



รายงานผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
ประจำปี 2567

ผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด กพท. ประจำปี 2567

กพท. มีระดับผลคะแนนตามตัวชี้วัด จำนวน 25 ตัวชี้วัด เท่ากับ 4.0177 จาก 5 และสามารถคิดผลการดำเนินงาน เท่ากับร้อยละ 80.35 จากร้อยละ 100 มีระดับคะแนนของผลการดำเนินงานประจำปีลดลงจากปี 2566 ร้อยละ 12.26 (ผลประเมิน ปี 2566 เท่ากับ 4.5788 คิดเป็นร้อยละ 91.58) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตัวชี้วัด	น้ำหนัก	คะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
1 ระดับความสำเร็จของการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลด้านการบิน			
1.1 ระดับความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ต่อ ผอ.กพท. เพื่อใช้ในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...ฯ	3	5.0000	0.1500
1.2 ระดับความสำเร็จของการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในความรับผิดชอบของ กพท.	6	5.0000	0.3000
1.3 ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรอง ตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2567	8	5.0000	0.4000
2 ระดับประสิทธิผลของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ (Effective Implementation: EI) และการไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย			
2.1 ระดับประสิทธิผลของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (USOAP)	7	5.0000	0.3500
2.2 ระดับประสิทธิผลของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัยการบิน (USAP)	5	5.0000	0.2500
3 ศักยภาพด้านความปลอดภัยของระบบการบินของประเทศบรรลุตามระดับสมรรถนะที่กำหนด (ALoSP)	1	3.0000	0.0300
4 การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง			
4.1 การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย	1	5.0000	0.0500
4.2 ความสำเร็จของการจัดทำคู่มือแนวทางการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต	1	3.0000	0.0300
5 ระดับความสำเร็จของการยกระดับระบบการบินของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายใต้โครงการ IASA ของ FAA	7	ไม่นำมาวัดผล	

	ตัวชี้วัด	น้ำหนัก	คะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
6	จำนวนโครงการ/งานที่ดำเนินงานสำเร็จตามเป้าหมายการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ	7	3.0000	0.2100
7	ความสำเร็จของการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน	7	5.0000	0.3500
8	ระดับความสำเร็จของการจัดหาเครื่องมือเพื่อการจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน(Aviation Services Center)	4	5.0000	0.2000
9	จำนวนกิจกรรมในแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเปลี่ยนผ่านไปสู่รูปแบบดิจิทัล	5	1.0000	0.0500
10	จำนวนโครงการที่บรรลุเป้าหมายการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศที่กำหนด	1	4.0000	0.0400
11	อัตราการเติบโตของรายได้ในภาคอุตสาหกรรมการบินเมื่อเทียบกับการเติบโตของ GDP ประเทศ	4	5.0000	0.2000
12	ร้อยละของค่าปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (carbon emissions) ของภาคการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศที่สามารถลดได้ตามเป้าหมายรายปีที่กำหนด	4	5.0000	0.2000
13	จำนวนตัวชี้วัดในระบบ LeTCI ที่สามารถประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ ทบทวน และปรับปรุงผลการดำเนินการขององค์กร	2	5.0000	0.1000
14	ร้อยละความสำเร็จด้านการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์			
	14.1 ร้อยละความสำเร็จของการบริหารทุนมนุษย์			
	(1) ความสำเร็จในการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานตาม Workforce Plan	2	3.8210	0.0764
	(2) อัตราการลาออกจากงานของบุคลากร (Turnover rate)	2	5.0000	0.1000
	14.2 ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาทุนมนุษย์ตามกลุ่มเป้าหมาย	2	5.0000	0.1000
15	ความสำเร็จของการประเมินปัจจัยที่ควรพัฒนาปรับปรุงอย่างเร่งด่วน ภายหลังจากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความผูกพันและมุ่งมั่นทุ่มเทของพนักงาน	7	5.0000	0.3500
16	ระดับความสำเร็จของการมีระดับคุณธรรมและความโปร่งใสตามกรอบการประเมินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			
	16.1 ระดับผลคะแนน ITA ทุกเครื่องมือ (IIT, EIT และ OIT) ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับการเป็นองค์กรโปร่งใสในระดับ “ผ่านดี” (ผลคะแนน ITA ทุกเครื่องมือ (IIT, EIT และ OIT) ไม่ต่ำกว่า 90 คะแนน)	1	3.0000	0.0300

ตัวชี้วัด		น้ำหนัก	คะแนนที่ได้	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
	16.2 มีผลประเมินองค์กรคุณธรรม อยู่ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ”	1	5.0000	0.0500
17	จำนวนระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาแล้วเสร็จตามแผน Digital Transformation	5	1.0000	0.0500
18	การบริหารสภาพคล่องทางการเงินของ กพท. อยู่ในระดับที่ยอมรับได้	7	1.0000	0.0700
รวมคะแนนถ่วงน้ำหนัก (ค่าน้ำหนักร้อยละ 93)			3.7364	
รวมคะแนนถ่วงน้ำหนัก (เทียบค่าน้ำหนักเป็นร้อยละ 100) คิดเป็นร้อยละ			4.0177 (80.35%)	

โดยมีรายละเอียดแยกรายตัวชี้วัด ดังนี้

ตัวชี้วัดที่ 1	ระดับความสำเร็จของการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลด้านการบิน				
1.1	ระดับความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ต่อ ผอ.กพท. เพื่อใช้สำหรับการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เสนอต่อ ผอ.กพท. ภายในปี 2567 เพื่อใช้สำหรับการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับความสำเร็จของการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. โดยแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ	รวบรวมประเด็นที่จะแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ จากหน่วยงานภายใน กพท.	รวบรวมประเด็นที่จะแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ จากหน่วยงานภายนอก กพท.	วิเคราะห์ประเด็นการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ที่ได้รับจากหน่วยงานภายในและภายนอก กพท.	จัดทำรายงานผลการวิเคราะห์การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ	เสนอรายงานผลการวิเคราะห์การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ต่อ ผอ.กพท. ภายในปี 2567

ผลการดำเนินงาน

ผอ.กพท. เห็นชอบรายงานผลการวิเคราะห์การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2567 โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 เสนอรายงานผลการวิเคราะห์การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ต่อ ผอ.กพท. ภายในปี 2567) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. ดำเนินการรวบรวมประเด็นที่จะแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ จากหน่วยงานภายใน โดยมี 8 หน่วยงานแจ้งความเห็นและข้อมูลในการแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ และรวบรวมจากหน่วยงานภายนอกผ่านโครงการประเมินผลสัมฤทธิ์ พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ

2. กพท. รวบรวมประเด็นจากผลการตรวจสอบของโครงการ Combined Action Team (CAT) Technical Assistance Missions ระหว่างเดือนสิงหาคม - กันยายน 2567 และผลการตรวจสอบโครงการประเมินความปลอดภัยการบินระหว่างประเทศ (International Aviation Safety Assessment) ของ FAA ระหว่างวันที่ 11-15 พฤศจิกายน 2567

3. กพท. จัดทำรายงานผลการวิเคราะห์การแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยพิจารณาและวิเคราะห์ประเด็นข้อคิดเห็นการแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ ซึ่งแบ่งการดำเนินการออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

(1) ระยะที่ 1 : เสนอแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยเสนอออกเป็นร่างพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. เฉพาะในประเด็นที่มีความจำเป็นเร่งด่วนเพื่อให้มีผลบังคับใช้โดยเร่งด่วนอย่างรวดเร็วที่สุดภายในปี 2568 สำหรับเสนอเป็นแผนการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับจากการตรวจสอบตามโครงการ FAA IASA และเตรียมรองรับการตรวจสอบตามโครงการ

Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) ในช่วงเดือนสิงหาคม 2568

(2) ระยะที่ 2 : เสนอแก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยเสนอออกเป็นร่างพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... สำหรับประเด็นอื่น ๆ ที่ได้รับจากการรับฟังความคิดเห็น ซึ่งแต่ละประเด็นจะต้องมีการจัดทำข้อมูลและรายละเอียดเพิ่มเติมประกอบการพิจารณาจัดทำร่างบทบัญญัติในแต่ละประเด็นต่อไป

ตัวชี้วัดที่ 1	ระดับความสำเร็จของการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลด้านการบิน				
1.2	ระดับความสำเร็จของการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในความรับผิดชอบของ กพท.				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในความรับผิดชอบของ กพท. โดยสามารถเสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคมได้ ภายในปี 2567 ครบถ้วนจำนวน 3 ฉบับ				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับความสำเร็จของการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายในความรับผิดชอบของ กพท.	ตรวจสอบกฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กพท. ที่จะต้องประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายภายในปี 2567	ดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์โดยการรับฟังความคิดเห็นผ่านระบบกลางและเว็บไซต์ของ กพท. รวม 3 ฉบับ	จัดทำรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์และเสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคม ได้ 1 ฉบับ	จัดทำรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์และเสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคม ได้ 2 ฉบับ	จัดทำรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์และเสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคมได้ครบทั้ง 3 ฉบับ

ผลการดำเนินงาน

กพท. เสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคมครบถ้วนทั้ง 3 ฉบับ โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 จัดทำรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์และเสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคมได้ครบทั้ง 3 ฉบับ) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เผยแพร่รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ผ่านระบบกลาง (Law.go.th) และเว็บไซต์ กพท. (caat.or.th) และเสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2567

2. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เผยแพร่รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ผ่านระบบกลาง (Law.go.th) และเว็บไซต์ กพท. (caat.or.th) และเสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2567

3. พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 เผยแพร่รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ผ่านระบบกลาง (Law.go.th) และเว็บไซต์ กพท. (caat.or.th) เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2567 และเสนอผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ต่อกระทรวงคมนาคมเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2567

ตัวชี้วัดที่ 1	ระดับความสำเร็จของการพัฒนากฎหมายการกำกับดูแลด้านการบิน				
1.3	ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรอง ตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2567				
ค่าเป้าหมาย	ความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2567 ได้ร้อยละ 80 - 100				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำกฎระเบียบลำดับรองตามแผนการพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแลของ กพท. ประจำปี 2567	จัดทำกฎระเบียบได้น้อยกว่า ร้อยละ 20.00	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 20.00 - 39.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 40.00 - 59.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 60.00 - 79.99	จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 80.00 - 100.00

ผลการดำเนินงาน

ผอ.กพท. เห็นชอบแผนพัฒนากฎระเบียบด้านการกำกับดูแล ประจำปี 2567 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2567 และดำเนินการจัดทำกฎระเบียบได้ 80 ฉบับ จาก 80 ฉบับ โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน ได้ร้อยละ 100 คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 จัดทำกฎระเบียบได้ร้อยละ 80.00 - 100.00)

ตัวชี้วัดที่ 2	ระดับประสิทธิผลของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ (Effective Implementation: EI) และการไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย				
2.1	ระดับประสิทธิผลของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัย (USOAP)				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100 ตามแผนในปี 2567 (กรณี ICAO ไม่สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย)				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment)	มีข้อบกพร่องที่มีแนวโน้มที่จะเกิด SSC	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70.00 - 79.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80.00 - 89.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90.00 - 99.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100.00

ผลการดำเนินงาน

กพท. ติดตามการแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) ตามแผนปี 2567 จำนวน 142 ข้อแล้วเสร็จ และสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทั้งหมดร้อยละ 100 คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100)

ตัวชี้วัดที่ 2	ระดับประสิทธิผลของระบบกำกับดูแลความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของประเทศ (Effective Implementation: EI) และการไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย				
2.2	ระดับประสิทธิผลของระบบกำกับดูแลความปลอดภัย และการไม่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญสูงต่อการรักษาความปลอดภัยการบิน (USAP)				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ได้ร้อยละ 100 (กรณี ICAO ไม่สามารถเข้ามาตรวจประเมินในประเทศไทย)				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาการปรับปรุงข้อบกพร่องตามผลการประเมินตนเอง (Self-Assessment)	มีข้อบกพร่องที่มีแนวโน้มที่จะเกิด SSeC	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 70.00 - 79.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 80.00 - 89.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 90.00 - 99.99	ดำเนินการแล้วเสร็จ ร้อยละ 100.00

ผลการดำเนินงาน

กพท. ติดตามการแก้ไขข้อบกพร่องจากการตรวจประเมินตนเอง (Self-Assessment) ตามแผนปี 2567 จำนวน 4 ข้อแล้วเสร็จ และสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ทั้งหมดร้อยละ 100 คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 ดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 100)

ตัวชี้วัดที่ 3	ศักยภาพด้านความปลอดภัยของระบบการบินของประเทศบรรลุตามระดับสมรรถนะที่กำหนด (ALoSP)				
คำเป้าหมาย	การบรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP) ได้ครบถ้วนทั้ง 4 ข้อ ตามที่กำหนดในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
การบรรลุระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP)	ไม่สามารถบรรลุ ALoSP ที่กำหนดไว้	บรรลุ ALoSP ได้ 1 ข้อ	บรรลุ ALoSP ได้ 2 ข้อ	บรรลุ ALoSP ได้ 3 ข้อ	บรรลุ ALoSP ได้ 4 ข้อ

ผลการดำเนินงาน

บรรลุ ALoSP ที่กำหนดไว้ 2 ข้อ (ALoSP 2 และ 4) โดยความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 3.0000 (เกณฑ์ระดับ 3 บรรลุ ALoSP ได้ 2 ข้อ) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. คณะกรรมการนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (The National Civil Aviation Safety Board: NCASB) เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ ฉบับปี 2567-2569 ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2566 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2566 และประกาศใช้ ณ วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2567 ซึ่งระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP) ปรากฏอยู่ในแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว

2. กพท. ส่งหนังสือถึง กสอ. ซึ่งเป็นหน่วยงานมีหน้าที่ในการระบุว่าอุบัติเหตุกรณีใด เป็นอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงตามประกาศคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน เรื่อง อุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง และตามมาตรา 64/4 แห่ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 14 พ.ศ. 2562 กำหนดให้ กสอ. มีหน้าที่และอำนาจในการสอบสวนและกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรง เพื่อขอความอนุเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงปี พ.ศ. 2567 เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2568 และ กสอ. มีหนังสือถึง กพท. เรื่อง ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงปี พ.ศ. 2567 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2568 โดย กพท. ได้รับหนังสือเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2568

3. กพท. ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์รุนแรงจาก กสอ. และข้อมูลสถิติเที่ยวบิน และนำมาคำนวณตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดผลระดับสมรรถนะความปลอดภัยที่ยอมรับได้ (ALoSP) ดังนี้

ALoSP No.	ALoSP	ALoSP Indicators	Result Y2024
1	Zero fatal accidents occurred during commercial operations by Thai AOC holders	Number of commercial air transport fatal accidents involving Thai AOC holders	1 FATAL ACCIDENT OF Thai Flying Service Co. Ltd 22 August 2024
2	Zero fatal accidents of foreign commercial air transport were caused by the Thai aviation system	Number of fatal accidents of foreign commercial air transport operating in Thailand caused by the Thai aviation system	0

ALoSP No.	ALoSP	ALoSP Indicators	Result Y2024
3	A decreasing trend of fatal accidents during non-commercial operations	The 3-year rolling average number of non-commercial operations fatal accidents per 1 million departures	57.31 (▲ 33.10 จากปี 2023) <i>(In 2024, there are 2 FATAL ACCIDENT FOR NON-COMMERCIAL which are an ultralight of X-Air Hawk hit tree and crashed into rice field in Chonburi and Wing Work Co - Aircraft crashed during approach phase AT Best Ocean Airpark, 3 August 2024)</i>
4	A decreasing trend of non-fatal accidents and serious incidents during commercial operations by Thai AOC holders	The 5-year rolling average number of non-fatal accidents and serious incidents involving Thai AOC holders per 1 million departures	7.51 (▼ 0.85 จากปี 2023)

ตัวชี้วัดที่ 4	การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง				
4.1	การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศไทยอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย				
คำเป้าหมาย	ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศไทย อันมีสาเหตุจากความบกพร่องจากการกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยตามขอบเขตที่กำหนด ภายในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศไทยอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย	มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ	-	-	-	ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ

ผลการดำเนินงาน

ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศไทยอันมีสาเหตุจากความบกพร่องด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย โดยความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 ไม่มีการหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศไทย) จากการดำเนินการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนผ่านกิจกรรมควบคุมคุณภาพ (QC Activity) และการเข้าร่วมประเมินการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ดำเนินการสนามบินในแต่ละปีอย่างต่อเนื่องของ กพท. พบว่าผู้ดำเนินการสนามบินยังขาดความเข้าใจในการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งเป็นการทดสอบการปฏิบัติของมาตรการ และขั้นตอนการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมายตามที่ระบุไว้ในแผนเผชิญเหตุ (Airport Contingency Plan: ACP) ของแต่ละสนามบิน ที่ได้รับความเห็นชอบจาก กพท. ได้อย่างเหมาะสม กพท. จึงได้มีการดำเนินโครงการส่งเสริมความรู้ในเรื่องการซ้อมแผนเผชิญเหตุ ให้กับผู้ดำเนินการสนามบิน (Aviation Security Exercise Workshop) เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ดำเนินการสนามบินมีความเข้าใจ มีการฝึกซ้อมด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนที่เป็นไปตามมาตรฐานสากลและมีประสิทธิภาพ ซึ่งการฝึกซ้อมดังกล่าวเป็นการทดสอบการปฏิบัติของมาตรการและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมในการตอบสนองต่อการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมายและความเหมาะสมของการตอบสนองต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 4	การให้บริการที่สำคัญของระบบการบินของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง				
4.2	ความสำเร็จของการจัดทำคู่มือแนวทางการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤตฯ				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการจัดทำคู่มือแนวทางการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤตฯ ต่อ ผอ.กพท. พิจารณาเห็นชอบได้ภายในเดือนพฤศจิกายน 2567 ก่อนประกาศใช้				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับความสำเร็จของการนำเสนอร่างคู่มือแนวทางการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤตฯ ต่อ ผอ.กพท. พิจารณาเห็นชอบก่อนประกาศใช้	นำเสนอร่างคู่มือฯ ต่อ ผอ.กพท. พิจารณาเห็นชอบได้ภายในเดือนธันวาคม 2567	-	นำเสนอร่างคู่มือฯ ต่อ ผอ.กพท. พิจารณาเห็นชอบได้ภายในเดือนธันวาคม 2567	-	นำเสนอร่างคู่มือฯ ต่อ ผอ.กพท. พิจารณาเห็นชอบได้ภายในเดือนพฤศจิกายน 2567

ผลการดำเนินงาน

ผอ.กพท. พิจารณาเห็นชอบร่างแนวทางการเตรียมระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ สำหรับหน่วยปฏิบัติการด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2567 โดยความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 3.0000 (เกณฑ์ระดับ 3 นำเสนอร่างคู่มือฯ ต่อ ผอ.กพท. พิจารณาเห็นชอบได้ภายในเดือนธันวาคม 2567) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. มีการหารือร่วมกับรอง ผอ.กพท. สายงานกำกับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (รทม.) เพื่อกำหนดแนวทางและพิจารณาคัดเลือกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกเพื่อเป็นคณะกรรมการและคณะทำงาน และดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการ 1 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของระบบการบินของประเทศไทยตามคำสั่ง กพท. ที่ 230/2567 ลว. 23 กรกฎาคม 2567 มี ผอ.กพท. เป็นประธาน รทม. เป็นรองประธาน ผู้จัดการและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเป็นกรรมการ

2. คณะกรรมการฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานภายใต้คณะกรรมการจำนวน 1 ชุด ได้แก่ คณะทำงานพัฒนาแนวทางการเตรียมระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจสำหรับหน่วยปฏิบัติการด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ตามคำสั่งคณะกรรมการขับเคลื่อนฯ ที่ 1/2567 ลว. 23 กรกฎาคม 2567 ซึ่งมี รทม. เป็นประธาน

3. กพท. ดำเนินการจัดทำร่างแนวทางการเตรียมระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจสำหรับหน่วยปฏิบัติการด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

- 1) บทนำและกรอบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management System Framework)
- 2) โครงสร้างและบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ
- 3) กระบวนการเตรียมความพร้อมระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ
- 4) กระบวนการฝึกซ้อม รักษา และทบทวนระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ

4. กพท. หรือประธานคณะกรรมการฯ ก่อนเสนอร่างแนวทางฯ ทั้งนี้ มีข้อคิดเห็นว่าควรให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภายในและปรับปรุงร่างแนวทางฯ ให้แล้วเสร็จก่อนรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภายนอก จึงได้เสนอร่างแนวทางฯ ต่อ ผอ.กพท. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบส่วนที่ 1 และ 2 ตามหนังสือที่ กพท 17/RM 175 ลว. 31 พฤษภาคม 2567

5. กพท. ดำเนินการจัดทำส่วนที่ 3 และ 4 แล้วเสร็จ โดยได้แจ้งเวียนขอความเห็นชอบและข้อคิดเห็นจากคณะกรรมการฯ ตามหนังสือ ที่ กพท 17/RM 491 ลว. 13 ธันวาคม 2567 และดำเนินการแก้ไขตามข้อคิดเห็นของคณะกรรมการฯ ก่อนนำเสนอร่างคู่มือแนวทางการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤตฯ ต่อ ผอ.กพท. และได้รับการเห็นชอบตามหนังสือ ที่ กพท 17/RM 506 ลว. 24 ธันวาคม 2567

ตัวชี้วัดที่ 5	ระดับความสำเร็จของการยกระดับระบบการบินของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายใต้โครงการ IASA ของ FAA				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการยกระดับด้านความปลอดภัยสู่ FAA CATEGORY 1 โดยการผ่านการตรวจประเมินเพื่อยกระดับกลับคืนสู่ CAT 1 จาก FAA ได้ ภายในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับความสำเร็จของการยกระดับด้านความปลอดภัย FAA CATEGORY 1	ไม่ผ่านการตรวจประเมินเพื่อยกระดับกลับคืนสู่ CAT 1 จาก FAA	-	-	-	ผ่านการตรวจประเมินเพื่อยกระดับกลับคืนสู่ CAT 1 จาก FAA
ไม่นำมาวัดผล เนื่องจากปัจจัยภายนอกซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ โดยมีการตรวจประเมินเพื่อยกระดับกลับคืนสู่ CAT 1 จาก FAA แล้ว ระหว่าง 11-15 พฤศจิกายน 2567 แต่ไม่สามารถสรุปผลได้แล้วเสร็จภายในปี 2567					

ผลการดำเนินงาน

กพท. เข้ารับการตรวจประเมินภายใต้โครงการ IASA ของ FAA เมื่อวันที่ 11-15 พฤศจิกายน 2567 โดยมีข้อบกพร่องที่ต้องแก้ไขภายใน 120 วัน จึงได้วิเคราะห์สาเหตุของข้อบกพร่องและแผนการแก้ไขข้อบกพร่องซึ่งเป็นการแก้ไขข้อบกพร่องไปพลางก่อนได้รับ Official report จาก FAA เพื่อให้ทันต่อการดำเนินการในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 จึงไม่นำมาวัดผล เนื่องจาก FAA ไม่สามารถสรุปผลการตรวจสอบและจัดทำรายงานการตรวจสอบ (Official report) เพื่อประกาศให้ประเทศไทยกลับคืนสู่ CAT 1 ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ถือเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้

ตัวชี้วัดที่ 6	จำนวนโครงการ/งานที่ดำเนินงานสำเร็จตามเป้าหมายการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ				
ค่าเป้าหมาย	ความสำเร็จของการดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดครบถ้วน 7 โครงการ/งาน ภายในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
จำนวนโครงการ/งานที่ดำเนินงานสำเร็จตามเป้าหมายภายในปี 2567	น้อยกว่า 4 โครงการ/งาน	4 โครงการ/งาน	5 โครงการ/งาน	6 โครงการ/งาน	7 โครงการ/งาน

ผลการดำเนินงาน

การดำเนินงานภายใต้เป้าหมายการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดสำเร็จ 5 โครงการ/งาน โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน คิดเป็นคะแนน 3.0000 (เกณฑ์ระดับ 3 5 โครงการ/งาน) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ (Manual, Guidance materials and provision of economic-critical information) (โครงการต่อเนื่อง) (เป้าหมายระยะ 12 เดือน : จัดทำ/ปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจ แล้วเสร็จจำนวน 4 กระบวนการ (รวมทั้งปีต้องดำเนินการแล้วเสร็จ 7 กระบวนการ)

ผลการดำเนินงาน : แล้วเสร็จตามแผน โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ดำเนินการจัดทำคู่มือปฏิบัติงานหรือแนวทางปฏิบัติด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ และข้อมูลสำคัญทางเศรษฐกิจแล้วเสร็จจำนวน 7 กระบวนการ คิดเป็นความสำเร็จในการจัดทำคู่มือฯ ร้อยละ 100 ได้แก่

1. กระบวนการตรวจสอบนักบินสัญชาติไทย (คู่มือปฏิบัติงานการตรวจสอบการใช้นักบินสัญชาติไทย)
 2. กระบวนการพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย หลักเกณฑ์ด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ ค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าบริการของสายการบิน และค่าบริการการเดินทาง (คู่มือปฏิบัติงานการจัดทำหลักเกณฑ์ด้านการกำกับดูแลค่าโดยสาร ค่าระวาง และค่าบริการของสายการบิน และค่าบริการการเดินทาง)

3. กระบวนการตรวจสอบการใช้อากาศยานส่วนบุคคล (คู่มือปฏิบัติงานตรวจสอบผู้ได้รับใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล)

4. กระบวนการอนุญาตกรณีขอยกเว้นการเริ่มประกอบกิจการโดยการทำการบินจริง (Actual Flight Operation) ภายในหนึ่งปีนับตั้งแต่วันที่ได้รับอนุญาต (แนวทางปฏิบัติในการขอยกเว้นการเริ่ม (Actual Flight Operations) ภายในหนึ่งปีนับตั้งแต่วันที่ได้รับอนุญาต)

5. กระบวนการอนุญาตให้พักการประกอบกิจการ หรือเลิกกิจการ (คู่มือปฏิบัติงานการขอเลิกการประกอบกิจการบินพลเรือน)

6. กระบวนการแต่งตั้งผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศให้เป็นผู้ใช้สิทธิประกอบกิจการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ (Guidance for the Designation of Foreign Airlines as Designated Airline)

7. กระบวนการตรวจสอบการปฏิบัติของสายการบินเกี่ยวกับการปฏิเสธรับขนผู้โดยสาร (คู่มือปฏิบัติงานตรวจสอบการปฏิบัติของสายการบินเกี่ยวกับการปฏิเสธการรับขนผู้โดยสาร)

2. โครงการศึกษาหลักเกณฑ์และทบทวนอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ ท่าอากาศยานของไทย (เป้าหมายระยะ 12 เดือน : มีรายงานสำรวจและวิเคราะห์ต้นทุนของผู้ประกอบการท่าอากาศยานของไทย)

ผลการดำเนินงาน : ไม่แล้วเสร็จตามแผน โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างครั้งที่ 1 ในเดือนมกราคม-เมษายน โดยผลการพิจารณาของคณะกรรมการดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาเห็นควรยกเลิกงานจ้างที่ปรึกษา เนื่องจากมีผู้ยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียว และยื่นเอกสารไม่ครบถ้วน โดย ผอ.กพท. อนุมัติให้ยกเลิกการดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการศึกษาหลักเกณฑ์และทบทวนอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ ท่าอากาศยานของไทย เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2567

- กพท. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างครั้งที่ 2 ในเดือนมิถุนายนและมีการลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2567 โดยมีการประชุมชี้แจงแนวทางการดำเนินงานร่วมกับที่ปรึกษาเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2567

- กพท. ได้รับรายงานการศึกษาเบื้องต้น (Inception Report) เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2567 ซึ่ง กพท. ได้มีการประชุมพิจารณารายงานฯ ร่วมกับคณะกรรมการที่ปรึกษาทางวิชาการโครงการฯ ทั้งนี้ มีข้อคิดเห็นให้ที่ปรึกษาแก้ไขรายงานฯ โดยที่ปรึกษาแก้ไขตามข้อคิดเห็นของคณะกรรมการฯ แล้วเสร็จ และคณะกรรมการตรวจรับพัสดุในงานจ้างที่ปรึกษามีการประชุมเพื่อตรวจรับงานงวดที่ 1 เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2567

- รายงานการศึกษาเบื้องต้น (Inception Report) ประกอบด้วยบทนำโครงการ กรอบแนวทางการศึกษา และการทบทวนวรรณกรรมเรื่องกำหนดต้นทุนและการแบ่งประเภทค่าใช้จ่ายในการบริหารกิจการท่าอากาศยาน และแหล่งรายได้ของกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งการกำหนดต้นทุนค่าบริการผู้โดยสารขาออก

3. โครงการพัฒนาผู้ตรวจสอบและพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ (เป้าหมายระยะ 12 เดือน : มีแนวทาง/แผนการพัฒนาผู้ตรวจสอบและพนักงานเจ้าหน้าที่ และปรับปรุง Training Program แล้วเสร็จ)

ผลการดำเนินงาน : ไม่แล้วเสร็จตามแผน โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ศึกษาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาคูณสมบัติ กระบวนการคัดเลือกและการปฏิบัติหน้าที่ ตลอดจนรูปแบบของบัตรผู้ตรวจสอบฯ โดยจัดทำเป็นร่างระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคุณสมบัติ การแต่งตั้ง การปฏิบัติหน้าที่ และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบมาตรฐานการคุ้มครองสิทธิ พ.ศ. 2567 และเอกสารรูปแบบบัตรประจำตัวผู้ตรวจสอบฯ แล้วเสร็จก่อนเสนอขอแต่งตั้งผู้ตรวจสอบด้านการบินต่อสำนักนริภัยและกำกับมาตรฐานการตรวจสอบเพื่อรวบรวมเสนอ ผอ.กพท. ในเดือนมิถุนายน 2567

- กพท. ดำเนินการขอออกระเบียบ กพท. ว่าด้วยคุณสมบัติ การแต่งตั้ง การปฏิบัติหน้าที่ และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบมาตรฐานการคุ้มครองสิทธิฯ ตามหนังสือ ที่ กพท. 13/CP 1067 ลว. 4 ธันวาคม 2567 โดยใช้อำนาจตาม พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ ทั้งนี้ สำนักกฎหมายตรวจสอบแล้วพบว่าไม่สามารถใช้ฐานอำนาจดังกล่าวได้ จึงต้องมีการเสนอแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ โดยเพิ่มประเภทผู้ตรวจสอบด้านการบินหรือให้เป็นส่วนหนึ่งของผู้ตรวจสอบด้าน Security/FAL ซึ่งจะต้องมีการนำเสนอต่อไปในปี 2568

4. โครงการสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจในข้อบังคับ กพร. ว่าด้วยการคุ้มครองสิทธิผู้โดยสารฉบับใหม่ (เป้าหมายระยะ 12 เดือน : จัดทำแผนการตรวจสอบผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศแล้วเสร็จ)

ผลการดำเนินงาน : แล้วเสร็จตามแผน โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ดำเนินการนำเสนอร่างข้อบังคับ 2 ฉบับ ได้แก่ 1. ร่างข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินแบบประจำ และ 2. ร่างข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ .. ว่าด้วยมาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และดำเนินการรับฟังความเห็นในเว็บไซต์ รวมถึงจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นเมื่อวันที่ 22-23 เมษายน 2567 โดย กพท. ปรับปรุงแก้ไขร่างข้อบังคับฯ ตามข้อมูลจากการรับฟังความเห็นก่อนนำเสนอสำนักกฎหมาย

- กพท. ดำเนินการแก้ไขร่างข้อบังคับฯ เพิ่มเติมจากการจัดประชุม Focus Group 3 ครั้งในเดือน สิงหาคม 2567 และนำเสนอคณะกรรมการกฤษฎีกา กพร. เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2567 ก่อนเสนอคณะกรรมการการบินพลเรือน (กพร.) ในคราวประชุมเดือนตุลาคม 2567 โดยคณะกรรมการฯ มีมติเห็นชอบร่างข้อบังคับฯ และผ่านการลงนามจาก รวค. โดยประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567

- ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 101 มาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารในเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศและระหว่างประเทศ จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 20 พฤษภาคม 2568 เป็นต้นไป และข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 104 การปฏิเสธการรับขนผู้โดยสาร จะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2568 เป็นต้นไป

- กพท. ดำเนินการจัดทำแผนการตรวจสอบผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศแล้วเสร็จ ผอ.กพท. เห็นชอบเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567 ตามหนังสือ ที่ กพท. 13/CP 1099 โดย กพท. จะเข้าตรวจสอบและให้เสนอแนะต่อการปฏิบัติตามข้อบังคับดังกล่าวแก่ผู้ประกอบการการบินพลเรือนทุกรายและผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศอย่างน้อย 10 ราย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อให้ผู้ประกอบการการบินพลเรือนและผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ ทราบและเน้นย้ำการกำหนดมาตรการดูแลของแต่ละสายการบินให้ชัดเจน รวมถึงตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎหมายและโทษในกรณีหากมีการฝ่าฝืน และให้คำแนะนำพร้อมแนวทางปฏิบัติตามกฎดังกล่าว ตลอดจนแนะนำวิธีการรายงานการดูแลผู้โดยสารกรณีเที่ยวบินล่าช้าและยกเลิกเที่ยวบินผ่านระบบการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจของสายการบิน (Economic Compliance Monitoring System : ECMS) เพื่อให้การตรวจสอบและติดตามมีประสิทธิภาพ

5. โครงการศึกษาแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) ของระบบการกำกับดูแลการบินพลเรือนด้านเศรษฐกิจของประเทศชั้นนำ (เป้าหมายระยะ 12 เดือน : ดำเนินการศึกษาดูงาน จำนวน 2 ประเทศ และรายงานข้อเสนอแนะแนวทางการกำกับดูแลและพัฒนากฎหมาย/กฎระเบียบด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ)

ผลการดำเนินงาน : แล้วเสร็จตามแผน โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ได้เชิญผู้แทนคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เข้าร่วมเป็นที่ปรึกษาโครงการฯ โดยมีการจัดประชุมร่วมกับรอง ผอ.กพท. สายงานพัฒนาเศรษฐกิจการบิน (รพศ.) ส่วนงานที่เกี่ยวข้องและที่ปรึกษาโครงการเพื่อจัดทำรายละเอียดของแผนปฏิบัติการโครงการฯ ร่วมกันในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 และได้ประสานงานกับหน่วยงานของประเทศเป้าหมายเพื่อหารือแนวทางการจัดทำโครงการในแต่ละประเทศ ทั้งนี้

ได้พบข้อขัดข้องจากการประสานงานจึงพิจารณาปรับเปลี่ยนประเทศในการศึกษาดูงานจาก “สหราชอาณาจักร ประเทศสเปน และประเทศญี่ปุ่น” เป็น “ประเทศสเปน สหราชอาณาจักร และประเทศมาเลเซีย”

- กพท. ส่งผู้แทนเข้าศึกษาดูงานจำนวน 3 ประเทศ ได้แก่

1. ประเทศมาเลเซีย ณ คณะกรรมการการบินมาเลเซีย (Malaysia Aviation Commission: MAVCOM) ระหว่างวันที่ 22-26 กรกฎาคม 2567

2. ประเทศสเปน ณ The Aviation Safety and Security State Agency of the Kingdom of Spain (AESAS) ระหว่างวันที่ 9-11 กันยายน 2567

3. สหราชอาณาจักร ณ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งสหราชอาณาจักร (UK Civil Aviation Authority : UK CAA) ระหว่างวันที่ 4-7 พฤศจิกายน 2567

- กพท. ดำเนินการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาดูงานของทั้ง 3 ประเทศแล้วเสร็จตามหนังสือ ที่ กพท 13/OL 1113 โดย ผอ.กพท. รับทราบรายงานฯ เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2567 มีรายละเอียดข้อเสนอแนะดังนี้

1. การปรับปรุงโครงสร้าง และพัฒนาระบบงาน

- ยกระดับกองคุ้มครองสิทธิผู้ใช้บริการเป็นฝ่ายคุ้มครองสิทธิผู้ใช้บริการประกอบด้วยกองคุ้มครองสิทธิผู้ใช้โดยสาร กองมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการ (Service Quality) และกองอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือน (Facilitation)

- การปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงาน (Job Description) ให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับภารกิจยิ่งขึ้น

- เร่งสรรหาและตั้งดูบุคลากรด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน และนิติศาสตร์ Outsource ผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษาด้านการเงิน เศรษฐศาสตร์ และกฎหมาย

- จัดทำระบบขออนุญาตและตรวจสอบติดตาม Online เพื่ออำนวยความสะดวกผู้ขออนุญาตและทำให้การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสามารถใช้ในการกำกับดูแลผู้ที่ได้รับการอนุญาตต่าง ๆ ทั้งนี้ได้เสนอโครงการ Digital Application ภายใต้ IT Master Plan

2. การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย ควรเร่งรัดให้ปรับปรุงหลักเกณฑ์และเอกสารประกอบการขอใบอนุญาตฯ ให้มีความเหมาะสมและเป็นสากลมากยิ่งขึ้น รวมถึงลดความซับซ้อนของกระบวนการพิจารณาออกใบอนุญาตฯ ในหลายประเด็น ได้แก่ การแก้ไขเปลี่ยนแปลงแผนธุรกิจ โทษของการหยุดทำการบินเกินกว่า 15 วัน ความชัดเจนของเงินทุนและแหล่งเงินทุน กระบวนการจัดทำอากาศยาน อายุอากาศยาน การใช้นักบินสัญชาติไทย การกำกับดูแลค่าโดยสารภายในประเทศ การแบ่งประเภทการให้บริการของสายการบิน ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน การกำกับดูแลด้านการแข่งขัน การคุ้มครองสิทธิผู้ใช้บริการ ค่าธรรมเนียมสนามบิน

6. โครงการศึกษาแนวทางติดตามตรวจสอบการปฏิบัติการบินตามใบอนุญาตทำการบิน (เป้าหมาย ระยะ 12 เดือน : มีผลการศึกษา ออกแบบแนวทางการพัฒนาระบบติดตามตรวจสอบการปฏิบัติการบินตามใบอนุญาตและนำเสนอในรูปแบบรายงาน)

ผลการดำเนินงาน : แล้วเสร็จตามแผน โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. คัดเลือกประเทศต้นแบบเพื่อที่จะศึกษาดูงานเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติการบินตามใบอนุญาตทำการบินที่เป็นมาตรฐานสากล โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกประเทศต้นแบบจากกลุ่มประเทศที่มี

