

แบบฟอร์มแผนปฏิบัติการ ทอท. (ฝกอ.001)

1. ชื่อแผนปฏิบัติการ แผนพัฒนาความปลอดภัยสนามบินของ ทอท. หมายเลขกำกับ..100B1026604..... เป็นแผนที่อยู่ภายใต้แผนแม่บท แผนแม่บทด้านมาตรฐานและท่าอากาศยาน ส่วนงานรับผิดชอบหลัก ฝมป. ส่วนงานรับผิดชอบร่วม ท่าอากาศยานทั้ง 6 ท่า (ฝมอ./สมอ.) มีจำนวน 2 แผนย่อย ดังนี้ <u>แผนย่อยที่ 1</u> การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท. <u>แผนย่อยที่ 2</u> การบูรณาการในการบริหารจัดการนกในพื้นที่และใกล้เคียงสนามบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชน		
2. วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ <input checked="" type="checkbox"/> SO1 Strengthen Airport Capacity and Competitiveness <input type="checkbox"/> SO2 Maximize Financial Return through Business Development <input type="checkbox"/> SO3 Inspire Memorable Airport Experience <input type="checkbox"/> SO4 Lead Changes Toward Sustainability <input type="checkbox"/> SO5 Enhance Organization Capability	ยุทธศาสตร์ <input checked="" type="checkbox"/> S1 ขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน <input type="checkbox"/> S2 พัฒนาขีดความสามารถการรองรับสินค้าและการขนส่งทางอากาศ <input type="checkbox"/> S3 พัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการการบิน <input type="checkbox"/> S4 พัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน <input type="checkbox"/> S5 พัฒนาระบบการและคุณภาพการให้บริการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความพึงพอใจของผู้โดยสาร <input type="checkbox"/> S6 มุ่งสู่การเป็นท่าอากาศยานที่เป็นมิตรกับสังคมและสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้เสีย <input type="checkbox"/> S7 พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการองค์กร	กลยุทธ์ <input type="checkbox"/> T 1.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย <input checked="" type="checkbox"/> T 1.2 พัฒนาการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพ <input type="checkbox"/> T 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศ <input type="checkbox"/> T 3.1 พัฒนากลยุทธ์การตลาดเส้นทางการบินเชิงรุก <input type="checkbox"/> T 3.2 พัฒนากลยุทธ์การตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศ <input type="checkbox"/> T 4.1 พัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสาร <input type="checkbox"/> T 4.2 พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารพื้นที่ว่างเปล่าหรือธุรกิจอื่น <input type="checkbox"/> T 5.1 พัฒนาระบบจ่ายขับเคลื่อนความพึงพอใจของผู้โดยสารและสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสีย <input type="checkbox"/> T 5.2 ขับเคลื่อนการใช้เทคโนโลยีเพื่อยกระดับประสบการณ์ของผู้ใช้บริการ <input type="checkbox"/> T 6.1 การพัฒนาความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม <input type="checkbox"/> T 6.2 สร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้เสีย <input type="checkbox"/> T 7.1 เพิ่มศักยภาพพหุมนุษย์ให้สามารถรองรับธุรกิจท่าอากาศยานและธุรกิจในอนาคต <input type="checkbox"/> T 7.2 พัฒนาระบบการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมุ่งสู่การเป็น Digital Transformation
3. หลักการเหตุผลและความจำเป็น รัฐได้ออกแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ State Safety Programme และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (Thailand Aviation Safety Action Plan - TASAP) 2564-2566 ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 เพื่อให้สอดคล้องกับ ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) ซึ่ง ทอท.ได้นำวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเรื่องความปลอดภัยของสนามบินมาตั้งเป็นวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยเฉพาะของ ทอท. เช่น การลดอัตราการเกิดและความรุนแรงของเหตุการณ์อากาศยานออกจากทางวิ่ง (Runway Excursion) และการลดอัตราการเกิดและความรุนแรงของเหตุการณ์การรุกล้ำทางวิ่ง (Runway Incursion) การลดการเกิด Bird Strike และการลดอัตราการเกิด CFIT เนื่องจากเป็นความเสี่ยงที่ ICAO และรัฐได้ให้ความสำคัญ เพราะเมื่อเกิดเหตุจะมีผลกระทบรุนแรงและก่อให้เกิดการเสียชีวิตได้ รวมไปถึงการส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและการให้บริการของสนามบินหากเกิดเหตุรุนแรงดังกล่าว โดยเฉพาะหากกรณีที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการดำเนินงานของสนามบินเองในการยกระดับให้เกิดความ		

