

แผนปฏิบัติการ

พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ซึ่งได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ มีหน้าที่และความรับผิดชอบ คือ

๑. บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ประเภทบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service: ATS) ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM) และประเภทการจัดการควบคุมตัวของจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ภายใน Bangkok FIR
๒. บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance (CNS) Services)
๓. บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design: IFPD)

รวมทั้ง การบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service) ในส่วนการปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานในการออกประกาศผู้ทำการในอากาศและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศกับต่างประเทศ (International Notice to Airmen (NOTAM) Office: NOF) และบริการ Pre-flight Information Service บางส่วน พร้อมทั้ง บริการเกี่ยวเนื่อง และงานตามนโยบายรัฐบาล

แผนวิสาหกิจของ บวท. เป็นแผนเชิงยุทธศาสตร์ ๕ ปี มีลักษณะเป็นแผนพัฒนาตามรอบเวลาที่มีการทบทวนทุกปี (Rolling Plan) เพื่อปรับปรุงรายละเอียดที่จำเป็นตามความเหมาะสมของสถานการณ์และสภาพแวดล้อม เพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินพันธกิจของ บวท. ที่กำหนดไว้ในระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า

แผนวิสาหกิจปี พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๑ ฉบับนี้ ทบทวนและปรับปรุงขึ้นจากแผนวิสาหกิจฉบับปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ โดยมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายใน/ภายนอกที่สำคัญ เพื่อเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาจัดทำแผนวิสาหกิจให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของโลก ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง นโยบายและแผนงานภาครัฐ ประสบการณ์และการเรียนรู้ขององค์กรในช่วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งความคาดหวัง/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

หลักการและข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการวางแผน ประกอบด้วย หลักการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Management) ระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (Key Performance Targets: KPTs) รวมถึงการพิจารณาข้อมูลจุดมุ่งหมายขององค์กรในระดับต่าง ๆ นับตั้งแต่หน้าที่และความรับผิดชอบที่องค์กรได้รับมอบหมายจากรัฐ (Role and Responsibilities) และยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นที่มาของวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) และทิศทางการบริหารจัดการองค์กร (Direction) นอกจากนี้แผนวิสาหกิจได้มีการบริหารความเสี่ยงในทุกชั้นตอนที่สำคัญ โดยนำการบริหารความเสี่ยงมาประยุกต์ใช้ประกอบกับวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ตลอดจนการกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ แผนงาน และโครงการ/งาน เพื่อให้แผนวิสาหกิจมีรายละเอียดที่ครบถ้วน มีประสิทธิภาพสามารถบ่งชี้เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อองค์กร และสามารถจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ รวมทั้งมีการบริหารผลลัพธ์การดำเนินงาน ตัวชี้วัด แผนงาน โครงการ/งาน ตามแผนวิสาหกิจ โดยนำเสนอคณะกรรมการ บวท. เป็นประจำ เพื่อทราบความคืบหน้าและสรุปผลการบริหารผลลัพธ์ ตัวชี้วัด แผนงาน โครงการ/งาน ตามแผนวิสาหกิจ และความสามารถในการเบิกจ่ายงบประมาณ พร้อมทั้งมอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน เพื่อนำมาใช้ประกอบการบริหารจัดการในเรื่องดังกล่าวต่อไป

โดยในขั้นตอนแรก ได้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ประเมินสภาพแวดล้อม ซึ่งได้ข้อสรุปเป็น จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT) ประมวลผลกับปัจจัยขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ขององค์กร รวม ๑๐ ด้าน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณา/ทบทวนการกำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์ขององค์กรที่เหมาะสมต่อไป

จากการพิจารณาสภาพแวดล้อม แม้ว่าจะมีปัจจัยการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญให้ต้องปรับเปลี่ยนทิศทางหรือจุดมุ่งหมายการดำเนินงานขององค์กรในระดับวิสัยทัศน์ โดยยังคงมุ่งเน้นภารกิจในการเป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศ ซึ่ง “คุณภาพการให้บริการ” เป็นสิ่งสำคัญสูงสุด และเป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการคาดหวัง ดังนั้น บวท. จึงต้องให้ความสำคัญและมุ่งมั่นในการพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถให้บริการการเดินทางอากาศ “ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของประชาคมการบินและผู้ใช้บริการ

ทั้งนี้ การให้บริการการเดินทางอากาศด้วย “คุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” จะส่งผลให้องค์กรสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างต่อเนื่องด้วยความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ในทุกสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ สามารถข้ามผ่านผลกระทบจากวิกฤตการณ์ COVID-19 และความท้าทายของอุตสาหกรรมการบินที่เพิ่มมากขึ้น สามารถรักษาการดำเนินงานของ บวท. ในการ “เป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศได้อย่างยั่งยืน” ตามวิสัยทัศน์ ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”
“A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider”

จากวิสัยทัศน์องค์กร นำมาถ้อยโยงสู่การกำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและแนวทางเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ โดยเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละด้านได้กำหนดเป้าหมายเพื่อวัดความสำเร็จของการดำเนินการเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) และได้กำหนดการประเมินความสำเร็จในการบรรลุวิสัยทัศน์ขององค์กร จากความสำเร็จของเป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) ของเป้าหมายวิสัยทัศน์ โดยได้กำหนดช่วงเวลาการบรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์องค์กร (AEROTHAI Destination 2037 Vision) ให้สอดคล้องตามกรอบเวลายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นเป้าหมายของการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

โดยมีพันธกิจ ดังนี้

พันธกิจ (Mission)

“เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้แก่กิจการบิน”

ค่านิยมองค์กร (Value)

๑. มุ่งเน้นความปลอดภัยและความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๒. มุ่งเน้นหลักธรรมาภิบาลและจริยธรรมในการทำงาน
๓. มุ่งเน้นผลลัพธ์ที่เป็นเลิศ
๔. มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องสู่คุณภาพการทำงานที่เป็นเลิศ
๕. มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีม

รายละเอียดของแผนวิสาหกิจฉบับนี้ มีที่มาจากกรอบการประเมินลักษณะของสภาพแวดล้อมและสิ่งที่องค์กรดำเนินการอยู่ภายใต้จุดมุ่งหมายแต่ละระดับ (วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายวิสัยทัศน์ ประเด็นยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ฯลฯ) ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงและการคงที่ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและแนวโน้มที่วิเคราะห์และตรวจพบ

แผนวิสาหกิจฉบับนี้ ได้กำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ และประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) ไว้ ๔ ด้าน เพื่อให้การปฏิบัติสร้างผลสัมฤทธิ์ไปสู่วิสัยทัศน์ขององค์กรอย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

	เป้าหมายวิสัยทัศน์	ประเด็นยุทธศาสตร์
๑.	ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)	การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ
๒.	สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals)	การสร้างบุคลากรมืออาชีพ
๓.	พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Organization : HPO)	การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง
๔.	สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)	การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน

แต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ จะถูกถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติผ่านวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์แต่ละด้าน ขณะที่สภาพแวดล้อมภายนอก/ภายใน และความสมดุลตามมุมมอง (Perspectives) ทุกด้านของแผนที่ยุทธศาสตร์ (Strategy Map) จะเป็นตัวกำหนดเป้าหมายเชิงประสิทธิภาพ (Key Performance Targets: KPTs) ของวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ทุกหัวข้อ ซึ่งนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ (Strategies) ที่เหมาะสมต่อไป

กลยุทธ์ที่จัดวางไว้จะถูกแปลงไปสู่การปฏิบัติผ่านแผนงาน (Programs) ซึ่งแต่ละแผนงานจะประกอบไปด้วยโครงการ (Projects) และ/หรืองาน (Strategic Activities) ที่เป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญภายใต้แผนงานนั้น ๆ เพื่อให้หน่วยปฏิบัติกำหนดแผนงานโครงการและ/หรืองาน บรรลุไว้ในแผนวิสาหกิจฯ ทั้งที่ปรากฏในฉบับนี้ และที่จะมีการทบทวนในโอกาสต่อไป ทั้งนี้ โครงการซึ่งเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ บวท. ได้จัดทำกิจกรรมการดำเนินงาน (Activities) เพื่อใช้ดำเนินงานต่อไปแล้ว ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีขององค์กรต่อไปด้วย

๑. ข้อมูลทั่วไป

รัฐบาลไทยโดยกระทรวงคมนาคม (คค.) ในฐานะรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้มอบหมายให้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินการให้บริการ การเดินอากาศ (Air Navigation Services: ANS) เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสำหรับการบินในเขตพื้นที่ ห้วงอากาศของประเทศไทย หรือเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region: Bangkok FIR) ซึ่งรวมถึงพื้นที่ห้วงอากาศเหนือเขตประเทศไทย พื้นที่ห้วงอากาศเหนืออ่าวไทย และพื้นที่ห้วงอากาศส่วนหนึ่งเหนือทะเลอันดามันที่ติดกับประเทศไทยตอนใต้ ตามภาพประกอบที่ ๑



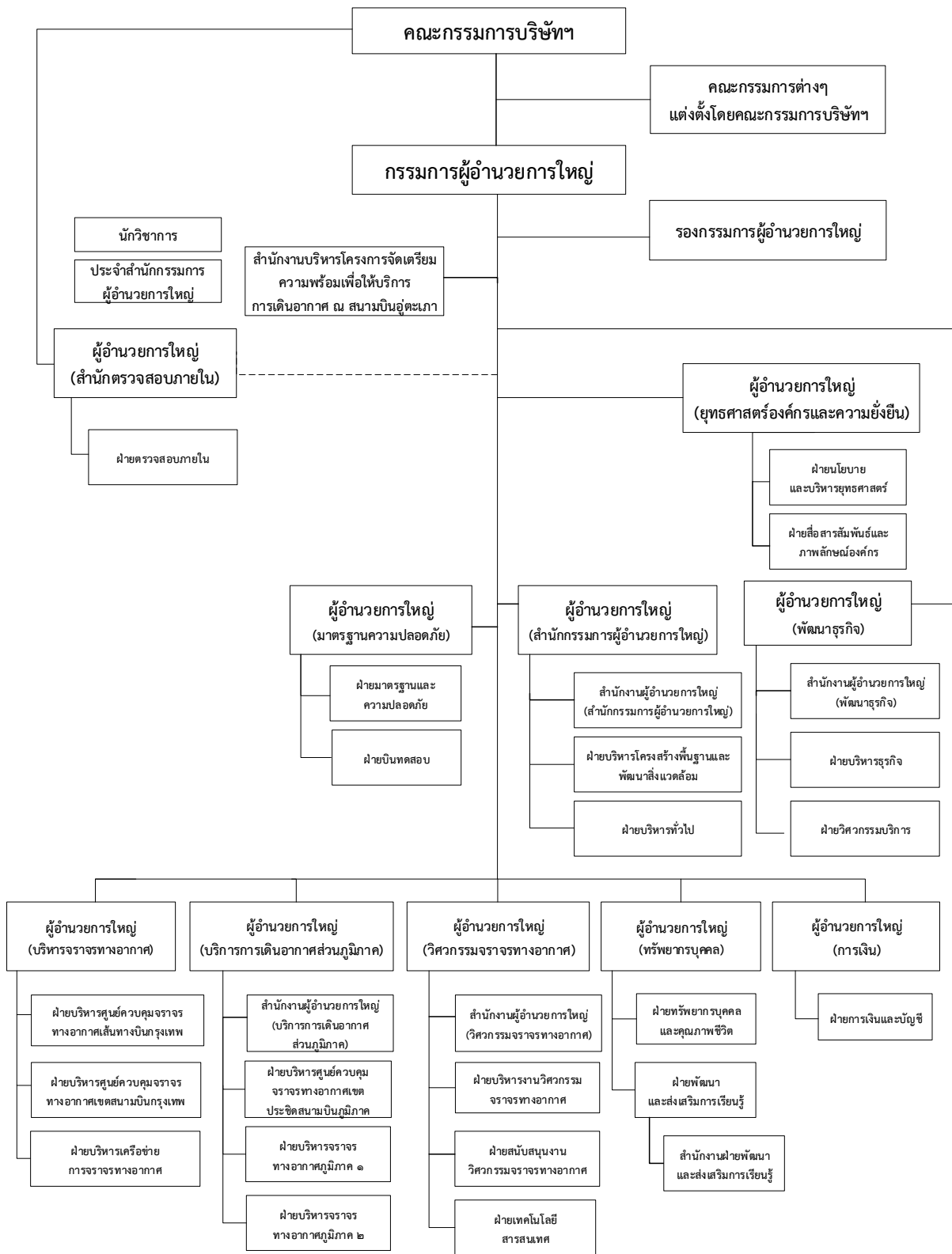
ภาพประกอบที่ ๑: เขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

ภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) บวท. ให้บริการการเดินอากาศในบริเวณพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศของ สนามบิน (Aerodrome Control Service) จำนวน ๓๕ แห่ง และเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) จำนวน ๓๔ เขตประชิดสนามบิน รวมทั้งเขตบริการจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Enroute Airspace) ผ่านระบบการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance (CNS) Services) การให้บริการการเดินอากาศของ บวท. ในพื้นที่ดังกล่าว ประกอบด้วย

- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Area Control Centre: ACC) ๑ แห่ง
- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Centre: APP) ๗ แห่ง
- หอควบคุมการจราจรทางอากาศ (Aerodrome Control Tower: TWR) ๓๕ แห่ง

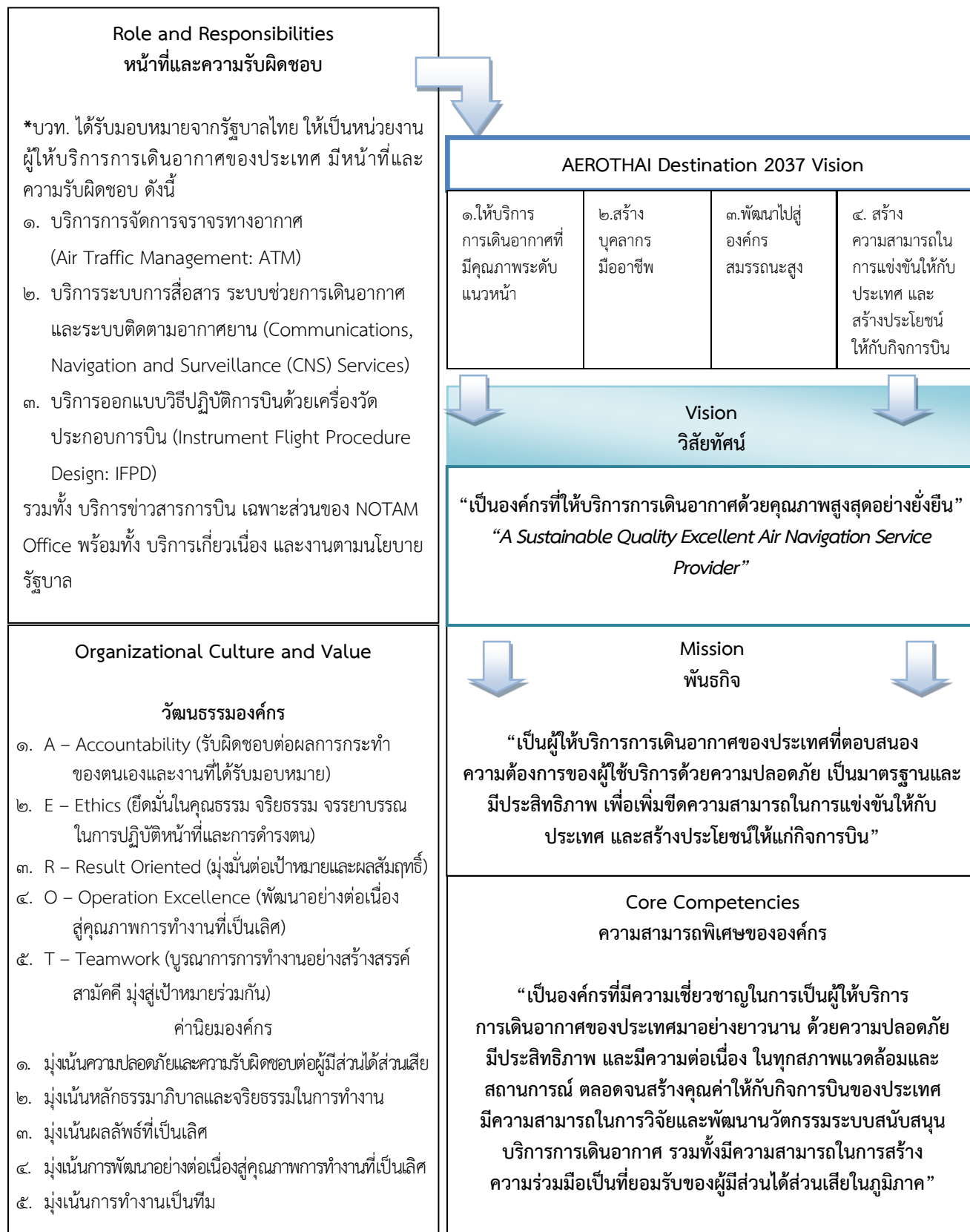
โดยมีสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่ที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรุงเทพมหานคร

บวท. ถือหุ้นโดยรัฐบาล (กระทรวงการคลัง) และสายการบินจำนวน ๙๙ สายการบิน ในอัตราส่วน ๙๑:๙ โดยมีลักษณะ การบริหารงานแบบองค์กรธุรกิจแบบไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาล มีคณะกรรมการ บวท. เป็นผู้กำกับการบริหารจัดการ โดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งมาจากการสรรหาทำหน้าที่เป็นหัวหน้าหน่วยงาน และกรรมการและ เลขานุการของคณะกรรมการ บวท. โดยมีโครงสร้างการบริหารจัดการองค์กรตามภาพประกอบที่ ๒ และมีพนักงาน ๓,๐๘๘ อัตรา โดยประมาณ



ภาพประกอบที่ ๒: โครงสร้างการบริหารจัดการองค์กร

๒. หน้าที่และความรับผิดชอบ วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัฒนธรรมองค์กร และความสามารถพิเศษขององค์กร