ลักษณะการอนุญาตทำการบินที่คล้ายคลึงกับการอนุญาตทำการบินของของประเทศไทย ได้แก่ ประเทศอังกฤษ ประเทศฝรั่งเศส ประเทศเยอรมนี และประเทศสเปน โดยศึกษาข้อมูลในเชิงเปรียบเทียบจากแถลงข่าวการบิน Aeronautical Information Publication (AIP) ของประเทศที่คัดเลือก และประสานไปยังประเทศเยอรมนีเพื่อขอเดินทางไปศึกษาดูงานโครงการศึกษาแนวทางติดตามตรวจสอบการปฏิบัติการบินตามใบอนุญาตทำการบิน ณ สำนักงาน Luftfahrt-Bundesamt (LBA) เมืองเบอร์ลินชไตต์ และองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป หรือ European Aviation Safety Agency (EASA) เมืองโคโลญจน์ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยมีกำหนดการศึกษาดูงานระหว่างวันที่ 7-13 ธันวาคม 2567

- กพท. จัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาดูงานโครงการศึกษาแนวทางติดตามตรวจสอบการปฏิบัติการบินตามใบอนุญาตทำการบิน รวมถึงออกแบบแนวทางการพัฒนาระบบติดตามตรวจสอบการปฏิบัติการบินตามใบอนุญาตทำการบินของ กพท. เสนอ ผอ.กพท. และได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2568 ตามหนังสือที่ กพท 15/FP 1243

7. โครงการสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานการดำเนินงานการจัดสรรเวลาการบินจากประเทศอังกฤษ (เป้าหมายระยะ 12 เดือน : มีรายงานผลการศึกษาและจัดทำแผนพัฒนากฎหมายรอง)

ผลการดำเนินงาน : แล้วเสร็จตามแผน โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ศึกษาข้อมูลการจัดสรรเวลาการบินของประเทศอังกฤษ ผ่านแหล่งข้อมูลของหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน Airport Coordination Limited: ACL โดยได้คัดเลือกสนามบินลอนดอน ฮีทโธรว์ เนื่องจากมีโครงสร้าง ลักษณะทางกายภาพใกล้เคียงกับสนามบินสุวรรณภูมิ และมีการบริหารงานที่เป็นมาตรฐานสากล โดยมีหลักการสำคัญคือใช้ประโยชน์จากขีดความสามารถของสนามบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด (Maximize benefit) และใกล้เคียงกับสนามบินสุวรรณภูมิของประเทศไทย จึงสามารถนำแนวทางมาประยุกต์ใช้กับการดำเนินงานการจัดสรรเวลาการบินในบริบทของประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม จึงได้ประสานงานไปยังหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน (ACL) เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการไปศึกษาดูงานที่หน่วยงานฯ ณ ประเทศอังกฤษ โดยมีกำหนดการอบรมเชิงปฏิบัติการระหว่างวันที่ 30 กันยายน - 2 ตุลาคม 2567

- กพท. จัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาโครงการสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานการดำเนินงานการจัดสรรเวลาการบินจากประเทศอังกฤษ โดย ผอ.กพท. รับทราบผลการศึกษาเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2568 ตามหนังสือที่ กพท 15/SG 1242 โดย กพท. มีแผนในการพัฒนากฎหมายรองหัวข้อ “แนวทางการบังคับใช้กฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้เวลาการบินที่ได้รับจัดสรรในทางที่ผิด (Misuse of Slots Enforcement Code)” ซึ่งจะต้องจัดทำร่างระเบียบฯ ที่ระบุถึงกรณีสถานการณ์ที่จะถูกกำหนดบทลงโทษหรือออกคำสั่ง ขั้นตอนในการบังคับใช้บทลงโทษหรือคำสั่งต่อไป

ปัญหา/อุปสรรค

2. โครงการศึกษาหลักเกณฑ์และทบทวนอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ ท่าอากาศยานของไทย

- เนื่องจากที่ปรึกษาที่มีความรู้ความสามารถในเรื่องที่ทำการศึกษามีจำนวนน้อย ทำให้มีผู้ยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียว จึงต้องมีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างใหม่ ส่งผลให้ระยะเวลาการดำเนินโครงการล่าช้ากว่าที่กำหนดค่อนข้างมาก

- ที่ปรึกษาโครงการฯ ประสบปัญหาในการขอข้อมูลจากผู้ประกอบการทำอากาศยาน ทำให้ไม่สามารถส่งงวดงานได้ตามระยะเวลาที่กำหนด

3. โครงการพัฒนาผู้ตรวจสอบและพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ

- ขาดฐานของกฎหมายใน พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เนื่องจากมีการกำหนดแค่ผู้ตรวจสอบความปลอดภัยด้านการบินและผู้ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยด้านการบินและไม่สามารถใช้ฐานอำนาจการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบตาม พ.ร.ก. การบินพลเรือนฯ

แนวทางการแก้ไข

2. โครงการศึกษาหลักเกณฑ์และทบทวนอัตราค่าบริการผู้โดยสารขาออก ณ ท่าอากาศยานของไทย

- เร่งรัดกระบวนการในการจัดซื้อจัดจ้าง โดยกำหนด Timeline ให้ชัดเจน และติดตามการดำเนินการเป็นระยะ

- ดำเนินการติดตามและประสานข้อมูลจากผู้ประกอบการทำอากาศยานเพื่อสอบถามปัญหาและความคืบหน้าในการดำเนินการเป็นระยะ

3. โครงการพัฒนาผู้ตรวจสอบและพนักงานเจ้าหน้าที่ด้านการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจ

- พิจารณานำแนวทางการเสนอแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศฯ เพิ่มประเภทผู้ตรวจสอบด้านการบินหรือเสนอให้เป็นส่วนหนึ่งของผู้ตรวจสอบด้าน Security/FAL ซึ่งนำเสนอต่อไปในปี 2568

ตัวชี้วัดที่ 7	ความสำเร็จของการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเที่ยวบิน				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance ได้ทุกรายการ ภายในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละของการวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance	วัดผลรายการตัวชี้วัดได้ต่ำกว่าร้อยละ 70.00	วัดผลรายการตัวชี้วัดได้ร้อยละ 70.00-79.99	วัดผลรายการตัวชี้วัดได้ร้อยละ 80.00-89.99	วัดผลรายการตัวชี้วัดได้ร้อยละ 90.00-99.99	วัดผลรายการตัวชี้วัดได้ทุกรายการร้อยละ 100

ผลการดำเนินงาน

สามารถวัดผลตัวชี้วัดสำหรับ OPR Performance ได้ 16 ตัวชี้วัดภายในปี 2567 โดยความสำเร็จคิดเป็นร้อยละ 100 คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 วัดผลรายการตัวชี้วัดได้ทุกรายการร้อยละ 100) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. ส่งหนังสือเพื่อขอข้อมูลตัวชี้วัดประจำปี 2566 จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเดือนมกราคม และมีการจัดส่งข้อมูลภายในเดือนมีนาคม โดย กพท. ได้ประมวลผลตัวชี้วัดที่ 1-16 แล้วเสร็จ แต่ KPI 17-19 ยังไม่สามารถประมวลผลได้ตามที่ได้กำหนดเงื่อนไขปัจจัยภายนอกไว้ และได้จัดทำสรุปผลข้อมูลจัดทำเป็นรายงานผลการจัดเก็บข้อมูลตัวชี้วัดประจำปี 2566 ตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ เพื่อนำมาประมวลผลตามข้อกำหนดของ Global Air Navigation Plan ของ ICAO ทั้ง 19 KPIs ทั้งนี้ ผอ.กพท. ลงนามรับทราบเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2567 และได้นำเสนอผลการดำเนินงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ครั้งที่ 2/2567

2. กพท. ได้นำข้อมูล Surveillance จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) มาประมวลผล KPI 17-19 ตามวัตถุประสงค์ของแต่ละ KPI ดังนี้

2.1 KPI 17 ระยะเวลาที่อากาศยานต้องทำการบินระดับขณะอยู่ในช่วงของการไต่หาระยะสูงตามแผนการบิน (Level-off during climb)

วัตถุประสงค์: เพื่อป้องกันช่วงเวลาที่เครื่องต้องทำการบินระดับขณะอยู่ในช่วงของการไต่หาระยะสูง ซึ่งการบินในลักษณะนี้จะส่งผลต่อการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่มากขึ้น มลภาวะทางเสียงที่มากขึ้น โดยตามอุดมคตินั้น อากาศยานต้องไต่หาระยะสูงหลังวิ่งขึ้น ไปยังระยะสูงตามที่ระบุในแผนการบินได้โดยไม่ต้องมีการบินระดับในระหว่างไต่หาระยะสูง

2.2 KPI 18 การจำกัดระยะสูงของการบินในขณะที่ทำการบินช่วงวางระดับ (Level capping during cruise)

วัตถุประสงค์: ตัวชี้วัดนี้บ่งชี้ถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินได้ตามระยะสูงตามแผนการบิน โดยในบางสถานการณ์อาจมีผลให้อากาศยานไม่สามารถบินได้ตามระยะสูงที่ต้องการ อันมีผลจากปัจจัยที่หลากหลาย เช่น ความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศ สภาพอากาศ และข้อจำกัดจากประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

2.3 KPI 19 ระยะเวลาที่อากาศยานต้องทำการบินระดับขณะอยู่ในช่วงของการลดระยะสูงเพื่อลงจอด ทำอากาศยานปลายทาง (Level-off during descent)

วัตถุประสงค์: เพื่อป้องกันถึงค่าระยะเวลาที่เครื่องต้องทำการบินระดับขณะอยู่ในช่วงของการลดระยะสูง ซึ่งการบินในลักษณะนี้ จะส่งผลต่อการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงที่มากขึ้น มลภาวะทางเสียงที่มากขึ้น โดยตามอุดมคตินั้น อากาศยานต้องได้ลดระยะสูงเพื่อลงจอดยังท่าอากาศยานปลายทางได้โดยไม่ต้องมีการบินระดับในระหว่างนั้น

3. สำหรับการวัด KPI 17-19 ต้องใช้ระยะสูงของการทำการบิน ซึ่งข้อมูลระยะสูงได้มาจากแผนการบิน และการทำการบินจริงของอากาศยาน โดยนำข้อมูลแผนการบินเปรียบเทียบกับทำการบินจริงของอากาศยาน เพื่อหาค่าระยะเวลาที่อากาศยานถูกจำกัดให้บินในความสูงที่ต่ำกว่าที่ขอในแผนการบิน หรือการหยุดอยู่ที่ความสูงใด ความสูงหนึ่งระหว่างช่วงการบินขึ้น/ลง ณ ท่าอากาศยาน ดังนั้น ข้อมูลแผนการบินสุดท้ายจึงมีความจำเป็นเพื่อใช้ในการคำนวณ KPI 17-19 ทั้งนี้ ในปี 2568 กพท. อยู่ระหว่างการพัฒนา ระบบ APMS โดยจะสามารถใช้ข้อมูลแผนการบินผ่านระบบ AFTN มาใช้ในการประมวลผล KPI 17-19 ได้

ปัญหา/อุปสรรค

- ขาดข้อมูลที่มีความสำคัญในการประมวลผล KPI 17-19 ได้แก่ ข้อมูลจากแผนการบินสุดท้ายที่สายการบินใช้ในการปฏิบัติการบินจริง โดยข้อมูลดังกล่าวมีความจำเป็นสำหรับการประมวลผล

แนวทางการแก้ไข

- ดำเนินการจัดทำระบบ Aviation Performance Measurement System (APMS) ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2569 โดยจะสามารถประมวลผลตัวชี้วัดได้ครบทั้ง 19 KPIs

ตัวชี้วัดที่ 8	ระดับความสำเร็จของการจัดหาเครื่องมือเพื่อการจัดตั้งศูนย์บริการทางการบิน (Aviation Services Center)				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการจัดหาเครื่องมือเพื่อเป็นรากฐานให้สามารถดำเนินงานตามภารกิจของศูนย์บริการทางการบิน พร้อมทดสอบระบบจำนวน 1 ระบบ ภายในเดือนกันยายน 2567 (โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management))				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับความสำเร็จของการจัดหาเครื่องมือพร้อมทดสอบระบบของ 1 โครงการเมื่อเริ่มดำเนินการ	มีการเริ่มทดสอบระบบ 1 โครงการล่าช้ากว่าเดือนธันวาคม 2567	มีการเริ่มทดสอบระบบ 1 โครงการภายในเดือนธันวาคม 2567	มีการเริ่มทดสอบระบบ 1 โครงการภายในเดือนพฤศจิกายน 2567	มีการเริ่มทดสอบระบบ 1 โครงการภายในเดือนตุลาคม 2567	มีการเริ่มทดสอบระบบ 1 โครงการภายในเดือนกันยายน 2567

ผลการดำเนินงาน

มีการจัดหาเครื่องมือเพื่อเป็นรากฐานให้สามารถดำเนินงานตามภารกิจของศูนย์บริการทางการบิน พร้อมทดสอบระบบจำนวน 1 ระบบ ภายในเดือนกันยายน 2567 โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 มีการเริ่มทดสอบระบบ 1 โครงการภายในเดือนกันยายน 2567) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)

ผลการดำเนินงาน ณ เดือนธันวาคม 2567 : แล้วเสร็จตามแผน โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างโครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management) ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์แล้วเสร็จและมีการลงนามสัญญาในวันที่ 12 มิถุนายน 2567 โดย กพท. มีการชี้แจงรายละเอียดโครงการ (Kick Off) ร่วมกับคณะกรรมการตรวจรับฯ เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2567 ตามแผนการดำเนินงานโครงการ

2. ทั้งนี้ กพท. ดำเนินการทดสอบระบบแจ้งเรื่องร้องเรียนครั้งที่ 1 ร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2567 และบริษัทผู้รับจ้างได้มีการส่งมอบระบบที่พัฒนาในรูปแบบใหม่ (New Complaint Management System) ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในและภายนอก จัดการข้อร้องเรียนและแจ้งเตือนเหตุที่เกี่ยวข้องเนื่อง เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2567 โดยมีการทดสอบระบบครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2567 และจะเปิดให้บริการระบบรับเรื่องร้องเรียน (Go Live) แทนระบบเดิมบนเว็บไซต์ของ กพท. ตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2568 เป็นต้นไป

ตัวชี้วัดที่ 9	จำนวนกิจกรรม* ในแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศที่สามารถเปลี่ยนผ่านไปสู่รูปแบบดิจิทัล				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการเปลี่ยนผ่านของกิจกรรมที่กำหนดในแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศไปสู่รูปแบบดิจิทัลได้ 6 กิจกรรม ภายในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
จำนวนกิจกรรมที่กำหนดในแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศสามารถถูกเปลี่ยนผ่านไปสู่รูปแบบดิจิทัล	2 กิจกรรม	3 กิจกรรม	4 กิจกรรม	5 กิจกรรม	6 กิจกรรม

*กิจกรรมภายใต้โครงการในปี 2567:

1) โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management) 2 กิจกรรม ได้แก่ ตอบเรื่องร้องเรียน และบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและรับแจ้งปัญหา IT

2) โครงการ Statistic Analytic Dashboard* 2 กิจกรรม ได้แก่ จัดทำรายงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน และกระบวนการให้คำแนะนำและข้อมูลกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีการดำเนินโครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) (โครงการต่อเนื่อง) ทดแทน

3) โครงการใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)* 2 กิจกรรม ได้แก่ ประชุม และบริหารจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและรับแจ้งปัญหา IT

*หมายเหตุ: ยกเลิกการดำเนินงานโครงการ

ผลการดำเนินงาน

ยังไม่สามารถเปลี่ยนผ่านกิจกรรมที่กำหนดในแผนปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศไปสู่รูปแบบดิจิทัลภายในปี 2567 เนื่องจากระบบยังไม่แล้วเสร็จ โดยความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 1.0000 (เกณฑ์ระดับ 1 2 กิจกรรม) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)

ผลการดำเนินงาน : ยังไม่มีกิจกรรมที่สามารถเปลี่ยนผ่านไปสู่รูปแบบดิจิทัลได้ โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศที่สนับสนุนกระบวนการเพิ่มขีดความสามารถในการจัดการข้อร้องเรียน (Complaint Management) ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล และ 2) เพื่อเตรียมและให้บริการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management) ที่พัฒนาขึ้นในโครงการ โดยระบบที่ กพท. ใช้งานในปัจจุบันไม่สามารถสนับสนุนการดำเนินงานแบบอิเล็กทรอนิกส์ตลอดทั้งกระบวนการ เนื่องจากยังคงเป็นการปฏิบัติงานที่ต้องใช้บุคลากรดำเนินการ (Manual Process) มีความซ้ำซ้อนและไม่เชื่อมโยงบูรณาการกัน ซึ่งทำให้เกิดภาระงานจำนวนมากและข้อมูลไม่ถูกจัดเก็บอย่างเป็นระบบ จึงมีความจำเป็นที่ต้องปรับเปลี่ยนกระบวนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการแจ้งและรับเรื่องร้องเรียน เพื่อให้การดำเนินงานของ กพท. สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้ การพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการรับข้อร้องเรียนใหม่เพื่อทดแทนระบบเดิมผ่าน

โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management) ได้เริ่มดำเนินงานตามขอบเขตของงานในเดือนมิถุนายน 2567 และมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. แผนการดำเนินงานโครงการ (งวดงานที่ 1)
2. รายงานผลการวิเคราะห์ระบบปัจจุบันและความต้องการ (งวดงานที่ 1)
3. เอกสารการวิเคราะห์ความต้องการของผู้เกี่ยวข้อง (Stakeholders) และออกแบบระบบ (งวดงานที่ 2)
4. ระบบ Cloud Computing สำหรับการพัฒนาระบบ (งวดงานที่ 2)
5. แผนการทดสอบโดยละเอียด (งวดงานที่ 2)
6. การโอนย้ายข้อมูลการร้องเรียนเดิมพร้อมรายงานผลการโอนย้ายข้อมูลการร้องเรียน (งวดงานที่ 2)

โดยมีการส่งมอบระบบที่พัฒนาในรูปแบบใหม่ (New Complaint Management System) ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในและภายนอก จัดการข้อร้องเรียนและแจ้งเตือนเหตุที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2567

- ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการดำเนินการตามงวดงานที่ 3 อย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2568 ได้แก่ 1) รายงานสรุปผลการฝึกอบรมผู้เกี่ยวข้อง อาทิ ผู้ใช้งานและผู้ดูแลระบบ 2) การฝึกอบรมการใช้งานสำหรับผู้ใช้งานระบบ 3) เอกสารคู่มือ 4) รายงานผลการทดสอบ และ 5) การนำระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management) ออกใช้งานจริง (Go Live) ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 โดย กพท. จะเปิดให้บริการระบบรับเรื่องร้องเรียน (Go Live) แทนระบบเดิมบนเว็บไซต์ของ กพท. ตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2568 เป็นต้นไป

2. โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)

ผลการดำเนินงาน : ยกเลิกโครงการ โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ได้จัดทำโครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) มีระยะเวลาดำเนินโครงการตั้งแต่ 1 มกราคม 2566 ถึง 30 มิถุนายน 2571 โดยจะใช้งบประมาณผูกพันสัญญาตั้งแต่กรกฎาคม 2566 - มิถุนายน 2571 รวมวงเงินทั้งสิ้น 117 ล้านบาท ซึ่งโครงการดังกล่าว มีกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้ 5 ปี เพื่อสนับสนุนการทำงานของ กพท. และรองรับการทำงานแบบ Digital Workplace ด้วยการดำเนินการหลัก 4 ด้าน (รายละเอียดอ้างอิงตามเอกสารร่างรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะของพัสดุ (TOR)) ดังนี้

1) การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศภายในห้อง Data Center ที่ทันสมัย สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพและรองรับกับระบบงานในปัจจุบัน ได้แก่

1.1) ระบบตรวจจับน้ำรั่วซึม

1.2) ระบบเครื่องปรับอากาศแบบควบคุมอุณหภูมิและความชื้น

2) การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ เพื่อเข้าถึงระบบงานของสำนักงานแห่งใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย

3) การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบประชุมทางไกล (Video Conference) ที่มีประสิทธิภาพ

4) การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบโทรศัพท์สำนักงานแบบ Softphone เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Digital Workplace อย่างมีประสิทธิภาพ

- อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการดำเนินโครงการได้มีความล่าช้าสะสมในขั้นตอนการจัดทำร่าง TOR เนื่องด้วยมีการปรับปรุงแก้ไขร่าง TOR หลายครั้งให้สอดคล้องกับ Requirements ของโครงการที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มีอุปกรณ์และระบบที่ตรงกับความต้องการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง สามารถรองรับการใช้งานในสถานที่จริง ส่งผลให้ TOR ได้รับการอนุมัติ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2567 และอยู่ระหว่างคณะกรรมการกำหนดราคากลาง ดำเนินการหารือและแก้ไขเอกสารกำหนดราคากลาง ส่งผลให้ไม่สามารถลงนามในสัญญาได้ทันภายในปี 2567 และเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและคำสั่ง กพท. ที่ 346/2567 เรื่อง การทบทวนการใช้จ่ายเงินงบประมาณของ กพท. เพื่อให้การเบิกจ่ายงบประมาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับจำนวนที่จะเบิกจ่ายจริง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานตามภารกิจหลักของ กพท. ผู้ดำเนินโครงการจึงได้ขออนุมัติยกเลิกโครงการตามหนังสือ ที่ กพท. 19/NC 662 ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2567 เรื่อง ขอยกเลิกโครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) และได้รับอนุมัติให้ยกเลิกโครงการเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2567

3. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)

ผลการดำเนินงาน : ยังไม่มีกิจกรรมที่สามารถเปลี่ยนผ่านไปสู่รูปแบบดิจิทัลได้ โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงานดังนี้

- โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อให้มีระบบสารสนเทศที่บูรณาการข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน และ 2) เพื่อให้มีระบบศูนย์กลางข้อมูลองค์กรและอุตสาหกรรมการบิน โดยหนึ่งในระบบสารสนเทศที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กร คือ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เนื่องจากปัจจุบันข้อมูลที่ได้จากระบบต่าง ๆ มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นในการจัดหาบริการระบบคลาวด์แบบ Platform-as-a-Serve (PaaS) เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เครื่องมือนำเข้าข้อมูล (Data Ingestion Software Tool) และเครื่องมือการวิเคราะห์และแสดงผลข้อมูล (Data Analytics and Visualization) พร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐานการประมวลผลข้อมูลและพื้นที่จัดเก็บข้อมูล เพื่อให้เกิดการทำงานแบบบูรณาการข้อมูลกันอย่างสมบูรณ์ สามารถใช้เป็นฐานข้อมูลกลางในการเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ของ กพท. และสามารถบริหารจัดการข้อมูลที่มีขนาดใหญ่และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักของ กพท. ในด้านต่าง ๆ ได้ เช่น การติดตามการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ กพท. เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศ และเพื่อใช้ในการวางแผนและตัดสินใจได้อย่างถูกต้องทันการณ์ ทั้งนี้ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ผ่านโครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) ได้เริ่มดำเนินงานตามขอบเขตของงานในเดือนสิงหาคม 2567 โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. รายงานเบื้องต้น (Inception Report) ซึ่งประกอบด้วยการดำเนินการให้บริการคลาวด์แบบ PaaS และเอกสารรายละเอียดแผนงานโครงการ (งวดงานที่ 1)

2. รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 (Progress Report No.1) ซึ่งประกอบด้วยเอกสารข้อกำหนดความต้องการของผู้บริหารของ กพท. และเอกสารศึกษาวิเคราะห์ต้นแหล่งข้อมูล (Data Source) ทั้งภายในและภายนอก กพท. (งวดงานที่ 2) โดยมีการประชุมหารือและเก็บรายละเอียดข้อมูล Requirements จากฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ผู้บริหารระดับสูงของ กพท. และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด

(มหาชน) (AOT) กรมท่าอากาศยาน (DOA) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (PG) ท่าอากาศยานนานาชาติ อุตะเภา (UTP) เป็นต้น

- ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการดำเนินการตามงวดงานที่ 3 อย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2568 ได้แก่ รายงานความก้าวหน้า ครั้งที่ 2 (Progress Report No.2) ซึ่งประกอบด้วย 1) การศึกษาวิเคราะห์ระดับความสามารถของข้อมูล (Data Capability) ตามความต้องการด้านข้อมูล 2) การศึกษาวิเคราะห์แนวทางและกำหนดเทคนิควิธีการเชื่อมต่อกับต้นแหล่งข้อมูล 3) การวิเคราะห์ออกแบบระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ที่เหมาะสม รวมถึงจัดทำแผนเพื่อที่จะนำข้อมูลที่อยู่ในระบบอื่นหรืออยู่ในรูปแบบอื่นเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ และ 4) เอกสารการวิเคราะห์ออกแบบระบบ ภายในเดือนมกราคม 2568 โดย กพท. จะเริ่มใช้งานระบบ Big Data & Analytics ในเดือนมกราคม 2569 เป็นต้นไป เพื่อเป็นฐานข้อมูลกลางของ กพท. ในการเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศ สำหรับใช้ในการวางแผนและตัดสินใจได้อย่างถูกต้องทันการณ์

ปัญหา/อุปสรรค

1. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)

1) ปัญหาเกี่ยวกับการออกแบบระบบและกระบวนการ การขาดความเข้าใจเกี่ยวกับความต้องการของผู้ใช้งานระบบรับเรื่องร้องเรียน (เจ้าหน้าที่และผู้ร้องเรียน) เช่น การออกแบบระบบที่ซับซ้อนเกินไปหรือไม่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย กรณีผู้ใช้งานที่ไม่คุ้นเคยกับระบบดิจิทัล

2) ปัญหาเกี่ยวกับการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การสื่อสารระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ราบรื่น เช่น ความล่าช้าในการส่งต่อข้อมูลหรือการดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน รวมไปถึงการนัดหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหารือร่วมกันต้องใช้เวลามาก เนื่องจากรายละเอียดของการหารือเป็นข้อมูลเชิงเทคนิค

3) ปัญหาเกี่ยวกับการจัดลำดับความสำคัญของเรื่องร้องเรียน การไม่มีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการจัดลำดับความสำคัญของเรื่องร้องเรียน เช่น เรื่องร้องเรียนเร่งด่วนบางเรื่องที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขก่อน

2. โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)

1) โครงการมีขนาดใหญ่และมีความซับซ้อนสูง โดยต้องประสานหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อมูล ทำให้ใช้เวลานานในการศึกษารายละเอียดและจัดทำร่าง TOR เพื่อกำหนดอุปกรณ์และระบบที่เป็นปัจจุบันมีความเหมาะสมกับลักษณะของสถานที่และการใช้งานจริงทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

2) Requirements ของโครงการเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เช่น การย้ายสำนักงานใหม่ จำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น จำนวนห้องประชุมที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น ทำให้ต้องแก้ไขปรับปรุงร่าง TOR อยู่เสมอ เพื่อให้สามารถกำหนดอุปกรณ์และระบบที่ตรงกับความต้องการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่จริง และไม่เข้าซ้อนกับอุปกรณ์และระบบที่ทางสำนักงานแห่งใหม่จัดเตรียมไว้ให้แล้ว (ซึ่งอยู่นอกเหนือจากที่ระบุไว้ใน TOR ของโครงการเข้าสำนักงานแห่งใหม่)

3) ราคาากลางที่สืบจากท้องตลาดสูงกว่ากรอบงบประมาณที่ขอไว้ เนื่องจากผู้เสนอราคาหลายรายได้ยื่นเสนอราคาสูงขึ้น จึงทำให้ต้องทบทวนรายละเอียดอุปกรณ์ในร่าง TOR และจัดทำราคาากลางให้อยู่ภายในกรอบงบประมาณที่กำหนดไว้

4) มีความเห็นต่างของคณะกรรมการกำหนดราคากลาง เกี่ยวกับระยะเวลาการเข้าใช้ของโครงการ ที่มีระยะเวลาการเข้าใช้ 5 ปี ซึ่งไม่สอดคล้องกับระยะเวลาการเข้าอาคารสำนักงาน ซึ่งมีอายุสัญญา 3 ปี

3. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)

1) ปัญหาเกี่ยวกับการเก็บรวบรวมและคุณภาพของข้อมูล เนื่องจากข้อมูลจากแหล่งที่มาต่างกันอาจมีรูปแบบที่ไม่สอดคล้องกันหรือไม่สมบูรณ์ ทำให้มีข้อมูลที่ผิดพลาดหรือไม่ทันสมัย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความแม่นยำในการวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูลจากหลากหลายแหล่ง เช่น สนามบิน สายการบิน และอาจทำให้เกิดปัญหาความเข้ากันไม่ได้ของระบบ

2) ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยและความเป็นส่วนตัวของข้อมูล ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสาร เช่น รายละเอียดการจองและข้อมูลการเดินทาง มีความเสี่ยงต่อการถูกโจมตีทางไซเบอร์ อีกทั้งการรั่วไหลของข้อมูลอาจสร้างความเสียหายต่อชื่อเสียงขององค์กร

3) ปัญหาเกี่ยวกับความท้าทายด้านกฎหมายและข้อกำหนด กฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ข้อมูล เช่น กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (เช่น GDPR ในยุโรป) อาจจำกัดการนำข้อมูลไปใช้ รวมไปถึงกฎข้อบังคับในอุตสาหกรรมการบินอาจกำหนดเงื่อนไขที่ซับซ้อนสำหรับการแบ่งปันข้อมูลระหว่างองค์กร

4) ปัญหาเกี่ยวกับความยากในการตีความข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ที่ซับซ้อนต้องอาศัยความเชี่ยวชาญสูง ซึ่งหากมีการตีความข้อมูลผิดพลาด การตัดสินใจที่อ้างอิงจากการวิเคราะห์ข้อมูลอาจผิดพลาดตามไปด้วย

5) ปัญหาเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างองค์กร การแบ่งปันข้อมูลระหว่างสายการบิน สนามบิน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจเจอปัญหาด้านความไว้วางใจและผลประโยชน์ที่แตกต่างกัน รวมถึงความล่าช้าในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ

แนวทางการแก้ไข

1. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)

1) การวิเคราะห์ความต้องการของผู้ใช้งาน โดยสำรวจและรวบรวมข้อมูลความต้องการของผู้ใช้งานอย่างรอบด้าน ได้แก่ ผู้ร้องเรียน เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง และผู้บริหาร โดยใช้เครื่องมือที่หลากหลาย เช่น การใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์ การประชุมระดมความคิดเห็น (Focus Group) เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ของระบบและกระบวนการที่ตอบสนองต่อความต้องการได้อย่างแท้จริง

2) การออกแบบระบบให้ใช้งานง่าย (User-Friendly Design) โดยใช้หลักการ UX/UI Decision เพื่อออกแบบระบบให้ใช้งานง่ายและเข้าถึงได้สะดวก เช่น การใช้ภาษาและคำอธิบายที่เข้าใจง่าย การใช้ไอคอนหรือภาพประกอบที่ชัดเจน ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าใจและใช้งานระบบได้โดยไม่ต้องใช้เวลาศึกษามาก

3) การกำหนดกระบวนการที่ชัดเจน โดยวางแผนและกำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่ชัดเจนตั้งแต่การยื่นเรื่องร้องเรียนไปจนถึงการแก้ไขปัญหา รวมถึงใช้เครื่องมือ Flowchart หรือ Diagram เพื่อแสดงกระบวนการ ซึ่งทำให้ทุกฝ่ายทราบบทบาทและหน้าที่ของตนเองในแต่ละขั้นตอน

4) การใช้เครื่องมือในการทดสอบ แบบ Unit Test Integration Test และ User Acceptance Test (UAT) ซึ่งจะทำให้ระบบมีความเสถียรและพร้อมใช้งานได้ในสถานการณ์จริง

5) การให้ผู้ใช้งานมีส่วนร่วมในการออกแบบระบบ โดยเชิญผู้ใช้งานทดลองระบบและให้ข้อเสนอแนะก่อนการใช้งานจริง ซึ่งจะทำให้ระบบที่พัฒนามีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน

6) การวางระบบตรวจสอบและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีการประเมินผลระบบและกระบวนการเป็นระยะ พร้อมรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งาน ผ่านเครื่องมือที่เป็นระบบ Feedback หรือการสำรวจความพึงพอใจ ซึ่งจะทำให้ระบบได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและตอบสนองต่อปัญหาใหม่ ๆ อยู่เสมอ

7) การจัดการประชุมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรายงานความคืบหน้าและแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น โดยเป็นแบบ Bi-weekly เพื่อสรุปผลการดำเนินงานและวางแผนการทำงานในขั้นตอนต่อไป เพื่อเพิ่มความต่อเนื่องในการดำเนินการและเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน

8) การกำหนดเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญที่ชัดเจน สำหรับการประเมินระดับความสำคัญของเรื่องร้องเรียน เช่น ความเร่งด่วน (Urgency) ผลกระทบต่อบุคคลหรือองค์กร (Impact) ประเภทของปัญหา (เช่น ความปลอดภัย การละเมิดสิทธิ) โดยเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือสุขภาพได้รับการจัดให้อยู่ในลำดับความสำคัญสูงสุดของการดำเนินงานเรื่องร้องเรียน รวมถึงการจัดหมวดหมู่ของเรื่องร้องเรียน (Categorization) โดยแบ่งเรื่องร้องเรียนออกเป็นกลุ่ม เช่น เรื่องที่ต้องการการแก้ไขทันที เรื่องที่สามารถรอได้ หรือเรื่องที่ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบ ด้วยการใส่ Tag หรือ Keyword ในระบบ เพื่อแยกประเภทเรื่องร้องเรียน ซึ่งทำให้จัดการเรื่องร้องเรียนได้ง่ายขึ้นและลดความซับซ้อน

2. โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)

1) ขอบรับระยะเวลาการดำเนินงานของโครงการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ฉบับทบทวน

2) เร่งดำเนินการปรับปรุงร่าง TOR และจัดทำราคากลาง เพื่อให้สามารถเสนอราคากลางที่อยู่ภายในกรอบงบประมาณที่กำหนดและผู้เสนอราคาสามารถยอมรับได้ แต่ยังคงได้อุปกรณ์และระบบที่มีประสิทธิภาพใช้งานได้อย่างเหมาะสม และสามารถรองรับกับระบบงานในปัจจุบันได้

3) พิจารณาทบทวนโครงการตามเหตุผลและความจำเป็นเร่งด่วน ตามนโยบายและคำสั่ง กพท. ที่ 346/2567 เรื่อง การทบทวนการใช้จ่ายเงินงบประมาณของ กพท. เพื่อให้การเบิกจ่ายงบประมาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับจำนวนที่จะเบิกจ่ายจริง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานตามภารกิจหลักของ กพท. จึงได้ขออนุมัติยกเลิกโครงการตามหนังสือ ที่ กพท. 19/NC 662 ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2567 เรื่อง ขอยกเลิกโครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) ทั้งนี้ การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ (ซึ่งเป็นงานส่วนหนึ่งของโครงการนี้) ยังคงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการต่อในปี 2567 เนื่องจากอุปกรณ์บางส่วนมีการใช้งานตั้งแต่ปี 2559 (ระยะเวลาใช้งานรวม 8 ปี) ซึ่งได้เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน รวมถึงผู้ผลิตอุปกรณ์ดังกล่าวจะหยุดการให้บริการทั้ง Hardware และ Software ในวันที่ 1 มีนาคม 2568 เป็นต้นไป อันจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานของบุคลากร กพท. ทั้งหมด จึงยังคงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดหาอุปกรณ์ใหม่ทดแทนต่อไป เพื่อให้ กพท. ยังคงมีระบบเทคโนโลยีที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ

3. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)

1) การสร้างมาตรฐานข้อมูล โดยใช้เทคโนโลยีตรวจสอบคุณภาพข้อมูล (Data Quality Management Tools) และมีระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบเรียลไทม์ (Real-Time Data Collection System) รวมถึงการเข้ารหัส

ข้อมูล (Data Encryption) เช่น ออกแบบระบบให้รองรับการจัดการกุญแจเข้ารหัส (Key Management) อย่างปลอดภัย

2) การศึกษากฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียด โดยปรึกษาผู้เชี่ยวชาญทางกฎหมาย เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของโครงการกับข้อกำหนดในแต่ละพื้นที่ และกำหนดนโยบายการจัดการข้อมูล (Data Governance Policies) และการจัดการความยินยอมของผู้ใช้ (User Consent Management) รวมถึงมีการฝึกอบรมบุคลากรด้านกฎหมายข้อมูล (Legal and Compliance Training)

3) การเตรียมข้อมูลให้เป็นระเบียบ เช่น การทำความสะอาดข้อมูล (Data Cleansing) เพื่อกำจัดข้อมูลที่ผิดพลาด ซ้ำซ้อน หรือขาดหาย การใช้เครื่องมือวิเคราะห์ที่ทันสมัย (Advanced Analytics Tools) เช่น การใช้ซอฟต์แวร์หรือแพลตฟอร์ม Oracle ที่ช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูล การสร้างภาพข้อมูล (Data Visualization) เช่น การใช้กราฟ แผนภูมิ หรือแผนที่เพื่อทำให้ข้อมูลที่ซับซ้อนเข้าใจง่ายขึ้น รวมถึงการพัฒนาเอกสารและคู่มือการตีความ (Documentation and Guidelines) โดยจัดทำเอกสารหรือคู่มือที่อธิบายความหมายของตัวแปรและข้อมูลในรูปแบบรายงานมาตรฐานข้อมูลการบินสากล

4) การสร้างกรอบความร่วมมือที่ชัดเจน เช่น การจัดทำข้อตกลงหรือบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding - MOU) ระหว่างองค์กรเพื่อกำหนดเป้าหมาย บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน เช่น ผู้ประกอบการสนามบิน นอกจากนี้ ยังมี การแบ่งปันข้อมูลที่มีมาตรฐาน (Standardized Data Sharing) โดยกำหนดมาตรฐานในการจัดรูปแบบและแบ่งปันข้อมูล เช่น การใช้ API หรือโปรโตคอลที่เป็นที่ยอมรับ เช่น การเชื่อมต่อ API ร่วมกับระบบของ DOA ในปัจจุบัน รวมไปถึงการฝึกอบรมและสร้างความเข้าใจร่วมกัน (Training and Knowledge Sharing) เช่น การจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับเป้าหมายและวิธีการทำงานของโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่สอดคล้องกันระหว่างหน่วยงาน

ตัวชี้วัดที่ 10	จำนวนโครงการที่บรรลุเป้าหมายการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศที่กำหนด				
ค่าเป้าหมาย	ความสำเร็จของโครงการที่บรรลุเป้าหมายการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ ครบถ้วนทั้ง 4 โครงการ ภายในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
จำนวนโครงการที่บรรลุเป้าหมายการดำเนินการตามแผนความร่วมมือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และองค์กรระหว่างประเทศ	ไม่บรรลุ ค่าเป้าหมาย ทั้ง 4 โครงการ	บรรลุ ค่าเป้าหมาย 1 โครงการ	บรรลุ ค่าเป้าหมาย 2 โครงการ	บรรลุ ค่าเป้าหมาย 3 โครงการ	บรรลุ ค่าเป้าหมาย 4 โครงการ

ผลการดำเนินงาน

บรรลุค่าเป้าหมาย 3 โครงการจาก 4 โครงการ โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน คิดเป็นคะแนน 4.0000 (เกณฑ์ระดับ 4 บรรลุค่าเป้าหมาย 3 โครงการ) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ Directorate General of Civil Aviation (DGCA) - Indonesia (เป้าหมาย 12 เดือน : มีสรุปผลการประชุม/ความคืบหน้าในการดำเนินการ)

