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนัก กิจกรรม (100)	35. วันที่ทำ เรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)													
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด									
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา										
1	ติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินการจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละกิจกรรมด้านความปลอดภัย	SMO (AG)				None																																
1.1	จัดทำหนังสือภายในให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลความก้าวหน้าการดำเนินการ	SMO (AG)		PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, SMO, LEG		None																																
1.2	สรุปผลการดำเนินงานที่หน่วยงานฯ รายงานมา	SMO (AG)				None																																
2	รายงานผลการดำเนินงานให้ผู้บริหารทราบ	SMO (AG)				Milestone	100																															
2.1	รายงานผลการดำเนินงานให้ ASAG	SMO (AG)		ASAG		None																																
2.2	รายงานผลการดำเนินงานให้ NCASB	SMO (AG)		NCASB		None																																
2.2.1	ทบทวนปัญหาและอุปสรรค เพื่อให้เห็นใจว่าบรรลุเป้าหมายตาม TASAP (ถ้ามี)	SMO (AG)				None																																
2.2.2	เสนอข้อเสนอแนะในการแก้ไข ปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินการตาม TASAP (ถ้ามี)	SMO (AG)				None																																

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน : A07-133-07	3. ชื่อโครงการ : งานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศไทย
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	สำนักนิตยภัตและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง : กลุ่มงานมาตรฐานความปลอดภัย - AG
6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : ----->	นางสาวพัฒนีย์ พีร์พัฒน์พงศ์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : -----> นางสาวพัชรา คงสารสิทธิ์
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----> สีเขียว : โครงการที่เป็นประโยชน์หากดำเนินการ (Nice-to-haves)
8. สถานะโครงการ : ----->	1) เพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกในระบบการบินของประเทศทั้งหมด 2) เพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรม (Just Culture) ระหว่าง กพท. และอุตสาหกรรมการบิน 3) เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัยและสารสนเทศด้านความปลอดภัย (Safety Data and Safety Information) ระหว่างองค์กรด้านการบินพลเรือน ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน และ กพท. 4) เพื่อส่งเสริมให้มีการสื่อสารและบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่าง กพท. และภาคอุตสาหกรรมการบินในการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินของประเทศ	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	12. ประเภทงบประมาณ : ----->
	ดำเนินการเอง	งบดำเนินงาน (OpeEx)
13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	71,000.00	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :
		71,000.00
22. ผลผลิต (Output) : ----->	ผู้เข้าร่วมงานได้รับความรู้ ประสบการณ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้	
22.1 End users (Output) : ----->	พนักงาน กพท. และผู้แทนจากองค์กรด้านการบินพลเรือน และหน่วยงานด้านการบินที่กำหนด	
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	ประเทศไทยมีวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก	
23.1 End users (Outcome) : ----->	พนักงาน กพท. และผู้แทนจากองค์กรด้านการบินพลเรือน และหน่วยงานด้านการบินที่กำหนด	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	มีหัวข้อในการจัดงานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศไทย	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	ดำเนินการจัดงานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศไทย	
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	ผู้เข้าร่วมงานอาจไม่ถึงเป้าหมายหรือเกินกว่าเป้าหมายที่กำหนดซึ่งอาจส่งผลกระทบต่องบประมาณ	

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)								
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด				
1	กำหนดหัวข้องานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศไทย	SMO(AG)				Milestone	50												N	N	N	N											
1.1	พิจารณาประเด็นด้านความปลอดภัยที่ต้องการสื่อสารหรือส่งเสริมให้เกิดขึ้นภายในอุตสาหกรรมการบิน	SMO(AG)				None													N	N	N	N											
1.2	กำหนดหัวข้อและขอบเขตของงาน	SMO(AG)				None													N	N	N	N											
2	กำหนดผู้เข้าร่วมงานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก และวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศไทย	SMO(AG)				None													N	N	N	N											
2.1	ระบุประเภทของหน่วยงานที่ต้องการให้เข้าร่วม	SMO(AG)				None													N	N	N	N											
2.2	ระบุหน่วยงานของแต่ละประเภทที่กำหนดไว้	SMO(AG)				None													N	N	N	N											
2.2	ระบุจำนวนผู้เข้าร่วมงาน	SMO(AG)				None													N	N	N	N											
3	เชิญผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมงาน	SMO(AG)				None													N	N	N	N											
3.1	จัดทำกำหนดการของงาน	SMO(AG)				None																											
3.1.1	จัดทำหนังสือเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	SMO(AG)				None																											
3.2	จัดส่งหนังสือเชิญให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	SMO(AG)				None																											
4	ดำเนินการจัดงานตามหัวข้อที่กำหนด	SMO(AG)		FAD		Milestone	50	71,000																									
		SMO(AG)		FAD		Milestone																											
4.1	ประสานงานสถานที่จัดงาน (ถ้ามี)	SMO(AG)		FAD		None																											
4.2	เตรียมของว่าง	SMO(AG)		FAD		None																											
4.3	เตรียมอุปกรณ์ (ถ้ามี)	SMO(AG)		FAD		None																											
4.4	ดำเนินการจัดงานตามหัวข้อที่กำหนด	SMO(AG)		FAD, SCO (CM)		None																											

☐ แผนก่อนทบทวน ☐ แผนหลังทบทวน

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P07-133-16	3. ชื่อโครงการ :	โครงการจัดทำแผนการจัดการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan) พ.ศ. 2567 - 2569				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	สำนักนิริภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง :	กลุ่มงานมาตรฐานความปลอดภัย - AG	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	----->	2 มกราคม 2566 - 31 มกราคม 2567		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางสาวพัชรา คงจนสารสิทธิ์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางสาวพัชรา คงจนสารสิทธิ์				
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีเขียว : โครงการที่เป็นประโยชน์หากดำเนินการ (Nice-to-haves)				
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. เพื่อเป็นการแสดงทิศทางด้านยุทธศาสตร์ (Strategic direction) ในการจัดการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนในระดับประเทศ ประจำปี พ.ศ. 2567 - 2569 2. เพื่อสื่อสารสมรรถนะด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศ (State safety performance) ที่ต้องการบรรลุในปี พ.ศ. 2567 - 2569 3. เพื่อให้ประเทศไทยมีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่มีเป้าหมายในการจัดการด้านความปลอดภัยและกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan) ปี 2023 - 2025 และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) ปี 2023 - 2025 4. เพื่อดำเนินการตามแผนนริภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 พ.ศ. 2565 ที่กำหนดให้ต้องมีการทบทวนแผนปฏิบัติการฯ ทุก ๆ 3 ปี							
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	ไม่มีงบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	----->	มีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2567 - 2569 ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan) ปี 2023 - 2025 และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) ปี 2023 - 2025							
22.1 End users (Output) :	----->	หน่วยงานภายใน กพท. กสอ. สำนักงาน กสอ. องค์การด้านการบินพลเรือน							
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	มีแผนนริภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติที่มีประสิทธิภาพ (Effective State Safety Programme)							
23.1 End users (Outcome) :	----->	กพท. กสอ. สำนักงาน กสอ. กขย. สำนักงาน กขย. องค์การด้านการบินพลเรือน และอุตสาหกรรมหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านการบินทั้งหมดทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น รัฐบาล หน่วยงานท่องเที่ยว เป็นต้น							
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoS) วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยของประเทศ รวมทั้งกิจกรรมด้านความปลอดภัย							
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องรับทราบระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoS) วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยของประเทศ รวมทั้งกิจกรรมด้านความปลอดภัยที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ							
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	กระบวนการในการเห็นชอบมีคณะทำงานหรือคณะกรรมการหลายชุดเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ อาจทำให้แผนปฏิบัติการฯ ไม่ได้รับการเห็นชอบได้ตามระยะเวลาที่กำหนด							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้าหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)					
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการเลือก Y, คน	ไม่ต้องการเลือก N, กรณี
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.										
1	ศึกษาแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) ปี 2023 - 2025 และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia-Pacific Regional Aviation Safety Plan: AP-RASP) ปี 2023 - 2025	SMO (AG)				None																								
1.1	ศึกษาเป้าหมายด้านความปลอดภัยใหม่ของโลกและภูมิภาค	SMO (AG)				None																								
1.2	ศึกษา SEIs ของ GASP และ AP-RASP	SMO (AG)				None																								
1.3	ศึกษากิจกรรมที่ประเทศไทยจะต้องดำเนินการตาม GASP และ AP-RASP	SMO (AG)				None																								
2	ดำเนินการประเมินตนเอง (Self assessment) ตามแนวทางที่ ICAO แนะนำ รวมทั้งระบุ Safety Enhancement Initiatives (SEIs) ระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoS) วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย ตัวชี้วัดและเป้าหมายสมรรถนะความปลอดภัยของประเทศ และกิจกรรมด้านความปลอดภัย	SMO (AG)				None																								
2.1	ศึกษากลยุทธ์ของ กพท. ที่เกี่ยวข้องกับแผนนริภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติซึ่งรวมถึงระบบการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย	SMO (AG)				None																								
2.2	รวบรวมข้อมูล	SMO (AG)				None																								
2.2.1	รวบรวมข้อมูลที่ ICAO ใช้ในการวัดสมรรถนะการดำเนินงานตาม GASP และ NASP	SMO (AG)				None																								
2.2.2	รวบรวมข้อมูลรายงานเหตุการณ์ด้านความ	SMO (AG)				None																								
2.2.3	รวบรวมข้อมูลอื่น ๆ	SMO (AG)			SMO (IG), ASC, APD, PEL, OPS, AIR, ANS, AGA	None																								
2.3	Self assessment	SMO (AG)				None																								

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)																																			
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี																																			
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.					พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด																							
2.3.1	จัดทำผลการทำ self assessment โดยระบุ safety deficiency/ safety issues ที่ต้องการ improve หรือแก้ไขปัญหา	SMO (AG)				None																																																										
2.3.2	ทน. กลุ่มงานและ ผก. พิจารณาผลการทำ Self assessment	SMO (AG)				None																																																										
3	Safety objectives, SPIs, SPTs, and ALoSP	SMO (AG)				None																																																										
3.1	Develop Safety objectives	SMO (AG)				None																																																										
3.2	Define SPIs and SPTs	SMO (AG)				None																																																										
3.3	Define ALoSP	SMO (AG)				None																																																										
3.4	ทน. กลุ่มงานและ ผก. พิจารณาเลือก Safety objectives, SPIs, SPTs และ ALoSP	SMO (AG)				Milestone	10																																																									
3.5	ASAG พิจารณาเห็นชอบ Safety objectives, SPIs, SPTs และ ALoSP	ASAG				Milestone	15																																																									
3.6	NCASB พิจารณาเห็นชอบ Safety objectives, SPIs, SPTs และ ALoSP	NCASB				Milestone	15																																																									
4	กำหนด Safety actions	SMO (AG)				None																																																										
4.1	ประสานฝ่ายที่เกี่ยวข้องกำหนด safety actions	SMO (AG)			PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, LEG	None																																																										
4.2	รวบรวม safety actions	SMO (AG)				None																																																										
4.3	นำเสนอ safety actions ให้ ทน. และ ผก.	SMO (AG)				Milestone	10																																																									
4.4	นำเสนอ safety actions ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	SMO (AG)			PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, LEG	Milestone	10																																																									
5	จัดทำร่างแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ	SMO (AG)				None																																																										
5.1	ร่าง Outline ของ TASAP	SMO (AG)				None																																																										
5.2	รวบรวมข้อมูลใส่ TASAP	SMO (AG)				None																																																										
5.3	นำเสนอร่าง TASAP ให้ ทน. และ ผก.	SMO (AG)				Milestone	10																																																									
5.4	ASAG พิจารณา TASAP	ASAG				Milestone	15																																																									
5.5	NCASB เห็นชอบ TASAP	NCASB				Milestone	15																																																									
5.6	เสนอ ผก.พท. ผ่าน LEG ประทศ TASAP	SMO (AG)			LEG	None																																																										
5.7	สื่อสาร TASAP	SMO (AG)				None																																																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการใช้จ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน :	A09-134-10	3. ชื่อโครงการ :	งานพัฒนาแผนรับรองภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศ ATM (ATM Contingency)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายมาตรฐานบริการการเดินอากาศ (ANS)			5. กอง :	กองมาตรฐานบริการจราจรทางอากาศ (TM)
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	น.ส.หทัย พัฒนพิสุทธิชัย			6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	มิถุนายน 2566 - กันยายน 2566
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565			7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	น.ส.หทัย พัฒนพิสุทธิชัย / นายสิทธิเรศ ฮาราศักดิ์
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อให้มีการทบทวนและฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM				
11. วิธีการดำเนินงาน :	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบดำเนินงาน (OpEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	17,700.00
22. ผลผลิต (Output) :	มีวิธีปฏิบัติรองรับเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศของประเทศไทย				
22.1 End users (Output) :	หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ / ผู้ปฏิบัติการบิน				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	การตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉินส่งผลต่อความปลอดภัยและการหยุดชะงักของการเดินอากาศของประเทศ เป็นไปอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ				
23.1 End users (Outcome) :	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (ANS)				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	มีการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (AND)				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	มีผู้เกี่ยวข้องจากหลายหน่วยงาน ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ครบถ้วนตามแผน				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความสำเร็จการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)				
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, N, กรณีต้องการ	คน	เงิน	ระบบ	เวลา
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.													
1	มีการทบทวนแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM เช่น ทบทวน Contingency Routes and Flight levels ทบทวนรายชื่อและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนฯ ทบทวนความเป็นปัจจุบันของ Procedure ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในแผนฯ เป็นต้น	ANS/TM	AND/NP	AIM	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (คณะ CCC และคณะ AOCG)	Milestone	50																										
2	เตรียมการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM - ทบทวนคู่มือวิธีปฏิบัติภายในประเทศสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับแผนรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ (Thailand ATM Contingency Arrangements) (CAAT-GM-ANS-THACA) R.01 ให้สอดคล้องกับการปรับปรุงของแผนรองรับภาวะฉุกเฉินฯ - ทำหนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แจ้งการทดสอบแผนรับภาวะฉุกเฉินฯ รวมถึงเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้อง และสถานที่	AND/NP	ANS/TM	AIM	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (คณะ CCC และคณะ AOCG)	Milestone	10																										
3	จัดการฝึกซ้อมแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM - ฝึกซ้อมช่วงเตรียมการประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ - ฝึกซ้อมช่วงระหว่างประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ - ฝึกซ้อมขั้นยุติประกาศใช้แผนรับภาวะฉุกเฉินฯ	AND/NP	ANS/TM	AIM	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (คณะ CCC และคณะ AOCG)	Milestone	40	17,700																									

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน :	A08-143-09	3. ชื่อโครงการ :	งานประเมินการซ่อมแซมเผชิญเหตุแบบเต็มรูปแบบของผู้ดำเนินการสนามบิน	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	-----> 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายมาตรฐานการศึกษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD)	5. กอง :	กองพัฒนามาตรฐานการศึกษาความปลอดภัยสนามบินและการอำนวยความสะดวก (AS)			
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางรุสนีย์ มุสตาปา	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางสาวธันวริดา ทองฉิม		
8.สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. เพื่อกำกับดูแลให้ผู้ปฏิบัติการดำเนินการปฏิบัติการซ่อมแซมเผชิญเหตุเป็นไปตามข้อกำหนดของ กพท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2. เพื่อให้ข้อเสนอแนะแก่ผู้ดำเนินการในการปรับปรุงการซ่อมแซมเผชิญเหตุให้ดียิ่งขึ้น					
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :
22. ผลผลิต (Output) :	----->	เข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการซ่อมแซมเผชิญเหตุของผู้ดำเนินการสนามบินระหว่างประเทศที่มีความเสี่ยงสูง					
22.1 End users (Output) :	----->	ผู้ดำเนินการซ่อมแซมเผชิญเหตุโดยมีเจ้าหน้าที่ กพท. เข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการตรวจสอบ					
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	กำกับดูแลให้ข้อเสนอแนะในการซ่อมแซมเผชิญเหตุให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ กพท. อย่างมีประสิทธิภาพ					
23.1 End users (Outcome) :	----->	ผู้ดำเนินการซ่อมแซมเผชิญเหตุโดยมีเจ้าหน้าที่ กพท. เข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการตรวจสอบ					
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	เข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการซ่อมแซมเผชิญเหตุของผู้ดำเนินการสนามบินระหว่างประเทศที่มีความเสี่ยงสูง					
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	เข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการซ่อมแซมเผชิญเหตุของผู้ดำเนินการสนามบินระหว่างประเทศที่มีความเสี่ยงสูง					
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	การซ่อมแซมของแต่ละสนามบินอาจจัดทำขึ้นในเวลาเดียวกัน และมีการเปลี่ยนแปลงวันฝึกซ้อมอย่างไม่สามารถคาดเดาได้ และหากเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ กพท. มีการฝึก อาจทำให้บริหารจัดการทรัพยากรที่มีจำกัด ทั้งนี้ ในกอง AS มีบุคลากรที่สามารถเป็นผู้ประเมินจำนวน 5 คน					