๓. ยุทธศาสตร์ขององค์กรตามแผนวิสาหกิจ และกรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (KPA) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (KPI) และ เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลาปี พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๑ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ภายใต้อะแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) พร้อมเป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Targets) ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๗๑)
<p>SI 1 การให้บริการ การเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมี ประสิทธิภาพ</p>	<p>SO 1 ให้บริการที่ปลอดภัย และมั่นคง เป็นไปตาม มาตรฐาน และต่อเนื่อง ในทุกช่วงการบิน</p>	<p>KPT1.1 – ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๗๐ ร้อยละ ๑๐</p> <p>KPT1.2 – SMS Maturity Pathway Level D - Assured</p> <p>KPT1.3.1 – Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.3.2 – Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.3.3 – Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.4 – CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA (* ได้แก่ (๑) ระบบสื่อสาร (Communication) (๒) ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation) (๓) ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance) (๔) ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าต่อเนื่องอัตโนมัติ (UPS) และ (๕) ระบบ PABX)</p> <p>KPT1.5 – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๗๑)
	<p>SO 2 พัฒนาศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ</p>	<p>KPT2.1 – รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน</p> <p>KPT2.2 – บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑</p> <p>KPT2.3 – ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน</p> <p>KPT2.4 – Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต</p> <p>KPT2.5 – ค่า Actual En-route Extension <4% ของระยะทางที่สั้นที่สุด</p> <p>KPT2.6 – Filed Flight Plan En-route Extension <4.5%</p> <p>KPT2.7 – ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน</p> <p>KPT2.8 – ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี ๒๕๖๒</p> <p>KPT2.9 – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต</p> <p>KPT2.10 – ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๐</p> <p>KPT2.11 – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จร้อยละ ๕๐</p> <p>KPT2.12 – ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๙-๒๕๗๐ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และกำหนด/ผลักดันการดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้</p>
<p>SI 2 การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</p>	<p>SO 3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน</p> <p>SO 4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี</p>	<p>KPT3.1 – พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนดและตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการเดินอากาศ รวมทั้ง มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญ เพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กร</p> <p>KPT3.2 – ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) > ๐.๗๓ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๒)</p> <p>KPT4.1 – ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย/พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมา</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๗๑)
SI 3 การพัฒนาไปสู่ องค์กรสมรรถนะสูง	SO 5 มีคุณภาพการบริหาร จัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และ พร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับ ดูแลที่ดีที่มีการจัดการ ในระดับดีเยี่ยมและมีการ แสดงความรับผิดชอบต่อ ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากล และ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม บนพื้นฐานของการจัดการ ความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มี ประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ ผู้ให้บริการทุกกลุ่ม	<p>KPT5.1 – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓.๗๘</p> <p>KPT5.2.1 – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่า ๔.๒๑</p> <p>KPT5.2.2 – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่ต่ำกว่า ๔.๑๐</p> <p>KPT5.3 – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดี และการนำองค์กร ไม่ต่ำกว่า ๓.๒๕</p> <p>KPT5.4 – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยี ดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๑</p> <p>KPT5.5 – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการ ความรู้ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๖</p> <p>KPT5.6.1 – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อ การจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๙๖</p> <p>KPT5.6.2 – มีนวัตกรรมที่นำเข้าใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลาด้าน ความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ</p>
	SO 6 มีการบริหารจัดการ ทางการเงินและต้นทุนอย่าง มีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็น ธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้	<p>KPT6.1 - Total Cost/IFR Flight Hour<ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p> <p>KPT6.2 - รายได้ของภาครัฐกิจคิดเป็นร้อยละ ๑๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.</p>
SI 4 การสร้าง ความสามารถในการ แข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ ให้กับกิจการบิน	SO 7 สร้าง ประโยชน์ ให้กับกิจการบินทุกระดับ	KPT7.1 – แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives
	SO 8 มีโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการการเดินทาง ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ สอดคล้องกับการพัฒนา การขนส่งทางอากาศของ ประเทศ	KPT8.1 – หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผน ด้านการขนส่งทางอากาศของไทย และแผนแม่บททางอากาศและการเดินทางแห่งชาติ และแผนการเดินทางอากาศระดับภูมิภาค และระดับโลก จนบรรลุเป้าหมาย สำหรับปี ๒๕๗๑

กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (KPA) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (KPI) และ เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลาปี พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
AEROTHAI Servicemark: ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า								
Implementation of Standard (SO1)	ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีมาตรฐานขั้นสูงสุด ตัวชี้วัด (KPI) ๑.๑: การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการการเดินทางอากาศ	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๖ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๗ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๘ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๙ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๗๐ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ไม่มากกว่าผลของปี ๒๕๗๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ไม่มากกว่าผลของปี ๒๕๗๕
Safety (SO1)	ให้บริการที่มีระดับความปลอดภัยขั้นสูงและยั่งยืน ตัวชี้วัด (KPI) ๑.๒: ระดับ SMS Maturity	๑.๒: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	๑.๒: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	๑.๒: Completion on SMS Maturity Level C - Managed	๑.๒: SMS Maturity Pathway Level D - Assured	๑.๒: SMS Maturity Pathway Level D - Assured	๑.๒: Completion on SMS Maturity Level D - Assured	๑.๒: รักษากระดับ SMS Maturity Level D
	๑.๓: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio)							
	๑.๓.๑ Rate of Accident	๑.๓.๑: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๑: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๑: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๑: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๑: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๑: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๑: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice
	๑.๓.๒ Rate of Air Traffic Incident ประเภท Aircraft Proximity or Near Collision (Loss of Separation)	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำ	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำ	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำ	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำ	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำ	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำ	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำ

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		กว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	กว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	กว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	กว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	กว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	กว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	กว่าค่าเฉลี่ย Best Practice
	๑.๓.๓ Rate of Runway Incursion	๑.๓.๓: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๓: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๓: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๓: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๓: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๓: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๓: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice
	๑.๔: ร้อยละของ CNS/Support System Service Availability	๑.๔: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑.๔: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑.๔: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑.๔: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑.๔: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑.๔: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑.๔: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA
Security (SO1)	ให้ระบบการจัดการจราจรทางอากาศของประเทศมีความมั่นคง ตัวชี้วัด (KPI) ๑.๕: Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ) (Number of incident involving direct unlawful interference to aircraft that require air traffic service provider response)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
Capacity (SO2)	<p>มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศสอดคล้องต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน</p> <p>ตัวชี้วัด (KPI)</p> <p>๒.๑: ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR</p>	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๒ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๒ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๓ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๔ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๘ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๒ ล้านเที่ยวบิน
Efficiency (SO2)	<p>เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบินในทุกช่วงการบิน</p> <p>ตัวชี้วัด (KPI)</p> <p>๒.๒: Airport Throughput Efficiency</p>	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑
	๒.๓: Airport/Terminal ATFM Delay	๒.๓: ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓: ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓: ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓: ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓: ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓: ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓: ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน
	๒.๔: Taxi-out Efficiency (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison, PRR และ PBWG)	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ <๖.๐ นาที/ลำมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินดอนเมือง	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๔: Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๕.๐ นาที /ลำ และ มีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินเชียงใหม่ และ ภูเก็ต จากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๔: Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และ	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมากและปานกลาง (heavy & medium) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมากและปานกลาง (heavy & medium) <๕.๐ นาที/ลำ

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๒.๕: Actual En-route Extension (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison และ PRR)	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะเวลาทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะเวลาทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะเวลาทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <4% ของระยะเวลาทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <4% ของระยะเวลาทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <3% ของระยะเวลาทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <3% ของระยะเวลาทางที่สั้นที่สุด
	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison และ PRR)	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <4.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <4.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <3.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <3.5%
	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๐.๕ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๐.๕ นาที/เที่ยวบิน
	๒.๘: Terminal Efficiency (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison, PRR และ PBWG)	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency <๙ นาที	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency <๙ นาที
	๒.๙: Taxi-in Efficiency	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ <๖.๐ นาที/ลำ มีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินดอนเมือง	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมากและปานกลาง (high & medium density) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมากและปานกลาง (high & medium density) <๕.๐ นาที/ลำ
	๒.๑๐: Flight Time Variability	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		(ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)	(ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)	(ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)	สนามบินหลัก ต่ำลง จาก ๒๕๖๕	สนามบินหลัก ต่ำลง จาก ๒๕๗๐	สนามบินหลัก ต่ำลง จาก ๒๕๗๐	สนามบินหลัก ต่ำลง จาก ๒๕๗๕
Global Interoperability (SO2)	พัฒนาบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกัน อย่างบูรณาการ ตัวชี้วัด (KPI) ๒.๑๑: ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐	๒.๑๑: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 2 แล้วเสร็จ	๒.๑๑: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 3 แล้วเสร็จ
Environment (SO2)	ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตัวชี้วัด (KPI) ๒.๑๒: Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบินตลอดช่วงการบินในความรับผิดชอบของบวท.	๒.๑๒: วัดผลต่อเนื้อหาของปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน และปรับวิธีการคำนวณ และเกณฑ์วัดผล	๒.๑๒: วัดผลต่อเนื้อหาของปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน และปรับวิธีการคำนวณ และเกณฑ์วัดผล	๒.๑๒: วัดผลต่อเนื้อหาของปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน รวมถึงจัดให้มีการดำเนินการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน	๒.๑๒: จัดให้มีการดำเนินการต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน	๒.๑๒: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งดำเนินการในปี ๒๕๖๙-๒๕๗๐ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และกำหนด/ผลักดันการดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้	๒.๑๒: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งดำเนินการในปี ๒๕๖๙-๒๕๗๕ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และกำหนด/ผลักดันการดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้	๒.๑๒: ปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบินตลอดช่วงการบินในปี ๒๕๘๐ ลดลงร้อยละ ๕ จากปีฐาน (เทียบเคียงกับเป้าหมายของ European ATM Master Plan)
Professionals: สร้างบุคลากรมืออาชีพ								
Competency (SO3)	พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถหลักตามที่กำหนด ตัวชี้วัด (KPI)							

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๓.๑: ความสามารถของพนักงานทั่วทั้งองค์กร	๓.๑: พนักงานได้รับการพัฒนาตามแผน IDP/ แผนพัฒนาตามสายอาชีพ ทั่วทั้งองค์กร	๓.๑: พนักงานได้รับการพัฒนาตามแผน IDP/ แผนพัฒนาตามสายอาชีพ ทั่วทั้งองค์กร	๓.๑: พนักงานมีความสามารถตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนด	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนด และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการเดินทาง	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนด และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการเดินทาง รวมทั้งมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญเพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กร	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามตำแหน่งที่กำหนดได้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการเดินทาง และมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญเพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กร	๓.๑: พนักงานทั่วทั้งองค์กร มีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ โดยมีบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) ที่ได้รับการคัดเลือกจากบวท. คิดเป็นร้อยละ ๕ ของพนักงานทั้งองค์กร
Productivity (SO3)	เพิ่มผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน ตัวชี้วัด (KPI) ๓.๒: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS hour Productivity))	๓.๒: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๓๔	๓.๒: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๔๔	๓.๒: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๔	๓.๒: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๖๔	๓.๒: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๗๓ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๖)	๓.๒: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >ค่าเฉลี่ยของ CANSO	๓.๓: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >ค่าเฉลี่ยของ CANSO
Employee Engagement (SO4)	ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร ตัวชี้วัด (KPI) ๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กร	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย/พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านม	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐ และปัจจัย/พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านม	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐ และปัจจัย/พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านม	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐ และปัจจัย/พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านม	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย/พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านม	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรทุกปีจมีระดับไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรทุกปีจมีระดับไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		และการนำองค์กร ไม่ต่ำกว่า ๓๐๕	และการนำองค์กร ไม่ต่ำกว่า ๓๑๐	และการนำองค์กร ไม่ต่ำกว่า ๓๑๕	และการนำองค์กร ไม่ต่ำกว่า ๓๒๐	และการนำองค์กร ไม่ต่ำกว่า ๓๒๕	มากกว่า ๔๐ (เทียบเคียงกับระดับดีมากขึ้นไปตามเกณฑ์การสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยคือมากกว่า ร้อยละ ๗๕)	มากกว่า ๔๕ (เทียบเคียงกับระดับดีเลิศขึ้นไป ตามเกณฑ์การสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยคือมากกว่า ร้อยละ ๘๐)
	๕.๔: การดำเนินการด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล	๕.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓	๕.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓	๕.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓๗๒	๕.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓๕๕	๕.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓๖๑	๕.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๔๐๐	๕.๔: เป็นองค์กรดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ โดยมีการดำเนินการที่สามารถแทนที่ ด้วยการใช้ระบบอัตโนมัติได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์
	๕.๕: การดำเนินการด้านการจัดการความรู้	๕.๕: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๒.๗๖	๕.๕: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๒.๗๖	๕.๕: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ไม่ต่ำกว่า ๓.๑๖	๕.๕: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ไม่ต่ำกว่า ๓.๓๖	๕.๕: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๖	๕.๕: มีการสร้างองค์ความรู้ใหม่ ที่เป็นประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมการบิน และมีการพัฒนาจนส่งผลลัพธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องและบูรณาการกับงานประจำ	๕.๕: เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่เป็นประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมการบิน
	๕.๖: การจัดการนวัตกรรมและคุณภาพของนวัตกรรมที่ส่งมูลค่าให้กับองค์กร							
	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัการนวัตกรรม	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อ	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัการ	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัการ	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัการ	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการ		

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		การจัดการนวัตกรรมไม่ต่ำกว่า ๒.๑๖	นวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๓๖	นวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๕๖	นวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๗๖	จัดการนวัตกรรมไม่ต่ำกว่า ๒.๙๖		
	๕.๖.๒: นวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับ บพท.	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมที่นำเข้าไปใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลา ด้านความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ หมายเหตุ : มิติในการสร้างมูลค่าเมื่อนำไปใช้งานจากกรณีในการพิจารณารางวัลนวัตกรรมขององค์กร	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมที่นำเข้าไปใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลา ด้านความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการบิน	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง
Cost Effectiveness (SO6)	บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อการให้บริการที่คุ้มค่า ตัวชี้วัด (KPI) ๖.๑: ค่าใช้จ่ายโดยรวมต่อจำนวนชั่วโมงบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Total Cost/FR Flight Hour) ๖.๒: รายได้จากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ฉบับล่าสุด ๖.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่นเพิ่มเติม ร้อยละ ๒๐ ของรายได้ภาคธุรกิจ	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ๖.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่นเพิ่มเติม ร้อยละ ๒๐ ของรายได้ภาคธุรกิจ	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ๖.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่นเพิ่มเติม ร้อยละ ๒๐ ของรายได้ภาคธุรกิจ	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ๖.๒: รายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็นร้อยละ ๙-๑๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ๖.๒: รายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็นร้อยละ ๑๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ๖.๒: รายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็นร้อยละ ๑๕ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ๖.๒: รายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็นร้อยละ ๒๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.
Value for National Competitiveness and Aviation Industry: สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน								
Leadership in ANS (SO7)	สร้างประโยชน์ให้กับกิจการบินผ่านการจัดทำ/ผลักดันให้เกิดการพัฒนา							

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	มาตรฐานในระดับภูมิภาค/โลก ตัวชี้วัด (KPI) ๗.๑: ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 5 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก โดยประเทศไทยได้มีโอกาสเข้ารับเลือกตั้งเพื่อเป็นสมาชิก ICAO Council
National Competitiveness (SO8)	พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ตัวชี้วัด (KPI) ๘.๑: ประสิทธิภาพของแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๗) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๘) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๙) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๗๐) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๗๑) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผน และบรรลุเป้าหมายการพัฒนา (ปี ๒๕๗๕) และร่วมพัฒนาเทคโนโลยี แนวปฏิบัติที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศตามแผนการเดินทางอากาศโลก (GANP)	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผน และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๘๐) และเป็นหน่วยงานที่สร้างนวัตกรรมด้านบริการการเดินทางอากาศที่มีคุณค่าต่อประเทศ และกิจการบินอย่างต่อเนื่อง

๔. แผนปฏิบัติการ พ.ศ. ๒๕๖๗ – ๒๕๗๑

แผนปฏิบัติการ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ประกอบด้วย แผนงาน/โครงการและงาน สนับสนุนกลยุทธ์ของ บวท. ซึ่งกำหนดขึ้นโดยการแปลงประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) และ กลยุทธ์ (Strategies) ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมด้วยการกำหนดแผนงาน (Program) (ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน Quick Win สำหรับการปรับปรุง/แก้ปัญหาที่ต้องเริ่มดำเนินการในทันทีและให้เกิดผลลัพธ์ในระยะสั้น และแผนงาน Long Term สำหรับการพัฒนาเชิงระบบและให้เกิดผลลัพธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยั่งยืนในองค์กร) โดยประกอบด้วยโครงการ (Project: โครงการที่ดำเนินการต่อเนื่อง โครงการใหม่ที่ยังไม่เคยดำเนินการ และ/หรือ โครงการที่มีกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการและมีผลลัพธ์ที่ชัดเจน ทั้งที่ต้องใช้งบประมาณและไม่ใช้งบประมาณ ซึ่งเป็นการดำเนินการเพื่อให้องค์กรสามารถพัฒนาได้ตามเป้าหมายองค์กรที่กำหนดไว้) และ/หรือ งาน (Strategic Activity: งานที่สนับสนุนกลยุทธ์และแผนงานที่ บวท. มอบหมายให้แต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ ทั้งที่ต้องใช้งบประมาณและไม่ใช้งบประมาณ เพื่อสนับสนุนแผนงาน (Program) ภายใต้กลยุทธ์) โดยในรายละเอียดประกอบด้วย

- รหัสโครงการ/งาน
- ชื่อโครงการ/งาน
- ระยะเวลาการดำเนินการ
- ผู้รับผิดชอบ

หมายเหตุ: กำหนดให้ผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่าย/กองหรือคณะกรรมการ/คณะทำงานตามที่ระบุไว้ลำดับแรกเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการปฏิบัติ ส่วนหน่วยงานอื่น ๆ (หากมี) เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

- งบประมาณ (ล้านบาท)
- ประเภทของงบประมาณ (งบลงทุน งบดำเนินการ เป็นต้น)