ผลการดำเนินงาน : บรรลุเป้าหมาย โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ได้เข้าร่วมการประชุม The Asia Pacific Air Transport Forum 2024 ระหว่างวันที่ 17-18 กันยายน 2567 และการประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA ระหว่างวันที่ 19-20 กันยายน 2567 ณ เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย โดยขอบเขตประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และ DGCA ครั้งนี้ ประกอบด้วยหัวข้อ Environment Protection , Economic Development and Regulation, Aerodrome Safety, Unmanned Aircraft System, Aviation Security โดยได้สรุปผลการประชุมความร่วมมือฯ เสนอ ผอ.กพท. ลงนามแล้วเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2567

2. โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค (เป้าหมาย 12 เดือน : สรุปรายงานความร่วมมือและสามารถผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการฝึกอบรมด้านการบินในภูมิภาค)

ผลการดำเนินงาน : ไม่บรรลุเป้าหมาย โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- อยู่ในขั้นตอนการสนับสนุน ICAO ในการมอบทุนแก่บุคลากรด้านการบินตามที่กำหนดใน MOU โดยได้ดำเนินการเสนอเรื่องการลงนามใน MOU ไปยังกระทรวงคมนาคม และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ขอให้ กพท. จัดทำรายละเอียดเพื่อชี้แจงตามมาตรา 27 พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ เพื่อแสดงให้เห็นถึงประโยชน์ในการดำเนินงาน ซึ่ง กพท. จัดทำรายละเอียดและชี้แจงไปยัง สลค. เรียบร้อยแล้ว โดย กพท. ได้รับทราบมติ ครม. จากการประชุมเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2567 โดยมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนร่างบันทึกความเข้าใจ ในส่วนที่ไม่ใช่สาระสำคัญและไม่ขัดกับหลักการที่ ครม. ได้ให้ความเห็นชอบไว้ ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการได้ โดยให้นำเสนอ ครม. ทราบภายหลัง ทั้งนี้ ปัญหา/อุปสรรคของการดำเนินโครงการฯ เกิดจากปัจจัยภายนอกซึ่งไม่สามารถควบคุมได้ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินโครงการฯ บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ได้ตั้งแต่ปี 2566 และไม่สามารถเริ่มดำเนินโครงการฯ ในปี 2567 ตามแผน

อย่างไรก็ตาม MoU ที่ได้จัดทำร่วมกับ ICAO ได้รับการลงนามจาก ICAO Secretary General เรียบร้อยแล้วในวันที่ 27 ธันวาคม 2567 และจะดำเนินการในปี 2568 ต่อไป

3. โครงการจัดประชุมความร่วมมือระหว่าง กพท. และสิงคโปร์ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) (เป้าหมาย 12 เดือน : สามารถจัดประชุมเพื่อให้เกิดความร่วมมือไทย-สิงคโปร์ ในเรื่อง Aviation Safety, Air traffic management, Aviation Security, Air Transport และสามารถสรุปผลการประชุมเพื่อนำเสนอต่อผู้บริหารต่อไปได้)

ผลการดำเนินงาน : บรรลุเป้าหมาย โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- มีการประชุมความร่วมมือว่าด้วยการบินระหว่างสิงคโปร์และไทย (Singapore-Thailand Dialogue on Aviation Cooperation) ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 1-2 สิงหาคม 2567 ณ โรงแรม Marriott Tang Plaza Hotel Singapore สาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่ง CAAS เป็นเจ้าภาพ โดยมีผู้บริหารและพนักงานที่เกี่ยวข้องจาก CAAT CAAS และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เข้าร่วม ทั้งนี้ กพท. ได้จัดทำร่างรายงานสรุปการประชุมและแจ้งเวียนผู้เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาร่างฯ แล้วเสร็จ ซึ่งไม่มีการแก้ไขจากผู้เกี่ยวข้องจึงเสนอร่างรายงานการประชุมต่อ ผอ.กพท. อนุมัติเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2567

4. โครงการส่งเสริมบุคลากรในการเพิ่มบทบาทและการมีส่วนร่วมในเวทีระดับสากล (ด้าน ANS) (เป้าหมาย 12 เดือน : ผู้แทนของ กพท. สามารถเข้าร่วมการประชุมในระดับ ICAO ANC Technical Panels และ Working Groups ในด้านที่เกี่ยวข้องกับ ANS ได้อย่างน้อย 1 Panel/Working Group)

ผลการดำเนินงาน : บรรลุเป้าหมาย โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- ผู้แทนของ กพท. สามารถเข้าร่วมการประชุมในระดับ ICAO ANC Technical Panels และ Working Groups ในด้านที่เกี่ยวข้องกับ ANS จำนวน 1 Panel/ Working Group ได้แก่ Frequency Spectrum Management Panel โดยในปี 2567 ผู้แทน ANS ได้เข้าร่วม Frequency Spectrum Management Panel Working Group ครั้งที่ 18 (FSMP WG/18) ระหว่างวันที่ 6-16 กุมภาพันธ์ 2567 ณ ICAO สำนักงานใหญ่ ประเทศแคนาดา และ Frequency Spectrum Management Panel Working Group ครั้งที่ 19 (FSMP WG/19) ระหว่างวันที่ 15-26 กรกฎาคม 2567 ณ ICAO สำนักงานใหญ่ ประเทศแคนาดา รวมทั้งสิ้น 2 ครั้ง โดย ผอ.กพท. รับทราบรายงานสรุปการประชุมเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2567 และ 3 ตุลาคม 2567 ตามลำดับ

ปัญหา/อุปสรรค

2. โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค

- สืบเนื่องจากปี 2566 มีการเปลี่ยนแปลงของคณะรัฐมนตรี ส่งผลให้ไม่สามารถเสนอเรื่องเข้าที่ประชุมเพื่อพิจารณา อันเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ ทั้งนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ได้รับการแต่งตั้งในไตรมาสที่ 4/2566 จึงได้ร่างหนังสือถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบเป็นผู้ลงนามใน MOU และเสนอเรื่องเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรีตามกระบวนการต่อไป

- เรื่องที่เสนอถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีในไตรมาสที่ 1/2567 แต่ไม่สามารถบรรจุเข้าวาระการประชุมคณะรัฐมนตรีได้ เนื่องจากไม่ได้รับคัดเลือกให้บรรจุเข้าวาระ อันเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ไม่สามารถควบคุมได้

แนวทางการแก้ไข

2. โครงการความร่วมมือระหว่าง กพท. และ ICAO ในการฝึกอบรมของภูมิภาค

- ติดตามอย่างใกล้ชิด

ตัวชี้วัดที่ 11	อัตราการเติบโตของรายได้ในภาคอุตสาหกรรมการบินเมื่อเทียบกับการเติบโตของ GDP ประเทศ				
คำเป้าหมาย	อัตราการเติบโตของรายได้ในภาคอุตสาหกรรมการบิน มีอัตราการเติบโตมากกว่าการเติบโตของ GDP มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 1.00				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละของอัตรา การเติบโตของรายได้ ในภาคอุตสาหกรรม การบินเปรียบเทียบกับอัตราการเติบโต ของ GDP ประเทศ	อัตราการเติบโต ของรายได้น้อยกว่า การเติบโตของ GDP	อัตราการเติบโต ของรายได้มากกว่า การเติบโตของ GDP อยู่ระหว่างร้อยละ 0.00 – 0.49	อัตราการเติบโต ของรายได้มากกว่า การเติบโตของ GDP อยู่ระหว่างร้อยละ 0.50 – 0.74	อัตราการเติบโต ของรายได้มากกว่า การเติบโตของ GDP อยู่ระหว่างร้อยละ 0.75 – 0.99	อัตราการเติบโต ของรายได้มากกว่า การเติบโตของ GDP มากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 1.00

ผลการดำเนินงาน

อัตราการเติบโตของรายได้มากกว่าการเติบโตของ GDP โดยอัตราการเติบโตของรายได้เท่ากับ 17.95 และอัตราการเติบโตของ GDP เท่ากับ 2.5 ความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 อัตราการเติบโตของรายได้มากกว่าการเติบโตของ GDP มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 1.00) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. ดำเนินการสำรวจและจัดเก็บรายได้ของภาคอุตสาหกรรมการบิน โดยดำเนินการจัดเก็บข้อมูลจำแนกสาขาการผลิตของภาคอุตสาหกรรมการบิน 9 สาขา ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างเดียวกันกับการจัดทำบัญชีประชาชาติด้านการบินของประเทศไทยทั้งสิ้น 80 หน่วยงาน ทั้งนี้ กพท. มีการส่งหนังสือขอข้อมูลประมาณการรายได้ ณ สิ้นปี 2567 ไปยังทั้ง 80 หน่วยงาน แต่ไม่สามารถรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรมการบินได้ทั้งหมด จึงได้พิจารณาคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างจากหน่วยงานหลักจำนวน 20 หน่วยงาน ซึ่งสัดส่วนรายได้ของกลุ่มตัวอย่งนี้คิดเป็นประมาณร้อยละ 60 ของรายได้ทั้งหมดที่มีการนำส่งข้อมูลรายได้ปี 2566

2. สาเหตุที่อัตราการเติบโตของรายได้ในภาคอุตสาหกรรมการบินของไทยเติบโตกว่าการเติบโตของ GDP เป็นอย่างมากในปี 2567 เกิดจากสถานการณ์การฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของโควิด 19 ที่อุตสาหกรรมการบินของไทยกลับมาฟื้นตัวกว่าร้อยละ 85 ในขณะที่ปีฐานที่ใช้เปรียบเทียบการเติบโต (ร้อยละการเติบโตปี 2566 เมื่อเทียบกับปี 2565) อุตสาหกรรมการบินกลับมาฟื้นตัวเพียงร้อยละ 74 ทั้งนี้คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยจะสามารถฟื้นตัวเข้าสู่สภาวะปกติได้ในปี 2568 ซึ่งจะทำการวัดผลข้อมูลการเติบโตของรายได้ในอุตสาหกรรมการบินมีความแม่นยำและสะท้อนการเติบโตที่แท้จริงมากขึ้น โดยผลการประมาณการอัตราการเติบโตของรายได้ในภาคอุตสาหกรรมการบินเมื่อเทียบกับการเติบโตของ GDP ประเทศในปี 2567 มีดังนี้

เปรียบเทียบอัตราการเจริญเติบโต	ร้อยละการเติบโตปี 2567 เมื่อเทียบกับปี 2566
GDP	2.5
รายได้ของภาคอุตสาหกรรมการบิน	17.95

3. กพท. จัดทำรายงานอัตราการเจริญเติบโตของรายได้ในภาคอุตสาหกรรมการบินเมื่อเทียบกับการเติบโตของ GDP ประเทศปี 2567 เสนอ ผอ.กพท. เห็นชอบเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2567

หมายเหตุ : รายได้ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบินและการเติบโตของ GDP เป็นตัวเลขจากการคาดการณ์ของหน่วยงาน เนื่องจากการวัดผลตัวชี้วัดองค์กรของ กพท. จะต้องดำเนินการภายในเดือนธันวาคมของทุกปี แต่ตัวเลข GDP อย่างเป็นทางการจะประกาศโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะประกาศในช่วงประมาณไตรมาสแรกของปี 2568 รวมทั้งตัวเลขรายได้ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินที่จัดทำลงฐานข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้าจะต้องได้รับการตรวจสอบจากผู้ตรวจสอบบัญชีก่อนทำการเผยแพร่ซึ่งจะได้รับข้อมูลประมาณไตรมาสที่ 2 ของปีถัดไป จึงทำให้การประเมินผลตัวชี้วัดนี้ไม่สามารถนำตัวเลขที่แท้จริงมาใช้ในการวัดผลได้

ตัวชี้วัดที่ 12	ร้อยละของค่าปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Carbon Emissions) ของภาคการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศที่สามารถลดได้ตามเป้าหมายรายปีที่กำหนด				
ค่าเป้าหมาย	- ความสำเร็จในการลดปริมาณ CO ₂ ของภาคการบินในประเทศและภาคการบินระหว่างประเทศเทียบกับค่าเป้าหมายที่กำหนดได้จากที่ระบุในแผนปฏิบัติการฯ ได้มากกว่าร้อยละ 100 - การลด CO ₂ emissions ของภาคการบิน International และ Domestic เป็นไปตาม target				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละของค่าปริมาณ CO ₂ ของภาคการบินที่สามารถลดได้เมื่อเทียบกับค่าเป้าหมายในแผนปฏิบัติการฯ	น้อยกว่า ร้อยละ 50	ร้อยละ 51-60	ร้อยละ 61-80	ร้อยละ 81-100	มากกว่า ร้อยละ 100

หมายเหตุ:

- (1) เกณฑ์ตามข้างต้นจะไม่สามารถประยุกต์ใช้ได้กรณีสถานการณ์ไม่ปกติ เช่น การฟื้นตัว (recovery) ยังไม่สมบูรณ์ ถูกรบกวนจากปัจจัยภายนอกหรือปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ กพท.
- (2) การฟื้นตัวของการบินทางอากาศอย่างสมบูรณ์พิจารณาได้จากปริมาณ RTK ในปีนั้น โดยจะต้องไม่น้อยกว่าค่า Reference
- (3) ในกรณีตามข้อ (1) กพท. จะต้องสืบสวน สรุปข้อมูล และดำเนินกิจกรรมสร้างการมีส่วนร่วม กรณีดำเนินงานตามแผนเบี่ยงเบนไปจากเป้าหมายตามที่ระบุในแผนปฏิบัติการฯ ให้แล้วเสร็จภายในปีนั้น โดยจะพิจารณาให้อยู่ในเกณฑ์ระดับ 5
- (4) ในกรณีที่ภาคการบิน International หรือ Domestic อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่าง ไม่สามารถลด CO₂ emissions ได้ตาม target ให้ดำเนินการตามข้อ (3) คือ กพท. จะต้องสืบสวน สรุปข้อมูล และดำเนินกิจกรรมสร้างการมีส่วนร่วม กรณีดำเนินงานตามแผนเบี่ยงเบนไปจากเป้าหมาย ตามที่ระบุในแผนปฏิบัติการฯ ให้แล้วเสร็จภายในปีนั้น โดยจะพิจารณาให้อยู่ในเกณฑ์ระดับ 5

ผลการดำเนินงาน

ค่าปริมาณ CO₂ ของภาคการบินภายในประเทศสามารถลดได้ร้อยละ 599.15 และค่าปริมาณ CO₂ ของภาคการบินระหว่างประเทศไม่สามารถลดได้ตามค่าเป้าหมาย ซึ่งลดได้น้อยกว่าร้อยละ 50 ของค่าเป้าหมาย ทั้งนี้ กพท. ได้ดำเนินการตามเงื่อนไขในหมายเหตุข้อที่ 4 แล้วเสร็จ คือ สืบสวน สรุปข้อมูล และดำเนินกิจกรรมสร้างการมีส่วนร่วม โดยความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 มากกว่าร้อยละ 100) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. ติดตามผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการบินของไทยตามแผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน โดยดำเนินการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสายการบินสัญชาติไทย ปี 2566 (2023) จำนวน 8 สายการบิน ประกอบด้วย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำกัด บริษัท ไทยไลอ้อน เมนทารี จำกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทย เวียดนามแอร์เวย์ จำกัด และบริษัท เค-ไมล์ แอร์ จำกัด ผ่านระบบ EDIMS ซึ่งเป็นระบบหน่วยประมวลผลก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน

2. กพท. จัดประชุมคณะกรรมการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภาคการบินครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2567 โดยที่ประชุมได้มีมติรับรองข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินในปี 2566

3. กพท. คำนวณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินประจำปี 2566 จากประสิทธิภาพการใช้ น้ำมัน (Fuel Efficiency) โดยเปรียบเทียบระหว่างค่าเป้าหมาย (Reduction Target) สำหรับปี 2566 ตามสูตร คำนวณ มีผลลัพธ์ดังนี้

Flight	BASELINE RTK * (Thousand Tonne KM)	ACTUAL RTK (Thousand Tonne KM)	หมายเหตุ
Domestic	2,182,419.23	768,976.47	Actual RTK < Baseline
International	10,471,543.47	7,893,493.77	Actual RTK < Baseline

*Baseline RTK จากค่า RTK อ้างอิงจากแผนปฏิบัติการฯ

Flight	ค่าเป้าหมายการลด CO2 (Tonne CO2)	ค่าปริมาณ CO2 Emission ที่ลดได้ (Tonne CO2)	ร้อยละปริมาณที่ลดได้ เทียบกับค่าเป้าหมาย
Domestic	20,000	119,830.98	599.15
International	23,000	<11,500	<50

- ค่า RTK ทั้ง Domestic และ International ในปี 2566 ยังไม่ถึงค่า Reference หรือ Baseline
- Fuel Efficiency ของ Domestic ในปี 2566 (0.284 Kg/RTK) ต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ (0.302 Kg/RTK) ถึงแม้ค่า RTK จะยังไม่ถึงค่า Reference หรือ Baseline ก็ตาม ทำให้การลดก๊าซ CO2 ได้ตามเป้าหมาย
- Fuel Efficiency ของ International ในปี 2566 (0.244 kg/RTK) สูงกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้เล็กน้อย (0.243 Kg/RTK) หรืออีกนัยหนึ่งคือการลดก๊าซ CO2 ไม่ได้ตามเป้าหมายเพียงเล็กน้อย แต่เนื่องจากภาคการบิน International มีปริมาณ Traffic มาก จึงส่งผลกระทบต่อภาพรวมของปริมาณก๊าซ CO2 ที่ลดได้ในภาค International
- ในการติดตามผลการลดก๊าซฯ จะทำโดยเริ่มจากการหาค่า Fuel Efficiency ก่อนแล้วเทียบกับค่า Fuel Efficiency เป้าหมาย เพื่อหาผลต่าง หลังจากนั้นจึงแปลงค่า Fuel Efficiency ของผลต่างที่ได้ เป็นปริมาณก๊าซฯ ซึ่งค่า Fuel Efficiency มีความอ่อนไหวมาก ดังเห็นได้จากว่าแม้ค่า Fuel Efficiency จะเบี่ยงเบนจากค่าเป้าหมายเพียงเล็กน้อย หากแต่เมื่อคำนวณหรือแปลงเป็นค่าปริมาณก๊าซฯ จะเป็นกลายเป็นปริมาณมาก โดยจะแปรผันตามค่า RTK ดังนั้น ในการดำเนินงานติดตามค่าการลดก๊าซเรือนกระจก อาจต้องพิจารณาจากการใช้ค่า Fuel Efficiency เป็นหลัก

4. กพท. ดำเนินการสืบสวนหาสาเหตุและสรุปข้อมูลของการลดก๊าซ CO2 ไม่ได้ตามเป้าหมาย พบว่า กรณีที่เกิดขึ้นเป็นเหตุอันเนื่องมาจากสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ที่กระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในปี 2566 ทำให้การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินยังไม่กลับมาอย่างเป็นปกติ เห็นได้จากจำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบินและปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ จากรายงานข้อมูลสถานะอุตสาหกรรมการบินของ กพท. ที่ในภาพรวมมีการฟื้นตัวประมาณร้อยละ 70 เทียบกับปีก่อนเกิดสถานการณ์โรคระบาดฯ ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่เข้ามากระทบการดำเนินงานที่ กพท. ควบคุมไม่ได้

5. กพท. จึงได้สร้างการมีส่วนร่วมโดยได้เชิญผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ เข้าร่วมประชุมและรับฟังข้อมูลและสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน ในงานสัมมนาอุตสาหกรรมการบินของไทย (TAIC) เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2567 โดยสรุปดังนี้