ปลอดภัยของสนามบินได้จะต้องอาศัยความร่วมมือทั้งจากหน่วยงานภายในและภายนอก ทอท.ที่มีส่วนได้เสียอย่างต่อเนื่อง ทั้งในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ และการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยซึ่งเป็น Critical Element ที่ 8 (Resolution of Safety Issues) เพื่อให้เกิดการยอมรับร่วมกัน แผนปฏิบัติการในเรื่องนี้จะต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทของ สกมท.ในเรื่อง Policy and Regulation และเรื่อง Collaboration ด้วย โดยผลลัพธ์จากการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการนั้นนอกจากจะบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยขององค์กรแล้ว ยังช่วยให้รัฐสามารถบรรลุตัวชี้วัดในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยแห่งชาติ และ แผนยุทธศาสตร์ กพท.พ.ศ.2565-2569 ได้อีกด้วย อันจะนำไปสู่การเพิ่มระดับประสิทธิภาพระบบกำกับดูแลความรวมไปถึงช่วยเพิ่มการปลอดภัย (Effective Implementation (EI Score)) ของประเทศไทยได้

4. ตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผนปฏิบัติการ						
4.1 ตัวชี้วัดนำ (Leading Indicator) / ผลผลิต (Output)						
ตัวชี้วัดนำ (Leading Indicator)	เป้าหมายรายปี					
	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573
<u>แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท.</u> ตัวชี้วัดที่ 1 ท่าอากาศยานจัดทำแผน และนำ Runway Safety Programme ไปใช้งาน	Aerodrome Safety Programme 6 ท่าอากาศยาน					
<u>แผนย่อยที่ 2 การบูรณาการในการบริหารจัดการนกในพื้นที่และใกล้เคียง สนามบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ ชุมชน</u> ตัวชี้วัดที่ 2 ท่าอากาศยานมีแผนพัฒนา แนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจาก สัตว์ร่วมกับหน่วยงานภายใน หน่วยงาน ภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน	แผนพัฒนาแนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ร่วมกับหน่วยงานภายใน หน่วยงาน ภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน 6 ท่าอากาศยาน					

ตัวชี้วัดนำ (Leading Indicator)	เป้าหมายรายไตรมาส ปี 2568			
	ไตรมาสที่ 1	ไตรมาสที่ 2	ไตรมาสที่ 3	ไตรมาสที่ 4
<u>แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท.</u> ตัวชี้วัดที่ 1 ทำอากาศยานจัดทำแผนและนำ Runway Safety Programme ไปใช้งาน	ทำอากาศยานนำ AOT Runway Safety Programme ไปจัดทำเป็น Aerodrome Runway Safety Programme ของทำอากาศยาน	ทำอากาศยานจัดส่งเอกสาร Aerodrome Runway Safety Programme ให้ กพท.รับทราบผ่าน ฝมป.	ทำอากาศยานสื่อสารหลักเกณฑ์ในการสร้างความปลอดภัยบนทางวิ่งและ Runway Safety Programme ให้หน่วยงานผู้ประกอบการในสนามบินทราบ	ทำอากาศยานนำ Runway Safety Programme ไปใช้งาน
<u>แผนย่อยที่ 2 การบูรณาการในการบริหารจัดการนกในพื้นที่และใกล้เคียง สนามบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชน</u> ตัวชี้วัดที่ 2 ทำอากาศยานมีแผนพัฒนาแนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ร่วมกับหน่วยงานภายใน หน่วยงานภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน	ฝมป.และคณะอนุกรรมการบริหารจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ร่วมจัดทำ Gap Analysis ตามแนวทางที่คู่มือฯ ระบุ	ฝมป.ประชุมหารือกับ กพท.ถึงแนวทางและหลักการในการแก้ไขปัญหาอันตรายที่เกิดจากสัตว์ตามผลการวิเคราะห์ Gap	ฝมป.ร่วมกับทำอากาศยานจัดทำแผนพัฒนาแนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ภายในสนามบิน และพื้นที่ใกล้เคียงสนามบิน	ทำอากาศยานจัดกิจกรรมเสริมสร้างความคุ้นเคยกับชุมชนผ่านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ ร่วมกับหน่วยงานภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน