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนัก กิจกรรม (100)	35. วันที่ทำ วันที่ทำ เรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)								
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด				
1	จัดทำหนังสือให้ผู้ดำเนินการแจ้งแผนการซ่อมแซมเผชิญเหตุประจำปี 2566 ให้ กพท. ทราบ	SFD (AS)			ผู้ดำเนินการ	None	40																										
2	จัดตารางทีมพนักงาน SFD เพื่อเข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการซ่อมแซมเผชิญเหตุตามความรับผิดชอบของแต่ละผู้ดำเนินการ	SFD (AS)				None	5																										
3	เข้าร่วมเป็นผู้ประเมินการซ่อมแซมเผชิญเหตุ	SFD (AS)			ผู้ดำเนินการ	None	55																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P08-147-17	3. ชื่อโครงการ :	โครงการส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยสนามบินสำหรับ Airport Security Manager	
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (SFD)	5. กอง :	กองการรับรองมาตรฐานบุคคล (SC)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	-----> 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางรสนีย์ มุสตาปา	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางพัชรินทร์ อินทะมุสิก	
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. เพื่อให้ Airport Security Manager มีความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตน 2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยสนามบิน				
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	งบรายจ่ายอื่น (OthEx) 13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : 180,000 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : 180,000.00	
22. ผลผลิต (Output) :	----->	Airport Security Manager ได้รับการฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนตามแนวทางของ ICAO				
22.1 End users (Output) :	----->	Airport Security Manager ของสนามบินภายใต้การกำกับของ ทย. ได้เข้าร่วม				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	ทำให้ Airport Security Manager สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ				
23.1 End users (Outcome) :	----->	Airport Security Manager ของสนามบินมีความรู้มากขึ้น ทำให้ประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยสนามบินสูงขึ้น และส่งผลให้คะแนน CE7 จากการตรวจ USAP เพิ่มขึ้น				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	จัดเตรียมหลักสูตรในการสอน				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	จัดอบรมหลักสูตรนี้ได้อย่างเสร็จสิ้นสมบูรณ์				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	ปริมาณงานที่มีเป็นจำนวนมากอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และความพร้อมของผู้เข้าร่วมเนื่องจากเป็น Classroom Training				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความสำเร็จหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)						
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการเลือก Y, N, กรณี		
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา		38.5 รายละเอียด	
1	จัดทำหลักสูตร Airport Security Manager	SFD (SC+AS)				None	40	180,000																							
2	จัดทำหนังสือเชิญผู้เข้าร่วม	SFD (AS)			DOA	None	5																								
3	จัดฝึกอบรม	SFD (SC+AS)			DOA	None	55																								

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project) 2. รหัสโครงการ/งาน : P16-151-56 3. ชื่อโครงการ : โครงการศึกษาวิเคราะห์เพื่อทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) ให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน

4. ผู้รับผิดชอบหลัก : <-----> ฝ่ายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (ERD) 5. กอง : กองกำกับนโยบายและมาตรฐานทางเศรษฐกิจการบิน (EP) 6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : <-----> 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566

7. ชื่อผู้นำโครงการ : <-----> นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย 7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : <-----> นางสาวณัฐนิชา วุฒารักษ์

8. สถานะโครงการ : <-----> โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่) 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : <-----> สูง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)

10. วัตถุประสงค์โครงการ : <-----> เพื่อศึกษาให้มีกฎหมายหลักด้านการบินให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน

11. วิธีการดำเนินงาน : <-----> ดำเนินการเอง 12. ประเภทงบประมาณ : <-----> ไม่ใช่งบประมาณ 13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : - 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : -

22. ผลผลิต (Output) : <-----> ผลการศึกษาเพื่อให้มีกฎหมายหลักครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้าน

22.1 End users (Output) : <-----> ERD

23. ผลลัพธ์ (Outcome) : <-----> การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจครอบคลุมทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพ

23.1 End users (Outcome) : <-----> ผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ใช้บริการ

24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : <-----> ศึกษาและวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap analysis) ของกฎหมายหลักในปัจจุบันแล้วเสร็จ

25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : <-----> มีข้อเสนอผลการศึกษารทบทวนกฎหมายหลักด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (revise ได้)

26. ความเสี่ยงโครงการ : <-----> ผลการศึกษาไม่ครอบคลุมทุกกิจกรรมและไม่ครบถ้วนทุกมิติ และไมทันต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบิน

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แยกย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงาน/ผู้สนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผล น้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)				
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา					38.5 รายละเอียด				
1	รวบรวมข้อกำหนดภายใต้ พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	ERD	-	LEG	ผู้ประกอบการพลเรือน	None	20																										
2	ศึกษาแนวทางปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ของหน่วยงานกำกับดูแลในประเทศ รวมทั้งคำแนะนำของศัการระหว่งประเทศด้านการบิน	ERD	-	LEG	ผู้ประกอบการพลเรือน	None	15																										
2.1	ศึกษาคำแนะนำของ ICAO รวมถึงองค์ระหว่งประเทศด้านการบิน					None																											
2.2	ศึกษา Best Practice ของหน่วยงานกำกับดูแลในประเทศ					None																											
3	ศึกษาและวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap analysis) ของกฎหมายหลักในปัจจุบัน	ERD	-	LEG	ผู้ประกอบการพลเรือน	None	20																										
3.1	ประะทวนหรือภายในฝ่าย ERD เพื่อแลกเปลี่ยนและวิเคราะห์ข้อมูล	ERD				None																											
3.2	จัดทำเอกสารสรุป Gap analysis	ERD				None																											
4	ทบทวนกฎหมายหลักด้านการบิน (Primary aviation legislation) เพื่อให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	ERD	-	LEG		None	20																										
4.1	ทบทวน พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจว่าครอบคลุมอุตสาหกรรมการบินทุกมิติหรือไม่					None																											
4.2	จัดทำเอกสารสรุปประเด็นสำคัญ					None																											
5	ประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อกฎหมายหลักด้านการบิน เพื่อให้ครอบคลุมการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจในทุกด้านจากผู้มีส่วนได้เสีย	ERD	-	LEG		None	10																										
6	นำเสนอผลการศึกษาให้กับฝ่าย LEG พิจารณาความเหมาะสมในการปรับปรุงกฎหมายหลักต่อไป	ERD	-	LEG		None	15																										
6.1	จัดทำร่างรายงานการศึกษาพร้อมข้อเสนอของ ERD เสนอ ผจก. ERD เพื่อพิจารณา					None																											
6.2	นำส่งข้อเสนอผลการศึกษาให้กับฝ่าย LEG พิจารณาตามความเหมาะสม					None																											

ยุทธศาสตร์ที่ 2 มุ่งสู่มาตรฐานสมรรถนะทางการบินในระดับสากล

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

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P10-211-21	3. ชื่อโครงการ : โครงการทบทวนแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย		
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : >	ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD)	5. กอง : นโยบายการบินพลเรือน (PO)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : > กุมภาพันธ์ 2566 - มิถุนายน 2567	
7. ชื่อผู้นำโครงการ : >	ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : >	นางสาวธิรนุช อำไพรัตน์	
8. สถานะโครงการ : >	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : >	สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : >	เพื่อศึกษา ทบทวน และปรับปรุงแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทยให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน			
11. วิธีการดำเนินงาน : >	ดำเนินการเอง	12. งบประมาณประมาณ : >	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : -
22. ผลผลิต (Output) : >	ร่างขอบเขตรายละเอียดการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : -		
22.1 End users (Output) : >	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน			
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : >	ยกระดับขีดความสามารถและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในทุภูมิภาค			
23.1 End users (Outcome) : >	ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมการบิน			
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : >	มีคณะกรรมการเพื่อกำหนดขอบเขตรายละเอียดการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย			
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : >	มีร่างขอบเขตรายละเอียดการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย			
26. ความเสี่ยงโครงการ : >	ดำเนินการไม่ไปตามกำหนดเวลา			

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)				
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ก.ค.	ก.ย.	ธ.ค.										
1	ศึกษารายละเอียดแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยฉบับเดิม	APD				Milestone	15	-																			Y	Y		Y			
2	แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดขอบเขตงาน	APD	FAD/APD			Milestone	15	-																									
3	ศึกษารอบแนวคิดการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย	APD			ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน	Milestone	20	-																									
4	ร่างขอบเขตงานศึกษาแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย	APD			ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน	Milestone	20	-																									
5	นำเสนอร่างขอบเขตงานศึกษาแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย ให้ ผอ.กพท. พิจารณา	APD				Milestone	15	-																									
6	ผอ.กพท. เห็นชอบร่างขอบเขตงานศึกษาแผนแม่บทการจัดตั้งสภามหาวิทยาลัยแห่งประเทศไทย	APD				Milestone	15	-																									

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P10-211-22	3. ชื่อโครงการ :	โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS)			5. กอง :	กองพัฒนามาตรฐานและเทคโนโลยีระบบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (US) และกองกำกับมาตรฐานและการจรรยาบรรณอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UR)
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายฉัตรชัย ปันตระกูล			7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นายปฐม อมณา
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)			9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : --->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อให้แผนแม่บทด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นแผนหลักในการขับเคลื่อนระบบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในอนาคตโดยครอบคลุมทุกมิติทั้งด้านห่วงโซ่อุปทาน โครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานอากาศยาน สถาปัตยกรรม การซ่อมบำรุง ผู้ประกอบการ บุคลากร และเป็นที่ศรัทธาในการพัฒนาการเดินอากาศของระบบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินอย่างเป็นระบบ รอบรับอนาคต และเสริมสร้างขีดความสามารถในการพัฒนาประเทศในด้านที่เกี่ยวข้อง				
11. วิธีการดำเนินงาน :	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบลงทุน (CapEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	8,817,000 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :
22. ผลผลิต (Output) :	มีแผนแม่บทฯ ซึ่งนำไปสู่แผนปฏิบัติงานและกวางนโยบาย การกำกับดูแล การส่งเสริมอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน โดยบูรณาการทั้งระบบ				
22.1 End users (Output) :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ผู้ใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และผู้สนใจในอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	1. ประเทศไทยมีแผนแม่บทอากาศยานไร้คนขับ (Drone Master Plan) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลและส่งเสริmtreeที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล 2. มีแผนในการจัดหาระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องที่มีประสิทธิภาพและอยู่ในระดับมาตรฐานสากล ได้แก่ ระบบการลงทะเบียนและออกใบอนุญาต ระบบบริหารจัดการแผนการบิน ระบบการจัดการและกำกับดูแลห้วงอากาศ และระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ 3. สามารถจัดทำข้อมูลหมายเหตุทะเบียน ข้อมูลบังคับ ในการกำกับดูแลและส่งเสริมอากาศยานไร้คนขับได้สอดคล้องกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและปริมาณความต้องการใช้งานที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง 4. หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องมีการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น				
23.1 End users (Outcome) :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ผู้ใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และผู้สนใจในอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	แต่งตั้งคณะกรรมการฯ แล้วเสร็จ				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	ผู้รับจ้างลงนามในสัญญาและสามารถเริ่มดำเนินงานโครงการได้				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	ไม่สามารถดำเนินงานโครงการได้ตามกำหนดเวลาเนื่องจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม <small>(แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)</small>	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความสำเร็จการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)						
									ไตรมาส 1/2566			ไตรมาส 2/2566			ไตรมาส 3/2566			ไตรมาส 4/2566							ต้องการ	เลือก Y, N	ไม่ต้องการ	เลือก N, กรณี			
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด		
1	กระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง (ยกเว้นกระบวนการแต่งตั้งคณะกรรมการที่ได้ดำเนินการแล้ว)	UAS		ITD, FAD			20																								
1.1	คณะกรรมการฯ จัดทำราคากลางและรายละเอียดคุณสมบัติเฉพาะแล้วเสร็จ เสนอ มอ.กพท. ผ่าน FAD/PM					None	2																								
1.2	FAD/PM ทำเรื่องขออนุมัติราคากลางและรายละเอียดคุณสมบัติเฉพาะ					None	2																								
1.3	FAD/PM ดำเนินกระบวนการสรรหาผู้คัดเลือกโดยวิธีที่ระบุไว้ (e-bidding/คัดเลือกเฉพาะเจาะจง)					None	2																								
1.4	คณะกรรมการฯ จัดทำพิจารณาผลการประกวดราคาแล้วเสร็จ เสนอ มอ.กพท. ผ่าน FAD/PM					None	2																								
1.5	FAD/PM เสนอขออนุมัติพร้อมประกาศผู้ชนะ					None	2																								
1.6	FAD/PM แจ้งผู้ขาย/ผู้รับจ้าง ทำสัญญา					None	2																								
1.7	FAD/PM เสนอลงนามในสัญญา					Milestone	8																								
2	งวดที่ 1	UAS		ITD, FAD			10																								
2.1	คณะกรรมการฯ และผู้รับจ้างร่วมกันดำเนินการจัดทำแผนงาน/โครงการพร้อมรายละเอียด					Milestone	5																								
2.2	คณะกรรมการฯ ตรวจสอบและเห็นชอบแผนงาน/โครงการ					None	2.5																								

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน : A11-221-12	3. ชื่อโครงการ : งานขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนแม่บทสิ่งแวดล้อมและการบินอวกาศของประเทศไทย
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ (AND)	5. กอง : กองแผนและประสานการปฏิบัติการการเดินอากาศ (NP)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : 1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566
7. ผู้นำโครงการ : พนักงานกอง NP	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : พนักงานกอง NP	
8. สถานะโครงการ : โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : 9.1 - 9.5 : 1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ขับเคลื่อนและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทสิ่งแวดล้อมและการบินอวกาศแห่งชาติ เพื่อพัฒนาระบบสิ่งแวดล้อมและการบินอวกาศของประเทศไทยให้เกิดความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระดับภูมิภาคและสากลอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : 876,400.00 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : 876,400.00	
11. วิธีการดำเนินงาน : ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : งบดำเนินงาน (OpEx)	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : 876,400.00
22. ผลผลิต (Output) : มีการดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานโครงการ Strategic Initiative Implementation Plan (SIP) ทั้ง 6 ด้าน	22.1 End users (Output) : กพท.	
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : การพัฒนาระบบสิ่งแวดล้อมและการบินอวกาศตอบสนองต่อความต้องการและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาในระดับภูมิภาคและสากล	23.1 End users (Outcome) : ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการเดินอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรมอุตุนิยมวิทยา	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ดำเนินงานเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้	25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ดำเนินงานเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้	
26. ความเสี่ยงโครงการ : ผลของการดำเนินงานอาจไม่เป็นไปตามแผน เนื่องจากผลกระทบต่อเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19		

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการ เบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการ เบิกจ่าย งบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำ เรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)												
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด				
1	ประชุมคณะอนุกรรมการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1/2566 - ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะทำงานทั้ง 7 คณะ (คณะทำงาน CM และคณะทำงานเทคนิค จำนวน 6 ด้าน)	AND	ANS	FAD	ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรมอุตุนิยมวิทยา	Milestone	20																														
1.1	เบิกจ่ายการประชุมคณะอนุกรรมการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 1/2566					Milestone		112,300																													
2	ประชุมคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทสิ่งแวดล้อมและการบินอวกาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group - CM WG) ครั้งที่ 1/2566 - ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะทำงานเทคนิคทั้ง 6 ด้าน - เตรียมพร้อมในการเข้าร่วมประชุม APANPIRG/34	AND	ANS	FAD	ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรมอุตุนิยมวิทยา	Milestone	10																														
2.1	เบิกจ่ายการประชุมคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทสิ่งแวดล้อมและการบินอวกาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group - CM WG) ครั้งที่ 1/2566					Milestone		56,200																													
3	ประชุมคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทสิ่งแวดล้อมและการบินอวกาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group - CM WG) ครั้งที่ 2/2566 - ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะทำงานเทคนิคทั้ง 6 ด้าน - แจ้งผลการประชุม APANPIRG/34	AND	ANS	FAD	ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรมอุตุนิยมวิทยา	Milestone	10																														
3.1	เบิกจ่ายการประชุมคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทสิ่งแวดล้อมและการบินอวกาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group - CM WG) ครั้งที่ 2/2566					Milestone		56,200																													

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)									
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี									
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ค.ค.	พ.ค.	ค.ค.	ค.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด					
4	ประชุมคณะอนุกรรมการบริหารจัดการเที่ยวอากาศ ครั้งที่ 2/2566 - ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานของคณะทำงานทั้ง 7 คณะ (คณะทำงาน CM และคณะทำงานเทคนิค จำนวน 6 ด้าน) - พิจารณากำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดสำหรับปี 2567	AND	ANS	FAD	ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรม อุตุนิยมวิทยา	Milestone	20																															
4.1	เบิกจ่ายการประชุมคณะอนุกรรมการบริหารจัดการเที่ยวอากาศ ครั้งที่ 2/2566					Milestone		112,300																														
5	ประชุมคณะทำงานเทคนิค ทั้ง 6 ด้าน (AOM, ATM, CNS, IM, AD, MET) ครั้งที่ 1/2566 - ทบทวนแผนงานโครงการ SIP ตาม Gap Analysis - ทราจหรือเพื่อเตรียมพร้อมในการเข้าร่วม ICAO Sub group ที่เกี่ยวข้องในแต่ละด้าน	AND		ANS AIR AIM AGA ITD SFD OPS UAS FAD	ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรม อุตุนิยมวิทยา	Milestone	20																															
5.1	เบิกจ่ายการประชุมคณะทำงานเทคนิค ทั้ง 6 ด้าน (AOM, ATM, CNS, IM, AD, MET) ครั้งที่ 1/2566					Milestone		269,700																														
6	ประชุมคณะทำงานเทคนิค ทั้ง 6 ด้าน (AOM, ATM, CNS, IM, AD, MET) ครั้งที่ 2/2566 - แจ้งผลการประชุม ICAO Sub group ที่เกี่ยวข้องในแต่ละด้าน - ติดตามการดำเนินงานตามแผนงานโครงการ SIP แต่ละด้าน	AND		ANS AIR AIM AGA ITD SFD OPS UAS FAD	ผู้ดำเนินการเดินทางอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรม อุตุนิยมวิทยา	Milestone	20																															
6.1	เบิกจ่ายการประชุมคณะทำงานเทคนิค ทั้ง 6 ด้าน (AOM, ATM, CNS, IM, AD, MET) ครั้งที่ 2/2566					Milestone		269,700																														