1) กพท. ได้ประกาศใช้แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินเมื่อเดือนธันวาคม 2563 ซึ่งในแผนฯ ฉบับดังกล่าว ประกอบด้วยมาตรการสำหรับผู้ดำเนินการสนามบิน ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ และผู้ดำเนินการเดินอากาศ

2) กพท. ได้ติดตามการดำเนินมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกและข้อมูลก๊าซเรือนกระจกของภาคการบินเป็นประจำทุกปี ซึ่งในปี 2566 (2023) ได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการดำเนินการ ตามมาตรการเป็นอย่างดี แต่เนื่องจากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ส่งผลกระทบให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามเป้าหมายการลดก๊าซฯ ที่กำหนดไว้

3) ภาคการบินของไทยมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามในปี 2566 ปริมาณการขนส่งทางอากาศรวม (RTK) เพิ่มขึ้นแต่ไม่ถึงระดับของเส้นฐาน ทำให้ข้อมูลการลดก๊าซฯ ไม่สะท้อนการดำเนินงานในรูปแบบปกติ (Business As Usual: BAU)

4) กพท. อยู่ระหว่างการปรับปรุงแผนฯ ตามข้อ 1) โดยจะใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ 1 ปี (ระหว่าง พฤษภาคม 2567 - พฤษภาคม 2568) ทั้งนี้คาดว่าแผนฯ ฉบับสมบูรณ์จะแล้วเสร็จภายในปี 2568

5) เนื่องจากมีการคาดการณ์ว่า ในปี 2568 ปริมาณการขนส่งทางอากาศรวม (RTK) จะสามารถเพิ่มขึ้นได้ สอดคล้องตาม BAU และเป็นไปตามเส้นฐานซึ่งจะสามารถคำนวณปริมาณการลดการปล่อยก๊าซฯ ได้ตามค่าเป้าหมาย กพท. ขอความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินมาตรการลดการปล่อยก๊าซฯ อย่างต่อเนื่อง

6) ผู้เข้าร่วมประชุมฯ ขอให้ กพท. พิจารณา ทบทวนแนวทางและมาตรการใหม่ ๆ ในการดำเนินการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามแผนปฏิบัติการอนุรักษ์พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินสำหรับผู้ดำเนินการเดินอากาศ ผู้ดำเนินการสนามบิน และผู้ให้บริการจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับสถานการณ์การฟื้นตัวของการขนส่งทางอากาศ

6. คณะกรรมการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้รับรองรายงานการประชุมฯ และ ผอ.กพท. ลงนามเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2567 โดย กพท. ได้เผยแพร่รายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ภาคการบินประจำปี 2566 ผ่านเว็บไซต์ กพท. เรียบร้อยแล้ว

หมายเหตุ : ค่า RTK Baseline เป็นการคาดการณ์ โดยใช้ข้อมูลทางสถิติ ซึ่งในช่วงที่จัดทำ Baseline ดังกล่าว ข้อมูลที่ใช้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID ในช่วงแรก อาจจะมีผลต่อการคาดการณ์การเติบโต ซึ่งอาจจะต้องทบทวนค่า Baseline หลังจากมีข้อมูล RTK ในช่วงที่มีการฟื้นตัวอย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินของไทยจะสามารถฟื้นตัวเข้าสู่สภาวะปกติได้ในปี 2568

ตัวชี้วัดที่ 13	จำนวนตัวชี้วัดในระบบ LeTCI ที่สามารถประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ ทบทวน และปรับปรุงผลการดำเนินการขององค์กร				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการนำตัวชี้วัดในระบบ LeTCI มาใช้ในการวิเคราะห์ ทบทวน และปรับปรุงผลการดำเนินการขององค์กรได้ จำนวน 16 ตัวชี้วัด ภายในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
จำนวนตัวชี้วัดในระบบ LeTCI ที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ ทบทวน และปรับปรุงผลการดำเนินการขององค์กร	12 ตัวชี้วัด	13 ตัวชี้วัด	14 ตัวชี้วัด	15 ตัวชี้วัด	16 ตัวชี้วัด

ผลการดำเนินงาน

มีการนำตัวชี้วัดในระบบ LeTCI มาใช้ในการวิเคราะห์ ทบทวน และปรับปรุงผลการดำเนินการขององค์กรได้ จำนวน 16 ตัวชี้วัด ภายในปี 2567 โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 16 ตัวชี้วัด) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. ได้นำผลการดำเนินการของตัวชี้วัดองค์กรตามระบบ LeTCI ประจำปี 2566 ทั้ง 16 ตัวชี้วัด เป็นปัจจัยนำเข้าแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2568-2572) โดยนำไปวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน ซึ่งส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดเป้าประสงค์ เป้าหมายผลการดำเนินการและตัวชี้วัดที่สำคัญ และกลยุทธ์

2. กพท. นำผลการดำเนินการของตัวชี้วัดองค์กรตามระบบ LeTCI ประจำปี 2566 จัดทำร่างตัวชี้วัดองค์กรประจำปี 2567 ภายใต้ระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของ กพท. ในปี 2567 (Performance Management System: PMS) โดยมีการถ่ายทอดตัวชี้วัดองค์กรสู่ระดับรอง ผอ.กพท. รวมถึงผู้จัดการทุกคน และถ่ายทอดจากผู้จัดการสู่หัวหน้ากองและพนักงานตามลำดับ ทั้งนี้ ผอ.กพท. มีการคัดเลือกตัวชี้วัดที่เหมาะสมเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานในปี 2567 จากตัวชี้วัดองค์กรตามระบบ LeTCI ทั้ง 6 ด้าน รวม 16 ตัวชี้วัด

3. ผอ.กพท. เห็นชอบรายงานผลการดำเนินการของตัวชี้วัดองค์กรตามระบบ LeTCI ประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2567 ตามบันทึก ที่ กพท. ประจำปีผอ.กพท./18 ทั้งนี้ รายงานผลการดำเนินการฯ มีข้อเสนอแนะ และ กพท. ได้มีการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ดังนี้

2) ตัวชี้วัดด้านการให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ตัวชี้วัดที่ 2.1 การประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

- ณ พฤษภาคม 2567 กพท. อยู่ในระหว่างดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินต่อการปฏิบัติงานของ กพท. และการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร องค์ความรู้และนวัตกรรม ประจำปี 2566 ซึ่งจะได้รับรายงานผลการสำรวจช่วงเดือนกรกฎาคม 2567 จึงใช้ข้อมูลของปีล่าสุด คือ 2565 ก่อนปรับปรุงเมื่อได้ผลที่เป็นปัจจุบัน ดังนั้นจึงอาจพิจารณาปรับปรุงกระบวนการสำรวจความพึงพอใจ เร่งรัดให้มีการวัดผลเพื่อให้ได้ผลความพึงพอใจของช่วงเวลานั้น ๆ และเร่งรัดให้มีการรายงานให้รวดเร็วขึ้นทันต่อการนำผลที่ได้มาวิเคราะห์พิจารณาจัดทำโครงการเพื่อยกระดับความพึงพอใจ ในส่วนที่มีโอกาสในการปรับปรุงพัฒนาต่อไป

การดำเนินการตามข้อเสนอแนะ : การดำเนินงานในปี 2567 กพท. ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจและเผยแพร่ให้แก่ผู้บริหารและพนักงานของ กพท. แล้วเสร็จภายใน เดือนธันวาคม 2567 ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จเร็วกว่าปี 2566 โดยผลสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการของ กพท. ปี 2567 เท่ากับ ร้อยละ 83.53 และในปี 2566 อยู่ที่ร้อยละ 75.40 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.78 แสดงให้เห็นว่า กพท. มีการดำเนินการปรับปรุงพัฒนาจากผลสำรวจฯ จากปีก่อนหน้า ส่งผลให้คะแนนผลสำรวจฯ ในปี 2567 ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

3) ตัวชี้วัดด้านงบประมาณ การเงิน และการเติบโต

ตัวชี้วัดที่ 3.1 ความสามารถในการเบิกจ่ายงบประมาณ

- ผลการเบิกจ่ายงบประมาณของ กพท. ระหว่างปี 2562 – 2566 ยังมีความผันผวนและมีแนวโน้มลดลง ในขณะที่กระทรวงคมนาคม มีผลการดำเนินการและแนวโน้มที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2566 กพท. สามารถเบิกจ่ายงบประมาณได้เพียงร้อยละ 56.03 มีผลจาก

- 1) งบบุคลากร: ไม่สามารถปรับทดแทนโครงสร้างค่าตอบแทนให้พนักงานได้ตามแผน
- 2) งบดำเนินงาน: โครงการที่เกี่ยวข้องกับอาคารสำนักงานใหม่อยู่ระหว่างขั้นตอนการตรวจรับงานเพื่อเตรียมเบิกจ่ายต่อไป
- 3) งบลงทุนและงบรายจ่ายอื่น ๆ: โครงการที่เกี่ยวข้องกับ IT Master plan เบิกจ่ายไม่เป็นไปตามแผน เนื่องจากการลงนามสัญญาล่าช้า และโครงการ EMPIC อยู่ระหว่างการตรวจรับงาน ดังนั้น การเร่งรัดการดำเนินการเพื่อให้สามารถเบิกจ่ายงบประมาณในเรื่องข้างต้นจึงมีความสำคัญ ส่งผลให้มีผลการเบิกจ่ายที่ดีขึ้นแสดงถึงความสามารถในการดำเนินการได้ตามแผนงาน และควรค้นหาสาเหตุของความล่าช้าเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นอีกในปีต่อไป

การดำเนินการตามข้อเสนอแนะ : การดำเนินงานในปี 2567 กพท. ได้ดำเนินการทบทวนแผนการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี 2567 ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ทางการเงิน เร่งรัดการดำเนินงานโครงการให้สามารถเบิกจ่ายได้ทันในปีงบประมาณ และชะลอโครงการเพื่อทบทวนความเหมาะสมในการดำเนินงาน รวมถึงการจัดตั้งคณะกรรมการปรับปรุงระบบการเงินและงบประมาณ เพื่อให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงระบบการกำกับ ติดตาม และการประเมินผลการใช้จ่ายของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ส่งผลให้ กพท. มีแนวทางในการบริหารและจัดการด้านการเบิกจ่ายงบประมาณได้ดีขึ้นในอนาคต

ตัวชี้วัดที่ 3.2 การบริหารปริมาณเงินสะสม

- กรอบปริมาณเงินสะสมที่กำหนด ปี 2562 - 2564 เท่ากับ 1,400 ล้านบาท และได้ปรับเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2565 เป็นเท่ากับ 1,760 ล้านบาท โดย กพท. มีปริมาณเงินสะสมระหว่างปี 2562 – 2566 รวมทั้งคาดการณ์ปริมาณสะสมปี 2567 – 2569 สูงกว่ากรอบที่กำหนด แต่อย่างไรก็ดี ในปีที่ผ่านมา มีค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่สูงขึ้นมาก อาจสมควรพิจารณาทบทวนวิธีการคำนวณกรอบปริมาณเงินสะสมและพิจารณาปรับกรอบปริมาณเงินสะสมให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้ กพท. สามารถรองรับการมีอาคารสำนักงานใหม่ และสถานการณ์ความเสี่ยงใหม่ที่อาจเกิดขึ้นได้

การดำเนินการตามข้อเสนอแนะ : การดำเนินงานในปี 2567 กพท. ได้ดำเนินการทบทวนวิธีการคำนวณกรอบปริมาณเงินสะสมให้สอดคล้องกับการประมาณการรับและรายจ่าย อีกทั้งดำเนินการทบทวนการ

เบิกจ่ายงบประมาณและโครงการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด ตอบสนองนโยบายจากคณะกรรมการกำกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้เกิดงบประมาณแบบสมดุลในด้านรายรับและรายจ่าย เพื่อให้ กพท. มีปริมาณเงินสะสมที่เพียงพอต่อสภาวะวิกฤตที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต และการดำเนินการจัดทำสำนักงานถาวร อีกทั้ง กพท. ยังได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะทำงานโครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (New Scheme Regulatory Fee) เพื่อคำนวณอัตราค่าธรรมเนียมในการกำกับดูแล และเพิ่มช่องทางในการหารายได้เพิ่มเติม ให้ กพท. มีสภาพคล่องทางการเงินและมีปริมาณเงินสะสมที่เพียงพอ ในการดำเนินงานในอนาคต

ตัวชี้วัดที่ 3.4 การบริหารจัดการต้นทุนการผลิต

- ต้นทุนการผลิตโดยรวม ปี 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.01 โดยต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ แผนอำนวยการความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ เพิ่มขึ้นร้อยละ 97.39 ระเบียบ/ประกาศ เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.14 ต้นทุนการผลิตใบรับรอง/ใบอนุญาต เพิ่มขึ้นร้อยละ 39.69 ทั้งนี้ มีข้อสังเกตการคำนวณต้นทุนการผลิตปี 2564 - 2566 ใช้ค่าปริมาณคงที่ ซึ่งอาจไม่สะท้อนต้นทุนการผลิตที่แท้จริง

การดำเนินการตามข้อเสนอแนะ : การดำเนินงานในปี 2567 กพท. ได้ดำเนินการบริหารจัดการต้นทุนการผลิต จากการคำนวณด้วยหลักการ Activity Based Costing โดยคำนวณต้นทุนจากการดำเนินการจริงที่เกิดขึ้นซึ่งผันแปรตามปริมาณผลลัพธ์และค่าใช้จ่าย ที่เกิดขึ้นจริงในการดำเนินงานของปี 2567

4) ตัวชี้วัดด้านการมุ่งเน้นบุคลากร

- ประกอบด้วย ตัวชี้วัดที่ 4.1 ระดับของความผูกพันของบุคลากร ตัวชี้วัดที่ 4.2 ระดับของความพึงพอใจของบุคลากร และตัวชี้วัดที่ 4.3 ความสามารถในการรักษาบุคลากร เป็นการวัดผลในภาพรวมของพนักงานทั้ง กพท. เพื่อให้ กพท. มีข้อมูลสถิติในการวิเคราะห์ภาพที่ชัดเจนในการดูแลรักษาพนักงานกลุ่มต่าง ๆ โดยการจัดทำข้อมูลแบ่งกลุ่มพนักงานให้ชัดเจน เพื่อสามารถจัดทำแผนงานโครงการตอบสนองต่อความต้องการความคาดหวังของพนักงานแต่ละกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

การดำเนินการตามข้อเสนอแนะ : การดำเนินงานในปี 2567 กพท. ได้ใช้ข้อมูลสถิติในการวิเคราะห์ภาพที่ชัดเจนในการดูแลพนักงาน สร้างความผูกพัน และรักษาบุคลากรกลุ่มต่าง ๆ โดยการจัดทำข้อมูลแบ่งกลุ่มบุคลากรอย่างชัดเจน ทำให้สามารถจัดทำแผนงานโครงการตอบสนองต่อความต้องการความคาดหวังของบุคลากรแต่ละกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้คะแนนความผูกพันของบุคลากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.17 ความพึงพอใจในการดำเนินการเพิ่มขึ้น 15.34 และอัตราการลาออกลดลงร้อยละ 45.63 จากปี 2566 ดังนั้น การดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว จะประยุกต์ใช้ในปี 2568 ต่อไป เพื่อให้การมุ่งเน้นบุคลากรมีความต่อเนื่องและชัดเจนยิ่งขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 14	ร้อยละความสำเร็จด้านการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์				
14.1	ร้อยละความสำเร็จของการบริหารทุนมนุษย์				
คำเป้าหมาย	มีผลสัมฤทธิ์ด้านการบริหารทุนมนุษย์ตามเกณฑ์การวัด เรื่องความสำเร็จในการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานตาม Workforce Plan และอัตราการลาออกจากงานของบุคลากรภายในปี 2567 1) ความสำเร็จของการบรรจุและแต่งตั้งพนักงานได้ตามแผน Workforce Plan มากกว่าร้อยละ 80 ในปี 2567 2) อัตราการลาออกจากงานของบุคลากร (Turnover rate) น้อยกว่าร้อยละ 6 ในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
1) ความสำเร็จในการสรรหา เพื่อบรรจุและแต่งตั้งพนักงานตาม Workforce Plan	บรรจุและแต่งตั้งพนักงานได้ตามแผนฯ น้อยกว่าร้อยละ 50.00	บรรจุและแต่งตั้งพนักงานได้ตามแผนฯ ร้อยละ 50.00-59.99	บรรจุและแต่งตั้งพนักงานได้ตามแผนฯ ร้อยละ 60.00-69.99	บรรจุและแต่งตั้งพนักงานได้ตามแผนฯ ร้อยละ 70.00-79.99	บรรจุและแต่งตั้งพนักงานได้ตามแผนฯ มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80.00
2) อัตราการลาออกจากงานของบุคลากร (Turnover rate)	Turnover rate มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 9.00	Turnover rate ร้อยละ 8.00-8.99	Turnover rate ร้อยละ 7.00-7.99	Turnover rate ร้อยละ 6.00-6.99	Turnover rate น้อยกว่าร้อยละ 6.00

ผลการดำเนินงาน

บรรจุและแต่งตั้งพนักงานได้ตามแผนฯ ได้ร้อยละ 68.21 คิดเป็นคะแนน 3.8210 (เกณฑ์ระดับ 3 บรรจุและแต่งตั้งพนักงานได้ตามแผนฯ ร้อยละ 60.00-69.99) และมี Turnover rate ร้อยละ 4.55 คิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 Turnover rate น้อยกว่าร้อยละ 6.00)

ตัวชี้วัดที่ 14	ร้อยละความสำเร็จด้านการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์				
14.2	ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาทุนมนุษย์ตามกลุ่มเป้าหมาย				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของผู้บริหารกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมินและสำเร็จโปรแกรม High Performance Leadership (HPL) และ Outstanding People Development (OPD) ได้ ร้อยละ 90-100 ตามแผนในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละของผู้บริหารกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมินและสำเร็จโปรแกรม HPL และ OPD ตามแผนในปี 2567	สำเร็จน้อยกว่าร้อยละ 60.00	สำเร็จร้อยละ 60.00-69.99	สำเร็จร้อยละ 70.00-79.99	สำเร็จร้อยละ 80.00-89.99	สำเร็จร้อยละ 90.00-100.00

ผลการดำเนินงาน

ผู้บริหารกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการประเมินและสำเร็จโปรแกรม High Performance Leadership และ Outstanding People Development ตามแผนในปี 2567 ร้อยละ 100 โดยความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 สำเร็จร้อยละ 90.00-100.00)

ตัวชี้วัดที่ 15	ความสำเร็จของการประเมินปัจจัยที่ควรพัฒนาปรับปรุงอย่างเร่งด่วน ภายหลังจากดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความผูกพันและมุ่งมั่นทุ่มเทของพนักงาน				
ค่าเป้าหมาย 12 เดือน	ความสำเร็จของการประเมินปัจจัยที่ควรพัฒนาปรับปรุงอย่างเร่งด่วนภายหลังจากดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความผูกพันและมุ่งมั่นทุ่มเทของพนักงานภายในปี 2567 โดยเทียบกับผลการประเมินปัจจัยในปี 2566 เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 4				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ร้อยละของผล การประเมินปัจจัย ที่ควรพัฒนาปรับปรุง อย่างเร่งด่วน	ผลการประเมิน ปัจจัยลดลง มากกว่า ร้อยละ 4	ผลการประเมิน ปัจจัยลดลง ร้อยละ 2-4	ผลการประเมิน ปัจจัยเพิ่มขึ้นหรือ ลดลงไม่เกิน ร้อยละ 2	ผลการประเมิน ปัจจัยเพิ่มขึ้น ร้อยละ 2-4	ผลการประเมิน ปัจจัยเพิ่มขึ้น มากกว่า ร้อยละ 4