4.2 ตัวชี้วัดตาม (Lagging Indicator) / ผลลัพธ์ (Outcome)						
ตัวชี้วัดตาม (Lagging Indicator)	เป้าหมายรายปี					
	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573
<u>แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท.</u> ตัวชี้วัดที่ 1 ทำอากาศยานจัดทำแผนและนำ Runway Safety Programme ไปใช้งาน	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์รุนแรงบนทางวิ่ง และส่วนประกอบของทางวิ่งที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส โดยมีสาเหตุมาจากโครงสร้างพื้นฐานของสนามบินที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานเป็นศูนย์					

ตัวชี้วัดตาม (Lagging Indicator)	เป้าหมายรายปี					
	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573
แผนย่อยที่ 2 การบูรณาการในการบริหารจัดการบนพื้นที่และใกล้เคียงสนามบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชน ตัวชี้วัดที่ 2 ท่าอากาศยานมีแผนพัฒนาแนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ร่วมกับหน่วยงานภายใน หน่วยงานภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน	ท่าอากาศยานสามารถจัดกิจกรรมเสริมสร้างความคุ้นเคยกับชุมชนผ่านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ร่วมกับหน่วยงานภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน					

5. กิจกรรมดำเนินงาน <input type="checkbox"/> แผนปฏิบัติการ ระยะ 1 ปี (โปรดกรอกข้อมูลเฉพาะส่วน 5.2) <input checked="" type="checkbox"/> แผนปฏิบัติการต่อเนื่อง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2566 ถึงปีงบประมาณ 2568 จำนวน 1 แผนย่อย และ แผนปฏิบัติการต่อเนื่อง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2567 ถึงปีงบประมาณ 2568 จำนวน 1 แผนย่อย (โปรดกรอกข้อมูลส่วน 5.1 และ 5.2)								
5.1 แผนการดำเนินงานภาพรวม (กรณีแผนปฏิบัติการต่อเนื่อง)								
กิจกรรมการดำเนินงานในภาพรวมแต่ละปี	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ						ส่วนงานรับผิดชอบ	
	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573	หลัก	ร่วม
ภาพรวมผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2567 แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท. AOT Runway Safety Programme ของ ทอท. ได้รับการลงนามอนุมัติใช้จาก กอญ.แล้ว เมื่อวันที่ 26 เม.ย.67 ทั้งนี้ได้ดำเนินการนำส่ง กพท.เพื่อให้ความเห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 23 พ.ค.67 ขณะนี้อยู่ระหว่าง กพท.พิจารณาให้ความเห็นชอบ และ ฝมป.จะขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการต่อไป								

กิจกรรมการดำเนินงานในภาพรวมแต่ละปี	ปีงบประมาณที่ดำเนินโครงการ						ส่วนงานรับผิดชอบ	
	ปี 2568	ปี 2569	ปี 2570	ปี 2571	ปี 2572	ปี 2573	หลัก	ร่วม
ภาพรวมผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2567 แผนย่อยที่ 2 การบูรณาการในการบริหารจัดการนกในพื้นที่และใกล้เคียงสนามบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชน ได้จัดประชุมคณะทำงานจัดทำคู่มือแนวทางการบริหารจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ของ ทอท.ครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 27 ส.ค.67 เพื่อพิจารณาเนื้อหาของการจัดทำร่างคู่มือแนวทางการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ของ ทอท. ทั้งนี้ ฝมป.ดำเนินการจัดทำคู่มือแนวทางการบริหารจัดการอันตรายจากสัตว์ของ ทอท. (WHM) เสร็จเรียบร้อย และนำเรียน กอญ.เพื่อลงนามเพื่ออนุมัติใช้งานแล้ว เมื่อวันที่ 19 ก.ย.67 ทั้งนี้ กอญ.ได้ลงนามอนุมัติใช้งานคู่มือฯ แล้ว เมื่อ 1 ต.ค.67								