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P11-221-37	3. ชื่อโครงการ : โครงการใช้งานอากาศยานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบห้องอากาศยาน
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : <input type="text" value=">	ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ (AND)	5. กอง : กองแผนและประสานการปฏิบัติการการเดินอากาศ (NP)
7. ชื่อผู้นำโครงการ : <input type="text" value=">	พนักงานกอง NP	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : <input type="text" value=">
8. สถานะโครงการ : <input type="text" value=">	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : <input type="text" value=">
10. วัตถุประสงค์โครงการ : <input type="text" value=">	เพื่อพัฒนาระบบห้องอากาศยานให้เกิดประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ ตามแผนแม่บทห้องอากาศยานและการเดินอากาศแห่งชาติ	
11. วิธีการดำเนินงาน : <input type="text" value=">	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : <input type="text" value=">
22. ผลผลิต (Output) : <input type="text" value=">	มีการออกแบบปรับปรุงระบบห้องอากาศยานของประเทศใหม่ตามแนวคิดห้องอากาศยานใหม่ ทั้งห้องอากาศเส้นทางบินและห้องอากาศยานบิน	
22.1 End users (Output) : <input type="text" value=">	ผู้ปฏิบัติการบิน / หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ / ศูนย์บริหารจัดการห้องอากาศยาน	
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : <input type="text" value=">	ระบบห้องอากาศยานมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และมีความสามารถในการรองรับเที่ยวบินเพิ่มขึ้น	
23.1 End users (Outcome) : <input type="text" value=">	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : <input type="text" value=">	ผ.ภพท. เห็นชอบแนวทางการรับโอนอากาศยาน เครื่องมืออุปกรณ์ อาคารสถานที่ และบุคลากร	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : <input type="text" value=">	สามารถรับโอนอากาศยาน เครื่องมืออุปกรณ์ อาคารสถานที่ และบุคลากร	
26. ความเสี่ยงโครงการ : <input type="text" value=">	อาจเกิดความล่าช้าจากกระบวนการโอนอากาศยาน เครื่องมืออุปกรณ์ อาคารสถานที่ และบุคลากร ที่มีรายละเอียดมาก	
6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : <input type="text" value=">	1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2567	
13. งบประมาณทั้งหมดโครงการ (บาท) :	3,299,000.00	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :
		ยังไม่ได้รับงบประมาณ

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)										
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี						
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด						
1	ศึกษารายละเอียดการจัดหาอากาศยาน การบำรุงรักษา อาคารสถานที่ และบุคลากร	AND	ANS			Milestone	15																												
2	สรุปแนวทางการรับโอนอากาศยาน เครื่องมืออุปกรณ์ อาคารสถานที่ และบุคลากร เพื่อขอความเห็นชอบจาก ผ.ภพท.	AND	ANS			Milestone	15																												
3	ดำเนินการขอรับโอนอากาศยานและเครื่องมืออุปกรณ์	AND	ANS			Milestone	25																												
4	ดำเนินการขอใช้ประโยชน์อาคารสถานที่เพื่อจัดเก็บ และซ่อมบำรุงอากาศยาน	AND	ANS			Milestone	25																												
5	ดำเนินการรับบุคลากรเพื่อบำรุงรักษาอากาศยาน เครื่องมืออากาศยานสำหรับทำการบิน และดูแลรักษา อาคารสถานที่	AND	ANS			Milestone	20																												

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P11-221-38	3. ชื่อโครงการ :	โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายบริหารงานปฏิบัติการการเดินอากาศ (AND)		5. กอง :	กองแผนและประสานการปฏิบัติการการเดินอากาศ (NP)	6. วันที่เริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	-----> 1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2569		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	พนักงานกอง NP		7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	พนักงานกอง NP			
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)			9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	เพื่อพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) ตามแนวทางของ ICAO							
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	งบลงทุน (CapEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	12,000,000.00	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	1,000,000.00
22. ผลผลิต (Output) :	----->	มีระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) ตามแนวทางของ ICAO							
22.1 End users (Output) :	----->	กทพ.							
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	มีข้อมูลชี้ความสามารถของสมรรถนะการดำเนินการทางการบินของประเทศ เพื่อใช้ในการวางแผนการพัฒนาให้ตอบสนองต่อความคาดหวังของประชาคมการบินที่แข่งขันได้ในทุกมิติ							
23.1 End users (Outcome) :	----->	ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการเดินอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรมอุตุนิยมวิทยา และหน่วยงานอื่นๆ ในอุตสาหกรรมการบิน							
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	สามารถจัดหาผู้รับจ้างและดำเนินการได้ตามขอบเขตงาน							
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	ผู้รับจ้างสามารถดำเนินการได้ตามขอบเขตงานและนำเสนอรายงานสรุปความต้องการของผู้ใช้งาน							
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	เนื่องจากข้อมูลที่เป็นตัวชี้วัดวิเคราะห์มาจากหลายหน่วยงาน ทำให้ต้องใช้เวลาในการเก็บความ ต้องการเพิ่มเติมมากขึ้น							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม													34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)															
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4					ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี															
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.					ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด
									1	ปรับปรุงแนวทางประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System) ตามแนวทางของ ICAO	AND			ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการเดินอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรมอุตุนิยมวิทยา และหน่วยงานอื่นๆ ในอุตสาหกรรมการบิน	Milestone	20																									
2	เก็บรวบรวมข้อมูลตัวชี้วัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	AND			ASC APD SMO	Milestone	10																																		
3	รายงานผลการเก็บข้อมูลตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)	AND			ASC APD	Milestone	20																																		
4	กำหนดค่าเป้าหมายรายการตัวชี้วัดระดับกลาง	AND			AGA APD	Milestone	20																																		
5	ขออนุมัติขอบเขตงาน TOR และจัดหาผู้รับจ้าง	AND	ITD FAD		ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการเดินอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรมอุตุนิยมวิทยา และหน่วยงานอื่นๆ ในอุตสาหกรรมการบิน	Milestone	10																																		
6	ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญาจัดจ้าง ในขอบเขตของงานระยะที่ 1 Initial System Development (ก.ค. 66 - มิ.ย. 67)	AND	ITD	FAD		Milestone	10																																		

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการ เบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำ เรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)					
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี	คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.										
7	เบิกจ่ายงวดที่ 1 ตามสัญญาจัดจ้าง ผู้รับจ้างส่งมอบเอกสาร ดังนี้ 1. กรอบการดำเนินงานเบื้องต้น 2. แผนการดำเนินงานโครงการ 3. โครงสร้างบริหารจัดการโครงการ 4. รายงานสรุปความต้องการของผู้ใช้งาน ระบบขั้น พื้นฐาน (User Requirement- Initial System)	AND	ITD	ANS AGA AIM UAS APD ASC FAD	ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินงานสนามบิน ผู้ให้บริการการเดินอากาศ หน่วยงานความมั่นคง กรมอุตุนิยมวิทยา และหน่วยงานอื่นๆ ในอุตสาหกรรมการบิน	Milestone	10	1,000,000																	N	N	N	N		

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P11-222-39	3. ชื่อโครงการ :	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจร สำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายบริหารชาวสารการบิน (AIM)			5. กอง :	กองพัฒนาระบบบริหารชาวสารการบิน (AA)		6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม 2566 - 31 กรกฎาคม 2567	
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	ปาริฉัตร ทองเกลี้ยง			7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นายณัฐภูมิ จริญญาตรีวิไล และ นางสาวกิตติมา วราวีบล				
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)				9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :<-->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)			
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อจัดทำแผนภาพรวมการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลชาวสารการบินของประเทศไทยตามแนวคิดการจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM และแผนการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับระบบบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)								
11. วิธีการดำเนินงาน :	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบรายจ่ายอื่น (OthEx)		13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	10,000,000.00		13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	4,000,000.00
22. ผลผลิต (Output) :	มีแผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลชาวสารการบินตามแนวคิด SWIM ที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและระดับภูมิภาค								
22.1 End users (Output) :	ผู้ใช้งานทางอากาศ New Entrants Higher Airspace Operations ผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) และ Information Domains ที่ครอบคลุม Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)								
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	การบริหารจัดการข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย รองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทยที่มีแนวโน้มสูงขึ้น								
23.1 End users (Outcome) :	ประชาชนที่ใช้บริการอุตสาหกรรมการบิน								
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	มีแนวทางดำเนินงานจำเป็นขั้นพื้นฐานเพื่อเป็นเป้าหมายขั้นต่ำ (Minimum Requirements) สำหรับการดำเนินงานของแต่ละผู้ใช้งานทางอากาศของประเทศไทยแล้วเสร็จ ภายในเดือนเมษายน 2566								
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	การจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์แผนแม่บทสำหรับประเทศไทยเพื่อการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลชาวสารการบินตามแนวคิด SWIM ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566								
26. ความเสี่ยงโครงการ :	ขาดอัตราค่าจ้างผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่งอื่นๆ และก่อให้เกิดการงานกับบุคลากรในระดับบริหารทำให้การขับเคลื่อนโครงการล่าช้า								

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นสมทบ	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความสำเร็จการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)						
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี						
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด						
1	กระบวนการงบประมาณและจัดซื้อจัดจ้าง	AIM																													
1.1	อนุมัติ TOR และราคาากลาง	AIM																													
1.2	พิจารณาคัดเลือกผู้มีคุณสมบัติและประกาศผู้ชนะ	AIM																													
1.3	ลงนามในสัญญา	AIM																													
2	การดำเนินงานโครงการ (1 สิงหาคม 2566 - 31 กรกฎาคม 2567)																														
2.1	ศึกษาและพิจารณาข้อกำหนด มาตรฐาน ระเบียบที่เกี่ยวข้องต่างๆ ทั้งในระดับสากลและภูมิภาคอย่างครบถ้วน ตลอดจนแนวทาง SWIM Technical Infrastructure และ Common Information Service ของประเทศไทย (ภาพรวม)	AIM	FAD	ITD	ANS	UAS	Milestone	10																							
2.2	กำหนดเป้าหมายและทิศทางการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยนข้อมูลชาวสารการบินของประเทศไทยตามแนวคิดการจัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM ทั้งระบบโดยพื้นฐาน (ภาพรวม)	AIM	FAD	ITD	ANS	UAS	Milestone	10																							
2.3	กำหนด (ร่าง) แนวทางการดำเนินงานเพื่อเป็นเป้าหมาย สำหรับการดำเนินงานของประเทศไทย เพื่อบรรลุการจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM ของประเทศไทย (ภาพรวม)	AIM	FAD	ITD	ANS	UAS	Milestone	10	2,000,000																						
2.4	เสนอ (ร่าง) แนวทางการดำเนินงานสำหรับการดำเนินงานของประเทศไทย เพื่อบรรลุการจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM ของประเทศไทย ต่อที่ประชุมคณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการข้อมูล (ภาพรวม)	AIM	FAD	ITD	ANS	UAS	Milestone	10																							
2.5	ปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานฯ ตามมติที่ประชุมคณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการข้อมูล (ภาพรวม)	AIM	FAD	ITD	ANS	UAS	Milestone	10																							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)																					
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี	38.5 รายละเอียด																				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา																										
2.6	ศึกษาและพิจารณาข้อกำหนด มาตรฐาน ระดับที่ เกี่ยวข้องต่างๆ ทั้งในระดับสากลและภูมิภาคอย่าง ครบถ้วน ตลอดจนแนวทาง SWIM Technical Infrastructure และ Common Information Service ของประเทศไทย รวมทั้งร่วมหารือเพื่อ กำหนดแนวทางสำหรับ SWIM Technical Infrastructure และ Common Information Service ของประเทศไทยร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียที่ เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการแลกเปลี่ยน ข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยไปสู่การจัดการ ข้อมูลตามแนวคิด SWIM ทั้งระบบ (เชิงรายละเอียด)	AIM	FAD ITD AND ANS UAS			Milestone	10																																											
2.7	กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานพัฒนาการแลกเปลี่ยน ข้อมูลข่าวสารการบินของประเทศไทยตามแนวคิดการ จัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM ทั้งระบบ รวมทั้ง เป้าหมายย่อยของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศ New Entrants Higher Airspace Operations และผู้มีส่วน ได้เสียต่างๆที่เกี่ยวข้อง กับระบบการบริหารจัดการ จราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ทั้ง ระบบ ในปี 2570 (เชิงรายละเอียด)	AIM	FAD ITD AND ANS UAS			Milestone	7																																											
2.8	กำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อเป็นเป้าหมายการ ดำเนินงานในระยะต่างๆ สำหรับการดำเนินงานของ ประเทศไทย แต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศ New Entrants Higher Airspace Operations และผู้มีส่วนได้เสีย ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อบรรลุการจัดการข้อมูลทั้งระบบ ตามแนวคิด SWIM ของประเทศไทย (ร่างรายงานฉบับ สมบูรณ์ในเชิงรายละเอียดเกี่ยวกับเป้าหมายสำหรับ แนวทางการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง)	AIM	FAD ITD AND ANS UAS			Milestone	7																																											

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการค้าเงินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการค้าเงินงานตามกิจกรรม																34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)																					
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี																					
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ค.	ร.	คน	เงิน					ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด																			
2.9	จัดสัมมนากลุ่มย่อยในลักษณะ Focus Group รับฟังความคิดเห็นในรูปแบบ on-site พร้อมจัดทำรายงานการประชุมทุกครั้ง เพื่อรับทราบความก้าวหน้าการค้าเงินงานตามแผนการเปลี่ยนถ่ายบริการข่าวสารการบินไปสู่การบริหารข่าวสารการบินระดับประเทศ (National Roadmap for AIS to AIM) รวมทั้ง Information Domains อื่นๆ ที่ครอบคลุม Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) ได้แก่ AIXM FIXM และ IWXXM ตลอดจนรับทราบอุปสรรคการค้าเงินงานสำหรับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบข้อมูลข้างต้นทั้งระบบ	AIM	FAD ITD AND ANS UAS			Milestone	6																																											
2.10	เก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ ประเมินผล และจัดทำรายงานแนวทางการดำเนินงานปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับแผนการเปลี่ยนถ่ายบริการข่าวสารการบินไปสู่การบริหารข่าวสารการบินระดับประเทศ (National Roadmap for AIS to AIM) และการจัดการข้อมูลที่ครบทุกด้าน (AIXM, FIXM, IWXXM) ของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศ New Entrants Higher Airspace Operations และผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	AIM	FAD ITD AND ANS UAS			Milestone	10																																											
2.11	วิเคราะห์ และ จัดทำ Gap Analysis ของแต่ละผู้ใช้งานห้วงอากาศ New Entrants Higher Airspace Operations และผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเปรียบเทียบกับแนวทางการดำเนินงานในปัจจุบันกับเป้าหมายการค้าเงินงานตามแผนปฏิบัติการไปสู่การจัดการข้อมูลทั้งระบบตามแนวคิด SWIM ที่กำหนดไว้	AIM	FAD ITD AND ANS UAS			Milestone	10	2,000,000																																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P01-231-02	3. ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนากฎหมายกำกับดูแลให้อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR)			
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	สำนักนริภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง : กลุ่มงานมาตรฐานความปลอดภัย - AG	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : -----> 2 มกราคม - 29 ธันวาคม 2566		
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	นายกควิต พิธิพล	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : ----->	นางสาวพัชรา คงสารสิทธิ์		
8. สถานะโครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565		9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : ----->	สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	1) เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมาย ข้อกำหนด และระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตามแนวทางการปรับปรุง Performance Based Regulation (PBR) โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน Performance Based Oversight, Safety Risk Management, Safety Improvement, Flexible Resourcing, และ Knowledge Sharing ตามแนวทางของ PBR สำหรับอุตสาหกรรมการบิน 2) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและลดภาระด้านกฎระเบียบของผู้ประกอบการ				
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : ----->	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :
22. ผลผลิต (Output) : ----->	งานฝ่ายกำกับดูแล Safety Oversight และ Security มีกฎหมายที่อยู่ในรูปแบบ Performance Based Regulation				
22.1 End users (Output) : ----->	หน่วยงานภายใน กพท. องค์กรด้านการบินพลเรือน และอุตสาหกรรมการบิน				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินมีโอกาสในการพัฒนาระบบมาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และมีความเหมาะสมกับองค์กรของตนเอง				
23.1 End users (Outcome) : ----->	องค์กรด้านการบินพลเรือน และอุตสาหกรรมการบิน				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	ความสำเร็จของการจัดทำแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan ภายในเดือนพฤษภาคม 2566				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	ความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงาน (Action plan) ของปี 2566 ตาม Performance-Based Regulation (PBR) Transition Plan ได้ร้อยละ 90 - 100				
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	อาจมีปัจจัยภายใน/ภายนอกที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่ได้ เนื่องจากเกี่ยวข้องกับกระบวนการในการพัฒนากฎหมาย				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)											
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี							
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด							
1	คณะทำงาน Performance Based Regulation พิจารณาร่างแผนการดำเนินงาน (Action Plan) ในการจัดทำกฎหมายในรูปแบบ Performance Based Regulation (PBR Transition Plan)	SMO (AG)		คณะทำงาน PBR		Milestone	50																													
1.1	รวบรวมแผนการดำเนินงานของแต่ละฝ่าย	SMO (AG)		PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, SFD, ERD, UAS, AMD		None																														
1.2	เสนอแผนการดำเนินงานให้คณะ PBR เห็นชอบ	SMO (AG)		PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, SFD, ERD, UAS, AMD		None																														
2	จัดทำ Transition plan เสนอให้ ผอ. กพท. พิจารณาเห็นชอบ	SMO (AG)		PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, SFD, ERD, UAS, AMD		Milestone	50																													
3	ฝ่ายดำเนินงานตาม Action plan ของปี 2566 ที่เสนอคณะทำงาน PBR	PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, SFD, ERD, UAS, AMD		SMO (AG)		None																														
4	ติดตามการดำเนินงานตาม Action plan ที่สอดคล้องกับ PBR transition plan	SMO (AG)		PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, SFD, ERD, UAS, AMD		None																														
4.1	จัดทำหนังสือติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงาน	SMO (AG)		PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, SFD, ERD, UAS, AMD		None																														
4.2	สรุปผลการติดตามการดำเนินงาน	SMO (AG)				None																														