ทั้งนี้ ตามแผนปฏิบัติการฉบับนี้ สามารถสรุปภาพรวมจำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ แผนงาน จำนวนโครงการ/งาน และงบประมาณเบิกจ่ายงบลงทุน/งบดำเนินการ และการจำแนกตามสายงานการบริหารจัดการองค์กร ดังแสดงตามตารางและภาพในหน้าถัดไป พร้อมทั้งในแต่ละกลยุทธ์ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์สามารถสรุปแผนงาน (Program) ซึ่งประกอบด้วยโครงการ (Project) และ/หรือ งาน (Strategic Activity) พร้อมด้วยรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
S1.1: พัฒนาการประกอบ และการดำเนินงานตาม กระบวนการมาตรฐานให้ สอดคล้องกับกฎหมายและ การกำกับของภาครัฐ	๑.๑.๑ แผนงานพัฒนาระบบ บริหารมาตรฐานการ ให้บริการการเดินทางอากาศตาม กรอบกฎหมายและ ข้อกำหนดภาครัฐ (Quick Win)	๐๐๐-๐๘๖๔ ปรับปรุงระบบและวิธีการทำงานด้านมาตรฐาน ให้มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน (Inter-standardization Network)	มก.มป.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๙๖ พัฒนาระบบสนับสนุนการตรวจประเมินมาตรฐาน บริการการเดินทางอากาศ ระยะที่ ๒	มก.มป./ พท.สท.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
S1.1 Total							-	-	-	-	-	-	-	-
S1.2: พัฒนาระบบบริหาร ความปลอดภัยตามมาตรฐาน ขั้นสูงขององค์กรผู้ให้บริการ การเดินทางอากาศสากล (CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems)	๑.๒.๑ แผนงานส่งเสริม ความปลอดภัยและการ พัฒนาวัฒนธรรมความ ปลอดภัยเชิงรุก (Safety Promotion & Development of a Positive and Proactive Safety Culture) และ การเพิ่มประสิทธิภาพด้าน ความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick Win)	๕๕๕-๐๓๐๐ สื่อสาร ให้ข้อมูล อบรม พัฒนาและให้การศึกษา เพิ่มเติมแก่บุคลากรขององค์กรให้มีความรู้และ ทักษะด้านการบริหารความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง	คป.มป.	๒๕๖๓	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
							งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)								
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ		
	๑.๒.๒ แผนงานพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) และพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)	๕๕๕-๐๓๑๔ พัฒนาและปรับปรุงระบบบริหารความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง	คป.มป.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-		
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-		
		๐๐๐-๐๗๖๙ ตรวจประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การให้บริการการเดินอากาศ (Safety Performance Surveys) ทัวทั้งองค์กร	คป.มป.	๒๕๖๗	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-		
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-		
		๕๕๕-๐๓๑๘ ตรวจสอบระบบบริหารความปลอดภัย (SMS Audit)	คป.มป.	๒๕๖๔	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-		
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-		
		๕๕๕-๐๓๑๙ วิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยเชิงเปรียบเทียบ	คป.มป.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-		
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-		
		S1.2 Total							-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
S1.3: จัดการความเสี่ยงที่มี นัยสำคัญสูงต่อผลการ ดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) ให้มี ประสิทธิภาพและเกิด ประสิทธิผล	๑.๓.๑ แผนงานบริหารความ เสี่ยงจากความเหนื่อยล้าของ เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทาง อากาศ (Quick Win)	๐๐๐-๐๔๙๕๕ พัฒนาระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงจากความ เหนื่อยล้า (Fatigue Risk Management System: FRMS)	คป.มป.	๒๕๖๘	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
	๑.๓.๒ แผนงานบริหาร ความเสี่ยงจากปัจจัยอันตราย ทางการบิน (Quick Win)	๕๕๕-๐๓๖๖ บริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบินและ เฝ้าระวังปัจจัยอันตรายทางการบิน	คป.มป.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
	๑.๓.๓ แผนงานบริหารความ เสี่ยงด้านความปลอดภัยบน ทางวิ่ง (Quick Win)	๐๐๐-๐๖๕๗ จัดหาระบบแสดงภาพเคลื่อนไหวบริเวณทางวิ่ง และทางขับผ่านกล้องวงจรปิดสำหรับใช้งาน ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค	วส.บว.	๒๕๖๘	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	๑๔.๕๕	๑๔.๕๕	๒๑.๘๓	-	๕๐.๙๓	
						งบดำเนินการ	-	-	๐.๐๘	๐.๐๘	๐.๑๒	-	๐.๒๘	
	๐๐๐-๐๗๗๒ ยกระดับความปลอดภัยบนทางวิ่ง ระยะที่ ๓ (ทำอากาศยานทุกแห่ง)	คป.มป.	๒๕๖๗	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-		
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-		

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
	๑.๓.๔ แผนงานบริหาร ความเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อม การปฏิบัติงานและ ด้านการปฏิบัติที่เบี่ยงเบน จากมาตรฐาน (Risk of faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures – Procedural Risk) (Long Term)	๐๐๐-๐๘๖๕ วิเคราะห์และป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ ที่ส่งผล กระทบให้ผลลัพธ์ของกระบวนการเบี่ยงเบน จากมาตรฐานที่กำหนด	มก.มป.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๓๖ ปรับปรุงระบบ Self-Briefing System และ ช่องทาง Mobile Application สำหรับนำ เสนอข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อสนับสนุน ประสิทธิภาพงานควบคุมจราจรทางอากาศ	วว.สว.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	
S1.3 Total							-	-	๑๔.๖๓	๑๔.๖๓	๒๑.๙๕	-	๕๑.๒๑	
S1.4: ปรับปรุง/พัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและการ บริหารระบบ/เทคโนโลยี บริการการเดินทางอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตาม มาตรฐานและข้อตกลง ระดับบริการ	๑.๔.๑ แผนงานปรับปรุง ระบบวิศวกรรมจราจรทาง อากาศตามมาตรฐานข้อ กำหนดการใช้งาน (Quick Win)	๐๐๐-๐๖๙๖ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบวิทยุสื่อสาร ณ ศล.บภ๒. หอ.พร. หอ.พช. หอ.สท. หอ.ตค. และ หอ.นน.	อว.สว.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	๘.๘๒	๕๐.๙๓	-	-	-	-	-	๕๙.๗๕
						งบดำเนินการ	-	๐.๔๑	-	-	-	-	-	๐.๔๑
		๐๐๐-๐๖๕๐ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Digital Voice Recording and Replay System ณ ศร.บภ๑. หอ.นศ. หอ.ขพ. หอ.สม. ศอ.บภ๒. หอ.ขก. หอ.สน. หอ.นพ. หอ.ลย. และ หอ.มด.	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	๕.๓๗	๓๑.๕๘	-	-	-	-	-	-
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๖๙๗ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Digital Voice Recording and Replay System ณ ทอ.พร. ทอ.พข. ทอ.สท. ทอ.ตก. ทอ.นน. ทอ.ขร. ทอ.มส. ทอ.ลป. ทอ.นธ. และดอนเมือง	อว.สว.	๒๕๖๗	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	๑๐.๕๖	๖๑.๒๙	-	-	๗๑.๘๕
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๒๕๕ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยาน ลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และ สุราษฎร์ธานี	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	๑๘.๕๔	๒๖.๔๕	๑๒๑.๐๒	-	-	-	๑๖๖.๐๑
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๓๖๓ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) จำนวน ๑ ชุด และ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) จำนวน ๔ ชุด ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (ทางวิ่ง 19R, 01L, 19L, 01R)	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	๔๙.๒๗	๑๑๗.๑๙	-	-	๑๖๖.๔๖
						งบดำเนินการ	-	-	๔.๘๐	-	-	-	๔.๘๐

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๖๙๙ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานขอนแก่น หัวหิน พิษณุโลก เลย์ ภูเก็ต เชียงใหม่ และอุดรธานี	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	๑.๙๐	๑๘๕.๓๗	-	-	๑๘๗.๒๗
						งบดำเนินการ	-	-	๗.๖๕	-	-	-	๗.๖๕
		๐๐๐-๐๒๕๘ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทางวิ่ง03L) กระบี่ สกลนคร นครศรีธรรมราช นครราชสีมา และเชียงใหม่	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	๔๙.๖๘	๑๕๙.๒๑	-	-	๒๐๘.๘๙
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๔๙๘ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด น่าน ลำปาง ชุมพร ตรัง และภูเก็ต	อว.สว.	๒๕๖๘	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	๒.๕๘	๒๐๒.๘๕	-	๒๐๕.๔๓
						งบดำเนินการ	-	-	-	๗.๒๐	-	-	๗.๒๐

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๕๗๓ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ สุโขทัย นครพนม และเพชรบูรณ์	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	๕.๖๐	๑๔๖.๐๐	-	-	๑๕๑.๖๐
						งบดำเนินการ	-	-	๗.๐๐	-	-	-	๗.๐๐
		๐๐๐-๐๕๗๔ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานอุบลราชธานี อุดรธานี พิษณุโลก และสุราษฎร์ธานี	อว.สว.	๒๕๖๘	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	-	๑๓๘.๐๐	-	๑๓๘.๐๐
						งบดำเนินการ	-	-	๐.๓๐	-	๖.๗๕	-	๗.๐๕
		๐๐๐-๐๓๗๕ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน ภาคพื้นดินแบบ Multilateration (MLAT) เพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๑๔๙.๒๕	๖๓.๙๖	-	-	-	๒๑๓.๒๑
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๔๙๙ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน เพื่อ สนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริเวณเขตประชิดสนามบิน ณ ท่าอากาศยานหัวหิน	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	๑๐๑.๑๔	-	-	-	๑๐๑.๑๔
						งบดำเนินการ	-	-	๐.๓๐	-	-	-	๐.๓๐

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๘๓๘ พัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่องของสถานี เครื่องส่งวิทยุ-เครื่องรับวิทยุ Main/Standby ณ หอควบคุมการจราจรทางอากาศร้อยเอ็ด	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	๓.๙๑	-	-	-	๓.๙๑
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๖๕๓ ปรับปรุงระบบ Network Monitor and Management	ศว.สว.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	๓.๗๕	๒๑.๒๕	-	-	-	-	๒๕.๐๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๕๕๕-๐๑๖๔ ปรับปรุง AMSS UA (Automatic Message Switching User Agent) Terminal จำนวน ๒๐๐ ชุด สำหรับใช้งานที่ท่าอากาศยานดอน เมือง สุวรรณภูมิ และส่วนภูมิภาค	ศว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	๑.๗๕	-	๖.๗๐	-	-	-	๘.๔๕
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๕๗๘ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง จำนวน ๑๗ ชุด (๑๗ สถานี) ณ อาคารหอ ควบคุมการจราจรทางอากาศ สถานีระบบ ช่วยการเดินอากาศ สถานีรับ-ส่งวิทยุ	ฟท.คส.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๒๐.๐๐	๒๕.๕๒	-	-	-	๔๕.๕๒
						งบดำเนินการ	-	-	๐.๒๐	-	-	-	๐.๒๐
		๐๐๐-๐๖๕๕ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง จำนวน ๑๕ ชุด (๑๕ สถานี) ณ สถานีระบบ ช่วยการเดินอากาศ อาคารหอควบคุมการจราจรทาง อากาศและอาคาร CON/TRA	ฟท.คส.	๒๕๖๖	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	๕๒.๐๘	-	-	๕๒.๐๘
						งบดำเนินการ	-	-	-	๐.๒๔	-	-	๐.๒๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
		๐๐๐-๐๗๐๑ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์ สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ เพื่อ ทดแทนของเดิม ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน ศูนย์/หอควบคุมการจราจรทางอากาศภูมิภาค รวม ๒๔ แห่ง	ฟท.คส.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	๑๙.๒๕	-	-	-	-	-	๑๙.๒๕
						งบดำเนินการ	-	๐.๔๔	-	-	-	-	-	๐.๔๔
		๐๐๐-๐๗๐๒ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์ สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ เพื่อทดแทนของเดิม ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน	ฟท.คส.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	๓๒.๑๐	-	-	-	-	๓๒.๑๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๗๐๓ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์ สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ เพื่อทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบิน ดอนเมือง ฝ่ายบินทดสอบ และศูนย์ควบคุม การบินภูมิภาค ๕ แห่ง	ฟท.คส.	๒๕๖๗	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	๓๔.๑๓	-	-	-	๓๔.๑๓
						งบดำเนินการ	-	-	-	๐.๓๐	-	-	-	๐.๓๐

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๗๗๔ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์ สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ณ ศูนย์ควบคุมการบินขนาดใหญ่ และ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	ฟท.คส.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	๑๒.๐๓	-	-	-	๑๒.๐๓
						งบดำเนินการ	-	-	๐.๑๓	-	-	-	๐.๑๓
		๐๐๐-๐๘๓๙ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์ สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange : IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ณ ศูนย์ ควบคุมการบินสุวรรณภูมิ	ฟท.คส.	๒๕๖๗	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	๑๓.๒๐	-	-	๑๓.๒๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๗๐๕ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง จำนวน ๒๒ ชุด (๒๒ สถานี) ณ สถานีระบบ ช่วยการเดินอากาศ และหอควบคุมการจราจร ทางอากาศ	ฟท.คส.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๒๑.๕๐	๓๖.๒๗	-	-	-	๕๗.๗๗
						งบดำเนินการ	-	-	๐.๓๖	-	-	-	๐.๓๖
		๐๐๐-๐๗๐๖ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบส่งจ่ายกำลังไฟฟ้า สถานี ระบบช่วยการเดินอากาศ ทำอากาศยาน ดอนเมือง	ฟท.คส.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	๐.๖๒	๓.๕๓	-	-	-	-	๔.๑๕
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๗๐๗ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบส่งจ่ายกำลังไฟฟ้า อาคารอำนวยการ สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ	ฟท.คส.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	๕.๐๐	๘.๕๔	-	-	-	-	๑๓.๕๔
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๗๐๘ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Main Distribution Board อาคารโรงไฟฟ้าเก่า สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ	ฟท.คส.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	๑๒.๑๖	๑๘.๒๔	-	-	-	-	๓๐.๔๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๗๐๙ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Main Distribution Board อาคารปฏิบัติการ สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ	ฟท.คส.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	๑๓.๘๗	๒๐.๘๐	-	-	-	-	๓๔.๖๗
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๖๖ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ WAN Multiplexer	ศว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๙.๐๙	๕๒.๕๑	-	-	-	๖๑.๖๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๙๗ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบจ่ายกำลังไฟฟ้า ต่อเนื่อง (UPS) และอุปกรณ์ประกอบ ให้มีเสถียรภาพ มีความมั่นคง สามารถจ่ายกำลังไฟฟ้า ให้อุปกรณ์สื่อสาร และระบบสนับสนุนได้อย่าง ต่อเนื่อง ณ ส่วนกลาง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ทุ่งมหาเมฆ)	ฟท.คส.	๒๕๖๗	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	๔๑.๘๒	-	-	๔๑.๘๒
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๘๙๘ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน ระบบเรดาร์ทุติยภูมิ Secondary Surveillance Radar (SSR) ณ สนามบินเชียงใหม่และหาดใหญ่	อว.สว.	๒๕๖๘	๒๕๗๒	งบลงทุน	-	-	-	-	๔๐.๔๖	๑๖๑.๘๒	๒๐๒.๒๘
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	๐.๒๐	๐.๖๐	๐.๘๐
	๑.๔.๒ แผนงานพัฒนาระบบ วิศวกรรมจราจรทางอากาศ เพื่อยกระดับมาตรฐานความ ปลอดภัย (Long Term)	๐๐๐-๐๕๗๗ พัฒนาระบบอุปกรณ์ System Monitor and Control ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานของงาน ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ (Engineering Supervisor)	ศว.สว.	๒๕๖๓	๒๕๖๗	งบลงทุน	๓๐.๐๐	๑๒๖.๖๘	-	-	-	-	๑๕๖.๖๘
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๔๔๑ พัฒนาประสิทธิภาพระบบเครื่องกำเนิดไฟฟ้า สำรองและก่อสร้างอาคารสำหรับจ่ายไฟฟ้า สำรองให้สถานีระบบช่วยการเดินอากาศ Glide Slope แบบ Frangible ของ ท่าอากาศยานภูมิภาค จำนวน ๙ แห่ง	ผก.คส	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	๒.๗๑	๒๓.๖๔	๓.๖๐	-	-	-	๒๙.๙๕
						งบดำเนินการ	-	๐.๙๓	๐.๑๑	-	-	-	๑.๐๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๔๔๒ พัฒนาประสิทธิภาพระบบเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้า สำรองและก่อสร้างอาคารสำหรับจ่ายไฟฟ้า สำรองให้หอควบคุมการจราจรทางอากาศภูมิภาค จำนวน ๘ แห่ง	ผก.คส.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	๒.๑๐	๓๘.๒๔	๑๒.๑๖	-	-	-	๕๒.๕๐
						งบดำเนินการ	๐.๒๑	๐.๙๓	๐.๑๘	-	-	-	๑.๓๒
		๐๐๐-๐๖๘๓ จัดหาอากาศยานใหม่ทดแทนอากาศยานเครื่องหมาย สัญชาติฯ HS-DCF	ปบ.ทส.	๒๕๗๐	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	-	-	-	๑๗.๒๕	๓๓๒.๗๕	๓๕๐.๐๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	๒.๐๐	๒.๐๐	๒.๐๐
S1.4 Total							๑๐๔.๙๐	๕๙๑.๖๘	๖๐๘.๙๖	๘๒๐.๖๑	๔๐๕.๕๑	๔๙๗.๑๗	๓,๐๒๘.๘๓
S1.5: มุ่งสู่การพัฒนาเพื่อ ยกระดับมาตรฐานด้านความ ต่อเนื่องในการให้บริการ ระดับสูงสุด พร้อมรองรับ วิกฤตการณ์ต่าง ๆ อย่าง ทันท่วงที	๑.๕.๑ แผนงานด้านการ รักษาความปลอดภัย (Quick Win)	๐๐๐-๐๘๙๙ การตรวจสอบมาตรฐานด้านการรักษาความ ปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ให้บริการจราจรทาง อากาศ จาก กพท.	มก.มป.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๑.๕.๒ แผนงานจัดตั้งศูนย์ บริหารจราจรทางอากาศ แห่งที่ ๒ และศูนย์ให้บริการ จราจรทางอากาศในเขต สนามบินจากระยะไกล (Remote Tower Center) (Long Term)	๐๐๐-๐๓๔๖ จัดหาและติดตั้งระบบการควบคุมจราจรทางอากาศ ในเขตสนามบินจากระยะไกล เข้าใช้งาน สำหรับ ศูนย์ควบคุมการบินขนาดใหญ่ และหอลูกข่ายตรัง นราธิวาส	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	-	-	-	๘๒.๘๘	๔๐.๒๐	๑๒๓.๐๘
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	๓.๒๙	-	๓.๒๙

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๕๕๕-๐๓๗๔ ศึกษา/ทบทวนผลการศึกษาความเป็นไปได้และ ความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการจัดตั้ง ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ ๒	คณก. (คก.นบ.)	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
S1.5 Total							-	-	-	-	๘๖.๑๗	๔๐.๒๐	๑๒๖.๓๗