5.2 กิจกรรมดำเนินงานประจำปี 2568																
แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท.																
ลำดับ	กิจกรรม	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระยะเวลาดำเนินการ												ส่วนงานรับผิดชอบ	
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	หลัก	ร่วม
1	ทำอากาศยานนำ AOT Runway Safety Programme ไปจัดทำเป็น Aerodrome Runway Safety Programme ของท่าอากาศยาน	20													ฝมป.	ท่าฯ (ฝมอ./สมอ.)
2	ทำอากาศยานจัดส่งเอกสาร Aerodrome Runway Safety Programme ให้ กพท.รับทราบ ผ่าน ฝมป.	10													ท่าฯ (ฝมอ./สมอ.)	ฝมป.
3	ทำอากาศยานสื่อสารหลักเกณฑ์ในการสร้างความปลอดภัยบนทางวิ่งและ Runway Safety Programme ให้หน่วยงานผู้ประกอบการในสนามบินทราบ	30													ท่าฯ (ฝมอ./สมอ.)	คณะทำงาน ความปลอดภัย ทางวิ่งของท่าฯ
4	ทำอากาศยานนำ Runway Safety Programme ไปใช้งาน	30													ท่าฯ	ฝมป.และ หน่วยเกี่ยวข้อง อื่นที่ท่าฯ กำหนด

ลำดับ	กิจกรรม	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระยะเวลาดำเนินการ												ส่วนงานรับผิดชอบ	
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	หลัก	ร่วม
5	ฝมป.จัดประชุมเพื่อติดตามผลและข้อขัดข้องจากการนำ Runway Safety Programme ของท่าอากาศยานไปใช้งานและพิจารณาแก้ไขปัญหาร่วมกัน (ปีละ 1 ครั้ง ตลอดปี 68-70)	5													ฝมป., ท่าอากาศยาน (ฝมอ./สมอ.)	คณก.SMS ทอท.
6	ฝมป.และท่าอากาศยานนำเสนอผลสรุปการดำเนินการ Runway Safety Programme ต่อคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยสนามบินของ ทอท.ทราบและพิจารณา (ปีละ 1 ครั้ง ตลอดปี 68-70)	5													ฝมป., ท่าอากาศยาน (ฝมอ./สมอ.)	คณก.SMS ทอท.

แผนย่อยที่ 2 การบูรณาการในการบริหารจัดการนกในพื้นที่และใกล้เคียงสนามบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชน

ลำดับ	กิจกรรม	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ระยะเวลาดำเนินการ											ส่วนงานรับผิดชอบ		
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	หลัก	ร่วม
1	ฝมป.และคณะอนุกรรมการบริหารจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ร่วมจัดทำ Gap Analysis ตามแนวทางที่คู่มือฯ ระบุ	20													ฝมป., คณะ WHM	หน่วยงาน ภายนอก ที่เกี่ยวข้อง
2	ฝมป.ประชุมหารือกับ กพท.ถึงแนวทางและหลักการในการแก้ไขปัญหานอันตรายที่เกิดจากสัตว์ตามผลการวิเคราะห์ Gap	10													ฝมป.	ท่าอากาศยาน (ฝมอ/สมอ./ ฝปข./สปข.)
3	ฝมป.ร่วมกับท่าอากาศยานจัดทำแผนพัฒนาแนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ภายในสนามบินและพื้นที่ใกล้เคียงสนามบิน (สัมมนา 2 วัน)	30													ฝมป., ท่าอากาศยาน	กพท.
4	ท่าอากาศยานจัดกิจกรรมเสริมสร้างความคุ้นเคยกับชุมชนผ่านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ ร่วมกับหน่วยงานภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน	30													ท่าอากาศยาน (ฝมอ/สมอ./ ฝปข./สปข.)	ฝมป. หน่วยงาน ภายนอก ที่เกี่ยวข้อง
5	สรุปผลรายงานผลการดำเนินการต่อคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยของสนามบิน ทอท.	10													ฝมป.	ท่าอากาศยาน (ฝมอ./สมอ.)