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความสำเร็จในการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)										
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี										
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด						
5	ทบทวน วิเคราะห์ และประเมินผลการดำเนินงานตาม Action plan ของปี 2566 (ดำเนินการต่อเนื่องปี 2567)	SMO (AG)		PEL, OPS, AIR, ANS, AGA, SFD, ERD, UAS, AMD		None																													

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P09-241-19	3. ชื่อโครงการ :	โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ (ต่อเนื่องจากโครงการจัดหาระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. และอุตสาหกรรมการบินของประเทศ BCM)			
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร (CSD)	5. กอง :	RM	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	-----> 20 ตุลาคม 2565 - 16 มิถุนายน 2566		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	สาวตรี แสนวิเศษ	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	สาวตรี แสนวิเศษ			
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :>---	----->	สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)			
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. เพื่อให้ กพท. มีระบบและแผนการในการบริหารจัดการ ตรวจสอบ รับมือกับสภาวะวิกฤตต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น และสามารถดำเนินกิจกรรมหลักที่สำคัญๆ ได้อย่างต่อเนื่อง จนเป็นปกติได้ 2. เพื่อให้ กพท. มีแนวทางในการเตรียมความพร้อม เพื่อผลักดันและขับเคลื่อนให้การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทย สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดการหยุดชะงัก เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต						
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :>---	งบรายจ่ายอื่น (OtherEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	8,900,000.00	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	7,565,000.00
22. ผลผลิต (Output) :	----->	1. ระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. (แผน IMP, BCP, DRP และ BRP) และ 2. แนวทางแผนการดำเนินการเตรียมความพร้อมในการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ						
22.1 End users (Output) :	----->	กพท.						
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	1. กพท. สามารถปฏิบัติงานตามภารกิจที่สำคัญๆ ได้อย่างต่อเนื่อง เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต 2. สามารถนำแนวทางและแผนการดำเนินการไปใช้ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมของประเทศให้สามารถให้บริการด้านการบินที่สำคัญๆ ได้อย่างต่อเนื่อง เมื่อเกิดสภาวะวิกฤต						
23.1 End users (Outcome) :	----->	กพท. และอุตสาหกรรมการบิน						
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	1. ระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของ กพท. (แผน IMP, BCP, DRP และ BRP) 2. มีการกำหนดกลยุทธ์การสร้างความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ (Business Continuity Strategy) 3. มีผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศเข้ามาให้คำปรึกษาในการวางแผนทางธุรกิจระบบ BCM ของระบบการบินของประเทศ						
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	มีการจัดทำแนวทางและแผนการดำเนินการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ						
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	1. ยังไม่ทราบช่วงเวลาที่เหมาะสมในการเข้ามาให้คำปรึกษาของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ 2. ไม่สามารถควบคุมผู้มีส่วนได้เสียภายนอก กพท. ให้ดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้						

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)												
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี								
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา		38.5 รายละเอียด							
1	ส่งมอบงานงวดที่ 2 ให้คณะกรรมการตรวจรับพิจารณาผล และส่งเรื่องเบิกจ่าย	CSD		-	-	Milestone	10	2,225,000.00																						Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน			
1.1	จัดทำร่างนโยบาย BCM และบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้มีส่วนได้เสีย	CSD	All	-	ประธานคณะกรรมการกำกับฯ	None	10	-																								Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน	
1.2	จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นมาปรับปรุงร่างนโยบายและเอกสารการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ	CSD	All	-	-	None	10	-																								Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน	
1.3	จัดอบรมเชิงปฏิบัติการในหลักสูตรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในระบบ BCM ให้กับผู้บริหาร บุคลากรของ กพท. และผู้เกี่ยวข้อง	CSD	All	-	-	None	10	-																								Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน	
2	นำส่งมอบงานงวดที่ 3 ให้คณะกรรมการตรวจรับพิจารณาผลการส่งมอบงาน และส่งเรื่องเบิกจ่าย	CSD		-	-	Milestone	10	2,670,000.00																									Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
2.1	ระดมความคิดเห็นจากผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานของ กพท. โดยจัดประชุมรายฝ่าย/สำนัก เพื่อจัดทำกรอบแนวทางแผนงานต่าง ๆ 10 ครั้ง	CSD	All	-	-	None	10	-																									Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
2.2	วิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ การประเมินความเสี่ยงร่วมกับผู้บริหารและตัวแทนของฝ่าย/สำนัก และจัดทำแนวทางลดความเสี่ยงตามขอบเขตการให้บริการ	CSD	All	-	-	None	0	-																									Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
2.3	ศึกษาและกำหนดขั้นตอนในการเตรียมการเพื่อจัดการภาวะวิกฤตที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ร่วมกับคณะทำงานและตัวแทนฝ่าย/สำนักที่เกี่ยวข้อง จัดทำรายงานผลการศึกษาและกำหนดขั้นตอนในการปฏิบัติงาน	CSD	All	-	-	None	0	-																									Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนับหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)								
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด								
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา					
2.4	กำหนดกลยุทธ์ และพัฒนาขั้นตอน IRP แผน BCP การสื่อสารและการแจ้งเตือน แผน BRP ของ กพท. และจัดทำร่างแผนฯ เพื่อนำเสนอต่อผู้บริหาร คณะทำงาน และพนักงาน กพท.	CSD	All	-	-	None	0	-																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
2.5	จัดประชุมนำเสนอให้ผู้บริหาร คณะทำงาน และพนักงาน กพท. เพื่อรับฟังความคิดเห็น สร้างความเข้าใจและการนำไปใช้ปฏิบัติ และนำเสนอแผน IMP BCP CP DRP และ BRP ฉบับสมบูรณ์	CSD	All	-	-	None	10	-																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
2.6	กำหนดแผนการทดสอบ จัดการทดสอบและฝึกซ้อมแผนฯ และจัดทำรายงานผลการทดสอบ	CSD	All	-	-	None	0	-																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
2.7	กำหนดกลยุทธ์การสร้าง Business Continuity Strategy ระบบการบินของประเทศ ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ และจัดประชุมสัมมนาระดับผู้บริหาร เพื่อนำเสนอกลยุทธ์ฯ และรับฟังข้อคิดเห็น เพื่อนำไปปรับปรุงกลยุทธ์ฯ ฉบับสมบูรณ์	CSD	All	-	-	None	0	-																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
3	นำเสนอผลงานงวดที่ 4 ให้คณะกรรมการตรวจรับพิจารณาผลการส่งมอบงาน และส่งเรื่องเบิกจ่าย	CSD		-	-	Milestone	10	2,670,000.00																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
3.1	จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับภาพรวม และข้อกำหนดของการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ	CSD	All	-	-	None	10	-																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
3.2	จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นมาปรับปรุงร่าง	ผู้เชี่ยวชาญ ตปท / CSD	All	-	-	None	10	-																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
3.3	จัดทำแผนงานในการพัฒนา BCM ระบบการบินประเทศ	CSD	All	-	-	None	0	-																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน
3.4	จัดทำ BCMS Internal Audit Plan, Corrective Action, Management Review, และประเมินผลระบบ BCM	CSD/SMO/ IAO	All	-	-	None	0	-																					Y	N	N	Y	บุคลากรที่ร่วมเป็นคณะทำงาน

แผนก่อนทบทวน แผนหลังทบทวน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการเพื่อส่งเสริมการเติบโต

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

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P13-311-48	3. ชื่อโครงการ :	โครงการปรับปรุงสารสนเทศข้อมูลข่าวสารและการให้ข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (แล้วเสร็จเร็วกว่าแผน)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS)	5. กอง :	US, UR	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม - 30 เมษายน 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายฉัตรชัย ปันตระกูล	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นายปฐม อนุภาน		
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อให้มีข้อมูลข่าวสารด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่ถูกต้องและทันสมัยต่อการดำเนินงาน				
11. วิธีการดำเนินงาน :	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	ข้อมูลทันสมัยต่อการดำเนินงานบนหน้า www.caat.or.th (link to uav.caat.or.th)				
22.1 End users (Output) :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ผู้ใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และผู้สนใจอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	ผู้ประกอบการและประชาชนเข้าถึงข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
23.1 End users (Outcome) :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ผู้ใช้อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และผู้สนใจอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	ออกแบบโครงสร้าง รูปแบบ การปรับปรุงข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินใน uav.caat.or.th แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน 2566				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	ปรับปรุงข้อมูลใน uav.caat.or.th แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2566				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	-				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)									
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการ 38.5 รายละเอียด					
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา						
1	วิเคราะห์ตรวจสอบข้อมูลด้านสารสนเทศทั้งหมดใน uav.caat.or.th	UAS	IT			None	25		✓	✓	✓	✓																						
2	ออกแบบโครงสร้าง รูปแบบ การปรับปรุงข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินใน uav.caat.or.th	UAS	IT			None	25		✓				✓	✓	✓	✓																		
3	ดำเนินการปรับปรุงข้อมูลด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินตามการออกแบบโครงสร้างใหม่ใน uav.caat.or.th	UAS	IT			None	25		✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓																
4	ทดสอบระบบตรวจสอบความถูกต้องและปรับปรุงแก้ไขข้อมูลทั้งหมดใน uav.caat.or.th หากจำเป็น	UAS	IT			None	25					✓					✓	✓																

หมายเหตุ : เนื่องจากดำเนินโครงการแล้วเสร็จเร็วกว่าแผน หากมีการแก้ไขปรับปรุงหลังเดือนเมษายน 2566 ถือเป็นกรดำเนินการแบบงานประจำ (Routine Work)

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P13-311-49	3. ชื่อโครงการ : โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	ศูนย์บริการทางการบิน (ASC)	5. กอง : กลุ่มงานบริการข้อมูลสารสนเทศ
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	นางจิตติรัตน์ พิบูลย์วัฒน์วงษ์/นายวีระ ระบุว่าศรี	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : -----> 1 มกราคม 2566 - 31 พฤษภาคม 2567
8. สถานะโครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : -----> นางจิตติรัตน์ พิบูลย์วัฒน์วงษ์
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	กระบวนการบริหารจัดการภายในที่เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----> สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ : -----> งบประมาณ (CapEx)
22. ผลผลิต (Output) : ----->	ระบบสารสนเทศการจัดการข้อร้องเรียน (Complaint Management) ที่เชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ภายในและภายนอก) และสามารถจัดการข้อร้องเรียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และแจ้งเตือนเหตุที่เกี่ยวข้อง	
22.1 End users (Output) : ----->	พนักงาน กพท. ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (Agility & Efficiency)	
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	1. ระบบสารสนเทศการจัดการข้อร้องเรียน 1.1 อำนวยความสะดวกให้กับผู้ร้องเรียนให้แจ้งข้อร้องเรียนได้ผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ 1.2 เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการข้อร้องเรียนด้วยการแจ้งเตือนหน่วย/ฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อมีเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้อง อาทิ เที่ยวบินยกเลิก เที่ยวบินล่าช้า 1.3 เพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงานกับหน่วยงาน สายการบินที่เกี่ยวข้องด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์	
23.1 End users (Outcome) : ----->	เป็นศูนย์กลางการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การให้คำแนะนำ รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียน ของประชาชนและผู้ประกอบการแบบครบวงจร (One-stop service)	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	1) มีผลสรุปความต้องการและผลการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap) ของระบบร้องเรียนเดิม 2) มีการฝึกอบรมในรูปแบบออนไลน์ที่เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ กพท.	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	สามารถลงนามในสัญญาได้	
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	ขาดบุคลากรในการดำเนินโครงการ	

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงาน/ผู้สนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Key)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)									
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี					
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด					
1	Definition Phase & Literature Review	ASC	ITD	คณะทำงานรับเรื่องร้องเรียน	คณะทำงาน PMO IT/ ผู้รับจ้าง	Milestone	10																											
2	ดำเนินการจัดหา Vendor เพื่อออกแบบ จัดทำระบบรับเรื่องร้องเรียน	ASC	ITD	คณะทำงานรับเรื่องร้องเรียน	คณะทำงาน PMO IT/ ผู้รับจ้าง	Milestone	10																											
3	ศึกษากระบวนการรับเรื่องร้องเรียนเพิ่มเติมที่ กพท. ใช้รวบรวมข้อมูลความต้องการและวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis)	ASC	ITD	คณะทำงานรับเรื่องร้องเรียน	คณะทำงาน PMO IT/ ผู้รับจ้าง	Milestone	10																											
4	เตรียมแผนการทำงานโครงการและกำหนดความต้องการของ กพท. และสายการบินต่าง ๆ	ASC	ITD	คณะทำงานรับเรื่องร้องเรียน	คณะทำงาน PMO IT/ ผู้รับจ้าง	Milestone	15																											
5	จัดตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง	ITD	ASC	คณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน		Milestone	5																											
5.1	สรรหารายชื่อคณะกรรมการ	ITD	PMO			None																												
5.2	ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ชุด	ITD				None																												
5.3	แต่งตั้งคณะกรรมการ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																												
5.4	แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลและตรวจรับพัสดุ	FAD/PM				None																												
6	วางแผนการดำเนินงานโครงการ เพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ร่วมกับฝ่ายต่างๆ	ASC	ERD AND AIR PEL SFD ANS		คณะทำงาน PMO IT/ ผู้รับจ้าง	Milestone	20																											
7	จัดทำแผนการฝึกอบรมและจัดการฝึกอบรม ดำเนินการฝึกอบรมผู้ใช้งานระบบ ได้แก่ เจ้าหน้าที่รับเรื่องร้องเรียน เจ้าหน้าที่สายการบิน และในส่วนประชาชนทั่วไป จัดทำการฝึกอบรมในรูปแบบออนไลน์ เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ กพท.	ASC	ITD	คณะทำงานรับเรื่องร้องเรียน	คณะทำงาน PMO IT/ ผู้รับจ้าง	Milestone	20																											

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงาน/ผู้สนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Key)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)												
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี												
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด								
8	จัดทำร่าง TOR และราคากลาง																																				
8.1	จัดทำร่าง TOR โดยอ้างอิงจากใบคำขอประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																															
8.2	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																															
8.3	ขออนุมัติร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																															
8.4	จัดทำราคากลาง โดยอ้างอิงจากใบคำขอประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																															
8.5	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																															
8.6	ขออนุมัติราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																															
8.7	อนุมัติ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																															
8.8	นำเสนอ TOR ไปกระทรวงคมนาคม (รอบที่ 1)	FAD/PM				None																															
8.9	ประกาศ TOR และราคากลาง เพื่อยื่นเสนอราคา	FAD/PM				None																															
9	พิจารณาผลโครงการ																																				
9.1	คณะกรรมการพิจารณาเอกสารผู้ยื่นเสนอราคาและ	ITD	PMO	FAD		None																															
9.2	คณะกรรมการจัดทำรายงานผลการพิจารณา	ITD	PMO	FAD		None																															
9.3	นำเสนอผลการพิจารณาไปกระทรวงคมนาคม เพื่อขอความเห็นชอบ (รอบที่ 2)	FAD/PM				None																															
9.4	ประกาศผู้ชนะโครงการ	FAD/PM				None																															
10	ลงนามสัญญา	FAD/PM				Milestone	10																														
11	ดำเนินการตามแผนดำเนินการโครงการ (อันวาคม 2566 - พฤษภาคม 2567)	ITD	PMO	FAD		None																															
11.1	ดำเนินงานตามแผนงานงวดที่ 1 (ดำเนินการจนถึง พฤษภาคม 2567)	ITD	PMO	FAD		None																															

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P12-321-41	3. ชื่อโครงการ :	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ (Smart Platform)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	มกราคม 2566 - สิงหาคม 2568
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล (ITD)	5. กอง :	ID	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นายศราวุธ กิตติศรีวัฒน์		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายวีระ ระบายศรี	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)			
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)						
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	1. มีระบบสารสนเทศที่ครอบคลุมการปฏิบัติงานและบริการหลัก 2. มีระบบสารสนเทศเพื่อการให้บริการ โดยมุ่งเน้นความสะดวกรวดเร็วแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย						
11. วิธีการดำเนินงาน :	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบดำเนินงาน (OpeEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	59,047,000.00	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	29,523,500.00
22. ผลผลิต (Output) :	โครงการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลแบบบูรณาการ เป็นการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่บูรณาการข้อมูลจากต้นแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย (ภายในและภายนอก กทท.) รวบรวมแอปพลิเคชันต่าง ๆ ให้สามารถเข้าถึงได้สะดวกและรวดเร็วจากที่เดียว ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> ระบบ Enterprise Portal ใช้เทคโนโลยี Web Portal เพื่อการรวมบริการด้านดิจิทัลของ กทท. (ที่มีในปัจจุบันและจะพัฒนาใหม่ตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ) ให้ผู้ใช้เดียวและสามารถเข้าถึงบริการที่เกี่ยวข้องได้จากบริการพิสูจน์ทราบ (User Authentication) เพียงครั้งเดียว เพื่อความสะดวกในการให้บริการกับผู้ใช้ส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด (ทั้งผู้ใช้ภายในและผู้ใช้ กทท.) รวมถึงมี Mobile Applications และ Line official Account and Applications เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับผู้ใช้ ระบบ Integration Platform ใช้เทคโนโลยี Enterprise Service Bus (ESB) ที่มีมาตรฐานการเชื่อมต่อระบบ (System Interface) ที่หลากหลาย ทำให้ระบบสารสนเทศสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มความสามารถด้านการใช้ข้อมูลร่วมกัน (Information Sharing) และ กทท. สามารถบูรณาการระบบสารสนเทศทั้งภายในและภายนอกได้ สนับสนุนการสร้างการทำงานร่วมกันของ กทท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระบบ Track & Trace ใช้เทคโนโลยี Data Warehouse เพื่อรวบรวมข้อมูลจากฐานข้อมูลในระบบสารสนเทศต่าง ๆ ของ กทท. จัดเก็บในลักษณะที่สามารถประมวลผลเชิงวิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบ Dashboard ตารางสรุปและกราฟ เพื่อสามารถติดตามกระบวนการ และใช้ข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจ 						
22.1 End users (Output) :	องค์กรและบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ติดต่อบริษัท						
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	<ol style="list-style-type: none"> อำนวยความสะดวกและสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการเข้าถึงบริการด้านต่างๆ ด้วยบริการจากจุดเดียว (Single Portal Service) และหลากหลายช่องทาง (Omni Channel) เสริมสร้างความสามารถและประสิทธิภาพด้านการจัดการและการปฏิบัติงานของ กทท. ด้วยความครบถ้วนและทันต่อเหตุการณ์ของข้อมูล ด้วยการบูรณาการข้อมูลจากระบบสารสนเทศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ กทท. อาทิ ทอท. ทย. บวท. กสทช. สายการบินต่างๆ ปรับปรุงศักยภาพการจัดการ การกำกับและการตัดสินใจของผู้บริหาร กทท. ด้วยระบบ Management Dashboard ที่นำเสนอข้อมูลและแจ้งเตือนกรณีต้องการการตอบสนองของผู้บริการ 						
23.1 End users (Outcome) :	พนักงาน กทท. มีกระบวนการทำงานที่มีประสิทธิภาพและเกิดความพึงพอใจในทุกมิติของการทำงาน						
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	ประกาศ TOR และราคากลาง (พัสดุ)						
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	สามารถติดตั้งและนำระบบมาทดลองการใช้งานในระยะแรกได้						
26. ความเสี่ยงโครงการ :	เนื่องจากโครงการมีความซับซ้อนและเชื่อมโยงกับระบบงานภายใน ภายนอก จำนวนหลายระบบ จึงทำให้ต้องบูรณาการร่วมกับระบบงานอื่น						

