

รายงานการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเป็นมาการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง (กค.) ได้กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๕ (SE-AM) ให้รัฐวิสาหกิจ ดำเนินการด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร หัวข้อ ๙ ความยั่งยืนและนวัตกรรม ประเด็นย่อย ๙.๒ การจัดทำมีนโยบายและคู่มือการปฏิบัติงาน การพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ รวมถึงประเด็นย่อย ๙.๓ การจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืน

จากการประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจในปี ๒๕๖๔ สคร. ได้เสนอแนะให้ บริษัทฯ กำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบในการดำเนินงาน และให้บริษัทฯ พิจารณาดำเนินงานในประเด็น ที่ยังไม่สมบูรณ์ ดังนี้

๑. การนำนโยบายและคู่มือการปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาความยั่งยืนสู่การดำเนินงานจริง
๒. ประเด็นสำคัญที่บริษัทฯ ควรจัดให้มีการดำเนินงานเพื่อการพัฒนาความยั่งยืนตาม มาตรฐาน/แนวปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับทั่วไป โดยการกำหนดแนวทาง/ระบบการบริหารจัดการความยั่งยืน แะกระบวนการในการค้นหาและระบุปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนขององค์กร เช่น
 - ๒.๑ เครื่องมือและแนวการปฏิบัติงานในแต่ละเรื่อง
 - ๒.๒ ปัจจัยโครงสร้างผู้รับผิดชอบในแต่ละเรื่อง
 - ๒.๓ ปัจจัยการกำหนดตัวชี้วัดในแต่ละเรื่อง
 - ๒.๔ ปัจจัยอย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม
 - ๒.๕ การนำปัจจัยยั่งยืนไปเป็นปัจจัยนำเข้า (Input) สำหรับการจัดทำ/ทบทวนแผน ยุทธศาสตร์ระยะยาวและแนวปฏิบัติประจำปีอย่างเป็นระบบในเชิงบูรณาการ
 - ๒.๖ ควรมีการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กรที่เป็นมาตรฐานที่ เป็นที่ยอมรับเผยแพร่โดยทั่วไป

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนเป็นไปตามข้อเสนอแนะของ สคร. และ ให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามมาตรฐาน/แนวปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับทั่วไปนั้น บริษัทฯ จึงแต่งตั้งกลุ่มทำงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนระดับองค์กรทำหน้าที่ในการกำหนดแนวทาง การดำเนินงานและผลักดันให้ได้ผลลัพธ์การดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ

โครงสร้างการจัดการด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน

คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ทำหน้าที่ในการบริหารและติดตามการดำเนินงานตามนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และเป้าหมายตัวชี้วัดต่าง ๆ ของบริษัท รวมถึงผู้บริหารปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ของบริษัท และผู้ถือหุ้น ซึ่งมีโครงสร้างการจัดการที่ชัดเจน มีการถ่วงดุลและสามารถตรวจสอบได้ มีการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการและฝ่ายจัดการ โดยคณะกรรมการบริษัท แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อช่วยกลั่นกรองงานสำคัญจำนวน ๙ คณะประกอบด้วย คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินทางอากาศ และมีกรรมการอิสระโดยดำเนินการมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัท เป็นผู้บริหารสูงสุดเพื่อการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืนในระยะยาว

บริษัท ได้พิจารณากำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่พิจารณาเห็นชอบแต่งตั้งกลุ่มทำงานพัฒนาอย่างยั่งยืน เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2565 เพื่อรับผิดชอบในการปฏิบัติงานอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของคณะกรรมการประชุมฝ่ายจัดการระดับสูง (Executive Management Meeting : EMM) ซึ่งมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นประธาน โดยกลุ่มทำงานพัฒนาอย่างยั่งยืน ทำหน้าที่ในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานและผลักดันให้ได้ผลลัพธ์การดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท ให้สอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) ปี 2565 ของสำนักงานคณะกรรมการ-นโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง มีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มทำงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนระดับองค์กร