กรณีที่แผนปฏิบัติการมีระยะเวลาการดำเนินงานมากกว่า 1 ปี ให้ส่วนงาน ทอท. แยกแผนการดำเนินงานตลอดระยะเวลาโครงการ (Gantt chart)

6. ลูกค้า/ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง	
กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ความเกี่ยวข้อง หรือ เป้าหมายที่มีต่อลูกค้า/ผู้มีส่วนได้เสีย
<input checked="" type="checkbox"/> ลูกค้า: สายการบิน	
<input checked="" type="checkbox"/> ลูกค้า: ผู้โดยสาร	
<input type="checkbox"/> ลูกค้า: ผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์/ผู้เช่า	
<input type="checkbox"/> ลูกค้า: ผู้ใช้บริการสนามบิน เช่น TAFA ผู้มาใช้บริการร้านค้า/ร้านอาหาร	
<input type="checkbox"/> ผู้ส่งมอบ: หน่วยงานหรือองค์กรธุรกิจที่เป็นผู้จัดหาหรือส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการ โดยได้รับค่าตอบแทนจาก ทอท. เช่น ผู้ส่งมอบสินค้าและบริการ ผู้ส่งมอบด้านแรงงาน ผู้ส่งมอบด้านเทคโนโลยีและการสื่อสาร ผู้ส่งมอบด้านทักษะความรู้	
<input checked="" type="checkbox"/> หน่วยงานที่ดำเนินงานภายในท่าอากาศยาน: บุคคล หน่วยงานราชการ หรือองค์กรธุรกิจที่ปฏิบัติงานสนับสนุนส่งเสริมกิจการของท่าอากาศยาน เช่น บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร	
<input type="checkbox"/> คู่ความร่วมมือ: หน่วยงานราชการ หรือองค์กรธุรกิจที่มีการสร้างความร่วมมือ กับ ทอท. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง	
<input type="checkbox"/> หน่วยงานกำกับดูแล: หน่วยงานที่กำกับดูแลการดำเนินงานของ ทอท.ทั้งในด้านนโยบาย ด้านการเงิน ด้านการดำเนินงาน ด้านพื้นที่และสิ่งปลูกสร้าง ด้านวิชาชีพ	
<input checked="" type="checkbox"/> บุคลากรของ ทอท.	
<input type="checkbox"/> ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และนักวิเคราะห์หลักทรัพย์	
<input checked="" type="checkbox"/> ชุมชนและสังคม	
<input type="checkbox"/> สื่อ (Mass Media and Social Media): กลุ่มบุคคลที่มีอิทธิพลกับ ทอท. ในลักษณะเป็นสื่อกลางในการสื่อสาร ได้แก่ สื่อที่เป็นทางการ (ขึ้นทะเบียนเป็นสื่อมวลชน) และสื่อที่ไม่เป็นทางการ (เช่น Influencer)	
<input type="checkbox"/> อื่นๆ	

7. ทรัพยากรที่ต้องใช้							
7.1 ทรัพยากรทางการเงิน <input type="checkbox"/> ต้องการ <input checked="" type="checkbox"/> ไม่ต้องการ เนื่องจากเป็นแผนปฏิบัติการต่อเนื่องและได้รับการอนุมัติงบประมาณเรียบร้อยแล้ว สำหรับแผนย่อยที่ 2							
ลำดับ	กิจกรรม	รายละเอียดของกิจกรรม	งบประมาณ (บาท)		ชื่อบัญชีรายการงบประมาณ (Funded Program)	หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณ	
			งบทำการ	งบลงทุน		ปีงบประมาณ - หน่วยธุรกิจ (Fund)	ส่วนงานที่ใช้งบประมาณ (Funds center)
1							
2							
3							
รวม							