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)													
									Q1			Q2			Q3			Q4							คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด									
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.																		
1	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง					None	10																															
1.1	สรรหารายชื่อคณะกรรมการ	ITD	PMO			None																																
1.2	ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ชุด	ITD				None																																
1.3	แต่งตั้งคณะกรรมการ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																																
1.4	แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลและตรวจรับพัสดุ	FAD/PM				Milestone																																
2	จัดทำร่าง TOR และราคากลาง					None	20																															
2.1	จัดทำร่าง TOR โดยอ้างอิงจากใบคำขอของประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																																
2.2	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																																
2.3	ขออนุมัติร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																																
2.4	จัดทำราคากลาง โดยอ้างอิงจากใบคำขอของประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																																
2.5	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																																
2.6	ขออนุมัติราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																																
2.7	อนุมัติ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																																
2.8	นำเสนอ TOR ไปกระทรวงคมนาคม (รอบที่ 1)	FAD/PM			MOT	None																																
2.9	ประกาศ TOR และราคากลาง เพื่อยื่นเสนอราคา	FAD/PM				None																																
3	พิจารณาผลโครงการ					Milestone	15																															
3.1	คณะกรรมการพิจารณาเอกสารผู้ยื่นเสนอราคาและคุณสมบัติ	ITD	PMO	FAD		None																																
3.2	คณะกรรมการจัดทำรายงานผลการพิจารณา	ITD	PMO	FAD		None																																
3.3	นำเสนอผลการพิจารณาไปกระทรวงคมนาคม เพื่อขอความเห็นชอบ (รอบที่ 2)	FAD/PM			MOT	None																																
3.4	ประกาศผู้ชนะโครงการ	FAD/PM				None																																

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P12-321-42	3. ชื่อโครงการ :	โครงการจัดทำระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard)				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ศูนย์บริการทางการบิน (ASC)	5. กอง :	กลุ่มงานบริการข้อมูลสารสนเทศ	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	----->	1 มกราคม 2566 - 31 สิงหาคม 2567		
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางอุติรัตน์ พิบูลย์วัฒน์วงศ์/นายวิระ ระบายศรี	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางอุติรัตน์ พิบูลย์วัฒน์วงศ์				
8. สถานที่โครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :>	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)				
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	กระบวนการบริหารจัดการภายในที่เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice)							
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	งบลงทุน (CapEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	5,000,000.00	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	5,000,000.00
22. ผลผลิต (Output) :	----->	มีระบบสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ (Statistic Analytic Dashboard) ซึ่งเป็นกรเชื่อมโยงข้อมูลการบินจากหน่วยงานต่าง ๆ ภายใต้การกำกับของ กพท. เพื่อนำผลมาวิเคราะห์ข้อมูลและจัดทำระบบสถิติการบินเพื่อแสดงผลบนออนไลน์เพื่อบริการประชาชน							
22.1 End users (Output) :	----->	พนักงาน กพท. ประชาชน ผู้โดยสาร และผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงบริการข้อมูลด้านการบินที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (Agility & Efficiency)							
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	ระบบสารสนเทศการวิเคราะห์ข้อมูลระบบสถิติการบินเพื่อการคาดการณ์และการตัดสินใจของผู้บริหาร							
23.1 End users (Outcome) :	----->	เป็นศูนย์กลางการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การให้คำแนะนำ รวมทั้งการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อร้องเรียนของประชาชนและผู้ประกอบการแบบครบวงจร (One-stop service)							
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	มีผลการศึกษาความต้องการในเบื้องต้น							
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	สามารถลงนามในสัญญาได้							
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	ขาดบุคลากรในการดำเนินโครงการ							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงาน/ผู้สนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่ายจริง (บาท)	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)												
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด												
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด								
1	จัดตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง	ITD	ASC	คณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน		Milestone	10																														
1.1	สรรหารายชื่อคณะกรรมการ	ITD	PMO			None																															
1.2	ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ชุด	ITD				None																															
1.3	แต่งตั้งคณะกรรมการ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																															
1.4	แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลและตรวจรับพัสดุ	FAD/PM				None																															
2	วางแผนการดำเนินงานโครงการเพื่อศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ร่วมกับฝ่ายต่างๆ	ASC	ITD			Milestone	25																														
3	ศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ร่วมกับฝ่ายต่างๆ เกี่ยวกับความต้องการในเบื้องต้นด้านชุดข้อมูล ดังนี้ 1. ด้านการประกอบกิจการการบินพลเรือน 2. ด้านการบินทั่วไป 3. ด้านพิธีการบิน	ASC	ERD AND AIR PEL SFD ANS	คณะทำงาน PMO IT/ผู้รับจ้าง		Milestone	40																														
2	จัดทำร่าง TOR และราคากลาง																																				
2.1	จัดทำร่าง TOR โดยอ้างอิงจากใบคำขอของงบประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																															
2.2	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																															
2.3	ขออนุมัติร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																															
2.4	จัดทำราคากลาง โดยอ้างอิงจากใบคำขอของงบประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																															
2.5	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																															
2.6	ขออนุมัติราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																															
2.7	อนุมัติ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																															
2.8	นำเสนอ TOR ไปกระทรวงคมนาคม (รอบที่ 1)	FAD/PM				None																															
2.9	ประกาศ TOR และราคากลาง เพื่อยื่นเสนอราคา	FAD/PM				None																															
3	พิจารณาผลโครงการ																																				
3.1	คณะกรรมการพิจารณาเอกสารผู้ยื่นเสนอราคาและคุณสมบัติ	ITD	PMO	FAD		None																															
3.2	คณะกรรมการจัดทำรายงานผลการพิจารณา	ITD	PMO	FAD		None																															
3.3	นำเสนอผลการพิจารณา ไปกระทรวงคมนาคม เพื่อขอความเห็นชอบ (รอบที่ 2)	FAD/PM				None																															
3.4	ประกาศผู้ชนะโครงการ	FAD/PM				None																															

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P10-332-30	3. ชื่อโครงการ : โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	สำนักบริหารและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง : กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	นายชจรพัฒน์ มากถิ่น	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : -----> นางสาวบุษราคม พรหมชัย
8. สถานะโครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----> สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการฝึกอบรมด้านการบินในภูมิภาค	
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : -----> ไม่ใช้งบประมาณ
22. ผลผลิต (Output) : ----->	ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการฝึกอบรมด้านการบินในภูมิภาค	
22.1 End users (Output) : ----->	กพท.	
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	ระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างและกระจายรายได้ รวมทั้งการดำเนินการทางธุรกิจที่สอดคล้อง	
23.1 End users (Outcome) : ----->	อุตสาหกรรมการบิน	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	กพท. จัดทำร่าง MOU ร่วมกับ ICAO แล้วเสร็จ	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	จัดพิธีลงนาม MOU ระหว่างประเทศไทยและ ICAO	
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	ผู้มีอำนาจลงนามของทั้ง 2 ฝ่าย ไม่สะดวกในช่วงเวลาที่กำหนด	

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)						
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี						
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา						38.5 รายละเอียด					
1	กพท. จัดทำร่าง MOU โดยกรลงนามใน MOU ของ ICAO ต้องเป็นการดำเนินการโดย ICAO Headquarter พร้อมทั้งจัดเตรียมงบประมาณที่จะใช้ในการสนับสนุนเพื่อส่งเสริมให้บุคลากรด้านการบินจากต่างประเทศเข้ามาทำการบินในประเทศไทย	SMO		LEG FAD	อุตสาหกรรมการบิน (สบท.)	Milestone	20																												
1.1	ประสาน ICAO เพื่อแสดงเจตจำนงในการลงนาม MOU กับ ICAO เพื่อสนับสนุน ICAO ในการมอบทุนให้กับประเทศสมาชิก โดยเป็น Counterpart ร่วมกับสถาบันการบินพลเรือนที่เป็นสมาชิก ICAO TRAINAIR PLUS พร้อมทั้งหารือช่วงกำหนดเวลาในการลงนามใน MOU	SMO		LEG FAD		None	15																												
1.2	จัดทำหนังสือทางการ เพื่อกำหนดวันในการลงนามใน MOU ตามที่วางแผนไว้	SMO		LEG FAD		None	20																												
2	จัดเตรียมหลักสูตรร่วมกับสถาบันการบินพลเรือนซึ่งหลักสูตรเป้าหมายที่วางแผนไว้เป็นหลักสูตรที่มีความน่าสนใจและส่งเสริมภาพลักษณ์ของประเทศไทยตามนโยบายของ ICAO ที่มีการส่งเสริมในเรื่องการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม รวมถึงหลักสูตรที่ สบท. มีความเชี่ยวชาญ ซึ่งได้แก่ 1) หลักสูตรการฝึกอบรมในด้านการจัดการเรื่องสิ่งแวดล้อมของการบิน (ICAO: CORSIA Verification: CORSIA EN) 2) หลักสูตรการจัดการด้านความปลอดภัย Safety Management (ICAO: Safety Management for Practitioners: SMxP, ICAO: Safety Risk Management Fundamentals: SRMF, ICAO: State Safety Programme: SSP) พร้อมทั้งลงนามใน MOU ระหว่าง กพท. และ สบท.	SMO		LEG FAD	อุตสาหกรรมการบิน (สบท.)	Milestone	20																												
3	จัดพิธีลงนาม MOU ระหว่างประเทศไทยและ ICAO	SMO		LEG FAD	อุตสาหกรรมการบิน (สบท.)	Milestone	25																												

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P10-332-30	3. ชื่อโครงการ :	โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในยกระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของอาเซียน (โครงการความร่วมมือและการเตรียมความพร้อมก่อนรับการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยจาก ICAO)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	สำนักนิตยภัและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)		5. กอง :	กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)	
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	นายจรพพัฒน์ มากสิน		7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : ----->	นางสาวบุษราคัม พรหมชัย	
8. สถานที่โครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)		9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : ----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	เพื่อแก้ไขปัญหาการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และส่งผลให้เพิ่มขึ้นขีดความสามารถในการกำกับดูแลความปลอดภัย โดยมีระดับค่า Effective Implementation เพิ่มขึ้นมากกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด รวมถึงเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจประเมินมาตรฐานจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ				
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	ดำเนินการเอง		12. ประเภทงบประมาณ : ----->	ไม่ใช้งบประมาณ	
22. ผลผลิต (Output) : ----->	เกิดความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญ ระหว่างประเทศไทยและ ICAO				
22.1 End users (Output) : ----->	กพท.				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	ประเทศไทยได้รับความร่วมมือจาก ICAO ในการส่งผู้ตรวจสอบเข้าดำเนินการตรวจประเมินและสามารถรักษาระดับค่า Effective Implementation ให้เท่ากับหรือมากกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด				
23.1 End users (Outcome) : ----->	อุตสาหกรรมการบิน				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	แผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อเร่งรัดและติดตามการแก้ไขปัญหาต่างๆ เพื่อให้พร้อมรับการตรวจสอบจาก ICAO ในไตรมาสที่ 4/2566				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	ICAO ดำเนินการตรวจสอบในรูปแบบ Full Audit เพื่อทำการประเมินและกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ตามโครงการ Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) ของประเทศไทย เพื่อยกระดับคะแนน EI				
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	การตรวจสอบเต็มรูปแบบ USOAP-CMA Audit ของ ICAO เป็นการวางแผนโดย ICAO ซึ่งจัดลำดับความสำคัญของประเทศต่าง ๆ ตามหลักความเสี่ยงและจำนวนทรัพยากรบุคคลของ ICAO จึงอาจเป็นปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)																											
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี																											
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด																							
1	ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหาที่ยังค้าง	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		AIG/ อุตสาหกรรม การบิน	Milestone	15																																													
1.1	จัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อเร่งรัดและติดตามการแก้ไขปัญหาต่างๆ	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		AIG/ อุตสาหกรรม การบิน	Milestone	15																																													
1.2	ดำเนินการตรวจประเมินด้วยตนเอง (Self assessment) โดยใช้ ICAO Protocol Question ให้ครบถ้วนหรือไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย SSC เพื่อเป็นการประกันคุณภาพก่อน ICAO เข้าตรวจสอบ	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		AIG/ อุตสาหกรรม การบิน	Milestone	15																																													
2	ดำเนินการตรวจประเมินซ้ำเพื่อตรวจสอบความพร้อมและความครบถ้วนของเอกสารหลักฐาน เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนรับการตรวจเต็มรูปแบบจาก ICAO	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		AIG/ อุตสาหกรรม การบิน	Milestone	15																																													
3	ดำเนินการ Mock Up audit โดยผู้เชี่ยวชาญจาก ICAO Regional/DGCA เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนรับการตรวจเต็มรูปแบบจาก ICAO	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD		ICAO Regional/ DGAC French	Milestone	15																																													
3.1	จัดทำหนังสือทางการ เพื่อแจ้งความประสงค์ให้ ICAO เข้ามาทำการตรวจสอบ	SMO				None	10																																													
4	ICAO ดำเนินการตรวจสอบในรูปแบบ Full Audit เพื่อทำการประเมินและกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ตามโครงการ Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) ของประเทศไทย	SMO	OPS PEL ANS AIR LEG AGA HCD AMD SFD		AIG/ อุตสาหกรรม การบิน	Milestone	15																																													

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : งาน (Activity) 2. รหัสโครงการ/งาน : P10-332-30 3. ชื่อโครงการ : งานติดตามข้อมูลการดำเนินมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกตาม State Action Plan

4. ผู้รับผิดชอบหลัก : -----> ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD) 5. กอง : EV 6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : -----> 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566

7. ชื่อผู้นำโครงการ : -----> นายทศวีร์ รัชพงศ์ศิริกุล 7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : -----> น.ส.ปฎิญา รัฐบาลรุ่ง

8. สถานะโครงการ : -----> โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565 9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----> สูง 10. วัตถุประสงค์โครงการ : -----> เพื่อติดตามข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินและผลการดำเนินการตามที่ระบุใน State Action Plan 11. วิธีการดำเนินงาน : -----> ดำเนินการเอง 12. ประเภทงบประมาณ : -----> ไม่ใช้งบประมาณ 13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : - 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : -

22. ผลผลิต (Output) : -----> ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินของประเทศไทยและผลการดำเนินการตาม State Action Plan

22.1 End users (Output) : -----> กพท.

23. ผลลัพธ์ (Outcome) : -----> ประเทศไทยมีความก้าวหน้าในการร่วมลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินตามแนวทางของ ICAO ในรูปแบบ State Action Plan

23.1 End users (Outcome) : -----> อุตสาหกรรมการบินของไทย หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมของไทย

24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : -----> มีร่างข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินของประเทศไทยและผลการดำเนินการตาม State Action Plan ในปีก่อนหน้า

25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : -----> มีรายงานสรุปผลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินของประเทศไทย (ข้อมูลปีก่อนหน้า) เผยแพร่ทาง website ของ กพท.