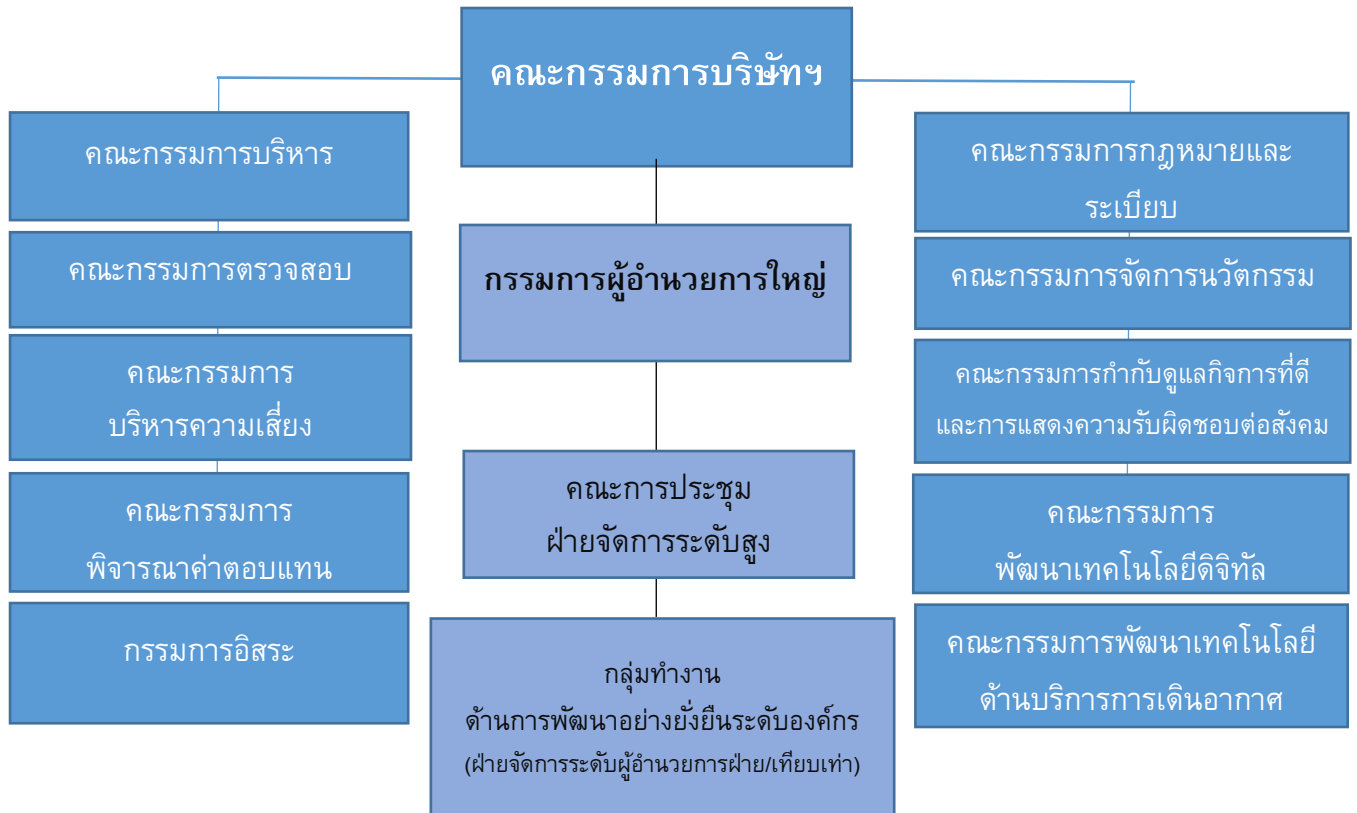
บริษัท มอบหมายให้มีกลุ่มทำงานเพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานและผลักดันให้ได้ผลลัพธ์การดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ให้สอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ปี 2565 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง โดยมอบหมายผู้ทำงาน ดังนี้

กลุ่มงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนระดับองค์กร

๑. ผู้อำนวยการใหญ่ (ยุทธศาสตร์องค์กรและความยั่งยืน)	เป็นที่ปรึกษากลุ่มงาน
๒. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์	หัวหน้ากลุ่มงาน
๓. ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย	หัวหน้ากลุ่มงาน
๔. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ	ผู้ทำงาน
๕. ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย	ผู้ทำงาน
๖. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ	ผู้ทำงาน
๗. ผู้อำนวยการฝ่ายสนับสนุนงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ	ผู้ทำงาน
๘. ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	ผู้ทำงาน
๙. ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร	ผู้ทำงาน
๑๐. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป	ผู้ทำงาน
๑๑. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต	ผู้ทำงาน
๑๒. ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้	ผู้ทำงาน
๑๓. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์	ผู้ทำงาน
๑๔. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาสิ่งแวดล้อม	ผู้ทำงาน
๑๕. ผู้อำนวยการฝ่าย ประจำสำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)	ผู้ทำงาน