7.2 ทรัพยากรที่ไม่ใช้การเงิน : ทรัพยากรบุคคล						
7.2.1 อัตรากำลัง <input checked="" type="checkbox"/> เพียงพอ <input type="checkbox"/> ไม่เพียงพอ						
ปี	7.2.1.1 ขอเพิ่มกรอบอัตรากำลัง		7.2.1.2 กรอบอัตราเดิม แต่ต้องสรรหาพนักงานเพิ่ม		7.2.1.3 พนักงาน Outsource ที่ต้องการเพิ่ม	
	จำนวน (คน)	ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	ตำแหน่ง
2568						
2569						
2570						
2571						
2572						

หมายเหตุ : ข้อมูลที่กรอกเข้ามาจะใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้ฝ่ายพัฒนาระบบงานบุคคล (ฝพร.) และ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (ฝบค.) นำไปใช้เป็นปัจจัยนำเข้าในการวิเคราะห์กรอบอัตรากำลังและอัตรากำลัง ของ ทอท. ต่อไป

กรณี กรอบอัตรากำลัง อัตรากำลัง และ พนักงาน Outsource ในปัจจุบัน เพียงพอ ไม่ต้องการเพิ่มกรอบอัตรากำลัง อัตรากำลัง และ พนักงาน Outsource ให้เว้นว่างในส่วน 7.2

กรณี กรอบอัตรากำลัง อัตรากำลัง และ พนักงาน Outsource ในปัจจุบัน ไม่เพียงพอ โปรดระบุข้อมูลกรอบอัตรากำลัง อัตรากำลัง และ พนักงาน Outsource ที่ต้องการ

(1) ขอเพิ่มอัตรากำลัง : ให้กรอกในกรณีที่อัตรากำลังที่ใช้ในการปฏิบัติงานปี 2568-2569 คาดการณ์ไว้ว่าไม่เพียงพอ โดยจะเป็นการขอเพิ่มอัตรากำลังภายใต้กรอบอัตรากำลังระยะยาว 3 ปี ประจำปีงบประมาณ 2567- 2569 ตามที่คณะกรรมการ ทอท.อนุมัติ เมื่อวันที่ 22 ธ.ค.66

(2) ขอเพิ่มกรอบอัตรากำลังและอัตรากำลัง ปี 2570 – 2572 : ให้กรอกในกรณีที่หน่วยงานคาดการณ์ไว้ว่ากรอบอัตรากำลัง และ อัตรากำลัง ไม่เพียงพอและต้องการขยายกรอบอัตรากำลัง และ อัตรากำลังเพิ่มขึ้น โดยให้กรอกได้ตั้งแต่ปี 2570-2572 เพื่อให้ ฝพร. และ ฝบค. นำไปพิจารณาวิเคราะห์กรอบอัตรากำลังและอัตรากำลังของ ทอท. ต่อไป

(3) ขอเพิ่มพนักงาน Outsource : ให้กรอกในกรณีที่ต้องการบุคลากรภายนอกเพิ่มเติม โดยกรณีที่แผนปฏิบัติการต่อเนื่อง และมีความต้องการบุคลากรเพิ่มเติมในปีอื่นๆ ตลอดระยะเวลาโครงการ โปรดระบุข้อมูล ณ ปี ที่ต้องการบุคลากร

7.2.2 ทักษะ/องค์ความรู้ <input checked="" type="checkbox"/> เพียงพอ <input type="checkbox"/> ไม่เพียงพอ			
ปี	7.2.2.1 ตำแหน่งที่ต้องการพัฒนา	7.2.2.2 ประเภท Competency ที่ต้องการพัฒนา*	7.2.2.3 รายละเอียดทักษะ/องค์ความรู้ที่ต้องการพัฒนา
2568			
2569			
2570			
2571			
2572			
2573			