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
S2.1: ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินอากาศ ตลอดทุกช่วงการบิน	๒.๑.๑ แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศ เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินอากาศ ในเขตสนามบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)	๐๐๐-๐๒๘๓	อว.สว.	๒๕๖๔	๒๕๖๙	งบลงทุน	๐.๔๙	๓๕.๕๕	๑๑๘.๕๒	๘๒.๙๖	-	-	๒๓๗.๕๒
		งบดำเนินการ				-	-	๐.๒๔	๐.๔๘	-	-	๐.๗๒	
		๐๐๐-๐๔๒๔	ศว.สว.	๒๕๖๔	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	๓๗.๒๐	-	-	๓๗.๒๐
		งบดำเนินการ				-	-	-	๑.๒๐	-	-	๑.๒๐	
		๐๐๐-๐๕๘๗	สจ.ศก.	๒๕๖๒	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
		งบดำเนินการ				๓.๒๗	-	-	-	-	-	๓.๒๗	
		๐๐๐-๐๕๘๘	ศภ.ปภ๑./ สจ.ศบ.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
		งบดำเนินการ				๐.๔๖	๐.๐๗	๐.๐๑	-	-	-	๐.๕๔	
		๐๐๐-๐๖๗๔	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๔๐.๔๕	๔๒.๐๘	-	-	-	๘๒.๕๓
		งบดำเนินการ				-	-	๐.๐๔	-	-	-	๐.๐๔	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๗๘๖ พัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ออกแบบ Simultaneous Independent Parallel Departure ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	สจ.ศก.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๖๘ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรทาง อากาศผ่านระบบ IDEP (Intelligent Departure Enhancement Program) ภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ศช.บภ๒.	๒๕๖๗	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	๐.๕๒	๐.๐๘	-	-	๐.๖๐
		๐๐๐-๐๘๖๙ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรทาง อากาศผ่านระบบ IDEP (Intelligent Departure Enhancement Program) ภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ท่าอากาศยานกระบี่	ศภ.บภ๑.	๒๕๖๗	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	๐.๐๒	๐.๒๘	๐.๒๒	-	-	๐.๕๒
	๒.๑.๒ แผนงานพัฒนาขีด ความสามารถและ ประสิทธิภาพในการ ให้บริการจราจรทางอากาศ ในเขตสนามบิน เพื่อรองรับ สภาพแวดล้อมการ ปฏิบัติการในอนาคต (Long Term)	๕๕๕-๐๓๓๙	ศึกษาและกำหนดแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ ทางวิ่งด้วยการจัดระยะห่างระหว่างอากาศยานบน ทางวิ่งรูปแบบใหม่	ศท.บจ.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-
							งบดำเนินการ	๐.๒๐	๐.๘๐	๐.๒๐	-	-	-
		๕๕๕-๐๓๔๐	ศึกษาแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้สามารถ ให้บริการ A-SMGCS ในระดับ (Level) ที่เหมาะสม กับสภาพทางกายภาพและปริมาณการจราจรของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	อว.สว./ วต.บว.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-
							งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-
๕๕๕-๐๓๔๑	ศึกษาระดับ (Level) ของ A-SMGCS ที่ควรติดตั้งใช้ งาน ณ สนามบินนานาชาติอื่น ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่ ระบุใน ICAO Doc 9830 A-SMGCS Manual	อว.สว./ วต.บว.	๒๕๖๘	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-		
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
	๒.๑.๓ แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)	๕๕๕-๐๓๗๕	อว.สว.	๒๕๖๗	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
		ศึกษาโครงข่ายระบบช่วยการเดินอากาศประเภท DME เพื่อใช้เป็นทางเลือก/สำรอง สำหรับการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบ PBN (PERFORMANCE BASED NAVIGATION) สำหรับ ENROUTE และ SID/STAR ในประเทศไทย				งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๕๘๙	ศท.บจ.	๒๕๖๔	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
		ปรับปรุงพื้นที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ Bangkok FIR				งบดำเนินการ	๐.๗๕	๑.๕๐	-	-	-	-	๒.๒๕
		๕๕๕-๐๖๖๙	ศท.บจ.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
		บริหารจัดการโครงสร้างพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศและเส้นทางบิน				งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๕๕๕-๐๑๘๖	สจ.ศบ.	๒๕๖๖	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
		พัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินภูมิภาคด้วยระบบเทคโนโลยีติดตามอากาศยานทุกพื้นที่				งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๗๐	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	๔.๕๐	๒๒.๕๐	๓.๐๐	-	-	๓๐.๐๐
		พัฒนาระบบ ATM Information Display (INFO) พร้อมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (ATM Info)				งบดำเนินการ	-	-	๑.๘๐	-	-	-	๑.๘๐

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
	๒.๑.๔ แผนงานพัฒนาขีด ความสามารถและ ประสิทธิภาพในการ ให้บริการจราจรทางอากาศ ในเขตประชิดสนามบินและ ตามเส้นทางบิน เพื่อรองรับ สภาพแวดล้อมการ ปฏิบัติการในอนาคต (Long Term)	๐๐๐-๐๖๖๓ เพิ่มประสิทธิภาพการนำร่องด้วยระบบ GBAS (Ground Based Augmentation System) ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต	อว.สว.	๒๕๖๕	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	๕.๙๗	๑๙๕.๕๓	-	๒๐๑.๕๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๕๕๕-๐๓๓๘ ศึกษาแนวทางการจัดให้มีระบบจัดลำดับอากาศยาน เข้าสู่สนามบินที่ขยายขอบเขตครอบคลุมไปถึง FIRs ที่อยู่ติดกันและทิศทางการจราจรมีความสัมพันธ์กัน (Extended AMAN) ใช้งานสำหรับสนามบิน นานาชาติ	ศจ.	๒๕๖๙	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	๑.๖๘	-	-	๑.๖๘
		๐๐๐-๐๗๘๘ พัฒนาการบริหาร/จัดการห้วงอากาศสมัยใหม่	ศท.บจ.	๒๕๖๗	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	๐.๕๐	-	๐.๕๐
	๒.๑.๕ แผนงานพัฒนาขีด ความสามารถและ ประสิทธิภาพในการบริหาร/ จัดการห้วงอากาศ (Quick Win)	๕๕๕-๐๑๖๖ ประสานความร่วมมือด้านการบริหารจราจรทาง อากาศระหว่างทหารและพลเรือน	วว.นบ.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๔๒ พัฒนาระบบ THAI-CMAC Collaborative Decision Making (CDM)	ศท.บจ.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
					งบดำเนินการ	-	๒.๐๐	-	-	-	-	๒.๐๐	
๒.๑.๖ แผนงานพัฒนาขีด ความสามารถและ ประสิทธิภาพในการบริหาร ความคล่องตัวการจราจรทาง อากาศ (Quick Win)	๐๐๐-๐๖๓๒ พัฒนาความร่วมมือในการจัดการและการเชื่อมต่อ การบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศด้วย ระบบ ATFM Platform กับ ANSP ในภูมิภาคเอเชีย	ศท.บจ.	๒๕๖๓	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)								
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ		
	๒.๑.๗ แผนงานพัฒนาขีด ความสามารถและ ประสิทธิภาพในการบริหาร จราจรทางอากาศตาม แนวคิด/เทคโนโลยียุคใหม่ (Long Term)	๕๕๕-๐๓๐๒ จัดทำวิธีปฏิบัติการให้ ATC Clearance ในรูปแบบ ดิจิทัล (Digital Departure Clearance) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยาน ดอนเมือง	สจ.ศก.	๒๕๖๓	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-		
		๐๐๐-๐๗๘๘ พัฒนาแนวทาง/วิธีปฏิบัติในการบูรณาการ ASM, ATFM และ A-CDM เข้าด้วยกัน (ASM/ATFM/A-CDM Integration)	ศท.บจ.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๕๖๒ ผลักดันการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการ รองรับระบบการบินทั้งระบบเชิงบูรณาการ	ศท.บจ.	๒๕๖๔	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๘๗๑ จัดทำ Direct Routing (DCT)	ศท.บจ.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๘๗๒ เพิ่มประสิทธิภาพงานข้อมูลการบิน E-NOTAM	สจ.ศก.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๙๐๐ พัฒนาระบบต้นแบบการให้บริการข้อมูลตำแหน่ง อากาศยานไร้คนขับ	คณะทำงาน UTM (ศก.)	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	
		S2.1 Total							๕.๑๗	๘๔.๘๙	๑๘๖.๑๙	๑๓๒.๗๙	๑๙๖.๐๓	-	๖๐๕.๐๗

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)										
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ				
S2.2: พัฒนาการบริหาร/ จัดการข้อมูลทั้งระบบการ เดินอากาศ	๒.๒.๑ แผนงานพัฒนาขีด ความสามารถการบริหาร/ จัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM (Quick Win)	๐๐๐-๐๗๙๐ พัฒนาด้านแบบองค์ประกอบของโครงสร้างพื้นฐาน SWIM ตามข้อกำหนด ICAO	วว.สว.	๒๕๖๕	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-				
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-				
	๒.๒.๒ แผนงานพัฒนา SWIM-Enabled Application(s) (Long Term)	๐๐๐-๐๗๑๘ พัฒนา SWIM-Enabled Application(s) ที่ควม รวมข้อมูลสภาพอากาศ/พยากรณ์อากาศเพื่อ สนับสนุนการบริหารความปลอดภัยตัวจราจรทางอากาศ	ศท.บจ.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-				
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-				
						๐๐๐-๐๘๗๓ พัฒนาระบบต้นแบบบริการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM บนโครงสร้างพื้นฐาน SWIM	วว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
										งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๐๐๐-๐๘๗๔ ออกแบบและพัฒนาระบบการและระบบเพื่อ สนับสนุนการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE/R1	วว.สว./ ศท.บจ.	๒๕๖๖	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-					
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-					
S2.2 Total							-	-	-	-	-	-	-				

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๓ มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
S3.1: พัฒนาระบบบริหาร ทุนมนุษย์ เพื่อให้บุคลากรมี คุณสมบัติและมีผลผลิตภาพใน การปฏิบัติงานในระดับ ที่เทียบเคียงกับ ANSP ชั้นนำ	๓.๑.๑ แผนงานพัฒนาระบบสรรหา บุคลากรให้มีคุณสมบัติตรงตาม ตำแหน่งงานและสอดคล้องกับ ทิศทางการให้บริการการเดินอากาศ (Quick Win)	๕๕๕-๐๓๔๔ พัฒนาแนวทางการว่าจ้างบุคลากรรูปแบบใหม่	บค.ทป.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๓.๑.๒ แผนงานพัฒนาแนวทางการ เพิ่มผลผลิตภาพ (Productivity) และ ลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term)	๕๕๕-๐๓๗๖ ทบทวนการจัดอัตรากำลังด้านปฏิบัติการ (ATCO in Ops)	บค.ทป.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๓.๑.๓ แผนงานพัฒนาระบบบริหาร ผลการปฏิบัติงาน (Long Term)	๕๕๕-๐๒๙๑ พัฒนาระบบบริหารผลงาน (Performance Management System)	บค.ทป.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
S3.1 Total							-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๓ มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
S3.2: พัฒนาทุนมนุษย์ให้มีความสามารถตรงตามคุณสมบัติของตำแหน่งงานที่กำหนด สอดคล้องตามการเปลี่ยนแปลงและทิศทางการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญเพียงพอสำหรับการมีศูนย์พัฒนาบุคลากร ที่มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้และทักษะขั้นสูงที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพระดับสากล	๓.๒.๑ แผนงานพัฒนาระบบความสามารถ (Competency Management System) (Quick Win)	๐๐๐-๐๕๕๘	จก.ธก.	๒๕๖๖	๒๕๖๙	งบลงทุน	๓.๑๗	๗.๔๐	๑๔.๔๗	๒๒.๑๐	-	-	๔๗.๑๔
		งบดำเนินการ		-	-	-	-	-	-	-			
	๐๐๐-๐๘๔๔	บค.ทบ.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๓.๒.๒ แผนงานพัฒนาบุคลากรด้าน ATM/AIM ด้านวิศวกรรม CNS และด้านวิศวกรรมสนับสนุน ตามแนวทาง Next Generation of Aviation Professional (NGAP) (Quick Win)	๐๐๐-๐๘๗๖	พว.พส.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
							งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๓ มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๘๗๗ พัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม CNS ตามกรอบ Competency-Based Training and Assessment (CBTA) Phase 2 : จัดทำหลักสูตรระดับ Unit Training หลักสูตรสำหรับพัฒนาวิศวกรปฏิบัติงานหมุนเวียนหอควบคุมการจราจรทางอากาศตราด	พว.พส.	๒๕๖๗	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๙๐๑ พัฒนาครูผู้สอนด้านการฝึกอบรมตามความสามารถและการประเมินผลเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (Competency-based Training and Assessment: CBT&A)	พป.พส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	๐.๑๒	-	-	-	-	๐.๑๒
	๓.๒.๓ แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านบริหารจัดการและสนับสนุน ด้านภาษาอังกฤษ และการสืบทอดตำแหน่งที่สำคัญขององค์กร (Quick Win)	๐๐๐-๐๙๐๒ พัฒนาบุคลากรตามความสามารถ (Competency) และการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่งที่สำคัญของ บวท.	พก.พส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๙๐๓ พัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับครูผู้สอนด้านปฏิบัติการและวิศวกรรม ระยะที่ ๒	พป.พส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๓.๒.๔ แผนงานบริหารวิชาชีพด้านนักบินและวิศวกรอากาศยาน ด้าน Safety Security Standard และด้านครู (Quick Win)	๐๐๐-๐๙๐๔ พัฒนาผู้ประเมินผู้ขอสอบภาคปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC Assessor)	พป.พส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๓ มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
	๓.๒.๕ แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มี ศักยภาพสูง (Talent) ให้มี Competency ในระดับที่สูงขึ้น และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) (Long Term)	๐๐๐-๐๘๘๓ พัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมสำหรับพนักงานที่มี ศักยภาพสูงและมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Talent Development Course for Expertise)	พก.พส.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๓.๒.๖ แผนงานพัฒนาบุคลากรให้มี ศักยภาพในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ดิจิทัล และสร้างนวัตกรรมดิจิทัล (Quick Win)	๕๕๕-๐๓๖๘ พัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับ บวท. ดิจิทัล และสร้างนวัตกรรมดิจิทัล	พว.พส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
S3.2 Total							๓.๑๗	๗.๕๒	๑๔.๔๗	๒๒.๑๐	-	-	๔๗.๒๖

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๔ มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
S4.1: พัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานและคุณภาพชีวิตของบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการตามปัจจัยสร้างความผูกพัน	๔.๑.๑ แผนงานส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Long Term)	๕๕๕-๐๓๖๙ จัดทำหลักการยศาสตร์ (Ergonomic) กับการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย	อส.คส.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
				งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-		
S4.1 Total							-	-	-	-	-	-	-
S4.2: สร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากร (Employee Experience) ตลอดระยะเวลาการทำงาน รวมทั้งรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพ และสร้างแรงจูงใจสำหรับบุคลากรรุ่นใหม่	๔.๒.๑ แผนงานยกระดับและส่งเสริมความผูกพันองค์กร (Quick win)	๕๕๕-๐๑๓๐ วิเคราะห์ผลการประเมินความผูกพันองค์กร และดำเนินการจัดทำแนวทางส่งเสริมความผูกพันของพนักงาน บวท.	พส.ทป.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	๐.๙๕	-	-	-	-	๐.๙๕
	๔.๒.๒ แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) และเป็นไปตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) (Long Term)	๐๐๐-๐๘๔๘ พัฒนารูปแบบการทำงานให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตรูปแบบใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและส่งเสริมสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร	บค.ทป.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	
						งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	
๐๐๐-๐๘๘๕ วางแผนแนวทางการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากร (Employee Experience) ของ บวท.	พส.ทป.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-		
				งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-			
S4.2 Total							-	๐.๙๕	-	-	-	-	๐.๙๕

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๕ มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
S5.1: กำหนดแผนพัฒนา และบริหารคุณภาพทั่วทั้ง องค์กร โดยการปรับปรุงและ จัดการกระบวนการทำงานที่ สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการเพิ่ม ขีดความสามารถ และ เป้าหมายขององค์กร	๕.๑.๑ แผนงานปรับปรุง กระบวนการ เพื่อเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการ ให้ได้ ผลลัพธ์ตามเป้าหมายองค์กร (Quick Win)	๐๐๐-๐๘๘๖ พัฒนากระบวนการให้สอดคล้องกับระบบงาน และ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มผลิตภาพ	พค.นบ.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
	๕.๑.๒ แผนงานบริหารคุณภาพทั่ว ทั้งองค์กร (Long Term)	๕๕๕-๐๓๖๐ พัฒนากระบวนการตามแนวคิดการบริหารคุณภาพ ทั่วทั้งองค์กร	พค.นบ.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
S5.1 Total							-	-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๕ มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
S5.2: สร้างและยกระดับความสัมพันธ์/การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทั้งภายในและภายนอกประเทศ อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กร	๕.๒.๑ แผนงานการจัดการและยกระดับความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ เพื่อตอบสนองผู้ให้บริการได้ตามความต้องการ และเหนือกว่าที่ลูกค้าคาดหวัง และเพิ่มความผูกพันให้กับลูกค้า (Quick Win)	๐๐๐-๐๙๐๕	วส.สส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	๐.๗๔	-	-	-	-	๐.๗๔
S5.2: สร้างและยกระดับความสัมพันธ์/การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน อย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (Long Term)	๕.๒.๒ แผนงานการสร้างและยกระดับความสัมพันธ์/การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน อย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (Long Term)	๕๕๕-๐๓๕๓	วส.สส.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
S5.2 Total							-	๐.๗๔	-	-	-	-	๐.๗๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๕ มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
S5.3: พัฒนาการดำเนินงานตามพันธกิจ ภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มแข็งและยั่งยืนสอดคล้องกับค่านิยมขององค์กร	๕.๓.๑ แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อรักษาความร่วมมือกับภายนอก (Quick Win)	๕๕๕-๐๑๒๗ วิทยุการบินฯ นำความรู้ เสริมสร้างสัมพันธและความเข้มแข็งชุมชน	สอ.สส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	๐.๑๕	-	-	-	-	๐.๑๕	
		๕.๓.๒ แผนงานผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บพท. รวมทั้งส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร	๕๕๕-๐๒๖๘ ยกระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน (ITA) ตามเกณฑ์การประเมินฯ ของสำนักงาน ป.ป.ช. (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕)	สนง.ผญก.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
							งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๕๕๕-๐๒๖๙ พัฒนาระบบงานให้สอดคล้องกับหลักการ/แนวทางและเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรของ สคร. ๒๕๖๒	๕๕๕-๐๒๖๙ พัฒนาระบบงานให้สอดคล้องกับหลักการ/แนวทางและเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรของ สคร. ๒๕๖๒	สนง.ผญก.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
	๐๐๐-๐๖๑๘ ส่งเสริมและพัฒนาสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงวัฒนธรรม	๐๐๐-๐๖๑๘ ส่งเสริมและพัฒนาสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงวัฒนธรรม	สนง.ผญก.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
	S5.3Total							-	๐.๑๕	-	-	-	-	๐.๑๕