โดยให้กลุ่มงานมีการประชุมและทำการสรุปผลการดำเนินงานนำเสนอผลการดำเนินงานต่อที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง (EMM) เพื่อพิจารณาเพื่อทราบ และ/หรือ ให้ความเห็นชอบนำเสนอคณะกรรมการบริษัท ต่อไป

โครงสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืนระดับองค์กร และ โครงสร้างผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน
ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



วัตถุประสงค์ที่นำเสนอผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน

กลุ่มทำงานได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕ เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงานและผลักดันผลลัพธ์การดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนตามบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายดังกล่าว โดยในปี ๒๕๖๕ กลุ่มทำงานขอเสนอผลลัพธ์การดำเนินงานในประเด็นย่อย ๙.๒ การจัดให้มีนโยบายและคู่มือการปฏิบัติงาน การพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ พร้อมแนวทางในการดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ เพื่อให้บริษัท พิจารณาให้ความเห็นชอบเพื่อผลักดันให้การดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนในปี ๒๕๖๕ ได้ผลลัพธ์ระดับ ๒ ของหลักเกณฑ์

การดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนในปี ๒๕๖๕

การจัดทำรายงานผลการดำเนินงานฉบับนี้ เป็นการนำเสนอผลการดำเนินงานจากการประชุมกลุ่มทำงานที่ได้พิจารณาการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์ SE-AM ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรหัวข้อที่ ๙ ความยั่งยืนและนวัตกรรม ประเด็นย่อย ๙.๒ การจัดให้มีนโยบายและคู่มือการปฏิบัติงาน การพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งมีการพิจารณาดำเนินการในหลักเกณฑ์ระดับ ๒ และระดับที่ ๓ จากหลักเกณฑ์ทั้งหมด ๕ ระดับ ดังนี้

ระดับ ๑ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจจัดให้มีนโยบายและแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ของรัฐวิสาหกิจเพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนของรัฐวิสาหกิจที่ชัดเจนและเป็นระบบ

ระดับ ๒ รัฐวิสาหกิจกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน และดำเนินการค้นหาและระบุปัจจัยที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของรัฐวิสาหกิจตามแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับมาตรฐานการพัฒนาความยั่งยืน โดยมีการระบุก่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม

ระดับ ๓ รัฐวิสาหกิจนำปัจจัยยั่งยืนเป็นปัจจัยนำเข้า (input) สำหรับการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีของรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นระบบในเชิงบูรณาการ

ระดับ ๔ รัฐวิสาหกิจประเมินคุณภาพ และ/หรือประสิทธิผลของกระบวนการ/ระบบการจัดให้มีนโยบาย และการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์

ระดับ ๕ รัฐวิสาหกิจปรับปรุงนโยบายและแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ของรัฐวิสาหกิจ และ/หรือกระบวนการปฏิบัติงานฯ ในระดับขั้นตอน/องค์ประกอบย่อยหรือระบบงาน โดยรวมโดยใช้ผลประเมินกระบวนการฯ ที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม

โดยกลุ่มทำงานฯ ได้ทำการพิจารณาจากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา และนำเสนอแนะของ สคร. มาเป็นประเด็นสำคัญในการพิจารณา รวมถึงพิจารณาความสอดคล้องกับ ๑๗ เป้าหมายด้านการพัฒนาความยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (UN) ด้วย

ผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนปี ๒๕๖๕

การสรุปผลการดำเนินงานแบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ประกอบด้วย การดำเนินงานตามหลักเกณฑ์ SE-AM ระดับ ๑ ระดับ ๒ และระดับที่ ๓ โดยมีการทำงานครบถ้วน ๒ ระดับ ดังนี้

๑. การดำเนินงานตามหลักเกณฑ์ “ระดับ ๑ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจจัดให้มีนโยบายและแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ของรัฐวิสาหกิจเพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนของรัฐวิสาหกิจที่ชัดเจนและเป็นระบบ”