(*) 7.2.2.2 โปรดอ้างอิง ประเภท Competency ที่ต้องการพัฒนา ดังนี้

สมรรถนะรายตำแหน่ง (Functional Competency)	สมรรถนะด้านการบริหาร (Managerial Competency)
กลุ่มงานด้านมาตรฐานและปฏิบัติการทำอากาศยาน	Leadership
กลุ่มวิชาชีพด้านเทคนิค	Business Management
กลุ่มงานด้านการแพทย์	Change Catalyst
กลุ่มงานวิเคราะห์และวิชาการ	Create Shared Value
กลุ่มงานบัญชีและการเงิน	
กลุ่มงานนิติการ	
กลุ่มงานตรวจสอบและพัสดุ	
กลุ่มงานสนับสนุน	

7.3 ทรัพยากรที่ไม่ใช้การเงิน : เทคโนโลยีสารสนเทศ				
7.3.1 Hardware <input checked="" type="checkbox"/> เพียงพอ <input type="checkbox"/> ไม่เพียงพอ				
ลำดับ	ประเภท	รายละเอียด	จำนวน	หมายเหตุ
1				
2				
3				
7.3.2 Software <input checked="" type="checkbox"/> เพียงพอ <input type="checkbox"/> ไม่เพียงพอ				
ลำดับ	ประเภท	รายละเอียด	จำนวน	หมายเหตุ
1				
2				
3				
7.3.3 อื่นๆ (เช่น ฐานข้อมูล นวัตกรรม Network) <input checked="" type="checkbox"/> เพียงพอ <input type="checkbox"/> ไม่เพียงพอ				
ลำดับ	ประเภท	รายละเอียด	จำนวน	หมายเหตุ
1				
2				
3				

8. การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการ										
8.1 การวิเคราะห์ความเสี่ยง										
ความเสี่ยง (Risk)	สาเหตุ (Root cause)	ระดับความเสี่ยงในปัจจุบัน (LxI)			มาตรการควบคุม ภายในที่มีอยู่ในปัจจุบัน (Existing Control)	ความเพียงพอของ มาตรการความเสี่ยงใน ปัจจุบัน (เพียงพอ/ไม่เพียงพอ)	มาตรการจัดการ ความเสี่ยงเพิ่มเติม (Mitigation)	ระดับความเสี่ยงหลัง บริหาร (Target) (LxI)		
		L	I	LxI				L	I	LxI
<u>แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของสนามบิน ทอท.</u> ท่าอากาศยานนำ AOT Runway Safety Programme ไปจัดทำเป็น Aerodrome Runway Safety Programme ของท่าอากาศยานไม่ทันตามกรอบระยะเวลา		2	2	4	มีการทำหนังสือสอบถามความก้าวหน้าในการจัดทำ Aerodrome Runway Safety Programme ของท่าอากาศยาน	เพียงพอ	ผมป.กำหนด poc เพื่อติดตามและให้คำปรึกษาท่าอากาศยาน	1	2	2
<u>แผนย่อยที่ 2 การบูรณาการในการบริหารจัดการนกในพื้นที่และใกล้เคียงสนามบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และชุมชน</u> ไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากชุมชน ไม่ได้รับข้อคิดเห็นหรือข้อมูลที่จำเป็น สำหรับการจัดทำแผนพัฒนาแนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน	ชุมชนไม่ได้รับผลกระทบจากสัตว์ที่เป็นอันตรายต่อการบิน จึงไม่มีการให้ข้อมูลต่อท่าอากาศยาน	2	2	4	มีหนังสือขอความร่วมมือไปยังผู้นำชุมชน, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	เพียงพอ	มีหนังสือแจ้งข้อขัดข้องในการประสานความร่วมมือฯ เพื่อให้ กพท.ทราบ และจัดทำแผนการประสานความร่วมมือร่วมกับ กพท.ต่อไป	1	2	2