26. ความเสี่ยงโครงการ : -----> ผู้เกี่ยวข้องไม่สามารถรายงานข้อมูลให้ได้ เนื่องจากประสบปัญหาภายใน เช่น ขาดแคลนทรัพยากร / ความผิดพลาดในการกรอกข้อมูลของผู้เกี่ยวข้อง

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)											
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด							
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด							
1	ติดตามข้อมูลและผลการดำเนินการจากผู้เกี่ยวข้อง	APD	-	-	สายการบินและสนามบินของประเทศไทย บวท.	Milestone	40																													
2	ทวนสอบข้อมูล แก๊ซข้อมูล (ถ้ามี) และ สรุบบัญชีข้อมูล	APD	-	-	-	Milestone	30																													
3	นำเสนอคณะกรรมการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภาคการบิน	APD	-	-	สายการบินและสนามบินของประเทศไทย บวท.	Milestone	20																													
4	จัดทำรายงานสรุปผลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินของประเทศไทย (ข้อมูลปีก่อนหน้า) เผยแพร่ทาง website ของ กพท.	APD	-	-	-	Milestone	10																													

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P10-332-30	3. ชื่อโครงการ:	โครงการความร่วมมือในภูมิภาค ASEAN MS ด้าน UAS
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายมาตรฐานอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (UAS)	5. กอง :	US, UR	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายฉัตรชัย ปันตระกูล	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นายกษิตพัชฌ์ อินทยศ		
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :<!-->	สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อให้เกิดความร่วมมือ พัฒนา แลกเปลี่ยน เรียนรู้ ด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินระหว่างประเทศ ในกลุ่มประเทศอาเซียน				
11. วิธีการดำเนินงาน :	ดำเนินการเอง	12. งบประมาณประมาณ :	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	รายงานการประชุม สรุปประเทศสมาชิกอาเซียน ครั้งที่ 1 ในด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
22.1 End users (Output) :	กทพ.				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	เกิดความร่วมมือ พัฒนา เรียนรู้ ในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน				
23.1 End users (Outcome) :	กทพ. และกลุ่มประเทศอาเซียน				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	การประชุมร่วมครั้งที่ 1 พร้อมสรุปผลครั้งที่ 1				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	การประชุมร่วมทั้ง 2 ครั้ง พร้อมสรุปผลความร่วมมือที่ได้จากการประชุม				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	ความล่าช้าในด้านกฎหมายอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน อาจมีข้อจำกัดในการทำความร่วมมือ รวมถึงจำนวนบุคลากรที่จำกัด ภาระงานและโครงการที่สะสมมาจากปี 2565				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้หนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลลัพธ์กิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)													
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการ 38.5 รายละเอียด													
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา					38.5 รายละเอียด													
1	จัดเตรียมข้อมูลสำหรับการประชุมประเทศสมาชิกอาเซียน ครั้งที่ 1	UAS	APD			None	20																																			
1.1	ประชุมย่อย วิเคราะห์ จัดเตรียมทำสรุปรายงานและ presentation สำหรับการประชุมความร่วมมือประเทศสมาชิกอาเซียน ครั้งที่ 1	UAS	APD			None	30																																			
2	จัดเตรียมข้อมูลสำหรับการประชุมประเทศสมาชิกอาเซียน ครั้งที่ 2	UAS	APD			None	20																																			
2.1	ประชุมย่อย วิเคราะห์ จัดเตรียมทำสรุปรายงานและ presentation สำหรับการประชุมความร่วมมือประเทศสมาชิกอาเซียน ครั้งที่ 2	UAS	APD			None	30																																			

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P10-332-30	3. ชื่อโครงการ :	โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) - Indonesia	
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD)	5. กอง :	EV	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	-----> 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้ว่าโครงการ :	----->	นายทศวีร์ รัชพงศ์ศิริกุล	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	น.ส.ปฏิญา รัฐบำรุง	
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : ----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	เพื่อจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) - Indonesia				
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : ----->	งบดำเนินงาน (OpEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	561,500.00
22. ผลผลิต (Output) :	----->	การประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) - Indonesia				
22.1 End users (Output) :	----->	กพท. และ DGCA Indonesia				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	ความร่วมมือในการสนับสนุนการดำเนินงานระหว่าง 2 องค์กร/ประเทศ เพื่อการพัฒนาและยกระดับขององค์กร				
23.1 End users (Outcome) :	----->	กพท. และ DGCA Indonesia				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	มีแผนการจัดประชุมความร่วมมือ				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	มีการจัดประชุมความร่วมมือ				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	ได้รับงบประมาณที่ไม่เพียงพอสำหรับการดำเนินการ				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นสังกัด	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)													
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากรเพิ่ม ให้ระบุ									
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด									
1	จัดทำแผนการดำเนินงาน และกำหนดหัวข้อการประชุม/ความร่วมมือ	APD	AGA	-	DGCA Indonesia	Milestone	20																															
2	คัดเลือกสถานที่จัดงาน และ ส่งหนังสือเชิญประชุม	APD	-	SMO		Milestone	20																															
3	จัดประชุม	APD	-	-	บริษัทการบินกรุงเทพ	Milestone	50	561,500																														
4	จัดทำรายงานสรุปผลการประชุม	APD	-			Milestone	10																															

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P10-332-30	3. ชื่อโครงการ : โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	สำนักนิตยภัและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (SMO)	5. กอง : กลุ่มงานพัฒนาและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบ (IG)
6. วันที่เริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : ----->	1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566	
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	นายชจรพัฒน์ มากสิน	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : ----->
8. สถานะโครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	นางสาวบุษราศิม พรหมชัย
9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : ----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	เพื่อให้เกิดความร่วมมือ รวมถึงการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์	
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ : ----->
13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	งบดำเนินงาน (OpeEx)	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :
22. ผลผลิต (Output) : ----->	เกิดความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญ ระหว่างประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์ ในเรื่อง Aviation Safety, Air traffic management, Aviation Security, Air Transport	633,000.00
22.1 End users (Output) : ----->	กพท.	633,000.00
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	ระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างและกระจายรายได้ รวมทั้งการดำเนินการทางธุรกิจที่คล่องตัว	
23.1 End users (Outcome) : ----->	อุตสาหกรรมการบิน	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	กำหนดหัวข้อในการประชุมเพื่อสร้างความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญ ในเรื่อง Aviation Safety, Air traffic management, Aviation Security, Air Transport ระหว่างไทยและสิงคโปร์	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	สามารถจัดประชุมเพื่อให้เกิดความร่วมมือไทย-สิงคโปร์ ในเรื่อง Aviation Safety, Air traffic management, Aviation Security, Air Transport	
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	ไม่สามารถจัดประชุมแบบ Face to face ได้เนื่องจากสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นได้	

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้าหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความสำเร็จตามโครงการตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)											
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี											
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา						38.5 รายละเอียด										
1	กำหนดหัวข้อในการประชุมเพื่อสร้างความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนนโยบาย แผนการดำเนินการ และกิจกรรมที่สำคัญ ในเรื่อง Aviation Safety, Air traffic management, Aviation Security, Air Transport ระหว่างไทยและสิงคโปร์	SMO	OPS PEL ANS AIR AGA AND ERD SFD HCD LEG APD		อุตสาหกรรมการบิน (บวท.)	Milestone	30																																	
1.1	รวบรวมหัวข้อในการประชุมและหารือร่วมกับสิงคโปร์ เพื่อเตรียมความพร้อมในการประชุม	SMO				Milestone	15																																	
1.2	เสนอหัวข้อในการประชุมและกำหนดการประชุมเพื่อขอความเห็นชอบจาก กพท. นำส่งหัวข้อในการประชุมและกำหนดการประชุมให้กับฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องทราบ	SMO	OPS PEL ANS AIR AGA AND ERD SFD HCD LEG APD		อุตสาหกรรมการบิน (บวท.)	Milestone	25																																	
2	ดำเนินการประชุมความร่วมมือไทย - สิงคโปร์	SMO	OPS PEL ANS AIR AGA AND ERD SFD HCD LEG APD		อุตสาหกรรมการบิน (บวท.)	Milestone	30	633,000																																

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการใช้จ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P10-332-30	3. ชื่อโครงการ :	โครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme : IAP)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายมาตรฐานปฏิบัติการบิน (OPS)	5. กอง :	กองตรวจสอบอากาศยานต่างประเทศ (FA)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายมานพ อังกาสิทธิ์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นางจุฬิรา สุขประเสริฐ		
8. สถานะโครงการ :	อื่นๆ	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	1. เพื่อเป็นเวทีการหารือของหน่วยงานการบินพลเรือนในกลุ่มประเทศอาเซียน สำหรับแนวทางปฏิบัติ มาตรฐานการตรวจสอบ การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการฝึกภาคปฏิบัติในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ดำเนินอากาศยานต่างประเทศ 2. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนบทบาทของประเทศไทยในเวทีภูมิภาคอาเซียน และความพร้อมของประเทศไทยในการเป็นเจ้าภาพจัดโครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน และยกระดับบทบาทของประเทศไทยในการรักษาและพัฒนาบทบาทกับคู่ผลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล 3. เพื่อให้การบริหารจัดการโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล ดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย 4. เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับ CAAT ในเวทีอาเซียนและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่ประเทศไทย				
11. วิธีการดำเนินงาน :	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบดำเนินงาน (OpeEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	1,000,000.00 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :
22. ผลผลิต (Output) :	1) เพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ให้กับผู้ตรวจสอบด้านการบินในการตรวจสอบ Ramp Inspection 2) เสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับ CAAT ในเวทีอาเซียน สร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่ประเทศไทย 3) สร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างองค์การการบินพลเรือนในประเทศสมาชิกอาเซียน				
22.1 End users (Output) :	1) ผู้ตรวจสอบทางการบิน (Inspector) ของ กทพ. 2) ผู้ตรวจสอบทางการบิน (Inspector) ของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	1) ยกระดับบทบาทของประเทศไทยในการรักษาและพัฒนาบทบาทกับคู่ผลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล 2) เสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับประเทศไทย 3) อุตสาหกรรมการบินมีมาตรฐานที่สูงขึ้น				
23.1 End users (Outcome) :	1) ผู้ตรวจสอบทางการบิน (Inspector) ของ กทพ. และกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน 2) ผู้โดยสารชาวไทยที่เดินทางด้วยสายการบินต่างประเทศ 3) นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทย				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศในเดือนมิถุนายน 2566 ได้ร้อยละ 90-100				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	ความสำเร็จของการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ ภายในปี 2566 ได้ร้อยละ 90-100				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	1) สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อต่าง ๆ หรือโรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ภายหลังจากที่ WHO ประกาศให้เป็นสายพันธุ์ระดับที่น่ากังวล และมีอัตราการแพร่ระบาดที่รวดเร็ว จึงอาจส่งผลให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จ 2) สถานการณ์ภัยพิบัติที่อาจทำให้การเดินทางระหว่างประเทศเพื่อเข้าร่วมการประชุมเป็นไปได้อย่างยากลำบากมากขึ้น และกำหนดเวลาในการจัดการประชุมที่ไม่สามารถประสานหาวันและเวลาที่ตรงกันได้				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)				
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา									
1	วางแผนการดำเนินโครงการ	OPS				Milestone																		Y	Y		Y						
1.1	จัดเตรียมข้อมูลในการจัดงาน					Milestone																											
	- ข้อมูลการเตรียมการจัดงาน (กำหนดการจัดงาน, สถานที่, จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 50 คน, กิจกรรมและ Agenda ในการประชุม)	OPS				Milestone	5																										
	- ข้อมูลการจัดทำหนังสืออนุมัติฯ หรือ การกำหนดราคากลางและร่างขอบเขตของงาน (TOR)	OPS				Milestone	5																										

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนัก กิจกรรม (100)	35. วันที่ ทำเรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)													
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, ไม่ต้องการเลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด													
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด									
1.2	จัดทำหนังสือขออนุมัติ หรือ ร่างขอบเขตของงาน (TOR) (โครงการ/จัดซื้อจัดจ้าง)					Milestone																																
	- ยกเลิกหนังสือเสนอแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคากลางและคณะกรรมการร่างขอบเขตของงาน (TOR) สำหรับโครงการฝึกปฏิบัติและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme : IAP) (กพท. 20/PM 1756 ลว. 6 ธ.ค. 65)	OPS				Milestone	5																															
	- จัดทำหนังสือขออนุมัติการประชุมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การตรวจสอบระหว่าง Inspector ในภูมิภาคอาเซียน (Inspector Attachment Programme : IAP) • รายชื่อและจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม • ค่าของที่ระลึกให้กับผู้เข้าร่วมประชุมจากต่างประเทศ • ค่าวัสดุ : ป้ายห้อยคอ, Safety Equipment, Ear plug ฯลฯ	OPS				Milestone	5																															
1.3	กระบวนการดำเนินงาน		FAD			Milestone	30																															
	ประสานงานกับส่วนงานที่เกี่ยวข้อง 1. Coordination Team: สถานที่, เอกสาร, ประชามติ/พิธีการประชุม, ของที่ระลึก, Transportation, Dinner Party, Sight-seeing Tour	OPS				Milestone																																
	- สถานที่จัดงาน	OPS				Milestone																																
	- เอกสาร • Draft Agenda • Draft Invitation letter (Participants from ASEAN Member State) • Draft หนังสือถึงบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อออกบัตรอนุญาตเข้าพื้นที่หวงห้ามเฉพาะของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) สำหรับบุคคลชั่วคราว ระหว่างวันที่ 10 - 12 ตุลาคม 2566 ให้กับผู้เข้าร่วมประชุมและผู้เกี่ยวข้อง และขอความอนุเคราะห์ในการจัดหายานพาหนะเพื่อใช้ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่หวงห้ามเฉพาะและสนับสนุนที่จอดรถสำหรับผู้เข้าร่วมประชุม ณ อาคารสำนักงาน (AOB) ทสภ.	OPS				Milestone																																
	- ประชามติ/พิธีการประชุม CSO/CM: ถ่ายภาพ, ข้าวประชมัมพันธ์	OPS		CSO/CM		Milestone																																
	- ของที่ระลึก	OPS				Milestone																																
	- Dinner host by CAAT	OPS				Milestone																																
	- Transportation รถ CAAT: 4 คัน รถ AOT: 4 คัน	OPS		FAD, AOT		Milestone																																

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P10-341-33	3. ชื่อโครงการ :	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเครือข่ายการเชื่อมโยงด้านสารสนเทศทางอากาศของประเทศ
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD)	5. กอง :	กองความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (SA)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายอภิสิทธิ์ พลทรัพย์รัตน์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นางสาวสุพัตตา ทางดี		
8.สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	สีเขียว : โครงการที่เป็นประโยชน์หากดำเนินการ (Nice-to-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อศึกษาเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศในปัจจุบัน				
11. วิธีการดำเนินงาน :	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : -
22. ผลผลิต (Output) :	ผลการศึกษาเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศในปัจจุบัน				
22.1 End users (Output) :	กพท. (APD/SA), กระทรวงคมนาคม				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	การเจรจาสิทธิการบินมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย				
23.1 End users (Outcome) :	ผู้ประกอบการสายการบิน สนามบิน และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	ดำเนินโครงการสำเร็จร้อยละ 50				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	ดำเนินโครงการสำเร็จร้อยละ 100				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	จำนวนทรัพยากรที่ไม่สอดคล้องกับภาระงาน อาจส่งผลให้โครงการไม่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จ				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)										
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							ต้องการเลือก Y, N, กรณี										
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.															
1	รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	APD/SA		AND	None	30																													
2	ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	APD/SA			None	40																													
3	มีรายงานสรุปผลการศึกษาเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศในปัจจุบัน	APD/SA			None	20																													
4	ผอ.กพท. ให้ความเห็นชอบรายงานผลการศึกษาเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศในปัจจุบัน	APD/SA			None	10																													

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P10-341-63	3. ชื่อโครงการ :	โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD)	5. กอง :	เศรษฐกิจการบิน (AE)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	-----> มีนาคม - ธันวาคม 2566			
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางสาวปารมิตา อุทาสิน	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางสาวปารมิตา อุทาสิน				
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)				
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. เพื่อให้ กทพ. มีดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่ใช้วัดสมรรถนะและขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมการบิน 2. เพื่อให้ กทพ. มีองค์ความรู้และเครื่องมือในการศึกษาผลกระทบของภาคอุตสาหกรรมการบินต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศที่มีความน่าเชื่อถือและเป็นไปตามมาตรฐานสากล							
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	----->	มีดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย							
22.1 End users (Output) :	----->	กทพ. และหน่วยที่เกี่ยวข้องทางด้านเศรษฐกิจ							
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	ระดับนโยบายมีเครื่องมือสำหรับวิเคราะห์เปรียบเทียบผลได้ผลเสียต่อการดำเนินนโยบาย มาตรการ ทำได้ในทางตรงหรืออ้อมที่ความตกลงระหว่างประเทศ							
23.1 End users (Outcome) :	----->	ทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมการบิน							
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จ และ ผอ.กทพ. รับทราบ							
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กทพ. ภายในเดือนพฤศจิกายน 2566							
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	ไม่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ประกอบการในแต่ละกิจกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นฉบับ	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. นำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำ การเบิกจ่ายจริง	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)					
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3							ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณีต้องการทรัพยากร	38.5 รายละเอียด
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.				คน	เงิน	ระบบ	เวลา		
1	สำรวจและรวบรวมข้อมูลเชิงมูลค่าที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทย	APD				Milestone	20	-											Y	Y	N	Y							
2	ประมวลผลข้อมูลเชิงมูลค่า เพื่อจัดทำดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยใช้เครื่องมือจากผลการศึกษาโครงการ Economics Index ในปีที่ผ่านมา	APD				Milestone	20	-											N	N	N	N							
3	รับฟังความเห็นร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับอุตสาหกรรมการบิน	APD				None	10	-											N	N	N	N							
4	จัดทำร่างดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยแล้วเสร็จ	APD				None	20	-											N	N	N	N							
5	ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับความเห็นชอบจาก ผอ.กทพ.	APD			ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน	Milestone	20	-											N	N	N	N							
6	เผยแพร่ดัชนีชี้วัดการเติบโตของมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุตสาหกรรมการบินของไทยผ่านช่องทางสื่อสารของ กทพ.	APD			ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบิน	None	10	-											N	N	N	N							