บริษัทฯ ได้มีการจัดทำนโยบายและคู่มือการพัฒนาความยั่งยืนเรียบร้อยแล้ว โดยมีประเด็นของการนำไปพิจารณาในการดำเนินงานตามที่ สคร. ได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ คือ บริษัทฯ ควรดำเนินงานเพื่อการพัฒนาความยั่งยืนตามมาตรฐาน/แนวปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับทั่วไป พร้อมทั้งกำหนดปัจจัยและตัวชี้วัดที่ชัดเจนนั้น จากการพิจารณากำหนดเป็นแนวทางการดำเนินงานของปีงบประมาณ ๒๕๖๖ โดยนำคู่มือที่จัดทำไว้เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๕ มาพิจารณาทบทวนและปรับปรุงให้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์/มาตรฐานที่ สคร. อ้างอิง และมาตรฐานสากลที่ยอมรับทั่วไป พร้อมทั้งกำหนดปัจจัยและตัวชี้วัดที่ชัดเจนตามข้อเสนอแนะของ สคร. ต่อไป

๒. การดำเนินงานตามเกณฑ์ “ระดับ ๒ รัฐวิสาหกิจกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน และดำเนินการค้นหาและระบุปัจจัยที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของรัฐวิสาหกิจตามแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับมาตรฐานการพัฒนาความยั่งยืน โดยมีการระดมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม”

เนื่องจากบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกลุ่มทำงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งเป็นการกำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบเรียบร้อยแล้ว จึงได้พิจารณาการดำเนินงานในส่วนของการค้นหาและระบุปัจจัยที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของบริษัทฯ โดยนำ ๑๗ เป้าหมายด้านการพัฒนาความยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ (United Nation : UN) มาทำการคัดเลือกและพิจารณาความเชื่อมโยงกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัทฯ โดยจำแนกตามปัจจัยความยั่งยืนที่กำหนดไว้ในคู่มือการพัฒนาความยั่งยืนของบริษัทฯ และแยกตามยุทธศาสตร์องค์กรที่ได้กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจปี ๒๕๖๕-๒๕๖๙ ของบริษัทฯ ด้วย

๒.๑ ทำการคัดเลือกเป้าหมาย SDGs จาก ๑๗ เป้าหมายของ UN ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และปัจจัยความยั่งยืนที่กำหนดไว้แล้วในคู่มือการพัฒนาความยั่งยืน โดยในเบื้องต้นได้พิจารณาเป้าหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ใน ๓ มิติ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ทั้งหมดมี ๔ เป้าหมาย และได้แสดงการเปรียบเทียบกับ ๑๗ เป้าหมาย รายละเอียดตามตารางที่ ๑ ดังนี้

(๑) มิติเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

เป้าหมายที่ ๘ ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมีผลผลิตภาพ และการมีงานที่สมควรสำหรับทุกคน โดยให้ความสำคัญในการบริหารและพัฒนาบุคลากร ในการพิจารณาให้คำตอบแทนที่เหมาะสมกับผลการปฏิบัติงานของพนักงานและลูกจ้าง

เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม โดยบริษัทฯ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและนวัตกรรมในการให้บริการและการปฏิบัติงานสอดคล้องและเหมาะสมกับภารกิจงานตามมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมที่ดี

เป้าหมายที่ ๑๗ เสริมความเข้มแข็งให้แก่กลไกการดำเนินงานและฟื้นฟูสภาพหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลกสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยบริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับภาครัฐและความร่วมมือกับองค์กรระดับสากลในด้านการพัฒนามาตรฐาน และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในสนับสนุนการให้บริการการเดินทางอากาศ

(๒) มิติสังคม และสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

เป้าหมายที่ ๑๓ ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น บริษัทฯ ให้บริการที่มุ่งเน้นด้าน Carbon Emission ซึ่งเป็นการบริหารจัดการด้านบริการการเดินทางอากาศที่ส่งเสริมมาตรการการลดก๊าซเรือนกระจกอันเป็นเป้าหมายของประเทศ ซึ่งเป้าหมายนี้ครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมด้วย

ตารางที่ ๑ การเชื่อมโยงเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ UN กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