8.2 การกำหนดจุดผกผัน (Trigger Point) และแนวทางการแจ้งเตือน (Early Warning)					
ตัวชี้วัดนำ (Leading Indicator) / ผลผลิต (Output)	เป้าหมายรายไตรมาส ปี 2568		จุดผกผัน (Trigger Point) และแนวทางการแจ้งเตือน (Early Warning)		
			ระดับ 1 Watch ฝ้าดู	ระดับ 2 Alarm แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับเปลี่ยนแผน	ระดับ 3 Response ต้องปรับเปลี่ยน
<u>แผนย่อยที่ 1 การจัดทำ Runway Safety Programme ของ สนามบิน ทอท.</u> ตัวชี้วัดที่ 1 ทำอากาศยานจัดทำแผนและนำ Runway Safety Programme ไปใช้งาน	ไตรมาส 1	ทำอากาศยานนำ AOT Runway Safety Programme ไปจัดทำเป็น Aerodrome Runway Safety Programme ของ ทำอากาศยาน			
	ไตรมาส 2	ทำอากาศยานจัดส่งเอกสาร Aerodrome Runway Safety Programme ให้ กพท. รับทราบ ผ่าน ฝมป.	ทำอากาศยานไม่สามารถจัดทำ Aerodrome Runway Safety Programme ได้แล้วเสร็จในเดือน ก.พ.68		
	ไตรมาส 3	ทำอากาศยานสื่อสารหลักเกณฑ์ในการสร้างความปลอดภัยบนทางวิ่งและ Runway Safety Programme ให้หน่วยงานผู้ประกอบการในสนามบินทราบ			
	ไตรมาส 4	ทำอากาศยานนำ Runway Safety Programme ไปใช้งาน			

ตัวชี้วัดนำ (Leading Indicator) / ผลผลิต (Output)	เป้าหมายรายไตรมาส ปี 2568		จุดผกผัน (Trigger Point) และแนวทางการแจ้งเตือน (Early Warning)		
			ระดับ 1 Watch ฝ้าดู	ระดับ 2 Alarm แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับเปลี่ยนแผน	ระดับ 3 Response ต้องปรับเปลี่ยน
<u>แผนย่อยที่ 2 การบูรณาการในการบริหารจัดการนกในพื้นที่และใกล้เคียงสนามบินกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชน</u> ตัวชี้วัดที่ 2 ทำอากาศยานมีแผนพัฒนาแนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ร่วมกับหน่วยงานภายใน หน่วยงานภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน	ไตรมาส 1	ฝมป.และคณะอนุกรรมการบริหารจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ ร่วมจัดทำ Gap Analysis ตามแนวทางที่คู่มือฯ ระบุ			
	ไตรมาส 2	ฝมป.ประชุมหารือกับ กพท.ถึงแนวทางและหลักการในการแก้ไขปัญหานอันตรายที่เกิดจากสัตว์ตามผลการวิเคราะห์ Gap			
	ไตรมาส 3	ฝมป.ร่วมกับทำอากาศยานจัดทำแผนพัฒนาแนวทางการจัดการอันตรายที่เกิดจากสัตว์ภายในสนามบิน และพื้นที่ใกล้เคียงสนามบิน			

ตัวชี้วัดนำ (Leading Indicator) / ผลผลิต (Output)	เป้าหมายรายไตรมาส ปี 2568		จุดผกผัน (Trigger Point) และแนวทางการแจ้งเตือน (Early Warning)		
			ระดับ 1 Watch ฝ้าดู	ระดับ 2 Alarm แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับเปลี่ยนแผน	ระดับ 3 Response ต้องปรับเปลี่ยน
	ไตรมาส 4	ทำอากาศยานจัดกิจกรรมเสริมสร้างความคุ้นเคยกับชุมชนผ่านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ ร่วมกับหน่วยงานภายนอกและชุมชนรอบสนามบิน	ทำอากาศยานไม่สามารถตั้งเรื่องเพื่อจัดกิจกรรมเสริมสร้างความคุ้นเคยกับชุมชนผ่านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์ ร่วมกับหน่วยงานภายนอกและชุมชนรอบสนามบินได้ในเดือน ก.ค.68		