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๕ มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
S5.4: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การกำกับดูแลข้อมูล การบริหารจัดการข้อมูล การบริหารความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ การพัฒนาความต่อเนื่อง/พร้อมใช้งานของระบบดิจิทัล ให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพสูง เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งานกับทุกส่วนงานขององค์กร	๕.๔.๑ แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและพัฒนาขีดความสามารถ/เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพสูง (Quick Win)	๐๐๐-๐๖๖๖ พัฒนา/ปรับปรุง ICT Network Equipment	คว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๒๐.๐๐	๓๐.๐๐	-	-	-	๕๐.๐๐	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-		
		๐๐๐-๐๘๙๐ พัฒนาระบบบริหารจัดการบริการงานสารสนเทศด้านอำนวยความสะดวกด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลแบบ one stop service	พท.สท.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๘๙๑ ปรับปรุง/พัฒนาระบบงานตาม Workflow ISO 9001 ของงานด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศและระบบสนับสนุนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล	พท.สท.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
	๕.๔.๒ แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพบูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick Win)	๐๐๐-๐๘๙๓ พัฒนาระบบและข้อมูลพื้นฐานสำหรับงาน Operational Analysis	วว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๐.๙๓	-	-	-	-	๐.๙๓	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๙๐๖ พัฒนาระบบประมวลผลข้อมูลการปฏิบัติงานแบบเหลื่อมเวลา (Staggered Shift)	พท.สท.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๙๐๗ ระบบสนับสนุน Safety Review สายงาน ววจ.	พท.สท.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
๐๐๐-๐๙๐๘ ปรับปรุงระบบ IT Service สนับสนุนงานพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	พท.สท.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-			
				งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-			

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๕ มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
		๐๐๐-๐๙๐๙ จัดหาระบบแสดงผลรายงานวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ (Data Visualization for Business Intelligence)	บพ.สท.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
	๕.๔.๓ แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)	๐๐๐-๐๖๒๐ จัดหาและติดตั้งระบบ ICT Network Security สำหรับเครือข่ายแบบมีสายและไร้สาย ให้ครอบคลุมพื้นที่สำนักงานทั้งองค์กร	ศว.สว./ บพ.สท.	๒๕๖๓	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๑.๔๗	-	-	-	-	-	๑.๔๗
		๐๐๐-๐๘๕๔ พัฒนาระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลทางด้านวิศวกรรมและศูนย์ประกอบการ (Configuration Management)	ศว.สว.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๙๑๐ จัดหาระบบโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature Infrastructure)	บพ.สท.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	๑.๐๘	-	-	-	-	-	๑.๐๘
S5.4Total							-	๗๔.๔๓	๖๐.๐๐	-	-	-	-	๑๓๔.๔๓
S5.5: พัฒนาระบบการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร ส่งเสริมการพัฒนา/ต่อยอดนวัตกรรม และขยายผลเชิงพาณิชย์อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน	๕.๕.๑ แผนงานส่งเสริม/พัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม เพื่อเพิ่ม Productivity ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้ใช้บริการ และขยายโอกาสทางธุรกิจใหม่ สร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุนการให้บริการขององค์กร (Quick Win)	๐๐๐-๐๙๑๑ จัดการความรู้เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงาน และต่อยอดสู่การสร้างนวัตกรรม	พท.พส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๕ มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
	๕.๕.๒ แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงาน นวัตกรรม เพื่อขับเคลื่อนองค์กร อย่างยั่งยืน (Long Term)	๐๐๐-๐๙๑๒ พัฒนานวัตกรรมจากเสียงของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียภายใน	พท.พส.	๒๕๖๗	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
S5.5 Total							-	-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๖ มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
S6.1: บริหารสภาพคล่องและต้นทุนขององค์กรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและมีอัตราค่าบริการที่สอดคล้องตามข้อเสนอแนะของ ICAO (DOC 9082)	๖.๑.๑ แผนงานบริหารสภาพคล่องภายใต้สภาวะวิกฤติ และปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเหมาะสมและสอดคล้องตามสถานการณ์ (Quick Win)	๐๐๐-๐๘๕๙	งป.งป.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
		บริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์		งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-			
		๕๕๕-๐๓๗๑	งน.งป.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
		จัดหาแหล่งเงินสำหรับเบิกจ่ายลงทุน		งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-			
		๕๕๕-๐๓๗๗	งน.งป.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
		ศึกษาการจัดตั้งกองทุนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (กองทุน บวท.)		งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-		
	๖.๑.๒ แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนด (Long Term)	๕๕๕-๐๓๖๕	งป.งป.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						ทบทวนโครงสร้าง/อัตราค่าบริการการบินอากาศ	งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
S6.1 Total							-	-	-	-	-	-	-	
S6.2: บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บวท. โดยการรักษาฐานลูกค้า และขยายโอกาสธุรกิจใหม่	๖.๒.๑ แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อรักษาฐานลูกค้า (Quick Win)	๐๐๐-๐๒๔๓	บส.วป.	๒๕๖๗	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	๘.๐๐	-	-	-	๘.๐๐	
						จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ขยายสัญญาณวิทยุสื่อสารระบบ Digital Trunked สำหรับอาคารส่วนต่อขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ รองรับการบินให้บริการแก่สายการบินและผู้ประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกิจการบิน	งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๐๐๐-๐๘๑๗	บข.วป.	๒๕๖๘	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	๖.๒๘	-	-	-	๖.๒๘		
					พัฒนาการให้บริการ VHF Datalink โดยติดตั้งสถานีลูกข่าย ณ สนามบินอุตะเกา จำนวน ๒ สถานี	งบดำเนินการ	-	-	๐.๐๑	๐.๑๓	-	-	๐.๑๔	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๖ มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
		๐๐๐-๐๙๑๓ พัฒนาการให้บริการ VHF Datalink โดยติดตั้ง สถานีลูกข่าย ณ สนามบินภูเก็ตเพิ่มเติม จำนวน ๑ สถานี	บข.วบ.	๒๕๖๗	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	๓.๑๔	-	-	-	๓.๑๔	
						งบดำเนินการ	-	-	๐.๑๐	-	-	-	๐.๑๐	
	๖.๒.๒ แผนงานเพิ่มช่องทาง/ขยาย โอกาสธุรกิจ แสงหารรายได้จาก ผลิตภัณฑ์/บริการใหม่ เพื่อสร้าง รายได้เพิ่มเติมนอกเหนือจากภารกิจ หลักให้กับองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม (Quick Win)	๐๐๐-๐๘๑๘ จัดหาอุปกรณ์สถานีฐานอุปกรณ์ขยายสัญญาณวิทยุ สื่อสาร Trunked Radio อุปกรณ์ Infrastructure สำหรับวิทยุสื่อสารระบบ VHF Air to Ground เพื่อรองรับการให้บริการที่สนามบินอุตะเกา	บส.วบ.	๒๕๖๘	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	๕.๐๐	๔๖.๐๐	-	-	๕๑.๐๐	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๘๙๔ พัฒนา Contents Marketing เพื่อเข้าถึงลูกค้าใหม่ ในการขยายตลาด รวมถึงช่องทางส่งเสริม ผลิตภัณฑ์และบริการ AEROTHAI	สนง.ผยพ.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
	๖.๒.๓ แผนงานพัฒนาธุรกิจ เกี่ยวเนื่อง เพื่อความยั่งยืน (Long Term)	๕๕๕-๐๓๗๒ ขยายโอกาสธุรกิจตามแผนงานขายจากผลิตภัณฑ์ และบริการใหม่ ที่ พรก. พัฒนาตนเอง หรือร่วม พัฒนากับคู่ความร่วมมือ	สนง.ผยพ.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	๑.๐๒	-	-	-	-	๑.๐๒	
		๐๐๐-๐๘๙๕ สร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ ในการ พัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ (Application หรือ Solutions) เพื่อตอบสนอง ความคาดหวัง/ความต้องการของกลุ่มลูกค้า	สนง.ผยพ.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
		๐๐๐-๐๙๑๔ พัฒนาธุรกิจ Subscription Business Model ในรูปแบบ Software as-a Service (SaaS) บน Cloud Computing	สนง.ผยพ.	๒๕๖๗	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
S6.2 Total								-	๑.๐๒	๒๒.๕๓	๔๖.๑๓	-	-	๖๙.๖๘

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๗ สร้างประโยชน์ให้กับกิจการบินทุกระดับ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
S7.1: ดำเนินการเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลก	๗.๑.๑ แผนงานขับเคลื่อนองค์กรเชิงกลยุทธ์ในเวทีระดับภูมิภาค/โลก (Quick Win)	๕๕๕-๐๓๕๙ ผลักดันการจัดทำแผน ASEAN ANS Master Plan เพื่อสนับสนุนงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศ ภายใต้แผน ASAM	วว.นบ.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
	๗.๑.๒ แผนงานผลักดันและเตรียมความพร้อมในการแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก (Long Term)	๐๐๐-๐๘๐๓ ผลักดันให้เกิดการแสดงความเป็นผู้นำในการดำเนินการด้าน SWIM/FF-ICE ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและดำเนินงานด้าน SWIM/FF-ICE เพื่อมุ่งสู่การปฏิบัติการบินตามแนวคิด Trajectory Based Operations (TBO)	วส.สส.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
S7.1 Total							-	-	-	-	-	-	-

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๘ มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
S8.1: ยกระดับขีด ความสามารถระบบการบิน ของประเทศ โดยการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระบบ บริการการเดินทางอากาศ มี ศูนย์บริหารจราจรทาง อากาศ เพื่อให้สามารถ เปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและ วิธีการปฏิบัติไปสู่ระบบการ จัดการจราจรทางอากาศ ระบบใหม่อย่างสมบูรณ์ ต่อเนื่อง และรองรับ แนวทางพัฒนาระบบการบิน ของภาครัฐ แผนยุทธศาสตร์ ด้านการขนส่งทางอากาศ ของประเทศ รวมทั้งแผน แม่บทห้วงอากาศและการ เดินทางแห่งชาติ	๘.๑.๑ แผนงานสนับสนุนการ ดำเนินงานตามแผนแม่บท ห้วงอากาศและการเดินทาง แห่งชาติ (Quick Win)	๕๕๕-๐๓๐๓ พัฒนาแผนการดำเนินงานของ บพท. ให้สอดคล้อง ตามแผนห้วงอากาศแห่งชาติ	ว.นบ.	๒๕๖๗	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	
	๘.๑.๒ แผนงานพัฒนาบริการ การเดินทางอากาศ ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (Long Term) (Program Manager : ผอ.ว.)	๐๐๐-๐๔๓๐ จัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) พร้อมเครือข่าย/ระบบ สนับสนุน/สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รองรับทางวิ่งที่ ๓)	อ.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๑๑๖.๔๐	-	-	-	-	-	๑๑๖.๔๐
						งบดำเนินการ	-	๒.๕๒	-	-	-	-	-	๒.๕๒
	๐๐๐-๐๖๓๘ ปรับปรุงข้อมูล Data Set สำหรับระบบ TopSky Tower รองรับแผนการพัฒนาท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ และรองรับทางวิ่งเส้นที่ ๓	อ.สว.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	๖๑.๘๕	๕๘.๑๔	-	-	-	-	-	-	๑๑๙.๙๙
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
๐๐๐-๐๗๔๖ จัดหาระบบ VCCS ระบบ DVR และสายสื่อสาร พร้อมอุปกรณ์ประกอบ สำหรับติดตั้งใช้งานในส่วน ของ Fallback และ CON/TRA ศูนย์ควบคุมจราจร ทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	อ.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๓๘.๕๒	๒๑๘.๓๑	-	-	-	-	-	๒๕๖.๘๓	
				งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๘ มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)							
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ	
		๐๐๐-๐๘๖๒ จัดทำวิธีปฏิบัติการให้บริการจราจรทางอากาศ สำหรับทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	สจ.ศก.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	-
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
	๘.๑.๓ แผนงานพัฒนาการบริการ การเดินทางอากาศ ณ ท่าอากาศยาน แม่สอด (Quick Win) (Program Manager : ผอ.บ.)	๐๐๐-๐๔๖๒ จัดสร้างหอควบคุมการจราจรทางอากาศแห่งใหม่ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด	ผก.คส.	๒๕๖๕	๒๕๖๗	งบลงทุน	๖.๖๕	๓๗.๖๘	-	-	-	-	-	๔๔.๓๓
						งบดำเนินการ	-	๐.๙๐	-	-	-	-	-	๐.๙๐
		๐๐๐-๐๖๔๒ พัฒนาประสิทธิภาพระบบจ่ายกำลังไฟฟ้าต่อเนื่อง (UPS) ให้มีเสถียรภาพ มีความมั่นคง สามารถจ่าย กำลังไฟฟ้าให้อุปกรณ์สื่อสารได้อย่างต่อเนื่อง ณ หอควบคุมการจราจรทางอากาศแม่สอด	พท.คส.	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	๓.๒๐	-	-	-	-	-	๓.๒๐
							งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๖๔๓ จัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศแบบ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) พร้อมเครือข่าย/ระบบสนับสนุน/สิ่งอำนวยความสะดวก ที่เกี่ยข้อง ณ ท่าอากาศยานแม่สอด	อว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	-	๕๑.๐๖	-	-	-	๕๑.๐๖
						งบดำเนินการ	-	-	-	๒.๕๒	-	-	-	๒.๕๒
	๘.๑.๔ แผนงานพัฒนาศูนย์ควบคุม การบินหัวหิน (Quick Win)	๐๐๐-๐๗๔๙ จัดสร้างอาคาร Support Building ณ ท่าอากาศยานหัวหิน	ผก.คส.	๒๕๖๕	๒๕๖๙	งบลงทุน	-	-	๙.๔๒	๕๓.๔๑	-	-	-	๖๒.๘๓
งบดำเนินการ						-	-	-	-	-	-	-		

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๘ มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
	๘.๑.๕ แผนงานพัฒนาการบริการ การเดินทางอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา (Quick Win) (Program Manager : ผ.สบอภ.)	๐๐๐-๐๘๒๐ จัดสร้างอาคารหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ และอาคารสนับสนุนสำหรับให้บริการการ เดินทางอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา	ผก.คส.	๒๕๖๓	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	๒๑.๓๐	๑๒๐.๗๐	๗๔.๖๐	๕๑.๖๐	๖๘.๘๐	๓๓๗.๐๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๒๑ จัดหาและติดตั้งระบบ Backbone ข่ายสื่อสาร สำหรับงานด้าน CNS และ ICT รองรับบริการ ให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา [วงเงินงบประมาณ รวม ๒๑๙.๐๐ ลบ. (งบลงทุน)]	ศว.สว.	๒๕๖๖	๒๕๗๒	งบลงทุน	-	-	๒๓.๗๐	๔๕.๗๕	๒๓.๗๕	๗๗.๓๐	๑๗๐.๕๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-
		๐๐๐-๐๘๒๒ จัดหาและติดตั้งระบบ Voice Communication Control System (VCCS) และ Digital Voice Recording System (DVR) สำหรับให้บริการ การเดินทางอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา	อว.สว./ วส.บว.	๒๕๖๖	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	-	๑๔.๖๕	๔๕.๐๘	-	๓๑.๕๗	๙๑.๓๐
						งบดำเนินการ	-	-	๑.๕๔	๐.๑๒	-	๐.๐๕	๑.๗๑
		๐๐๐-๐๘๒๓ จัดหาและติดตั้งระบบวิทยุสื่อสาร VHF/UHF พร้อมอุปกรณ์ประกอบอื่น ๆ สำหรับให้บริการ การเดินทางอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา	อว.สว./ วส.บว.	๒๕๖๖	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	๑๒.๑๕	๕.๓๐	๓๖.๕๕	-	๒๘.๕๕	๘๒.๕๕
						งบดำเนินการ	-	-	๑.๖๐	๐.๐๒	-	๐.๐๕	๑.๖๗
		๐๐๐-๐๘๒๔ จัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สนับสนุนการ บริหารจราจรทางอากาศสำหรับหอคอยควบคุม การจราจรทางอากาศใหม่ และหอคอยควบคุม การจราจรทางอากาศสำรองที่สนามบินอุตะเถา	อว.สว./ วต.บว.	๒๕๖๖	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	-	๒๒.๘๗	๗๙.๐๙	-	๔๓.๐๔	๑๔๕.๐๐
						งบดำเนินการ	-	-	๑.๓๗	๐.๑๒	-	๐.๐๘	๑.๕๗