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการใช้จ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P10-342-36	3. ชื่อโครงการ :	โครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมกิจการการบินพลเรือน (APD)	5. กอง :	EV	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายทศวีร์ รัชพงศ์ศิริกุล	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	ปฎิญา รัฐบาล่าง	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	10. วัตถุประสงค์โครงการ :	เพื่อเพิ่มสมรรถนะและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน โดยส่งเสริมและประชาสัมพันธ์การจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทาง AIRPORT EMS แก่ผู้ประกอบการสนามบิน เพื่อสร้างความเข้าใจ ตลอดจนความตระหนักทางด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อนำไปสู่การประยุกต์ใช้ AIRPORT EMS ของผู้ประกอบการสนามบินในระยะต่อไป		
11. วิธีการดำเนินงาน :	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบดำเนินงาน (OpEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	333,900 13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : 333,900.00
22. ผลผลิต (Output) :	กิจกรรมการส่งเสริม AIRPORT EMS ให้แก่ผู้ประกอบการสนามบิน				
22.1 End users (Output) :	กทท. และ ผู้ดำเนินการสนามบิน ได้ประชุมหารือในเรื่อง Airport EMS				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	ผู้ประกอบการสนามบินทราบถึงแนวทาง/แนวปฏิบัติต่อการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม				
23.1 End users (Outcome) :	ผู้ดำเนินการสนามบิน รับรู้ ตระหนัก และสนใจการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมตามแนวทาง Airport EMS				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	มีแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	มีการดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	ได้รับงบประมาณที่ไม่เพียงพอสำหรับการดำเนินการ				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการค้าเงินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นแบบ	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการค้าเงินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)					
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4						ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี 38.5 รายละเอียด					
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด	
1	รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อจัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อม	APD	-	-	-	Milestone	10																							
2	จัดทำแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS	APD	-	-	-	Milestone	20																							
3	เสนอ ผอ.กทท. ให้ความเห็นชอบแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS	APD	-	-	-	Milestone	10																							
4	ดำเนินกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS	APD	-	-	-	Milestone	50	339,000																						
5	มีรายงานประเมินความสำเร็จของการค้าเงินงานกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ตามแผนส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ตามแนวทาง AIRPORT EMS	APD	-	-	-	Milestone	10																							

ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารและพัฒนา ”คน” ให้เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนและ
นวัตกรรมระบบงานทุกด้านเพื่อมุ่งสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะ
สูงที่ยั่งยืน

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

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P02-411-03	3. ชื่อโครงการ : โครงการบริหารผลผลิตด้วย LeTCI ประจำปี	
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	ผู้ประจำ/ผู้อำนวยการ	5. กอง : -	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : -----> 1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	วรวงศ์ เทพอารักษ์		7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : -----> วรวงศ์ เทพอารักษ์
8. สถานะโครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : ----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	1. เพื่อให้เป้าหมายผลผลิตการดำเนินการทุกด้านมีการบูรณาการไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบงานและบุคลากรขององค์กรที่สอดคล้องกัน 2. เพื่อให้องค์กรสามารถใช้ข้อมูลในทุกมิติ เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจในทุกระดับ เกิดการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพและเกิดการเรียนรู้จนเกิดแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ		
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	ดำเนินการเอง	12. ระยะเวลาประมาณ : ----->	ไม่ใช้งบประมาณ
13. งบประมาณที่โครงการ (บาท) : ----->	-	13.1 งบประมาณปี 2566 (บาท) : ----->	-
22. ผลผลิต (Output) : ----->	1. มีระบบการประเมินองค์กรด้วยตนเอง เพื่อประเมินระบบการจัดการกระบวนการและการประเมินผลสัมฤทธิ์ที่ครอบคลุมทุกมิติ 2. มีระบบประเมินผลการปฏิบัติงานในระดับบุคคลได้อย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management System)		
22.1 End users (Output) : ----->	กพท.		
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	เป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยั่งยืน		
23.1 End users (Outcome) : ----->	กพท.		
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	สรุปผลการทบทวนระบบการประเมินผลผลิตด้วย LeTCI ซึ่งเป็นผลการดำเนินการในปี 2565 เฉพาะตัวชี้วัดที่มีการดำเนินการในปี 2562 - 2565		
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	การถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญ และแผนการดำเนินการขององค์กรไปยังตัวชี้วัดและการปฏิบัติงานของพนักงานครบถ้วน (100% Employee Engagement)		
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	1. การรวบรวมข้อมูลของผลลัพธ์ย้อนหลังเพื่อสร้างฐานข้อมูล อาจไม่ครบถ้วนทุกตัวชี้วัด 2. อาจไม่สามารถหาคู่เทียบที่เหมาะสมได้ในบางตัวชี้วัด		

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกแหว่งการดำเนินงาน และการ เบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นสมุญ	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม																34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)				
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3				ไตรมาส 4								ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี				
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	คน	เงิน	ระบบ	เวลา					38.5 รายละเอียด				
1	ออกแบบ Template วิธีการรายงานผลผลิต และวิธีการจัดเก็บข้อมูล เพื่อใช้เก็บข้อมูลของปี 2565 เป็นต้นไป	ประจำ ผู้อำนวยการ	CSD			Milestone	10																		N	N	N	N					
2	สื่อสารให้ฝ่าย/สำนัก/ศูนย์ รับทราบ ระบบประเมินผลผลิตด้วย LeTCI และตัวชี้วัดผลลัพธ์ที่จะนำมาจัดเก็บเป็นฐานข้อมูล - วิธีการรายงานผลผลิต - กำหนดการรายงานผลผลิต ปี 2565 (ย้อนหลัง)	ประจำ ผู้อำนวยการ	CSD			Milestone	15																										
3	รวบรวมรายงานผลผลิตปี 2565 จากฝ่าย/สำนัก/ศูนย์ ที่เกี่ยวข้อง และจากแหล่งข้อมูลภายนอก	ประจำ ผู้อำนวยการ	CSD	ฝ่าย/ สำนัก/ศูนย์		Milestone	10																										
4	วิเคราะห์ข้อมูล จัดทำรายงานสรุปผลการทบทวนระบบการประเมินผลผลิต LeTCI ประจำปี 2566 และแนวทางการบริหารผลสัมฤทธิ์นำเสนอ ผอ.	ประจำ ผู้อำนวยการ	CSD			Milestone	10																										
5	สื่อสารให้ฝ่าย/สำนัก/ศูนย์รับทราบข้อมูลผลลัพธ์ผลการวิเคราะห์ในภาพรวมของผลผลิต ปี 2565 รวมทั้งเปิดรับความคิดเห็นจาก ฝ่าย/สำนัก/ศูนย์ เพื่อปรับปรุงพัฒนา	ประจำ ผู้อำนวยการ	CSD	ฝ่าย/ สำนัก/ศูนย์		Milestone	20																										
6	นำผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดที่สำคัญในปี 2565 และผลการสัมมนาการบริหารผลผลิตขององค์กรด้วย LeTCI เข้าเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2567 – 2571 และจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี 2567	ประจำ ผู้อำนวยการ	CSD			Milestone	15																										
7	จัดทำบันทึกเรียน ฝ่าย/สำนัก/ศูนย์ รับทราบ - วิธีการรายงานผลผลิต - กำหนดการรายงานผลผลิต ปี 2566 - ตัวชี้วัดที่สำคัญของปี 2567 เพื่อเตรียมการทำ Performance Agreement	ประจำ ผู้อำนวยการ	CSD	ฝ่าย/ สำนัก/ศูนย์	SMO APD HCD FAD SCO ERD	Milestone	20																										
8	สรุปผลตัวชี้วัด ณ สิ้นปี 2566 ดำเนินการต่อเนื่องปี 2567 (ธันวาคม 2566 - กุมภาพันธ์ 2567)	ประจำ ผู้อำนวยการ	CSD			None	0																										

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน :	A03-421-06	3. ชื่อโครงการ :	งานพัฒนาผู้บริหารและพนักงานกลุ่มเป้าหมายตามตัวแบบ High Performance Leadership และ Outstanding people
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ฝ่ายบริหารทุนมนุษย์ (HCM)	5. กอง :	HCD (HD)/(HE)	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม 2566 - 31 ธันวาคม 2566
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	คุณเอกสิทธิ์ ไตรรัตน์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	คุณเกื้อผกา และคุณญาดา		
8. สถานะโครงการ :	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)		
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	1. ให้อุบลการมีความรู้ ความสามารถ มีคุณลักษณะที่เหมาะสมตามค่านิยมองค์กร รวมทั้งมีสมรรถนะสูง 2. เตรียมความพร้อมบุคลากรสำหรับการเป็นผู้นำองค์กร (Successor) ในอนาคตได้อย่างยั่งยืน 3. สร้างบุคลากรให้สามารถขับเคลื่อนไปสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Organization) ที่มีความเป็นมืออาชีพและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล				
11. วิธีการดำเนินงาน :	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบดำเนินงาน (OpeEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	อยู่ในงบประมาณบุคลากรด้านฝึกอบรมประจำปี 2566
22. ผลผลิต (Output) :	พนักงานและผู้บริหารรุ่นแรกเข้าร่วมโครงการตามหลักสูตรที่กำหนด				
22.1 End users (Output) :	พนักงานและผู้บริหาร กพท.				
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	พนักงานและผู้บริหารรุ่นแรกมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับการเป็น High Performance Leader และ Outstanding People				
23.1 End users (Outcome) :	กพท.				
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	มีรายชื่อพนักงานและผู้บริหารที่ได้รับการคัดเลือกเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนา				
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	ดำเนินการจัดหลักสูตรตามโปรแกรมได้ 100% ของแผนการจัดหลักสูตรในปี 2566				
26. ความเสี่ยงโครงการ :	1. เวลาในการเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาของผู้บริหารและพนักงานที่อาจมีจำกัดในการเข้าร่วมจนสำเร็จหลักสูตร 2. ความพร้อมด้านเวลาของวิทยากร 3. ปัญหาอัตราค่าจ้างจะดำเนินการประสานงานการจัดหลักสูตร				

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)												
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการเลือก Y,		ไม่ต้องการเลือก N, กรณี						
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด								
1	จัดทำรายละเอียดหลักสูตรการฝึกอบรมให้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด	HCD				None	10																														
1.1	ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล	HCD																																			
1.2	หาหน่วยงานสำหรับดำเนินการฝึกอบรม	HCD																																			
1.3	ขอความเห็นชอบหลักสูตรฝึกอบรม	HCD																																			
2	ขอความเห็นชอบเกณฑ์การคัดเลือกพนักงานเข้าร่วมโครงการ	HCD				None	10																														
2.1	ผู้รับผิดชอบหารือแนวทางการคัดเลือกพนักงานเพื่อเข้ารับการพัฒนา	HCD																																			
2.2	ขอความเห็นชอบเกณฑ์การคัดเลือกพนักงาน	HCD																																			
3	สื่อสารวัตถุประสงค์แผนงานแก่ผู้บริหาร	HCD				None	10																														
4	ดำเนินการคัดเลือกพนักงานเข้าร่วมโปรแกรมการพัฒนาในรุ่นแรก	HCD				Milestone	20																														
4.1	พิจารณาผู้ที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์	HCD																																			
4.2	คัดเลือกผู้ที่มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ในแต่ละฝ่าย	HCD																																			
4.3	ผอ. กพท. เห็นชอบรายชื่อผู้เข้ารับการฝึกอบรม	HCD																																			
5	ดำเนินการปฐมฤกษ์พนักงานที่ได้รับการคัดเลือกเข้าโครงการในรุ่นแรก	HCD				None	10																														
6	ดำเนินการจัดหลักสูตรการพัฒนาพนักงานที่ได้รับการคัดเลือกเข้าโครงการในรุ่นแรก	HCD				Milestone	40																														

■ แผนก่อนทบทวน ■ แผนหลังทบทวน

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน : A14-432-14	3. ชื่อโครงการ : งานส่งเสริมการค้ากับดูแลกิจการที่ดี
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	สำนักกรรมการและผู้อำนวยการ (SCD)	5. กอง : กองเลขานุการคณะกรรมการกำกับ
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	นางสาวเพ็ญลักษณ์ สุมรม	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : -----> นางสาวไพโรจน์ สมบุญเรืองศรี
8. สถานะโครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : ---->
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	1. เพื่อสร้างความตระหนักรู้และส่งเสริมค่านิยมของผู้บริหารและพนักงาน กพท. ในการปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการภายในองค์กรและการให้บริการแก่ประชาชน 2. เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานเกิดความภูมิใจในหลักการ แนวคิด ตลอดจนเห็นถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กพท. 3. เพื่อเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของผู้บริหารและพนักงานผ่านกิจกรรมส่งเสริมการค้ากับดูแลกิจการที่ดี 4. เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) รับทราบถึงเจตนารมณ์ของผู้บริหารและพนักงาน กพท.	
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ : ----->
22. ผลผลิต (Output) : ----->	งานส่งเสริมการค้ากับดูแลกิจการที่ดี ประจำปี 2566	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :
22.1 End users (Output) : ----->	คณะกรรมการกำกับฯ, ผู้บริหารและพนักงานที่เข้าร่วมงาน	500,000.00
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กรมีความเข้าใจและปฏิบัติตามหลักการและแนวคิดเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ กพท. ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการสร้างระบบธรรมาภิบาลที่ดีให้เกิดขึ้นในองค์กร	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :
23.1 End users (Outcome) : ----->	ผู้บริหารและพนักงาน กพท.	500,000.00
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	ผ.กพท. อนุมัติราคากลางและร่างขอบเขตของงานหรือรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ และแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานจ้างและคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	ตรวจรับงานจ้างจัดงานส่งเสริมการค้ากับดูแลกิจการที่ดีแล้วเสร็จ	
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	ไม่สามารถจัดงานได้เนื่องจากเกิดสถานการณ์ที่ไม่ปกติต่าง ๆ	

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)																										
									ไตรมาส 1			ไตรมาส 2			ไตรมาส 3			ไตรมาส 4							คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด																						
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.																															
1	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน หรือรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ และคณะกรรมการจัดทำราคากลาง	SCO(BC)	FAB(PM)	คณะกรรมการที่ได้รับ	คณะกรรมการที่ได้รับ	None	5																																												
2	จัดทำร่างขอบเขตของงาน และราคากลาง	SCO(BC)	FAB(PM)	คณะกรรมการที่ได้รับ	คณะกรรมการที่ได้รับ	None	5																																												
3	ขออนุมัติราคากลางและร่างขอบเขตของงานหรือรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะ และแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานจ้างและคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ	SCO(BC)	FAB(PM)	คณะกรรมการที่ได้รับ	คณะกรรมการที่ได้รับ	Milestone	10																																												
4	ดำเนินการกระบวนการสรรหาผู้รับจ้าง	SCO(BC)	FAB(PM)	คณะกรรมการที่ได้รับ	คณะกรรมการที่ได้รับ	None	5																																												
5	ประกาศผู้ชนะ	SCO(BC)	FAB(PM)	คณะกรรมการที่ได้รับ	คณะกรรมการที่ได้รับ	None	5																																												
6	แจ้งผู้รับจ้างทำสัญญา	SCO(BC)	FAB(PM)	คณะกรรมการที่ได้รับ	คณะกรรมการที่ได้รับ	None	5																																												
7	ลงนามในสัญญา และเริ่มดำเนินการ	SCO(BC)	FAB(PM)	-	ผู้ชนะการจัดซื้อจัดจ้าง	Milestone	10																																												
8	ประชุมวางแผนและจัดเตรียมงาน	SCO(BC)	ผู้รับจ้าง	หน่วยงานที่ขอรับการสนับสนุน	-	None	5																																												
9	ตรวจรับงานงวดที่ 1	SCO(BC)	คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ	FAD(PM) FAD(FI)	-	Milestone	10	100,000																																											
10	จัดงานกำกับดูแลกิจการที่ดี	SCO(BC)	ผู้รับจ้าง	หน่วยงานที่ขอรับการสนับสนุน	กำกับฯ, ผู้บริหารและพนักงาน กพท. ที่เข้าร่วม	Milestone	30																																												
11	ตรวจรับงานงวดที่ 2	SCO(BC)	คณะกรรมการตรวจรับพัสดุ	FAD(PM) FAD(FI)	-	Milestone	10	400,000																																											

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	งาน (Activity)	2. รหัสโครงการ/งาน :	A14-432-17	3. ชื่อโครงการ :	งานขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)				
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	----->	สำนักกรรมการและผู้อำนวยการ (SCD)	5. กอง :	กองเลขานุการคณะกรรมการกำกับ	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 มกราคม - 31 สิงหาคม 2566			
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	----->	นางสาวเพ็ญลักษณ์ สุกรม	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	----->	นางสาวไพโรจน์ สมบุญเรืองศรี				
8. สถานะโครงการ :	----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	----->	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)				
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	----->	1. เพื่อยกระดับคะแนนการประเมิน ITA ของ กพท. 2. เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานเกิดความเข้าใจ และตระหนักถึงความสำคัญในการประเมิน ITA 3. เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) รับทราบถึงเจตนากรณีที่ของผู้บริหารและพนักงาน กพท. ในการดำเนินงานด้วยความโปร่งใสและมีมาตรฐานที่สอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล							
11. วิธีการดำเนินงาน :	----->	ดำเนินการเอง	12. ประเภทงบประมาณ :	----->	ไม่ใช้งบประมาณ	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	-	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	-
22. ผลผลิต (Output) :	----->	ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) ประจำปี 2566							
22.1 End users (Output) :	----->	กพท. ได้คะแนน ITA ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน							
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	----->	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอก มีความเชื่อมั่นต่อ กพท. ในการดำเนินงานอย่างโปร่งใสและมีคุณธรรม							
23.1 End users (Outcome) :	----->	(ภายใน) ผู้บริหารและพนักงาน กพท., (ภายนอก) ผู้มาติดต่อตามภารกิจและประชาชนผู้มารับบริการ							
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	----->	1. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียดำเนินการตอบแบบประเมิน IIT และ EIT ตามกำหนดเวลา 2. กพท. เปิดเผยข้อมูลของหน่วยงานตามแบบวัด OIT บนเว็บไซต์ และนำเข้าสู่ข้อมูลแบบวัด OIT ในระบบ ITAS ของสำนักงาน ป.ป.ช. ตามกำหนดเวลา							
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	----->	มีผลคะแนน ITA ไม่ต่ำกว่า 95 คะแนน							
26. ความเสี่ยงโครงการ :	----->	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกขาดการรับรู้ในการดำเนินงานของ กพท. ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือและการประเมิน ITA ในแต่ละตัวชี้วัด							