ผลการดำเนินงาน

การประเมินปัจจัยที่ควรพัฒนาปรับปรุงอย่างเร่งด่วนภายหลังจากดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความผูกพันและมุ่งมั่นทุ่มเทของพนักงานภายในปี 2567 โดยเทียบกับผลการประเมินปัจจัยในปี 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.07 โดยความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 ผลการประเมินปัจจัยเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 4) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. รายงานผลสำรวจประจำปี 2566 ต่อผู้บริหารเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2567 พร้อมทั้งดำเนินการตามแผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความผูกพันและมุ่งมั่นทุ่มเทของพนักงาน ประจำปี 2567 ดังนี้

1. สื่อสารแนวทางการปฏิบัติตามการประเมินรูปแบบใหม่ในระดับผู้บริหาร และระดับพนักงาน พร้อมทั้งการประชุมการจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานและการประเมินฯ ประจำปี 2567 ในวันที่ 9 มกราคม 2567
2. จัดสรรรับ-ส่งพนักงานมายังสำนักงานแห่งใหม่ ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2567
3. มีประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหาพนักงานตำแหน่งประเภทปฏิบัติการโดยวิธีการสรรหาเชิงรุก พ.ศ. 2567 เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2567
4. มีการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ “การบริหารเป้าหมายและตัวชี้วัดสู่การปฏิบัติที่ยั่งยืน (Goal to Success)” รุ่นที่ 1 และ 2 เพื่อดำเนินการถ่ายทอดตัวชี้วัดสู่ฝ่าย/สำนัก/ศูนย์ ในวันที่ 15 และ 26 กรกฎาคม 2567
5. การให้บริการด้านจิตสังคม (Employee Well-being) โดยมีจุดประสงค์เพื่อดูแล และรักษาสุขภาพจิตของพนักงาน โดยแบ่งเป็น 2 ประเภทการดำเนินการ คือ การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) และการให้คำปรึกษารายคน จำนวนทั้งหมด 12 ครั้ง เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567
6. มีโครงการส่งเสริมความตระหนักรู้ในค่านิยมองค์กรในผู้บริหารระดับสูง (Leading Core Values Program) จำนวน 2 ครั้ง ผู้บริหารระดับต้น (Managing Core Value Program) จำนวน 4 ครั้ง และระดับคณะทำงาน (Influencing Core Values Program) จำนวน 4 ครั้ง โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่กันยายน - ธันวาคม 2567 โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในการดำเนินการพัฒนาส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรในกลุ่มนำการเปลี่ยนแปลง
7. สนับสนุนชมรมให้จัดกิจกรรมเปิดบุรุษชมรมในงานสัมมนาองค์กร ในวันที่ 28 พฤศจิกายน 2567 ณ โรงแรม เดอะ รีเจนท์ เซอ่า บีช รีสอร์ท เพื่อส่งเสริมให้พนักงาน กพท. ได้พัฒนาทักษะ และความรู้ในเรื่องอื่น ๆ

อีกทั้งยังส่งเสริมการสร้างความสัมพันธ์ ความเข้าใจอันดีและความสมัครสมานสามัคคี ระหว่างบุคลากรของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

8. ดำเนินการจัด Employee of the year 2024 โดยมีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริม เชิดชู และรักษาบุคลากรที่มีคุณค่าและเป็นแบบอย่างที่ดีในการแสดงออกถึงพฤติกรรมตามค่านิยมองค์กร (Core Value) ของ CAAT ใน 3 ด้าน ได้แก่ 1. Integrity (ยึดมั่นในสิ่งที่ถูกต้องชอบธรรม) 2. Accountability (ตระหนักถึงผลการกระทำตามภาระรับผิดชอบ) และ 3. Collaboration (ประสานพลังเพื่อบรรลุเป้าหมายเดียวกัน) โดยผ่านกระบวนการและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจากคณะกรรมการ และพนักงาน กพท.

9. มีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการรายหน่วยงานเพื่อจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงาน (Performance Agreement Focus Group Workshop)

10. อยู่ระหว่างการจัดทำเรื่องเกณฑ์การพัฒนาและเลื่อนขั้นของพนักงาน

- กพท. มอบหมายให้สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของพนักงานเพื่อพัฒนาองค์กร และนำข้อมูลที่ได้รับไปใช้ในการปรับปรุงการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ตั้งแต่วันที่ 13-27 ธันวาคม 2567 และมีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 75.84 โดยดำเนินการสำรวจระดับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานด้านต่าง ๆ (Satisfaction) แบ่งออกเป็น 4 ปัจจัย ดังนี้

ปัจจัย	ปี 2566	ปี 2567	เพิ่มขึ้น/ลดลง
วัฒนธรรมองค์กร	50.20%	68.90%	18.70%
โอกาสการเติบโตของบุคลากร	50.30%	50.50%	0.20%
ค่าตอบแทนและสวัสดิการ	39.40%	61.70%	22.30%
ชื่อเสียงองค์กร	53.40%	68.50%	15.10%
ค่าเฉลี่ยรวมทุกปัจจัย	48.33%	62.40%	14.07%

หมายเหตุ : โดยปี พ.ศ. 2567 เป็นการดำเนินการสำรวจจาก 4 ใน 8 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความผูกพัน

ตัวชี้วัดที่ 16	ระดับความสำเร็จของการมีระดับคุณธรรมและความโปร่งใสตามกรอบการประเมินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง				
16.1	ระดับผลคะแนน ITA ทุกเครื่องมือ (IIT, EIT และ OIT) ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับการเป็นองค์กรโปร่งใสในระดับ “ผ่านดี”				
คำเป้าหมาย	ผลประเมินเป็นองค์กรระดับ “ผ่านดี” โดยมีผลคะแนน ITA ทุกเครื่องมือ (IIT, EIT และ OIT) ไม่ต่ำกว่า 90 คะแนน				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับคะแนนประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA)	ระดับ “ต้องปรับปรุง” (75.00 คะแนนขึ้นไป)	ระดับ “ต้องปรับปรุง” (80.00 คะแนนขึ้นไป)	ระดับ “ผ่าน” 85.00 คะแนนขึ้นไป (เครื่องมือใดเครื่องมือหนึ่งมีผลคะแนนน้อยกว่า 85)	ระดับ “ผ่านดี” 85.00 คะแนนขึ้นไป (ทุกเครื่องมือ)	ระดับ “ผ่านดี” 90.00 คะแนนขึ้นไป (ทุกเครื่องมือ)

ผลการดำเนินงาน

กพท. มีผลคะแนนประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสฯ (ITA) ในภาพรวม 88.14 คะแนน อยู่ในระดับ “ผ่าน” โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน คิดเป็นคะแนน 3.0000 (เกณฑ์ระดับ 3 ระดับ “ผ่าน” 85.00 คะแนนขึ้นไป (เครื่องมือใดเครื่องมือหนึ่งมีผลคะแนนน้อยกว่า 85)) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. ได้รับผลการประเมิน ITA ประจำปี 2567 จากสำนักงาน ป.ป.ช. เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2567 โดยมีผลคะแนนในภาพรวม 88.14 คะแนน อยู่ในระดับ “ผ่าน” (คะแนนลดลงจากปีที่ผ่านมา 0.77 คะแนน) ทั้งนี้ กพท. มีผลการประเมินอยู่ในลำดับที่ 11 จากทั้งหมด 19 หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม (อันดับสูงขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา 1 อันดับ) โดยสำนักงาน ป.ป.ช. มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

- การประเมินตามแบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (Internal Integrity and Transparency Assessment: IIT) ได้ 90.05 คะแนน ได้มีการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ 3 การใช้อำนาจ มีคะแนนสูงสุด ควรรักษามาตรฐานไว้ และควรพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ 4 การใช้ทรัพย์สินของราชการ

- การประเมินตามแบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (External Integrity and Transparency Assessment: EIT) ส่วนที่ 1 ได้ 71.29 คะแนน และส่วนที่ 2 ได้ 71.42 คะแนน ควรพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินการตามตัวชี้วัดที่ 8 การปรับปรุงระบบการทำงาน

- การประเมินตามแบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (Open Data Integrity and Transparency Assessment: OIT) ได้ 99.29 คะแนน ควรพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินการตามแบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ

2. กพท. ได้ดำเนินการจัดทำรายงานผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ประจำปี 2567 โดย ผอ.กพท. รับทราบเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2567 และรายงานผลการประเมิน ITA ต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับฯ ครั้งที่ 5/2567 เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2567 โดยคณะกรรมการกำกับฯ มีมติรับทราบรายงานผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment : ITA) ของ กพท. ประจำปี 2567

ตัวชี้วัดที่ 16	ระดับความสำเร็จของการมีระดับคุณธรรมและความโปร่งใสตามกรอบการประเมินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง				
16.2	มีผลประเมินองค์กรคุณธรรม อยู่ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ”				
คำเป้าหมาย	ผลประเมินเป็นองค์กรระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ”				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ระดับผลการประเมินองค์กรคุณธรรมของ กพท.	ระดับ “องค์กรส่งเสริมคุณธรรม” (ดำเนินการข้อ 1 - 3 ทุกข้อ)	-	ระดับ “องค์กรส่งเสริมคุณธรรม” (ดำเนินการข้อ 1 - 6 ทุกข้อ)	-	ระดับ “องค์กรส่งเสริมคุณธรรม” (ดำเนินการข้อ 1 - 9 ทุกข้อ)

ผลการดำเนินงาน

ผลการประเมินองค์กรคุณธรรมประจำปี 2567 ของ กพท. ในภาพรวมอยู่ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” โดยความสำเร็จของการดำเนินการตามแผน 12 เดือน 5.0000 (เกณฑ์ระดับ 5 “ระดับองค์กรคุณธรรมต้นแบบ”(ดำเนินการข้อ 1 - 9 ทุกข้อ)) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. กพท. ดำเนินการขับเคลื่อนการประเมินองค์กรคุณธรรม โดยได้ดำเนินการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันที่จะขับเคลื่อนองค์กรให้เป็นองค์กรคุณธรรม และกำหนดเป้าหมายจาก ปัญหาที่อยากแก้และความดีที่อยากทำสอดคล้องกับหลักคุณธรรม 5 ประการ พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา กตัญญู และจัดทำรายงานผลการดำเนินงานส่งศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต กระทรวงคมนาคมตามกำหนด

2. กพท. ดำเนินการคัดเลือก CAAT-D (CAAT Good Guy ปีที่ 2) ประจำปี 2567 และจัดงานประกาศยกย่องเชิดชูบุคลากรที่มีคุณธรรมจนเป็นแบบอย่างได้ และประกาศยกย่องหน่วยงานภายในที่มีคุณธรรมเป็นแบบอย่าง เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2567

3. กพท. ได้เข้าร่วมประชุมคณะอนุกรรมการส่งเสริมคุณธรรมของกระทรวงคมนาคมเพื่อรับทราบผลการดำเนินการของแต่ละหน่วยงาน ประจำปี พ.ศ. 2567 เมื่อวันที่ 10 กันยายน 2567 และที่ประชุมได้คัดเลือกหน่วยงานต้นแบบโดดเด่นในนามกระทรวงคมนาคมเพื่อส่งไปยังกรมศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม ทั้งนี้ ผลการประเมินองค์กรคุณธรรมประจำปี 2567 ของ กพท. ในภาพรวมอยู่ในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” และรายงานผลการดำเนินงานและผลการประเมินองค์กรคุณธรรม ประจำปี 2567 ต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับฯ ครั้งที่ 7/2567 เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 เรียบร้อยแล้ว

ตัวชี้วัดที่ 17	จำนวนระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาแล้วเสร็จตามแผน Digital Transformation				
คำเป้าหมาย	ความสำเร็จของการมีระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาแล้วเสร็จตามแผนฯ จำนวน 3 ระบบ ภายในปี 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
จำนวนระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาแล้วเสร็จตามแผนฯ ภายในปี 2567	ดำเนินการแล้วเสร็จ 1 ระบบ	-	ดำเนินการแล้วเสร็จ 2 ระบบ	-	ดำเนินการแล้วเสร็จ 3 ระบบ

ผลการดำเนินงาน

ยังไม่มีระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศที่พัฒนาแล้วเสร็จตามแผนฯ ในปี 2567 คิดเป็นคะแนน 1.0000 (เกณฑ์ระดับ 1 ดำเนินการแล้วเสร็จ 1 ระบบ) มีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)

ผลการดำเนินงาน : ยังไม่แล้วเสร็จ โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศที่สนับสนุนกระบวนการเพิ่มขีดความสามารถในการจัดการข้อร้องเรียน (Complaint Management) ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล และ 2) เพื่อเตรียมและให้บริการโครงสร้างพื้นฐานสำหรับระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management) ที่พัฒนาขึ้นในโครงการ โดยระบบที่ กพท. ใช้งานในปัจจุบันไม่สามารถสนับสนุนการดำเนินงานแบบอิเล็กทรอนิกส์ตลอดทั้งกระบวนการ เนื่องจากยังคงเป็นการปฏิบัติงานที่ต้องใช้บุคลากรดำเนินการ (Manual Process) มีความซ้ำซ้อนและไม่เชื่อมโยงบูรณาการกัน ซึ่งทำให้เกิดภาระงานจำนวนมาก และข้อมูลไม่ถูกจัดเก็บอย่างเป็นระบบ จึงมีความจำเป็นที่ต้องปรับเปลี่ยนกระบวนการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการแจ้งและรับเรื่องร้องเรียน เพื่อให้การดำเนินงานของ กพท. สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้ การพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับการรับข้อร้องเรียนใหม่เพื่อทดแทนระบบเดิมผ่านโครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management) ได้เริ่มดำเนินงานตามขอบเขตของงานในเดือน มิถุนายน 2567 และมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. แผนการดำเนินงานโครงการ (งวดงานที่ 1)
2. รายงานผลการวิเคราะห์ระบบปัจจุบันและความต้องการ (งวดงานที่ 1)
3. เอกสารการวิเคราะห์ความต้องการของผู้เกี่ยวข้อง (Stakeholders) และออกแบบระบบ (งวดงานที่ 2)
4. ระบบ Cloud Computing สำหรับการพัฒนาระบบ (งวดงานที่ 2)
5. แผนการทดสอบโดยละเอียด (งวดงานที่ 2)
6. การโอนย้ายข้อมูลการร้องเรียนเดิมพร้อมรายงานผลการโอนย้ายข้อมูลการร้องเรียน (งวดงานที่ 2) โดยมีการส่งมอบระบบที่พัฒนาในรูปแบบใหม่ (New Complaint Management System) ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในและภายนอก จัดการข้อร้องเรียนและแจ้งเตือนเหตุที่เกี่ยวข้อง เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2567

- ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการดำเนินการตามงวดงานที่ 3 อย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2568 ได้แก่ 1) รายงานสรุปผลการฝึกอบรมผู้เกี่ยวข้อง อาทิ ผู้ใช้งานและผู้ดูแลระบบ 2) การฝึกอบรมการใช้งานสำหรับผู้ใช้งานระบบ 3) เอกสารคู่มือ 4) รายงานผลการทดสอบ และ 5) การนำระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint Management) ออกใช้งานจริง (Go Live) ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2568 โดย กพท. จะเปิดให้บริการระบบรับเรื่องร้องเรียน (Go Live) แทนระบบเดิมบนเว็บไซต์ของ กพท. ตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2568 เป็นต้นไป

2. โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)

ผลการดำเนินงาน : ยกเลิกโครงการ โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- กพท. ได้จัดทำโครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) มีระยะเวลาดำเนินโครงการตั้งแต่ 1 มกราคม 2566 ถึง 30 มิถุนายน 2571 โดยจะใช้งบประมาณผูกพันสัญญาตั้งแต่กรกฎาคม 2566 - มิถุนายน 2571 รวมวงเงินทั้งสิ้น 117 ล้านบาท ซึ่งโครงการดังกล่าว มีกำหนดระยะเวลาการเข้าใช้ 5 ปี เพื่อสนับสนุนการทำงานของ กพท. และรองรับการทำงานแบบ Digital Workplace ด้วยการดำเนินการหลัก 4 ด้าน (รายละเอียดอ้างอิงตามเอกสารร่างรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะของพัสดุ (TOR)) ดังนี้

1) การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศภายในห้อง Data Center ที่ทันสมัย สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพและรองรับกับระบบงานในปัจจุบัน ได้แก่

1.1) ระบบตรวจจับน้ำรั่วซึม

1.2) ระบบเครื่องปรับอากาศแบบควบคุมอุณหภูมิและความชื้น

2) การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ เพื่อเข้าถึงระบบงานของสำนักงานแห่งใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย

3) การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบประชุมทางไกล (Video Conference) ที่มีประสิทธิภาพ

4) การเข้าใช้อุปกรณ์และระบบโทรศัพท์สำนักงานแบบ Softphone เพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Digital Workplace อย่างมีประสิทธิภาพ

- อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการดำเนินโครงการได้มีความล่าช้าสะสมในขั้นตอนการจัดทำร่าง TOR เนื่องจากมีการปรับปรุงแก้ไขร่าง TOR หลายครั้งให้สอดคล้องกับ Requirements ของโครงการที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มีอุปกรณ์และระบบที่ตรงกับความต้องการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง สามารถรองรับการใช้งานในสถานที่จริง ส่งผลให้ TOR ได้รับการอนุมัติ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2567 และอยู่ระหว่างคณะกรรมการกำหนดราคากลางดำเนินการหารือและแก้ไขเอกสารกำหนดราคากลาง ส่งผลให้ไม่สามารถลงนามในสัญญาได้ทันภายในปี 2567 และเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและคำสั่ง กพท. ที่ 346/2567 เรื่อง การทบทวนการใช้จ่ายเงินงบประมาณของ กพท. เพื่อให้การเบิกจ่ายงบประมาณเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับจำนวนที่จะเบิกจ่ายจริง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานตามภารกิจหลักของ กพท. ผู้ดำเนินโครงการจึงได้ขออนุมัติยกเลิกโครงการตามหนังสือ ที่ กพท. 19/NC 662 ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2567 เรื่อง ขอยกเลิกโครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) และได้รับอนุมัติให้ยกเลิกโครงการเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2567

3. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)

ผลการดำเนินงาน : ยังไม่แล้วเสร็จ โดยมีรายละเอียดผลการดำเนินงาน ดังนี้

- โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อให้มีระบบสารสนเทศที่บูรณาการข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน และ 2) เพื่อให้มีระบบศูนย์กลางข้อมูลองค์กรและ

อุตสาหกรรมการบิน โดยหนึ่งในระบบสารสนเทศที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กร คือ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เนื่องจากปัจจุบันข้อมูลที่ได้จากระบบต่าง ๆ มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จึงมีความจำเป็นในการจัดหาบริการระบบคลาวด์แบบ Platform-as-a-Serve (PaaS) เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เครื่องมือนำเข้าข้อมูล (Data Ingestion Software Tool) และเครื่องมือการวิเคราะห์และแสดงผลข้อมูล (Data Analytics and Visualization) พร้อมระบบโครงสร้างพื้นฐานการประมวลผลข้อมูลและพื้นที่จัดเก็บข้อมูล เพื่อให้เกิดการทำงานแบบบูรณาการข้อมูลกันอย่างสมบูรณ์ สามารถใช้เป็นฐานข้อมูลกลางในการเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ของ กพท. และสามารถบริหารจัดการข้อมูลที่มีขนาดใหญ่และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักของ กพท. ในด้านต่าง ๆ ได้ เช่น การติดตามการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ กพท. เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศ และเพื่อใช้ในการวางแผนและตัดสินใจได้อย่างถูกต้องทันการณ์ ทั้งนี้ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ผ่านโครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics) ได้เริ่มดำเนินงานตามขอบเขตของงานในเดือนสิงหาคม 2567 โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. รายงานเบื้องต้น (Inception Report) ซึ่งประกอบด้วยการดำเนินการให้บริการคลาวด์แบบ PaaS และเอกสารรายละเอียดแผนงานโครงการ (งวดงานที่ 1)

2. รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 (Progress Report No.1) ซึ่งประกอบด้วยเอกสารข้อกำหนดความต้องการของผู้บริหารของ กพท. และเอกสารศึกษาวิเคราะห์ต้นแหล่งข้อมูล (Data Source) ทั้งภายในและภายนอก กพท. (งวดงานที่ 2) โดยมีการประชุมหารือและเก็บรายละเอียดข้อมูล Requirements จากฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ผู้บริหารระดับสูงของ กพท. และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) กรมท่าอากาศยาน (DOA) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (PG) ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภ (UTP) เป็นต้น

- ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการดำเนินการตามงวดงานที่ 3 อย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2568 ได้แก่ รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2 (Progress Report No.2) ซึ่งประกอบด้วย 1) การศึกษาวิเคราะห์ระดับความสามารถของข้อมูล (Data Capability) ตามความต้องการด้านข้อมูล 2) การศึกษาวิเคราะห์แนวทางและกำหนดเทคนิควิธีการเชื่อมต่อกับต้นแหล่งข้อมูล 3) การวิเคราะห์ออกแบบระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ที่เหมาะสม รวมถึงจัดทำแผนเพื่อที่จะนำข้อมูลที่อยู่ในระบบอื่นหรืออยู่ในรูปแบบอื่นเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ และ 4) เอกสารการวิเคราะห์ออกแบบระบบ ภายในเดือนมกราคม 2568 โดย กพท. จะเริ่มใช้งานระบบ Big Data & Analytics ในเดือนมกราคม 2569 เป็นต้นไป เพื่อเป็นฐานข้อมูลกลางของ กพท. ในการเก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร การบริหารจัดการฐานข้อมูลขนาดใหญ่และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางอากาศ สำหรับใช้ในการวางแผนและตัดสินใจได้อย่างถูกต้องทันการณ์

ปัญหา/อุปสรรค

1. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)

1) ปัญหาเกี่ยวกับการออกแบบระบบและกระบวนการ การขาดความเข้าใจเกี่ยวกับความต้องการของผู้ใช้งานระบบรับเรื่องร้องเรียน (เจ้าหน้าที่และผู้ร้องเรียน) เช่น การออกแบบระบบที่ซับซ้อนเกินไปหรือไม่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย กรณีผู้ใช้งานที่ไม่คุ้นเคยกับระบบดิจิทัล

2) ปัญหาเกี่ยวกับการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การสื่อสารระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ราบรื่น เช่น ความล่าช้าในการส่งต่อข้อมูลหรือการดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน รวมไปถึงการนัดหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหารือร่วมกันต้องใช้เวลาามาก เนื่องจากรายละเอียดของการหารือเป็นข้อมูลเชิงเทคนิค

3) ปัญหาเกี่ยวกับการจัดลำดับความสำคัญของเรื่องร้องเรียน การไม่มีเกณฑ์ที่ชัดเจนในการจัดลำดับความสำคัญของเรื่องร้องเรียน เช่น เรื่องร้องเรียนเร่งด่วนบางเรื่องที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขก่อน

2. โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)

1) โครงการมีขนาดใหญ่และมีความซับซ้อนสูง โดยต้องประสานหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อมูล ทำให้ใช้ระยะเวลาในการศึกษารายละเอียดและจัดทำร่าง TOR เพื่อกำหนดอุปกรณ์และระบบที่เป็นปัจจุบันมีความเหมาะสมกับลักษณะของสถานที่และการใช้งานจริงทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

2) Requirements ของโครงการเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เช่น การย้ายสำนักงานใหม่ จำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น จำนวนห้องประชุมที่เพิ่มขึ้น เป็นต้น ทำให้ต้องแก้ไขปรับปรุงร่าง TOR อยู่เสมอ เพื่อให้สามารถกำหนดอุปกรณ์และระบบที่ตรงกับความต้องการของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่จริง และไม่ซ้ำซ้อนกับอุปกรณ์และระบบที่ทางสำนักงานแห่งใหม่จัดเตรียมไว้ให้แล้ว (ซึ่งอยู่นอกเหนือจากที่ระบุไว้ใน TOR ของโครงการเข้าสำนักงานแห่งใหม่)

3) ราคาากลางที่สืบจากท้องตลาดสูงกว่ากรอบงบประมาณที่ขอไว้ เนื่องจากผู้เสนอราคาหลายรายได้ยื่นเสนอราคาสูงขึ้น จึงทำให้ต้องทบทวนรายละเอียดอุปกรณ์ในร่าง TOR และจัดทำราคาากลางให้อยู่ภายในกรอบงบประมาณที่กำหนดไว้

4) มีความเห็นต่างของคณะกรรมการกำหนดราคาากลาง เกี่ยวกับระยะเวลาการเข้าใช้ของโครงการ ที่มีระยะเวลาการเข้าใช้ 5 ปี ซึ่งไม่สอดคล้องกับระยะเวลาการเช่าอาคารสำนักงาน ซึ่งมีอายุสัญญา 3 ปี

3. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)

1) ปัญหาเกี่ยวกับการเก็บรวบรวมและคุณภาพของข้อมูล เนื่องจากข้อมูลจากแหล่งที่มาต่างกันอาจมีรูปแบบที่ไม่สอดคล้องกันหรือไม่สมบูรณ์ ทำให้มีข้อมูลที่ผิดพลาดหรือไม่ทันสมัย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความแม่นยำในการวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูลจากหลากหลายแหล่ง เช่น สนาบบิน สายการบิน และอาจทำให้เกิดปัญหาความเข้ากันไม่ได้ของระบบ

2) ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยและความเป็นส่วนตัวของข้อมูล ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสาร เช่น รายละเอียดการจองและข้อมูลการเดินทาง มีความเสี่ยงต่อการถูกโจมตีทางไซเบอร์ อีกทั้งการรั่วไหลของข้อมูลอาจสร้างความเสียหายต่อชื่อเสียงขององค์กร

3) ปัญหาเกี่ยวกับความท้าทายด้านกฎหมายและข้อกำหนด กฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ข้อมูล เช่น กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (เช่น GDPR ในยุโรป) อาจจำกัดการนำข้อมูลไปใช้ รวมไปถึงกฎข้อบังคับในอุตสาหกรรมการบินอาจกำหนดเงื่อนไขที่ซับซ้อนสำหรับการแบ่งปันข้อมูลระหว่างองค์กร

4) ปัญหาเกี่ยวกับความยากในการตีความข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ที่ซับซ้อนต้องอาศัยความเชี่ยวชาญสูง ซึ่งหากมีการตีความข้อมูลผิดพลาด การตัดสินใจที่อ้างอิงจากการวิเคราะห์ข้อมูลอาจผิดพลาดตามไปด้วย

5) ปัญหาเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างองค์กร การแบ่งปันข้อมูลระหว่างสายการบิน สนาบบิน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจเจอปัญหาด้านความไว้วางใจและผลประโยชน์ที่แตกต่างกัน รวมถึงความล่าช้าในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ

แนวทางการแก้ไข

1. โครงการพัฒนาระบบรับเรื่องร้องเรียน (Complaint management)

1) การวิเคราะห์ความต้องการของผู้ใช้งาน โดยสำรวจและรวบรวมข้อมูลความต้องการของผู้ใช้งานอย่างรอบด้าน ได้แก่ ผู้ร้องเรียน เจ้าที่เกี่ยวข้อง และผู้บริหาร โดยใช้เครื่องมือที่หลากหลาย เช่น การใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์ การประชุมระดมความคิดเห็น (Focus Group) เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ของระบบและกระบวนการที่ตอบสนองต่อความต้องการได้อย่างแท้จริง

2) การออกแบบระบบให้ใช้งานง่าย (User-Friendly Design) โดยใช้หลักการ UX/UI Decision เพื่อออกแบบระบบให้ใช้งานง่ายและเข้าถึงได้สะดวก เช่น การใช้ภาษาและคำอธิบายที่เข้าใจง่าย การใช้ไอคอนหรือภาพประกอบที่ชัดเจน ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าใจและใช้งานระบบได้โดยไม่ต้องใช้เวลาศึกษามาก

3) การกำหนดกระบวนการที่ชัดเจน โดยวางแผนและกำหนดขั้นตอนการดำเนินการที่ชัดเจนตั้งแต่การยื่นเรื่องร้องเรียนไปจนถึงการแก้ไขปัญหา รวมถึงใช้เครื่องมือ Flowchart หรือ Diagram เพื่อแสดงกระบวนการ ซึ่งทำให้ทุกฝ่ายทราบบทบาทและหน้าที่ของตนเองในแต่ละขั้นตอน

4) การใช้เครื่องมือในการทดสอบ แบบ Unit Test Integration Test และ User Acceptance Test (UAT) ซึ่งจะทำให้ระบบมีความเสถียรและพร้อมใช้งานได้ในสถานการณ์จริง

5) การให้ผู้ใช้งานมีส่วนร่วมในการออกแบบระบบ โดยเชิญผู้ใช้งานทดลองระบบและให้ข้อเสนอแนะก่อนการใช้งานจริง ซึ่งจะทำให้ระบบที่พัฒนา มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน

6) การวางระบบตรวจสอบและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยจัดให้มีการประเมินผลระบบและกระบวนการเป็นระยะ พร้อมรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้ใช้งาน ผ่านเครื่องมือที่เป็นระบบ Feedback หรือการสำรวจความพึงพอใจ ซึ่งจะทำให้ระบบได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและตอบสนองต่อปัญหาใหม่ ๆ อยู่เสมอ

7) การจัดการประชุมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรายงานความคืบหน้าและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยเป็นแบบ Bi-weekly เพื่อสรุปผลการดำเนินงานและวางแผนการทำงานในขั้นตอนต่อไป เพื่อเพิ่มความต่อเนื่องในการดำเนินการและเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน

8) การกำหนดเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญที่ชัดเจน สำหรับการประเมินระดับความสำคัญของเรื่องร้องเรียน เช่น ความเร่งด่วน (Urgency) ผลกระทบต่อบุคคลหรือองค์กร (Impact) ประเภทของปัญหา (เช่น ความปลอดภัย การละเมิดสิทธิ) โดยเรื่องร้องเรียนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือสุขภาพได้รับการจัดให้อยู่ในลำดับความสำคัญสูงสุดของการดำเนินงานเรื่องร้องเรียน รวมถึงการจัดหมวดหมู่ของเรื่องร้องเรียน (Categorization) โดยแบ่งเรื่องร้องเรียนออกเป็นกลุ่ม เช่น เรื่องที่ต้องการการแก้ไขทันที เรื่องที่สามารถรอได้ หรือเรื่องที่ไม่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบ ด้วยการใส่ Tag หรือ Keyword ในระบบ เพื่อแยกประเภทเรื่องร้องเรียน ซึ่งทำให้จัดการเรื่องร้องเรียนได้ง่ายขึ้นและลดความซับซ้อน

2. โครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office)

1) ขอบปรับระยะเวลาการดำเนินงานของโครงการ ตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ฉบับทบทวน

2) เร่งดำเนินการปรับปรุงร่าง TOR และจัดทำราคากลาง เพื่อให้สามารถเสนอราคากลางที่อยู่ภายในกรอบงบประมาณที่กำหนดและผู้เสนอราคาสามารถยอมรับได้ แต่ยังคงได้อุปกรณ์และระบบที่มีประสิทธิภาพใช้งานได้อย่างเหมาะสม และสามารถรองรับกับระบบงานในปัจจุบันได้

3) พิจารณาทบทวนโครงการตามเหตุผลและความจำเป็นเร่งด่วน ตามนโยบายและคำสั่ง กพท. ที่ 346/2567 เรื่อง การทบทวนการใช้จ่ายเงินงบประมาณของ กพท. เพื่อให้การเบิกจ่ายงบประมาณเป็นไปอย่างมี

ประสิทธิภาพและสอดคล้องกับจำนวนที่จะเบิกจ่ายจริง โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานตามภารกิจหลักของ กพท. จึงได้ขออนุมัติยกเลิกโครงการตามหนังสือ ที่ กพท. 19/NC 662 ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2567 เรื่อง ขอยกเลิกโครงการเข้าใช้ระบบโครงสร้างพื้นฐานสารสนเทศสำหรับสำนักงานใหม่ (Smart Office) ทั้งนี้ การเข้าใช้อุปกรณ์ และระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ (ซึ่งเป็นงานส่วนหนึ่งของโครงการนี้) ยังคงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการต่อไปในปี 2567 เนื่องจากอุปกรณ์บางส่วนมีการใช้งานตั้งแต่ปี 2559 (ระยะเวลาใช้งานรวม 8 ปี) ซึ่งได้เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน รวมถึงผู้ผลิตอุปกรณ์ดังกล่าวจะหยุดการให้บริการทั้ง Hardware และ Software ในวันที่ 1 มีนาคม 2568 เป็นต้นไป อันจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานของบุคลากร กพท. ทั้งหมด จึงยังคงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดหาอุปกรณ์ใหม่ทดแทนต่อไป เพื่อให้ กพท. ยังคงมีระบบเทคโนโลยีที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในการใช้งานอยู่เสมอ

3. โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)

1) การสร้างมาตรฐานข้อมูล โดยใช้เทคโนโลยีตรวจสอบคุณภาพข้อมูล (Data Quality Management Tools) และมีระบบการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบเรียลไทม์ (Real-Time Data Collection System) รวมถึงการเข้ารหัสข้อมูล (Data Encryption) เช่น ออกแบบระบบให้รองรับการจัดการกุญแจเข้ารหัส (Key Management) อย่างปลอดภัย

2) การศึกษากฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียด โดยปรึกษาผู้เชี่ยวชาญทางกฎหมาย เพื่อวิเคราะห์ความสอดคล้องของโครงการกับข้อกำหนดในแต่ละพื้นที่ และกำหนดนโยบายการจัดการข้อมูล (Data Governance Policies) และการจัดการความยินยอมของผู้ใช้ (User Consent Management) รวมถึงมีการฝึกอบรมบุคลากรด้านกฎหมายข้อมูล (Legal and Compliance Training)

3) การเตรียมข้อมูลให้เป็นระเบียบ เช่น การทำความสะอาดข้อมูล (Data Cleansing) เพื่อกำจัดข้อมูลที่ผิดพลาด ซ้ำซ้อน หรือขาดหาย การใช้เครื่องมือวิเคราะห์ที่ทันสมัย (Advanced Analytics Tools) เช่น การใช้ซอฟต์แวร์หรือแพลตฟอร์ม Oracle ที่ช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูล การสร้างภาพข้อมูล (Data Visualization) เช่น การใช้กราฟ แผนภูมิ หรือแผนที่เพื่อทำให้ข้อมูลที่ซับซ้อนเข้าใจง่ายขึ้น รวมถึงการพัฒนาเอกสารและคู่มือการตีความ (Documentation and Guidelines) โดยจัดทำเอกสารหรือคู่มือที่อธิบายความหมายของตัวแปรและข้อมูลในรูปแบบรายงานมาตรฐานข้อมูลการบินสากล

4) การสร้างกรอบความร่วมมือที่ชัดเจน เช่น การจัดทำข้อตกลงหรือบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding - MOU) ระหว่างองค์กรเพื่อกำหนดเป้าหมาย บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน เช่น ผู้ประกอบการสนามบิน นอกจากนี้ ยังมีการแบ่งปันข้อมูลที่มีมาตรฐาน (Standardized Data Sharing) โดยกำหนดมาตรฐานในการจัดรูปแบบและแบ่งปันข้อมูล เช่น การใช้ API หรือโปรโตคอลที่เป็นที่ยอมรับ เช่น การเชื่อมต่อ API ร่วมกับระบบของ DOA ในปัจจุบัน รวมไปถึงการฝึกอบรมและสร้างความเข้าใจร่วมกัน (Training and Knowledge Sharing) เช่น การจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับเป้าหมายและวิธีการทำงานของโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่สอดคล้องกันระหว่างหน่วยงาน

ตัวชี้วัดที่ 18	การบริหารสภาพคล่องทางการเงินของ กพท. อยู่ในระดับที่ยอมรับได้				
คำเป้าหมาย	ความสามารถในการบริหารสภาพคล่องทางการเงินของ กพท. อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ตามแผนการเงินที่กำหนดไว้ในเดือนธันวาคม 2567				
เกณฑ์วัด	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5
ความสามารถในการบริหารสภาพคล่องทางการเงิน	มีสภาพคล่องน้อยกว่าแผนการเงินที่กำหนดไว้ ร้อยละ 5	มีสภาพคล่องน้อยกว่าแผนการเงินที่กำหนดไว้ ร้อยละ 1-5	มีสภาพคล่องทางการเงินตามแผนที่กำหนดไว้	มีสภาพคล่องมากกว่าแผนการเงินที่กำหนดไว้ ร้อยละ 1-5	มีสภาพคล่องมากกว่าแผนการเงินที่กำหนดไว้ ร้อยละ 5

ผลการดำเนินงาน

กพท. มีเงินคงเหลือตามจริง 1,893.60 ล้านบาท ซึ่งตามแผนประมาณการว่าจะมีเงินคงเหลือ 2,271.82 ล้านบาท สามารถคิดสภาพคล่องได้น้อยกว่าแผนร้อยละ 16.65 โดยความสำเร็จของการดำเนินการคิดเป็นคะแนน 1.0000 (เกณฑ์ระดับ 1 มีสภาพคล่องน้อยกว่าแผนการเงินที่กำหนดไว้ร้อยละ 5)

ปัญหา/อุปสรรค

เนื่องจากรายได้ในปี 2567 ที่ผ่านมาสถานการณ์การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศช้ากว่าที่คาดการณ์ จึงทำให้ทาง กพท. พิจารณาชะลอแผนการดำเนินการขึ้นค่าธรรมเนียมเข้าออกระหว่างประเทศไว้ก่อนจึงมีผลให้แผนการจัดเก็บรายได้ไม่เป็นไปตามแผน จึงส่งผลให้รายได้ต่ำกว่าแผนที่ประมาณการไว้มาก ถึงแม้จะมีการปรับลดแผนการใช้จ่ายแล้วก็ตาม จึงส่งผลให้ต้องใช้เงินสะสมจากต้นปีและมีเงินคงเหลือปลายปีต่ำกว่าแผนที่ตั้งไว้

แนวทางการแก้ไข

เมื่อพิจารณาจำนวนเงินคงเหลือจำนวน 1,893.60 ล้านบาท มีจำนวนที่เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายดำเนินงานของสำนักงานในปี 2568 อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ กพท. มีแผนการลงทุนและแผนการใช้จ่ายเพื่อเพิ่มศักยภาพและความยั่งยืนขององค์กรในระยะยาวในด้านต่าง ๆ ในปี 2567 ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานโครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (New Scheme of Regulatory Fee) ในปี 2567 เพื่อปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศเพื่อวางแผนและปรับปรุงอัตราค่าธรรมเนียมเข้าหรือออกนอกประเทศและเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอัตราใหม่ตั้งแต่วันที่เดือนมิถุนายน 2568 รวมถึงดำเนินการโครงการปรับปรุงการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในการกำกับดูแลรูปแบบใหม่ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (New Scheme of Regulatory Fee) เริ่มในปี 2568 เพื่อให้ กพท. สามารถจัดการรายได้เพิ่มเติม โดยกำหนดและจัดเก็บค่าธรรมเนียมการกำกับดูแลการบินพลเรือนรูปแบบใหม่ที่มีหลักการที่ถูกต้องเป็นไปตามมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