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๘ มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
		๐๐๐-๐๘๒๕ จัดหาและติดตั้งระบบ CCTV สำหรับงานควบคุม จราจรทางอากาศ เพื่อให้บริการการเดินทาง ณ สนามบินอุตะเถา	อว.สว./ วส.บว.	๒๕๖๗	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	-	-	๑.๓๕	๐.๒๕	๗.๔๐	๙.๐๐
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	๐.๑๕	๐.๑๐	๐.๒๕
		๐๐๐-๐๘๒๗ จัดหาและติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการ เดินทาง ประเภทรถช่วยการเดินอากาศ ชนิด ILS/DME จำนวน ๒ ชุด (Runway 36L, 36R) เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการเดินทาง ณ สนามบินอุตะเถา	อว.สว./ วส.บว.	๒๕๖๖	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	๘.๔๐	๕๓.๒๑	-	-	๖๑.๖๑
						งบดำเนินการ	-	-	-	๒.๘๖	-	-	๒.๘๖
		๐๐๐-๐๘๒๙ จัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ เรดาร์ทุติยภูมิ ณ สนามบินอุตะเถา	อว.สว./ วต.บว.	๒๕๖๖	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	-	๑๔.๗๕	๖๗.๕๐	-	๙.๐๐	๙๑.๒๕
						งบดำเนินการ	-	-	๑.๐๐	๐.๒๕	-	๐.๐๘	๑.๓๓
		๐๐๐-๐๘๓๐ จัดหาและติดตั้งระบบช่วยติดตามอากาศยาน ภาคพื้นดิน MLAT ณ สนามบินอุตะเถา	อว.สว./ วต.บว.	๒๕๖๖	๒๕๗๑	งบลงทุน	-	-	๒๘.๒๕	๒๑.๖๐	-	๕.๔๐	๕๕.๒๕
						งบดำเนินการ	-	-	๑.๐๘	๐.๑๖	-	๐.๐๘	๑.๓๒
		๐๐๐-๐๘๖๓ พัฒนาระบบตู้สาขาโทรศัพท์สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ณ สนามบินอุตะเถา	ฟท.คส.	๒๕๖๘	๒๕๗๐	งบลงทุน	-	-	-	-	๑๖.๐๖	-	๑๖.๐๖
						งบดำเนินการ	-	-	-	-	๐.๑๔	-	๐.๑๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ ๘ มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	หน่วยงาน	ระยะเวลาดำเนินการ		หมวด งบประมาณ	วงเงินเบิกจ่ายงบประมาณ (หน่วย : ล้านบาท)						
				เริ่มต้น	สิ้นสุด		ก่อนปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๗	ปี ๒๕๖๘	ปี ๒๕๖๙	ปี ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑	รวม งบประมาณ
	๘.๑.๖ แผนงานพัฒนาการบริการ การเดินทางอากาศ ณ ท่าอากาศยาน เชียงใหม่ (Long Term) (Program Manager : ผอ.บ.)	๐๐๐-๐๓๕๕ จัดสร้างหอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศและ อาคารสำนักงานแห่งใหม่ ณ ศษ.บภ ๒.	ผก.คส.	๒๕๖๒	๒๕๖๗	งบลงทุน	๑๓๐.๐๔	๗๔.๔๐	-	-	-	-	๒๐๔.๔๔
งบดำเนินการ						-	-	-	-	-	-	-	
๐๐๐-๐๕๐๙ ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์ สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ณ ศษ.บภ ๒.		ฟท.คส.	๒๕๖๓	๒๕๖๗	งบลงทุน	๐.๐๓	๕.๐๐	-	-	-	-	-	๕.๐๓
					งบดำเนินการ	-	๐.๐๙	-	-	-	-	-	๐.๐๙
๐๐๐-๐๗๕๑ จัดหาและติดตั้งระบบอุปกรณ์บริการจราจร ทางอากาศที่หอคอยควบคุมการจราจรทางอากาศ แห่งใหม่ ณ ศษ.บภ ๒.		อว.สว./ วส.บว.	๒๕๖๕	๒๕๖๘	งบลงทุน	-	๓๒.๓๐	๑๘๓.๑๐	-	-	-	-	๒๑๕.๔๐
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
๘.๑.๗ แผนงานปรับปรุง/พัฒนา ระบบบริการเดินทางอากาศเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพและลดข้อจำกัด ให้ สามารถใช้งานระบบฯ ได้อย่าง สมบูรณ์และต่อเนื่อง (Long Term)	อว.สว.	๕๕๕-๐๓๗๓ เตรียมความพร้อมในการเพิ่มประสิทธิภาพของ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการ เดินทางอากาศ	๒๕๖๖	๒๕๖๗	งบลงทุน	-	-	-	-	-	-	-	
					งบดำเนินการ	-	-	-	-	-	-	-	-
S8.1 Total							๑๙๘.๕๗	๘๐๒.๖๐	๖๕๖.๐๔	๕๓๕.๒๕	๙๑.๙๕	๒๗๑.๕๐	๒,๑๕๕.๙๑

หมายเหตุ โครงการ/งานที่ไม่มีแถบสี คือ มีแผนปฏิบัติการดำเนินการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ สำหรับโครงการ/งานที่มีแถบสี คือ มีแผนปฏิบัติการที่เริ่มต้นดำเนินการปีงบประมาณ ๒๕๖๘ เป็นต้นไป

๕. บทสรุปงบประมาณ (Budget Summary)

บทสรุปงบประมาณ เป็นการสรุปงบประมาณการลงทุน/การดำเนินการของโครงการ (Project) และงาน (Strategic Activity) ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด ๑๕๗ โครงการ/งาน ประกอบด้วย โครงการ ๑๒๓ โครงการ และงาน ๓๔ งาน ใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๕,๙๐๘.๗๙ ล้านบาท จำแนกเป็น งบลงทุน จำนวน ๕,๘๒๘.๙๕ ล้านบาท และงบดำเนินการ จำนวน ๗๙.๘๔ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการใช้งบประมาณ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการ	งาน	งบประมาณ (ล้านบาท)		
			งบลงทุน	งบดำเนินการ	รวม
๑. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๖๖	๑๖	๓,๖๔๕.๑๗	๕๖.๒๔	๓,๗๐๑.๔๑
๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	๑๑	๖	๔๓.๙๗	๑.๐๗	๔๕.๐๔
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	๒๔	๙	๑๙๙.๓๕	๕.๖๕	๒๐๕.๐๐
๔. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน	๒๒	๓	๑,๙๔๐.๔๖	๑๖.๘๘	๑,๙๕๗.๓๔
รวม	๑๒๓	๓๔	๕,๘๒๘.๙๕	๗๙.๘๔	๕,๙๐๘.๗๙

หมายเหตุ : งบประมาณเป็นตัวเลขเบื้องต้น โดยต้องปรับทบทวนอีกครั้งตามปัจจัยแวดล้อมก่อนเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติงบประมาณปีนั้น ๆ

อภิธานศัพท์ (Glossary)

ตัวย่อ	คำเต็ม	คำอธิบาย
AIM	Aeronautical Information Management	การบริหารจัดการข้อมูล/ข่าวสารการบินในรูปแบบดิจิทัล ที่มีความจำเป็นต่อความปลอดภัยในการบิน การรักษาการปฏิบัติตามกฎ/ระเบียบ ความคุ้มค่าและประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศ เช่น ข่าวการเปิด/ปิดการใช้รันเวย์ เป็นต้น โดยการพัฒนาไปสู่ AIM จะทำให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีคุณภาพ และสามารถคงคุณภาพของข้อมูลระหว่างผู้ส่งและผู้รับไว้ได้ ผ่านกระบวนการตรวจสอบ/ให้การรับรองข้อมูลอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ ข้อมูล/ข่าวสารการบินที่ถูกบริหารจัดการแบบ AIM จะมีความทันสมัย และสามารถส่งถึงผู้รับ (ผู้ต้องการใช้งาน) ได้ทันต่อเวลา อีกทั้งระบบต่าง ๆ ยังสามารถใช้งานข้อมูลดังกล่าวได้ โดยที่ไม่จำเป็นต้องมีการแปลงข้อมูลเพิ่มเติม
A-CDM	Airport – Collaborative Decision Making	การตัดสินใจร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ปฏิบัติการในเขตสนามบิน ผ่านการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันข้อมูลปฏิบัติการที่เป็นปัจจุบันระหว่างกัน เช่น ข้อมูลสภาพอากาศในบริเวณสนามบินที่อาจส่งผลกระทบต่ออัตราการรองรับเที่ยวบิน ข้อมูลการกำหนดหลุมจอด ลำดับการบินเข้า/ออกจากสนามบิน เป็นต้น
ATFM	Air Traffic Flow Management	การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นหนึ่งใน ๓ องค์ประกอบของการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ที่มุ่งเน้นการจัดการสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ทั้งก่อนและในระหว่างการปฏิบัติการบินจริง เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างความต้องการใช้งานห้วงอากาศและปริมาณการจราจรฯ ที่สามารถรองรับได้ อันจะส่งผลให้เที่ยวบินต่าง ๆ สามารถปฏิบัติการบินผ่านพื้นที่ห้วงอากาศหรือสนามบินนั้น ๆ ไปได้โดยมีความล่าช้าในที่สุด
ICT	Information and Communication Technology	คอมพิวเตอร์ ซึ่งประกอบด้วยส่วนอุปกรณ์ (hardware) ส่วนคำสั่ง (software) และส่วนข้อมูล (data) และระบบการสื่อสารต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นโทรศัพท์ ระบบสื่อสารข้อมูล ดาวเทียมหรือเครื่องมือสื่อสารใด ๆ ที่มีสายและไร้สาย
IDEP	Intelligent Departure Enhancement Program	ระบบคำนวณและแสดงเวลาที่เครื่องบินสามารถทำการ Pushback หรือ Target start Approval Time (TSAT) ซึ่งช่วยในการบริหารเวลา และบริหารจัดการจราจรทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ
PBN	Performance-Based Navigation	แนวคิดด้านการเดินอากาศที่การนำร่องอากาศยานขึ้นอยู่กับขีดความสามารถของอากาศยาน โดยขีดความสามารถของอากาศยานที่ต้องมีการระบุไว้ เพื่อให้อากาศยานสามารถทำการบินได้อย่างอิสระ ในบริเวณที่มีระบบช่วยการเดินอากาศที่เหมาะสมสนับสนุน ได้แก่ ความแม่นยำในการบอกตำแหน่ง ความถูกต้อง/ความพร้อมใช้งาน/ความต่อเนื่องของข้อมูล

ตัวย่อ	คำเต็ม	คำอธิบาย
SWIM	System-Wide Information Management	การบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ ทั้งข้อมูล/ข่าวสารการบิน (Aeronautical Information) ข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Information) และข่าวอากาศ (Meteorological Information) ตามแนวคิดการออกแบบ/สถาปัตยกรรมซอฟต์แวร์ ซึ่งบริการต่าง ๆ ถูกพิจารณาแยกออกจากกัน แต่สามารถติดต่อสื่อสาร/แลกเปลี่ยนข้อมูล (บริการ) ระหว่างกันได้ เพื่อให้สามารถบริหารจัดการข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถส่งข้อมูลที่มีคุณภาพดีให้กับผู้ใช้งานที่ถูกต้องได้อย่างทันท่วงที (ถูกคน ถูกที่ ถูกเวลา)
Thai-CMAC	Thai Civil Military Air Traffic Management Coordination Center	ศูนย์ประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างพลเรือนและทหาร คือหน่วยปฏิบัติงานที่มีหน้าที่บริหารห้วงอากาศ โดยมีการทำงานร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือนในสถานที่ปฏิบัติงานเดียวกัน เพื่อประสานแผนการใช้ห้วงอากาศที่มีการใช้งานเฉพาะ (Special Use Airspace: SUA) สำหรับภารกิจด้านความมั่นคง และสรุปการเปิดใช้เส้นทางบินพิเศษตามสภาพการจัดสรรการใช้งานห้วงอากาศ (Conditional Route: CDR) ที่ตัดผ่านพื้นที่ SUA ดังกล่าว รวมทั้งกำหนดแนวทางรองรับการเปิดใช้งานไว้ในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (Aeronautical Information Publication – Thailand: AIP-Thailand) ร่วมกัน โดยการดำเนินการล่วงหน้าอย่างน้อยวันต่อวัน เพื่อประกาศการเปิดใช้งานเส้นทางบิน CDR ให้สายการบินและผู้ใช้ห้วงอากาศทราบ และสามารถออกแผนการบิน (Flight Plan) บนเส้นทางบินดังกล่าวได้
UTM	Unmanned Traffic Management	ระบบที่อยู่ระหว่างการพัฒนา โดย NASA เพื่อให้อากาศยานไร้คนขับ สามารถดำเนินการอย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพภายใต้่านฟ้าพลเรือนที่ระดับความสูงต่ำ (Low altitude) (ต่ำกว่า ๕๐๐ ฟุต)

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ตัวย่อหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบ	ชื่อเต็มหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบ
คก.นบ.	กองบริหารโครงการ
คณก.	คณะกรรมการ
คณะทำงาน UTM	คณะทำงานพัฒนาการบริหารจราจรสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM)
คป.มป.	กองบริหารความปลอดภัย
งน.งบ.	กองการเงิน
งป.งบ.	กองงบประมาณ
ธน.ธก.	กองธุรกิจในประเทศ
บข.วบ.	กองบริการขายสื่อสารสายการบิน
บค.ทบ.	กองบริหารทรัพยากรบุคคล
บท.สท.	กองบริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
บส.วบ.	กองบริการระบบวิทยุสื่อสาร
ปบ.ทส.	กองปฏิบัติการบิน
ผก.คส.	กองแบบแผนและควบคุมการก่อสร้าง
พก.พส.	กองพัฒนาและบริหารการจัดการเรียนรู้
พค.นบ.	กองพัฒนาคุณภาพ
พท.สท.	กองพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
พป.พส.	กองพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านปฏิบัติการ
พส.ทบ.	กองพนักงานสัมพันธ์และส่งเสริมความผูกพัน
พว.พส.	กองพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านวิศวกรรม
พท.คส.	กองบริการไฟฟ้าและโทรศัพท์
มก.มป.	กองมาตรฐานการบริการ
วต.บว.	กองวิศวกรรมระบบติดตามอากาศยาน
วว.นบ.	กองวิเคราะห์นโยบายและวางแผนกลยุทธ์
วว.สว.	กองวิจัยและพัฒนาวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
วส.บว.	กองวิศวกรรมระบบสื่อสารการเดินทางอากาศ
วส.สส.	กองวิสาหกิจสัมพันธ์
ศจ.	ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ
ศภ.บภ๑.	ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต
ศร.บภ๑.	ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ตัวย่อหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบ	ชื่อเต็มหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบ
ศช.บภ๒.	ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่
ศล.บภ๒.	ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก
ศว.สว.	ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
ศห.บจ.	ศูนย์บริหารเครือข่ายการปฏิบัติการจราจรทางอากาศ
ศอ.บจ.	ศูนย์บริหารข้อมูลและสารสนเทศการเดินทางอากาศ
สจ.ศก.	กลุ่มงานสนับสนุนการควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ
สจ.ศจ.	กลุ่มงานสนับสนุนการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ
สจ.ศบ.	กลุ่มงานสนับสนุนการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค
สบอภ.	สำนักงานบริหารโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา
สนง.ผญก.	สำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
สนง.ผญว.	สำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)
สอ.สส.	กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม
อว.สว.	กองออกแบบและติดตั้งระบบวิศวกรรม
อส.คส.	กองอาคารและสถานที่

□□□□□□□□□□

ภาคผนวก

AEROTHAI Destination 2037 Vision

วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”
A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider

เป้าหมายวิสัยทัศน์

1. ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)

2. สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals)

3. พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (HPO)

4. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)

เป้าหมายวิสัยทัศน์ระยะต่างๆ

พ.ศ. 2567

ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (SMS Maturity Level B) และประสิทธิภาพการทำการบินในทุกช่วงการบิน เทียบเท่ากับเทียบในอุตสาหกรรมการบิน (ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ยุโรป และสหรัฐอเมริกา) และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.2 ล้านเที่ยวบิน

มีการประเมินความสามารถของพนักงานครบถ้วน และมีผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงขึ้นกว่าปี 2562

ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่นต่ำกว่า 3.05 และมีรายได้จากแหล่งอื่น เพิ่มเติมร้อยละ 20 ของรายได้ภาคธุรกิจ เพื่อความยั่งยืนขององค์กร

ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งทางอากาศและการเดินทางแห่งชาติอย่างครบถ้วน ตามกำหนดเวลา

พ.ศ. 2570

ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (SMS Maturity Level C) และประสิทธิภาพการทำการบินในทุกช่วงการบิน เทียบเท่าหรือสูงกว่าคู่แข่งในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.4 ล้านเที่ยวบินพร้อมให้บริการการเดินทางอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น Unmanned Aircraft Traffic Management : UTM) รองรับการเดินทางของอุตสาหกรรมการบิน

มีจำนวนพนักงานที่เหมาะสม ครบถ้วนตามโครงสร้างอัตรากำลัง พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และมีผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงขึ้นกว่าปี 2569 และอยู่ในระดับเดียวกันหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ

ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่นต่ำกว่า 3.53 และมีรายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร

ดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายแผนแม่บททั้งทางอากาศและการเดินทางแห่งชาติ พร้อมร่วมพัฒนาบริการการเดินทางอากาศโดยแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives

พ.ศ. 2575

ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (Completion on SMS Maturity Level D – Assured) และประสิทธิภาพการทำการบินในทุกช่วงการบินเทียบเท่าหรือสูงกว่าคู่แข่งในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.8 ล้านเที่ยวบิน มีการให้บริการการเดินทางอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น UTM) ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อรองรับการเดินทางของอุตสาหกรรมการบิน

พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และมีผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงกว่าปี 2574 และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ

ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุดและมีรายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็น ร้อยละ 15 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร

ร่วมพัฒนาบริการการเดินทางอากาศโดยแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 5 initiatives

พ.ศ. 2580

ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (รักษาระดับ SMS Maturity Level D เพื่อมุ่งสู่ SMS Maturity Level E) และประสิทธิภาพการทำการบินในทุกช่วงการบิน สูงกว่าคู่แข่งในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 2 ล้านเที่ยวบิน รวมถึงการให้บริการที่สอดคล้องตามเป้าหมายแนวคิดเชิงปฏิบัติการด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (Trajectory Based Operation : TBO)

พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ โดยมีบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) ที่ได้รับการคัดเลือกจากบริษัท คิดเป็นร้อยละ 5 ของพนักงานทั้งองค์กร และมีผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ

ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม และมีรายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็น ร้อยละ 20 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร

แสดงความเป็นผู้นำ ในระดับภูมิภาค/โลก โดยประเทศไทยได้รับโอกาสเข้ารับเลือกตั้ง เพื่อเป็นสมาชิก ICAO Council

กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Area: KPA) และ [วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective)]

1. Implementation of Standard

[ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีมาตรฐานขั้นสูงสุด]

2. Safety

[ให้บริการที่มีระดับความปลอดภัยขั้นสูงและยั่งยืน]

3. Security

[ให้ระบบการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศ มีความมั่นคง]

4. Capacity

[มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศสอดคล้องต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน]

5. Efficiency

[เพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน]

6. Global Interoperability

[พัฒนาบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ]

7. Environment

[ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม]

8. Competency

[พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถหลักตามที่กำหนด]

9. Productivity

[เพิ่มผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน]

10. Employee Engagement

[ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร]

11. Corporate Performance

[มีผลการประเมินผลองค์กรในระดับดีเยี่ยม]

12. Cost Effectiveness

[บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อการให้บริการที่คุ้มค่า]

13. Leadership in ANS

[สร้างประโยชน์ให้กับกิจการบินผ่านการจัดทำ/ผลักดันให้เกิดการพัฒนามาตรฐานในระดับภูมิภาค/โลก]

14. National Competitiveness

[พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย]

ประเด็นยุทธศาสตร์

1. การให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)

- SO 1 ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน
- SO 2 พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน และยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)

- SO 3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน
- SO 4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)

- SO 5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม
- SO 6 มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)

- SO 7 สร้างประโยชน์ให้กับกิจการบินทุกระดับ
- SO 8 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

ตัวชี้วัดผลการดำเนินการ (Key Performance Indicators)