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานสนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33.3 แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)											
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี							
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด							
1	จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อมอบหมายผู้รับผิดชอบ	SCO (BC)	-	-	-	None	10																													
2	ผอ.กพท. อนุมัติแผนปฏิบัติการ	SCO (BC)	-	-	-	Milestone	10																													
3	ลงทะเบียนการประเมินและนำข้อมูลการประเมินในระบบ ITAS ของสำนักงาน ป.ป.ช. ดังนี้ 1) ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (IIT) และ 2) ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (EIT)	SCO (BC)	-	-	-	Milestone	10																													
4	ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในและภายนอกดำเนินการประเมิน ITA	SCO (BC)	ALL	ALL	ผู้ตอบแบบประเมิน EIT และ IIT	None	5																													
5	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย IIT และ EIT ทำแบบประเมิน	SCO (BC)	ALL	ALL	ผู้ตอบแบบประเมิน EIT และ IIT	None	20																													
6	กพท. นำเข้าข้อมูลตามตัวชี้วัดในแบบวัด OIT บนเว็บไซต์หลัก	SCO (BC)	ALL	ITD	ประชาชนผู้ใช้บริการ	None	10																													
7	ผอ.กพท. อนุมัติให้นำเข้าข้อมูลตามแบบวัด OIT ในระบบ ITAS ของสำนักงาน ป.ป.ช.	SCO (BC)	-	-	-	Milestone	15																													
8	ตรวจสอบผลประเมิน OIT และชี้แจงเพิ่มเติมเพื่อยืนยันผลแบบวัด OIT	SCO (BC)	-	-	-	None	5																													
9	รายงานผลประเมิน ITA ต่อคณะกรรมการกำกับเพื่อทราบ	SCO (BC)	-	-	-	Milestone	10																													
10	จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อเตรียมการประเมิน ITA ในปีถัดไป	SCO (BC)	-	-	-	None	5																													

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท : โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P12-441-61	3. ชื่อโครงการ : โครงการเสริมสร้างศักยภาพของระบบความมั่นคงปลอดภัยและการเฝ้าระวังภัยคุกคามทางไซเบอร์ (Cyber Security Managed Services)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ----->	ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล (ITD)	5. กอง : IS
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----->	นายวิระ ระบายศรี	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : -----> นางสาวอรรณพ ใจเอื้อ
8. สถานะโครงการ : ----->	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----> สิบแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)
10. วัตถุประสงค์โครงการ : ----->	เพื่อให้ กพท. มีความสามารถในการบริหารจัดการภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยสามารถเฝ้าระวัง วิเคราะห์ และแจ้งเตือนภัยคุกคามหรือเหตุการณ์ผิดปกติของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลของ กพท. และสามารถรับมือภัยคุกคามระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรูปแบบใหม่ที่ทันสมัยได้อย่างทันท่วงที	
11. วิธีการดำเนินงาน : ----->	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ : -----> งบดำเนินงาน (OpEx)
22. ผลผลิต (Output) : ----->	มีระบบสำหรับเฝ้าระวัง วิเคราะห์ และแจ้งเตือนภัยคุกคามหรือเหตุการณ์ผิดปกติของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กพท.	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : 8,408,750.00
22.1 End users (Output) : ----->	องค์กรและบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ติดต่อบังคับการ	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : 4,805,000.00
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----->	ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ กพท. มีระบบแจ้งเตือนภัยคุกคามที่ทันท่วงที	
23.1 End users (Outcome) : ----->	พนักงาน กพท.	
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----->	ขออนุมัติร่าง TOR และราคากลาง	
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----->	เริ่มดำเนินการเข้าใช้ระบบ และตรวจรับงานตามแผนงวดที่ 2	
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----->	ขาดแคลนบุคลากรในการดำเนินโครงการ / การดำเนินการมีความล่าช้า เนื่องจากการดำเนินการมีความสอดคล้องกับโครงการอื่น ๆ	

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบ หลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงาน ต้นทุน	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลน้ำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำเรื่องเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)												
									ไตรมาส 1		ไตรมาส 2		ไตรมาส 3		ไตรมาส 4		คน	เงิน	ระบบ	เวลา					38.5 รายละเอียด												
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.										ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.								
1	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง					None	5																														
1.1	สรรหารายชื่อคณะกรรมการ	ITD	PMO			None																															
1.2	ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ชุด	ITD				None																															
1.3	แต่งตั้งคณะกรรมการ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																															
1.4	แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลและตรวจรับพัสดุ	FAD/PM				Milestone																															
2	จัดทำร่าง TOR และราคากลาง					None	15																														
2.1	จัดทำร่าง TOR โดยอ้างอิงจากใบคำของบประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																															
2.2	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																															
2.3	ขออนุมัติร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																															
2.4	จัดทำราคากลาง โดยอ้างอิงจากใบคำของบประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																															
2.5	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																															
2.6	ขออนุมัติราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																															
2.7	อนุมัติ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																															
2.8	ประกาศ TOR และราคากลาง เพื่อยื่นเสนอราคา	FAD/PM				Milestone																															
3	พิจารณาผลโครงการ					None	5																														
3.1	คณะกรรมการพิจารณาเอกสารผู้ยื่นเสนอราคาและคุณสมบัติ	ITD	PMO	FAD		None																															
3.2	คณะกรรมการจัดทำรายงานผลการพิจารณา	ITD	PMO	FAD		None																															
3.3	ประกาศผู้ชนะโครงการ	FAD/PM				None																															
4	ลงนามสัญญา	FAD/PM				Milestone	5																														
5	ดำเนินการตามแผนการดำเนินโครงการ	ITD				None																															
5.1	รวบรวมอุปกรณ์/ระบบที่ต้องการเฝ้าระวัง เพื่อติดตั้งระบบ	ITD				None																															
5.2	ดำเนินการเข้าใช้ระบบ และตรวจรับงานตามแผนงวดที่ 1 (ก.ย. - พ.ย. 66 เบิกจ่าย 15%)	ITD		FAD		Milestone	10	1,261,312.50																													
5.3	ดำเนินการเข้าใช้ระบบ และตรวจรับงานตามแผนงวดที่ 2 (ธ.ค. 66 - ก.พ. 67 เบิกจ่าย 15%) (ดำเนินการต่อเนื่อง พฤษภาคม 2568)	ITD		FAD		None	10	1,261,312.50																													

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท :	โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน :	P12-441-64	3. ชื่อโครงการ :	โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)		
4. ผู้รับผิดชอบหลัก :	ผู้อำนวยการ	ฝ่ายบริหารเทคโนโลยีดิจิทัล (ITD)	5. กอง :	NC	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ :	1 กันยายน 2566 - 30 มิถุนายน 2571	
7. ชื่อผู้นำโครงการ :	นายวีระ ระบายศรี	โครงการตามยุทธศาสตร์ปี 2566 (โครงการใหม่)	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ :	นายมนต์ชัย เขาวะปรีชากุล	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน :	สีแดง : โครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการ (Must-haves)	
8. สถานะโครงการ :							
10. วัตถุประสงค์โครงการ :	1. มีระบบโครงสร้างพื้นฐาน ICT ที่รองรับการปฏิบัติงานและการใช้งานของเจ้าหน้าที่และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกสถานที่ทุกเวลา โดยมีการจัดการสิทธิ์การเข้าถึง ทรัพยากรและบริการอย่างปลอดภัย 2. มีระบบประมวลผลและจัดเก็บข้อมูลแบบ Cloud ที่มีประสิทธิภาพ ยืดหยุ่น รวดเร็ว มั่นคงปลอดภัย รองรับการปรับเปลี่ยนและขยายตัว โดยมีค่าใช้จ่ายตามการใช้งานจริง 3. มีศูนย์กลางการตรวจสอบและบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศที่เป็นมาตรฐานในระดับสากล						
11. วิธีการดำเนินงาน :	การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ :	งบดำเนินงาน (OpeEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) :	117,000,000.00	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) :	11,700,000.00
22. ผลผลิต (Output) :	1. มีระบบโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศทันสมัย สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ 2. มีระบบรักษาและควบคุมความปลอดภัยทางกายภาพที่มีประสิทธิภาพ 3. มีระบบสนับสนุนการประชุมที่มีประสิทธิภาพติดตั้งภายในห้องประชุมทุกห้อง						
22.1 End users (Output) :	องค์กรและบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและผู้ติดต่อกับองค์กร						
23. ผลลัพธ์ (Outcome) :	บุคลากรของ กพท. สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีระบบโครงสร้างพื้นฐาน IT ระบบการประชุมที่ทันสมัยและสนับสนุนการทำงานแบบ Hybrid Workplace รวมถึงมีความปลอดภัยทางกายภาพที่สามารถควบคุมการเข้าออก						
23.1 End users (Outcome) :	พนักงาน กพท.						
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน :	จัดทำข้อกำหนดความต้องการ ข้อกำหนดการออกแบบระบบและดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง						
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน :	สามารถลงนามในสัญญาและดำเนินการติดตั้งระบบ ผิอบรรณการใช้งานและการดูแลระบบ และนำระบบสู่การใช้งานได้						
26. ความเสี่ยงโครงการ :	ขาดบุคลากรในการดำเนินโครงการ / มีการเปลี่ยนแปลงอาคารสถานที่ที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดเดิม						

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงาน และการ เบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบ หลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงาน สนับสนุน	29.4 ผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียที่ เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้ำหนัก กิจกรรม (100)	32. แผนการ เบิกจ่าย งบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผล น้ำหนัก กิจกรรม (100)	35. วันที่ทำ เรื่อง เบิกจ่าย	36. ผล การเบิก จ่ายจริง (บาท)	37. วันที่ จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)												
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด				
ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.														
1	แต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง					None																															
1.1	สรรหาผู้เชี่ยวชาญคณะกรรมการ	ITD	PMO			None																															
1.2	ขออนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการ 4 ชุด	ITD				None																															
1.3	แต่งตั้งคณะกรรมการ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																															
1.4	แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลและตรวจรับพัสดุ	FAD/PM				Milestone	10																														
2	จัดทำร่าง TOR และราคากลาง					None																															
2.1	จัดทำร่าง TOR โดยอ้างอิงจากใบคำขอของประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																															
2.2	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																															
2.3	ขออนุมัติร่าง TOR	ITD	PMO	FAD		None																															
2.4	จัดทำราคากลาง โดยอ้างอิงจากใบคำขอของประมาณ	ITD	PMO	FAD		None																															
2.5	ประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณาราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																															
2.6	ขออนุมัติราคากลาง	ITD	PMO	FAD		None																															
2.7	อนุมัติ TOR และราคากลาง	FAD/PM				None																															
2.8	ประกาศ TOR และราคากลาง เพื่อยื่นเสนอราคา	FAD/PM				Milestone	10																														
3	พิจารณาผลโครงการ					None																															
3.1	คณะกรรมการพิจารณาเอกสารผู้ยื่นเสนอราคาและคุณสมบัติ	ITD	PMO	FAD		None																															
3.2	คณะกรรมการจัดทำรายงานผลการพิจารณา	ITD	PMO	FAD		None																															
3.3	ประกาศผู้ชนะโครงการ	FAD/PM				Milestone	20																														
4	ลงนามสัญญา	FAD/PM				Milestone	10																														
5	ดำเนินการตามแผนการดำเนินโครงการ	ITD				None																															
5.1	ออกแบบและติดตั้งระบบ	ITD				None	10																														
5.2	อบรมการใช้งาน	ITD				None	10																														
5.3	เริ่มดำเนินการเข้าใช้ระบบ ดำเนินการจ่ายงวดที่ 1 (10%) (ดำเนินการต่อจนถึง ธันวาคม 2571)	ITD				Milestone	5	11,700,000.00																													

แบบฟอร์มการจัดทำแผนปฏิบัติการและการเบิกจ่ายงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. 2566 (Action Plan)

1. ประเภท โครงการ (Project)	2. รหัสโครงการ/งาน : P15-451-55	3. ชื่อโครงการ : โครงการปรับปรุงกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมของค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Fee)
4. ผู้รับผิดชอบหลัก : ฝ่ายบัญชีและการเงิน (FAD)	5. กอง : FM	6. วันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดโครงการ : -----> 1 มกราคม 2565 - 31 ธันวาคม 2571
7. ชื่อผู้นำโครงการ : ----- นายกลศ เสนาลักษณ์	7.1 ชื่อผู้ประสานงานโครงการ : -----> นางสาวพัชรา แสงศรีเรือง, นายธีรชัย นิตย์ธีรานนท์	
8. สถานะโครงการ : ----- โครงการตามยุทธศาสตร์ต่อเนื่องจากปี 2565	9. ลำดับความสำคัญของโครงการ/งาน : -----> สีเหลือง : โครงการที่สำคัญและสมควรต้องดำเนินการ (Should-haves)	
10. วัตถุประสงค์โครงการ : -----	1. เพื่อให้มีโครงสร้างรายได้ที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการกิจการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน 2. เพื่อให้มีโครงสร้างการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและค่าดำเนินการในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ (New Scheme of Regulatory Charges) ที่เป็นไปตามหลักการสากล 3. เพื่อให้การจัดการรายได้ค่าธรรมเนียมที่มีความสมดุลกับการกิจ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ นโยบายของ กพท. และเป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นภาระต่ออุตสาหกรรมการบิน (Decreased regulatory burden)	
11. วิธีการดำเนินงาน : ----- การจัดซื้อจัดจ้าง	12. ประเภทงบประมาณ : -----> งบรายจ่ายอื่น (OthEx)	13. งบประมาณทั้งโครงการ (บาท) : 8,000,000.00
22. ผลผลิต (Output) : ----- มีสัดส่วนของรายได้ตามประเภทค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม และเป็นไปตามหลักการสากล	13.1 งบประมาณ ปี 2566 (บาท) : 8,000,000.00	
22.1 End users (Output) : ----- กพท. และอุตสาหกรรมการบิน		
23. ผลลัพธ์ (Outcome) : ----- เกิดเสถียรภาพทางการเงิน		
23.1 End users (Outcome) : ----- กพท. และอุตสาหกรรมการบิน		
24. เป้าหมายโครงการ 6 เดือน : ----- มีรายงานผลการประเมินและวิเคราะห์การจัดเก็บค่าธรรมเนียมของ กพท. เปรียบเทียบกับหน่วยกำกับการบินพลเรือนต้นแบบ		
25. เป้าหมายโครงการ 12 เดือน : ----- มีอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 2		
26. ความเสี่ยงโครงการ : ----- ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบเวลาที่กำหนด เนื่องจากขอบเขตการศึกษามีปริมาณมากและมีความหลากหลาย		

27. ลำดับ	28. กิจกรรม (แบ่งย่อยกิจกรรม โดยแยกระหว่างการดำเนินงานและการเบิกจ่าย)	29.1 ผู้รับผิดชอบหลัก	29.2 ผู้รับผิดชอบร่วม	29.3 หน่วยงานต้นแบบ	29.4 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง (Key Stakeholder)	30. Milestones	31. น้าหนักกิจกรรม (100)	32. แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ (บาท)	33. แผน และ % ความคืบหน้าการดำเนินงานตามกิจกรรม												34. ผลนำหนักกิจกรรม (100)	35. วันที่ทำการเบิกจ่าย	36. ผลการเบิกจ่ายจริง (บาท)	37. วันที่จ่ายจริง	38. ทรัพยากรที่ต้องการเพิ่ม (ถ้ามี)									
									ไตรมาส 1				ไตรมาส 2				ไตรมาส 3								ไตรมาส 4				ต้องการ เลือก Y, ไม่ต้องการ เลือก N, กรณี					
									ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.					คน	เงิน	ระบบ	เวลา	38.5 รายละเอียด					
1	จัดตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้าง	FAD				None	5																											
2	ดำเนินการประชุมร่วมพิจารณาจ้างขอขงเตงงาน (TOR) และราคากลาง	FAD				None	5																											
3	ประกาศ TOR และราคากลาง	FAD				None	5																											
4	พิจารณาผลโครงการและประกาศผู้ผ่านการคัดเลือก	FAD				None	5																											
5	ลงนามในสัญญา	FAD				Milestone	5																											
6	ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา	FAD			คู่สัญญา	None		2,000,000																										
7	จัดทำรายงานประเมินและวิเคราะห์ด้านสภาพแวดล้อมด้านกฎหมาย ค่าธรรมเนียมของ กพท. และเปรียบเทียบกับหน่วยงานกำกับดูแลการบินพลเรือนที่ กพท. นำมาเป็นต้นแบบ	FAD			คณะทำงานฯ	None	5																											
8	เสนอรายงานผลการประเมินฯ ให้ ผอ.กพท. เห็นชอบ	FAD				Milestone	5																											
9	ดำเนินการตามแผนระยะที่ 1 โดยกำหนดแนวคิดและคำนวณต้นทุนค่าธรรมเนียม ตามแนวทางของหน่วยงานต้นแบบ ร่วมกับฝ่ายที่รับผิดชอบ	FAD			AIR, OPS, PEL, AGA, SFD, ANS, ERD, APD	None	5																											
10	เสนอ ผอ.กพท. เห็นชอบหลักการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมระยะที่ 1	FAD			คณะทำงานฯ	None	5																											
11	เสนอต่อคณะกรรมการกำกับฯ เพื่อพิจารณาหลักการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมตามแผนระยะที่ 1	FAD				Milestone	5																											
12	จัดรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	FAD			AIR, OPS, PEL, AGA, SFD, ANS, ERD, APD	None	5																											