- Implementation of Standard** SO 1
 - KPI1.1 การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศ Safety
 - KPI1.2 SMS Maturity Level
 - KPI1.3 Safety Occurrences Ratio
 - KPI1.4 CNS/Support System Service Availability
 - Security
 - KPI1.5 ไม่มี Incident ที่เกิดจากการแทรกแซงฯ
- Capacity** SO 2
 - KPI2.1 Bangkok FIR Capacity
 - Efficiency
 - KPI2.2 Airport Throughput Efficiency
 - KPI2.3 Airport/Terminal ATFM Delay
 - KPI2.4 Taxi-out Efficiency
 - KPI2.5 Actual En-route Extension
 - KPI2.6 Filed Flight Plan En-route Extension
 - KPI2.7 ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay
 - KPI2.8 Terminal Efficiency
 - KPI 2.9 Taxi-in Efficiency
 - KPI 2.10 Flight Time Variability
 - Global Interoperability
 - KPI 2.11 ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan
 - Environment
 - KPI 2.12 Additional Fuel Burn

ตัวชี้วัดผลการดำเนินการ (Key Performance Indicators)

- Competency** SO 3
 - KPI3.1 ความสามารถของพนักงานทั่วทั้งองค์กร
 - Productivity
 - KPI3.2 ATCOs in OPS Hours Productivity
- Employee Engagement** SO 4
 - KPI4.1 ระดับความผูกพันต่อองค์กร

ตัวชี้วัดผลการดำเนินการ (Key Performance Indicators)

- Corporate Performance** SO 5
 - KPI5.1 ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรที่ได้รับการยอมรับในระดับประเทศ/ภูมิภาค/โลก
 - KPI5.2 การดำเนินการด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
 - KPI5.3 การดำเนินการด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร
 - KPI5.4 การดำเนินการด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล
 - KPI5.5 การดำเนินการด้านการจัดการความรู้
 - KPI5.6 การจัดการนวัตกรรม และคุณภาพของนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับองค์กร
- Cost Effectiveness** SO 6
 - KPI6.1 Total Cost per IFR Flight Hour
 - KPI6.2 รายได้จากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ

ตัวชี้วัดผลการดำเนินการ (Key Performance Indicators)

- Leadership in ANS** SO 7
 - KPI7.1 ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก
- National Competitiveness** SO 8
 - KPI8.1 ประสิทธิภาพของแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

กลยุทธ์ (Strategy)

- S1.1 พัฒนาองค์ประกอบและการดำเนินงานตามระบบการมาตรฐานให้สอดคล้องกับกฎหมายและการกำกับของภาครัฐ
- S1.2 พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยตามมาตรฐานขั้นสูงขององค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศสากล
- S1.3 จัดการความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญสู่ต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล
- S1.4 ปรับปรุง/พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารระบบเทคโนโลยีการเดินอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และข้อตกลงระดับบริการ
- S1.5 มุ่งสู่การพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความต่อเนื่องในการให้บริการระดับสูงสุด พร้อมรองรับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อย่างทันทั่วทั้ง
- S2.1 ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสนับสนุนการเดินอากาศ ตลอดทุกช่วงการบิน
- S2.2 พัฒนาการบริหาร/จัดการข้อมูลทั้งระบบการเดินอากาศ

กลยุทธ์ (Strategy)

- S3.1 พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์เพื่อให้บุคลากรมีคุณสมบัติและมีผลิตภาพในการปฏิบัติงานในระดับที่เทียบเคียงกับ ANSP ชั่วหน้า
- S3.2 พัฒนาทุนมนุษย์ให้มีความสามารถตรงตามคุณสมบัติของตำแหน่งงานที่กำหนด สอดคล้องตามการเปลี่ยนแปลงและทิศทาง การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญชำนาญ เฉพาะอย่างสำหรับการมีศูนย์พัฒนาบุคลากร ที่มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้ และทักษะขั้นสูงที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพระดับสากล
- S4.1 พัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานและคุณภาพชีวิตของบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการตามปัจจัยสร้างความรู้ผูกพัน
- S4.2 สร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากร (Employee Experience) ตลอดระยะเวลาการทำงาน รวมทั้งรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพ และสร้างแรงจูงใจสำหรับบุคลากรรุ่นใหม่

กลยุทธ์ (Strategy)

- S5.1 กำหนดแผนพัฒนาและบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร โดยการปรับปรุงและจัดการกระบวนการทำงานที่สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเพิ่มขีดความสามารถและเป้าหมายขององค์กร
- S5.2 สร้างและยกระดับความสัมพันธ์การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กร
- S5.3 พัฒนาการดำเนินงานตามพันธกิจ ภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มแข็งและยั่งยืนสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล
- S5.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การกำกับดูแลข้อมูล การบริหารจัดการข้อมูล การบริหารความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ การพัฒนาความต่อเนื่อง/พร้อมใช้งานของระบบดิจิทัล ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพสูง เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งานกับทุกส่วนงานขององค์กร
- S5.5 พัฒนาระบบการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร ส่งเสริมการพัฒนา/ต่อยอดนวัตกรรม และขยายผลเชิงพาณิชย์อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อการขับเคลื่อนองค์กร ให้เติบโตอย่างยั่งยืน
- S6.1 บริหารสภาพคล่องและต้นทุนขององค์กรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและมีอัตราค่าบริการที่สอดคล้องตามข้อเสนอแนะของ ICAO (DOC 9082)
- S6.2 บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บพท. โดยการรักษาฐานลูกค้า และขยายโอกาสธุรกิจใหม่

กลยุทธ์ (Strategy)

- S7.1 ดำเนินงานเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลก
- S8.1 ยกระดับขีดความสามารถระบบการเดินอากาศของประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ มีศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ เพื่อให้สามารถเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและวิธีการปฏิบัติไปสู่ระบบการจราจรทางอากาศระบบใหม่อย่างสมบูรณ์ต่อเนื่อง และรองรับแผนทางพัฒนาระบบการเดินอากาศของภาครัฐ แผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บททางอากาศ และการเดินอากาศแห่งชาติ

แผนงาน (Program)

1.1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศ ตามกรอบกฎหมายและข้อกำหนดภาครัฐ (Quick win)

1.2.1 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัยการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงรุก (Safety Promotion & Development of a Positive and Proactive Safety Culture) และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick win)
1.2.2 แผนงานพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) และพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)

1.3.1 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากความเหน้อยล้าของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (Quick win)
1.3.2 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน (Quick win)
1.3.3 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนทางวิ่ง (Quick win)
1.3.4 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติที่เป็นเบนจากมาตรฐาน (Risk of faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures – Procedural Risk) (Long Term)

1.4.1 แผนงานปรับปรุงระบบวิศวกรรมจราจรทางอากาศตามมาตรฐานข้อกำหนดการใช้งาน (Quick win)
1.4.2 แผนงานพัฒนาระบบวิศวกรรมจราจรทางอากาศเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย (Long Term)

1.5.1 แผนงานด้านการรักษาความปลอดภัย (Quick win)
1.5.2 แผนงานจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ แห่งที่ 2 และศูนย์ให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินจากระยะไกล (Remote Tower Center) (Long Term)

2.1.1 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)
2.1.2 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติการในอนาคต (Long Term)
2.1.3 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)
2.1.4 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติการในอนาคต (Long Term)
2.1.5 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหาร/จัดการห้วงอากาศ (Quick Win)
2.1.6 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหารความปลอดภัยต่อการจราจรทางอากาศ (Quick Win)
2.1.7 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศตามแนวคิด/เทคโนโลยียุคใหม่ (Long Term)

2.2.1 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถการบริหาร/จัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM (Quick Win)
2.2.2 แผนงานพัฒนา SWIM-Enabled Application(s) (Long Term)

แผนงาน (Program)

3.1.1 แผนงานพัฒนาระบบสรรหาบุคลากรให้มีคุณสมบัติตรงตาม ตำแหน่งงาน และสอดคล้องกับทิศทางการให้บริการเดินอากาศ (Quick win)
3.1.2 แผนงานพัฒนาแนวทางอาชีพผลิตภาพ (Productivity) และลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term)
3.1.3 แผนงานพัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Long Term)

3.2.1 แผนงานพัฒนาระบบความสามารถ (Competency Management System) (Quick win)
3.2.2 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้าน ATM/AM ด้านวิศวกรรม CNS และด้านวิศวกรรมสนับสนุน ตามแนวทาง Next Generation of Aviation Professional (NGAP) (Quick win)
3.2.3 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านบริหารจัดการและสนับสนุนด้านภาษาอังกฤษ และการสืบทอดตำแหน่งที่ล้าตัวขององค์กร (Quick win)
3.2.4 แผนงานบริหารวิชาชีพด้านการบินและวิศวกรรมอากาศยาน ด้าน Safety Security Standard และด้านครู (Quick Win)
3.2.5 แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) ให้มี Competency ในระดับที่สูงขึ้น และมีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) (Long Term)
3.2.6 แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และสร้างนวัตกรรมดิจิทัล (Quick win)

4.1.1 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Long Term)

4.2.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความผูกพันองค์กร (Quick Win)
4.2.2 แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสิทธิภาพที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) และเป็นไปตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) (Long Term)

แผนงาน (Program)

5.1.1 แผนงานปรับปรุงกระบวนการ เพื่อเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการให้ได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายองค์กร (Quick win)
5.1.2 แผนงานบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Long Term)

5.2.1 แผนงานการจัดการและยกระดับความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ เพื่อยอมรับจากผู้ให้บริการได้ตามความต้องการ และเหนือกว่าที่ลูกค้าคาดหวัง และเพิ่มความผูกพันให้กับลูกค้า (Quick win)
5.2.2 แผนงานการสร้างและยกระดับความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (Long Term)

5.3.1 แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และใช้ความสามารถหลักสนับสนุนเพื่อรักษาความร่วมกับภายนอก (Quick Win)
5.3.2 แผนงานผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บพ. รวมทั้งส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดี ภายใต้อิทธิพลจรรยาบรรณของอารากับคู่สัดดีพร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร (Long Term)

5.4.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลพัฒนาขีดความสามารถ/เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพสูง (Quick win)
5.4.2 แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick win)
5.4.3 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)

5.5.1 แผนงานส่งเสริมพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม เพื่อเพิ่ม Productivity ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้ให้บริการ และขยายโอกาสทางธุรกิจใหม่ สร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุนการให้บริการขององค์กร (Quick win)
5.5.2 แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรมเพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน (Long Term)

6.1.1 แผนงานบริหารสภาพคล่องภายใต้สภาวะวิกฤติ และปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเหมาะสม และสอดคล้อง ตามสถานการณ์ (Quick win)
6.1.2 แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องตามมาตรฐานกำหนด (Long Term)

6.2.1 แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อรักษารฐานลูกค้า (Quick win)
6.2.2 แผนงานเพิ่มช่องทางขยายโอกาสธุรกิจ แสงงหารายได้จากผลิตภัณฑ์/บริการใหม่ เพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติมนอกเหนือจากภารกิจหลักให้กับองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม (Quick Win)
6.2.3 แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อความยั่งยืน (Long Term)

แผนงาน (Program)

7.1.1 แผนงานขับเคลื่อนองค์กรเชิงกลยุทธ์ในเวทีระดับภูมิภาค/โลก (Quick win)
7.1.2 แผนงานผลักดันและเตรียมความพร้อมในการแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก (Long Term)

8.1.1 แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Quick win)
8.1.2 แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Long Term)
8.1.3 แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด (Quick win)
8.1.4 แผนงานพัฒนาศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน (Quick Win)
8.1.5 แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอยู่ตะมา (Quick Win)
8.1.6 แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Long Term)
8.1.7 แผนงานปรับปรุงพัฒนาระบบบริการการเดินอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อจำกัด ให้สามารถใช้งานระบบ ได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง (Long Term)

โครงการ/งาน (Project/Strategic Activity)	โครงการ/งาน (Project/Strategic Activity)	โครงการ/งาน (Project/Strategic Activity)	โครงการ/งาน (Project/Strategic Activity)
<p>แผนงาน 1.1.1</p> <p>1. โครงการปรับปรุงระบบและวิธีการทำงานด้านมาตรฐานให้มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกัน (Inter-standardization Network)</p> <p>2. โครงการพัฒนาระบบสนับสนุนการตรวจประเมินมาตรฐานบริการการเดินอากาศ ระยะที่ 2</p>	<p>แผนงาน 3.1.1</p> <p>1. งานพัฒนาแนวทางการวางบุคลากรรูปแบบใหม่</p>	<p>แผนงาน 5.1.1</p> <p>1. โครงการพัฒนาระบบการให้สอดคล้องกับระบบงานและวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มผลผลิตภาพ</p>	<p>แผนงาน 7.1.1</p> <p>1. งานผลักดันการจัดทำแผน ASEAN ANS Master Plan เพื่อสนับสนุนงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผน ASAM</p>
<p>แผนงาน 1.2.1</p> <p>1. งานสื่อสาร ให้ข้อมูล อบรม พัฒนาและให้การศึกษาเพิ่มเติมแก่บุคลากรขององค์กรให้มีความรู้และทักษะด้านการบริหารความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>แผนงาน 3.1.2</p> <p>1. งานทบทวนการจัดอัตรากำลังด้านปฏิบัติการ (ATCO in Ops)</p>	<p>แผนงาน 5.1.2</p> <p>1. งานพัฒนาระบบการตามแนวคิดการบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร</p>	<p>แผนงาน 7.1.2</p> <p>1. โครงการผลักดันให้เกิดการแสดงความเป็นผู้นำในการดำเนินการด้าน SWIMFF-ICE ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและดำเนินงานด้าน SWIMFF-ICE เพื่อมุ่งสู่การปฏิบัติการบินตามแนวคิด Trajectory Based Operations (TBO)</p>
<p>แผนงาน 1.2.2</p> <p>1. งานพัฒนาและปรับปรุงระบบบริหารความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง</p> <p>2. งานตรวจประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการให้บริการการเดินอากาศ (Safety Performance Surveys) ทั้งทั้งองค์กร</p> <p>3. งานตรวจสอบระบบบริหารความปลอดภัย (SMS Audit)</p> <p>4. งานวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยเชิงเปรียบเทียบ</p>	<p>แผนงาน 3.2.1</p> <p>1. โครงการปรับปรุงระบบ 3D Tower Simulator พร้อมก่อสร้างอาคาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p> <p>2. โครงการพัฒนาแผนเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) และการหมุนเวียนงาน (Job Rotation) ให้มีคุณสมบัติที่ชัดเจน</p>	<p>แผนงาน 5.2.1</p> <p>1. โครงการยกระดับความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการการเดินอากาศ</p>	<p>แผนงาน 8.1.1</p> <p>1. งานพัฒนาแผนการดำเนินงานของ บพท. ให้สอดคล้องตามแผนห่วงอากาศแห่งชาติ</p>
<p>แผนงาน 1.3.1</p> <p>1. โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบบริหารความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง</p>	<p>แผนงาน 3.2.2</p> <p>1. โครงการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม CNS ตามกรอบ Competency-Based Training and Assessment (CBTA) Phase 1 : จัดทำหลักสูตรระดับ Initial Training (Basic Training Module and Qualification Training Module)</p> <p>2. พัฒนาศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศตามกรอบ Competency-Based Training and Assessment (CBTA) Phase 2 : จัดทำหลักสูตรระดับ Unit Training หลักสูตรสำหรับพัฒนาวิศวกรปฏิบัติงานหมุนเวียนหอควบคุมการจราจรทางอากาศ</p> <p>3. โครงการพัฒนาครูผู้สอนด้านการฝึกอบรมตามความสามารถและการประเมินผลเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ (Competency-based Training and Assessment: CBT&A)</p>	<p>แผนงาน 5.2.2</p> <p>1. งานสร้างความร่วมมือและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องกับหน่วยงานท่าอากาศยานภูมิภาคทั่วประเทศ</p>	<p>แผนงาน 8.1.2</p> <p>1. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) พร้อมเครือข่าย/ระบบสนับสนุน/สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รองรับทางวิ่งที่ 3)</p> <p>2. โครงการปรับปรุงข้อมูล Data Set สำหรับระบบ TopSky Tower รองรับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และรองรับทางวิ่งเส้นที่ 3</p> <p>3. โครงการจัดหาระบบ VCCS ระบบ DVR และย้ายสื่อสารพร้อมอุปกรณ์ประกอบ สำหรับติดตั้งใช้งานในส่วนของ Fallback และ CONTRA ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p> <p>4. โครงการจัดทำวิธีปฏิบัติการให้บริการจราจรทางอากาศสำหรับทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p>
<p>แผนงาน 1.3.2</p> <p>1. งานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบินและแผนสำรองปัจจัยอันตรายทางการบิน</p>	<p>แผนงาน 3.2.3</p> <p>1. โครงการพัฒนาบุคลากรตามความสามารถ (Competency) และการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่งที่สำคัญของ บพท.</p> <p>2. โครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับครูผู้สอนด้านปฏิบัติการและวิศวกรรม ระยะที่ 2</p>	<p>แผนงาน 5.3.1</p> <p>1. งานวิทยากรบินฯ นำความรู้ เสริมสร้างสัมพันธ์และความเข้มแข็งชุมชน</p>	<p>แผนงาน 8.1.3</p> <p>1. โครงการจัดสร้างหอควบคุมการจราจรทางอากาศแห่งใหม่ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด</p> <p>2. โครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบจ่ายกำลังไฟฟ้าต่อเนื่อง (UPS) ให้มีเสถียรภาพ มีความมั่นคง สามารถจ่ายกำลังไฟฟ้าให้อุปกรณ์สื่อสารได้อย่างต่อเนื่อง ณ หอควบคุมการจราจรทางอากาศแม่สอด</p> <p>3. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบช่วยการเดินอากาศแบบ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) พร้อมเครือข่าย/ระบบสนับสนุน/สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ณ ท่าอากาศยานแม่สอด</p>
<p>แผนงาน 1.3.3</p> <p>1. โครงการจัดการระบบแสดงภาพเคลื่อนไหวบริเวณทางวิ่งและทางขับผ่านกล้องวงจรปิดสำหรับใช้งาน ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค</p> <p>2. โครงการยกระดับความปลอดภัยบนทางวิ่ง ระยะที่ 3 (ท่าอากาศยานทุกแห่ง)</p>	<p>แผนงาน 3.2.4</p> <p>1. โครงการพัฒนาผู้ประเมินผู้สอบภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATC Assessor)</p>	<p>แผนงาน 5.3.2</p> <p>1. งานยกระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน (ITA) ตามเกณฑ์การประเมินของสำนักงาน ป.ป.ช. (พ.ศ. 2563-2565)</p> <p>2. งานพัฒนาระบบงานให้สอดคล้องกับหลักการ/แนวทางและเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรของ สศร. 2562</p> <p>3. โครงการส่งเสริมและพัฒนาสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงวัฒนธรรม</p>	<p>แผนงาน 8.1.4</p> <p>1. โครงการจัดสร้างอาคาร Support Building ณ ท่าอากาศยานหัวหิน</p>
<p>แผนงาน 1.3.4</p> <p>1. โครงการการวิเคราะห์และป้องกันความเสี่ยงต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อผลลัพธ์ของกระบวนการ เบี่ยงเบนจากมาตรฐานที่กำหนด</p> <p>2. โครงการปรับปรุงระบบ Self-Briefing System และช่องทาง Mobile Application สำหรับนำเสนอข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อสนับสนุนประสิทธิภาพงานควบคุมการจราจรทางอากาศ</p>	<p>แผนงาน 3.2.5</p> <p>1. โครงการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมสำหรับพนักงานที่มีศักยภาพสูงและมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Talent Development Course for Expertise)</p>	<p>แผนงาน 5.3.3</p> <p>1. โครงการพัฒนาปรับปรุง ICT Network Equipment</p> <p>2. โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการบริการงานสารสนเทศด้านอาคารด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลแบบ one stop service</p> <p>3. โครงการปรับปรุงพัฒนาระบบงานตาม Workflow ISO 9001 ของงานด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศและระบบสนับสนุนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล</p>	<p>แผนงาน 8.1.5</p> <p>1. โครงการจัดสร้างอาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศและอาคารสนับสนุนสำหรับให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะปะ</p> <p>2. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ Backbone ข่ายสื่อสารสำหรับงานด้าน CNS และ ICT รองรับให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะปะ</p> <p>3. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ Voice Communication Control System (VCCS) และ Digital Voice Recording System (DVR) สำหรับให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะปะ</p> <p>4. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบวิทยุสื่อสาร VHF/UHF พร้อมอุปกรณ์ประกอบอื่น ๆ สำหรับให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะปะ</p> <p>5. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับหอควบคุมการจราจรทางอากาศสำหรับสนามบินอุตะปะ</p> <p>6. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ CCTV สำหรับงานควบคุมการจราจรทางอากาศ เพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะปะ</p> <p>7. โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ประเภทระบบช่วยการเดินอากาศ ชนิด ILS/DME จำนวน 2 ชุด (Runway 36L, 36R) เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะปะ</p> <p>8. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์เรดาร์ทุติยภูมิ ณ สนามบินอุตะปะ</p>
<p>แผนงาน 1.4.1</p> <p>1. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบวิทยุสื่อสาร ณ ศล.บก 2. หอ.พร. หอ.พช. หอ.สท. หอ.ตก. และหอ.นม.</p> <p>2. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Digital Voice Recording and Replay System ณ ศร.บก 1. หอ.นศ. หอ.ซพ. หอ.สม. ศอ.บภ๒. หอ.ชก. หอ.สน. หอ.นพ. หอ.ลย. และ หอ.มด.</p> <p>3. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Digital Voice Recording and Replay System ณ หอ.พร. หอ.พช. หอ.สท. หอ.ตก. หอ.นม. หอ.ซร. หอ.มส. หอ.สป. หอ.นธ. และดอนเมือง (หอย เดิมและหอย ใหม่)</p> <p>4. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี</p> <p>5. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) จำนวน 1 ชุด และ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) จำนวน 4 ชุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทางวิ่ง 19R, 01L, 19L, 01R)</p> <p>6. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Radio Range/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานขอนแก่น หัวหิน พิษณุโลก เลย์ ภูเก็ต เชียงใหม่ และอุตรธานี</p>	<p>แผนงาน 3.2.6</p> <p>1. งานพัฒนาบุคลากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัลสำหรับ บพท.</p>	<p>แผนงาน 5.4.1</p> <p>1. โครงการพัฒนาระบบและข้อมูลพื้นฐานสำหรับงาน Operational Analysis</p> <p>2. โครงการพัฒนาระบบประมวลผลข้อมูลการปฏิบัติงานแบบเหลื่อมเวลา (Staggered Shift)</p> <p>3. โครงการใหม่ ระบบสนับสนุน Safety Review สายงาน ววจ.</p> <p>4. โครงการปรับปรุงระบบ IT Service สนับสนุนงานพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ</p> <p>5. โครงการจัดหาระบบแสดงผลรายงานวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ (Data Visualization for Business Intelligence) Business Intelligence)</p>	<p>แผนงาน 6.1.1</p> <p>1. โครงการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์</p> <p>2. งานจัดหาแหล่งเงินสำหรับเบิกจ่ายลงทุน</p> <p>3. งานศึกษาการจัดตั้งกองทุนบริษัท วิทยากรบินแห่งประเทศไทย จำกัด (กองทุน บพท.)</p>
<p>แผนงาน 4.1.1</p> <p>1. งานจัดทำหลักการยศาสตร์ (Ergonomic) กับ การปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย</p>	<p>แผนงาน 4.1.1</p> <p>1. งานวิเคราะห์ผลการประเมินความผูกพันองค์กรและดำเนินการจัดทำแนวทางส่งเสริมความผูกพันของพนักงาน บพท.</p>	<p>แผนงาน 5.4.2</p> <p>1. โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการบริการงานสารสนเทศด้านอาคารด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลแบบ one stop service</p> <p>2. โครงการปรับปรุงพัฒนาระบบงานตาม Workflow ISO 9001 ของงานด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศและระบบสนับสนุนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล</p>	<p>แผนงาน 6.1.2</p> <p>1. โครงการจัดการความรู้เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงาน และต่อยอดสู่การสร้างนวัตกรรม</p>
<p>แผนงาน 4.2.1</p> <p>1. งานวิเคราะห์ผลการประเมินความผูกพันองค์กรและดำเนินการจัดทำแนวทางส่งเสริมความผูกพันของพนักงาน บพท.</p>	<p>แผนงาน 4.2.1</p> <p>1. โครงการพัฒนารูปแบบการทำงานให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตรูปแบบใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและส่งเสริมสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร</p> <p>2. โครงการวางแผนแนวทางการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากร (Employee Experience) ของ บพท.</p>	<p>แผนงาน 5.4.3</p> <p>1. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ ICT Network Security สำหรับเครือข่ายแบบมีสายและไร้สาย ให้ครอบคลุมพื้นที่สำนักงานทั้งองค์กร</p> <p>2. โครงการพัฒนาระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลทางด้านวิศวกรรมและศูนย์ประกอบบริการ (Configuration Management)</p> <p>3. โครงการจัดหาระบบโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature Infrastructure)</p>	<p>แผนงาน 6.1.3</p> <p>1. โครงการพัฒนาแผนการดำเนินงานของ บพท. ให้สอดคล้องตามแผนห่วงอากาศแห่งชาติ</p>

7. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทางวิ่ง 03L) งบประมาณ 6.1.2

8. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด น่าน ลำปาง ชุมพร ตรัง และภูเก็ต งบประมาณ 6.2.1

9. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ สุโขทัย นครพนม และเพชรบูรณ์

10. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานอุบลราชธานี อุดรธานี พิษณุโลก และ สุราษฎร์ธานี

11. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยานภาคพื้นดินแบบ Multilateration (MLAT) เพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

12. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน เพื่อสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณเขตประชิดสนามบิน ณ ท่าอากาศยานหัวหิน

13. โครงการพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่องของสถานีเครื่องส่งวิทยุ-เครื่องรับวิทยุ Main/Standby ณ หอควบคุมการจราจรทางอากาศร้อยเอ็ด

14. โครงการปรับปรุงระบบ Network Monitor and Management

15. งานปรับปรุง AMSS UA (Automatic Message Switching User Agent) Terminal จำนวน 200 ชุด สำหรับใช้งานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ และส่วนภูมิภาค

16. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง จำนวน 17 ชุด (17 สถานี) ณ อาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศ สถานีระบบช่วยการเดินอากาศ สถานีรับ-ส่งวิทยุ

17. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง จำนวน 15 ชุด (15 สถานี) ณ สถานีระบบช่วยการเดินอากาศ อาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศและอาคาร CONTRA

18. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบเพื่อทดแทนของเดิม ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานดอนเมือง/หอควบคุมการจราจรทางอากาศภูมิภาค รวม 24 แห่ง

19. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบเพื่อทดแทนของเดิม ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานดอนเมือง

20. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบเพื่อทดแทนของเดิม ณ ศูนย์ควบคุมการบินดอนเมือง ฝ่ายบินทดสอบ และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 5 แห่ง

21. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ณ ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

22. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ณ ศูนย์ควบคุมการบินสุวรรณภูมิ

23. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง จำนวน 22 ชุด (22 สถานี) ณ สถานีระบบช่วยการเดินอากาศและอาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศ

24. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบส่งจ่ายกำลังไฟฟ้า สถานีระบบช่วยการเดินอากาศ ท่าอากาศยานดอนเมือง

25. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบส่งจ่ายกำลังไฟฟ้า อาคารอำนวยการ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานดอนเมือง

1. งานทบทวนโครงสร้างอัตราค่าบริการการเดินอากาศ

1. โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ขยายสัญญาณวิทยุสื่อสารระบบ Digital Trunked สำหรับอาคารส่วนต่อขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 รองรับการให้บริการแก่สายการบินและผู้ประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน

2. โครงการพัฒนาการให้บริการ VHF Datalink โดยติดตั้งสถานีลูกข่าย ณ สนามบินอุตะตะภา จำนวน 2 สถานี

3. โครงการพัฒนาการให้บริการ VHF Datalink โดยติดตั้งสถานีลูกข่าย ณ สนามบินภูเก็ตเพิ่มเติม จำนวน 1 สถานี

1. โครงการจัดหาอุปกรณ์สถานีฐานอุปกรณ์ขยายสัญญาณวิทยุสื่อสาร Trunked Radio อุปกรณ์ Infrastructure สำหรับวิทยุสื่อสารระบบ VHF Air to Ground เพื่อรองรับการให้บริการที่สนามบินอุตะตะภา

2. โครงการพัฒนา Contents Marketing เพื่อเข้าถึงลูกค้าใหม่ในการขยายตลาด รวมถึงช่องทางการส่งเสริมผลิตภัณฑ์และบริการ AEROTHAI

3. งานขยายโอกาสธุรกิจตามแผนงานขยายจากผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ที่ พก. พัฒนาขึ้นเอง หรือร่วมพัฒนากับคู่ความร่วมมือ

1. โครงการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจในการพัฒนานวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ (Application หรือ Solutions) เพื่อตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการของกลุ่มลูกค้า

2. โครงการพัฒนาธุรกิจ Subscription Business Model ในรูปแบบ Software as-a Service (SaaS) บน Cloud Computing

9. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบช่วยติดตามอากาศยานภาคพื้นดิน MLAT ณ สนามบินอุตะตะภา

10. โครงการพัฒนาระบบตู้สาขาโทรศัพท์สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ณ สนามบินอุตะตะภา

1. โครงการจัดสร้างหอควบคุมการจราจรทางอากาศและอาคารสำนักงานแห่งใหม่ ณ ศษ.บก 2.

2. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบตู้สาขาโทรศัพท์สำนักงานอัตโนมัติ (Internet Private Branch Exchange: IPBX) พร้อมอุปกรณ์ประกอบ ณ ศษ.บก 2.

3. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศที่หอควบคุมการจราจรทางอากาศแห่งใหม่ ณ ศษ.บก 2.

1. งานเตรียมความพร้อมในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

แผนงาน 8.1.6

แผนงาน 8.1.7

26. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Main Distribution Board อาคารโรงไฟฟ้าเก่า สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน
 27. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ Main Distribution Board อาคารปฏิบัติการ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน
 28. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ WAN Multiplexer
 29. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบจ่ายกำลังไฟฟ้าต่อเนื่อง (UPS) และอุปกรณ์ประกอบให้มีเสถียรภาพ มีความมั่นคง สามารถจ่ายกำลังไฟฟ้าให้อุปกรณ์สื่อสาร และระบบสนับสนุนได้อย่างต่อเนื่อง ณ ส่วนกลาง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ท่าอากาศยาน)
 30. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน ระบบเรดาร์ทุติยภูมิ Secondary Surveillance Radar (SSR) ณ สนามบินเชียงใหม่ และหาดใหญ่

แผนงาน 1.4.2

1. โครงการพัฒนาระบบอุปกรณ์ System Monitor and Control ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานของงานปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ (Engineering Supervisor)
 2. โครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรองและก่อสร้างอาคารสำหรับจ่ายไฟฟ้าสำรองให้สถานีระบบช่วยการเดินอากาศ Glide Slope แบบ Frangible ของท่าอากาศยานภูมิภาค จำนวน 9 แห่ง
 3. โครงการพัฒนาประสิทธิภาพระบบเครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าสำรองและก่อสร้างอาคารสำหรับจ่ายไฟฟ้าสำรองให้หอควบคุมการจราจรทางอากาศภูมิภาคจำนวน 8 แห่ง
 4. โครงการจัดหาอากาศยานใหม่ทดแทนอากาศยานเครื่องหมายสัญชาติฯ HS-DCF

แผนงาน 1.5.1

1. โครงการตรวจสอบมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ จาก กพท.

แผนงาน 1.5.2

1. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตสนามบินจากระยะไกล เข้าใช้งานสำหรับศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และ หอควบคุมจราจร นราธิวาส
 2. งานศึกษา/บททบทวนผลการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ 2

แผนงาน 2.1.1

1. โครงการพัฒนาระบบติดตามอากาศยาน Multilateration ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต และเชียงใหม่
 2. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสารสนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT (Multilateration) สำหรับท่าอากาศยานภูเก็ตและท่าอากาศยานเชียงใหม่
 3. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทางวิ่ง ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองและสุวรรณภูมิ (Reduced Runway Separation Minima)
 4. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศผ่านระบบ IDEP (Intelligent Departure Enhancement Program) ภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต
 5. โครงการปรับปรุงระบบ TopSky เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินกับระบบ Integrated Flight Information Management System (IFIMS) ของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย
 6. โครงการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศขาออกแบบ Simultaneous Independent Parallel Departure ณ สนามบินสุวรรณภูมิ
 7. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศผ่านระบบ IDEP (Intelligent Departure Enhancement Program) ภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่
 8. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศผ่านระบบ IDEP (Intelligent Departure Enhancement Program) ภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ท่าอากาศยานกระบี่

แผนงาน 2.1.2

1. งานศึกษาและกำหนดแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทางวิ่งด้วยการจัดระยะห่างระหว่างอากาศยานบนทางวิ่งรูปแบบใหม่

	<p>2. งานศึกษาแนวทางในการดำเนินการเพื่อให้สามารถให้บริการ A-SMGCS ในระดับ (Level) ที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพและปริมาณการจราจรของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p> <p>3. งานศึกษาระดับ (Level) ของ A-SMGCS ที่ควรติดตั้งใช้งาน ณ สนามบินนานาชาติอื่น ๆ ตามหลักเกณฑ์ที่ระบุใน ICAO Doc 9830 A-SMGCS Manual</p>
<p>แผนงาน 2.1.3</p>	<p>1. งานศึกษาโครงข่ายระบบช่วยการเดินอากาศประเภท DME เพื่อใช้เป็นทางเลือก/สำรอง สำหรับการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบ PBN (PERFORMANCE BASED NAVIGATION) สำหรับ ENROUTE และ SID/STAR ในประเทศไทย</p> <p>2. โครงการปรับปรุงพื้นที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ Bangkok FIR</p> <p>3. โครงการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศและเส้นทางบิน</p> <p>4. งานพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินภูมิภาคด้วยระบบเทคโนโลยีติดตามอากาศยานทุกพื้นที่</p> <p>5. โครงการพัฒนาระบบ ATM Information Display (INFO) พร้อมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (ATM Info)</p>
<p>แผนงาน 2.1.4</p>	<p>1. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการนำร่องด้วยระบบ GBAS (Ground Based Augmentation System) ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต</p> <p>2. งานศึกษาแนวทางการจัดให้มีระบบจัดลำดับอากาศยานเข้าสู่สนามบินที่ขยายขอบเขตครอบคลุมไปถึง FIRs ที่อยู่ติดกันและทิศทางการจราจรมีความสัมพันธ์กัน (Extended AMAN) ใช้งานสำหรับสนามบินนานาชาติ</p> <p>3. โครงการพัฒนาการบริหารจัดการห้วงอากาศสมัยใหม่</p>
<p>แผนงาน 2.1.5</p>	<p>1. งานประสานความร่วมมือด้านการบริหารจราจรทางอากาศระหว่างทหารและพลเรือน</p> <p>2. โครงการพัฒนาระบบ THAI-CMAC Collaborative Decision Making (CDM)</p>
<p>แผนงาน 2.1.6</p>	<p>1. โครงการพัฒนาความร่วมมือในการจัดการและการเชื่อมต่อการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศด้วยระบบ ATFM Platform กับ ANSP ในภูมิภาคเอเชีย</p>
<p>แผนงาน 2.1.7</p>	<p>1. งานจัดทำวิธีปฏิบัติการให้ ATC Clearance ในรูปแบบดิจิทัล (Digital Departure Clearance) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง</p> <p>2. โครงการพัฒนาแนวทางวิธีปฏิบัติในการบูรณาการ ASM, ATFM และ A-CDM เข้าด้วยกัน (ASWATFMA-CDM Integration)</p> <p>3. โครงการผลักดันการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินทั้งระบบเชิงบูรณาการ</p> <p>4. โครงการจัดทำ Direct Routing (DCT)</p> <p>5. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพงานข้อมูลการบิน E-NOTAM</p> <p>6. โครงการพัฒนาระบบต้นแบบการให้บริการข้อมูลตำแหน่งอากาศยานไร้คนขับ</p>
<p>แผนงาน 2.2.1</p>	<p>1. โครงการพัฒนาต้นแบบองค์ประกอบของโครงสร้างพื้นฐาน SWIM ตามข้อกำหนด ICAO</p>
<p>แผนงาน 2.2.2</p>	<p>1. โครงการพัฒนา SWIM-Enabled Application(s) ที่รวบรวมข้อมูลสภาพอากาศ/พยากรณ์อากาศเพื่อสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ</p> <p>2. โครงการพัฒนาระบบต้นแบบบริการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM บนโครงสร้างพื้นฐาน SWIM</p> <p>3. โครงการออกแบบและพัฒนาระบบการและระบบเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE/R1</p>