สัญลักษณ์	เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	เป้าหมายเชื่อมโยงธุรกิจของบริษัทฯ
	เป้าหมายที่ ๑ ยุติความยากจนทุกรูปแบบในทุกที่	
	เป้าหมายที่ ๒ ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหารและยกระดับโภชนาการ และส่งเสริมเกษตรกรรมที่ยั่งยืน	
	เป้าหมายที่ ๓ สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับคนในทุกวัย	
	เป้าหมายที่ ๔ สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต	
	เป้าหมายที่ ๕ บรรลุความเสมอภาคระหว่างเพศและให้อำนาจของผู้หญิงและเด็กหญิงทุกคน	
	เป้าหมายที่ ๖ สร้างหลักประกันว่าจะมีการจัดให้มีน้ำและสุขอนามัยสำหรับทุกคน และมีการบริหารจัดการที่ยั่งยืน	
	เป้าหมายที่ ๗ สร้างหลักประกันว่าทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่ซื้อหาได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน	
	เป้าหมายที่ ๘ ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่สมควรสำหรับทุกคน	 <p>ด้านบุคลากร (ค่าตอบแทนการจ้างงานที่เหมาะสมกับผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ลูกจ้าง)</p>

สัญลักษณ์	เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	เป้าหมายเชื่อมโยงธุรกิจ ของบริษัทฯ
	เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม	 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรมของบริษัทฯ
	เป้าหมายที่ ๑๐ ลดความไม่เสมอภาคภายในและระหว่างประเทศ	
	เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิทัศน์ และยั่งยืน	
	เป้าหมายที่ ๑๒ สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการบริโภคและผลิตที่ยั่งยืน	
	เป้าหมายที่ ๑๓ ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น	 ให้บริการที่มุ่งเน้นด้าน Carbon Emission
	เป้าหมายที่ ๑๔ อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน	
	เป้าหมายที่ ๑๕ ปกป้อง ฟื้นฟู และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน ต่อสู้การกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพกลับมาใหม่ และหยุดการสูญเสียดังกล่าวหลายทางชีวภาพ	
	เป้าหมายที่ ๑๖ ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ	
	เป้าหมายที่ ๑๗ เสริมความเข้มแข็งให้แก่กลไกการดำเนินงานและฟื้นฟูสภาพหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลกสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน	 ความร่วมมือกับภาครัฐ/องค์กร ระดับสากลในด้านการพัฒนา มาตรฐานการให้บริการ

๒.๒ ทำการเชื่อมโยงปัจจัยความยั่งยืนของบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจำแนกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และระบุสาระสำคัญของแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รายละเอียดตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ เชื่อมโยงปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ กับ ประเด็นที่มีสาระสำคัญ และหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
๑. การแสดงบทบาทความเป็นผู้นำในการดำเนินงานในภูมิภาค	ANSP	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดี แก่ผู้รับบริการ - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๒. การพัฒนาการให้บริการในทุกมิติ เพื่อความเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและภูมิภาค	<ul style="list-style-type: none"> - กองทัพอากาศ (ทร.) - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) - สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) (GISTDA) - ANSPs ต่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดี แก่ผู้รับบริการ - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๓. การส่งผู้แทนเข้าไปมีบทบาทบนเวทีโลก	หน่วยงานภายใน บริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> - การมุ่งมั่นพัฒนาบุคลากร - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๔. การบูรณาการเรื่องแผนระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก	คณะกรรมการ EEC	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
๕. การก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์ของบริษัทฯ เพื่อรองรับการให้บริการการเดินทางอากาศในการเปิดสนามบินอุตะเภ	<ul style="list-style-type: none"> - กองทัพเรือ (ทร.) - UTA - คณะกรรมการ EEC - สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม
๖. การเตรียมพร้อมเรื่องบุคลากร และการพัฒนาเจ้าหน้าที่ เพื่อรองรับการให้บริการการเดินทางอากาศในการเปิดสนามบิน อุตะเภ	<ul style="list-style-type: none"> - กองทัพเรือ (ทร.) - UTA 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การมุ่งมั่นพัฒนาบุคลากร - การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๗. ความร่วมมือในการปฏิบัติงานร่วมกันกับกรมอุตุนิยมวิทยา (อต.)	กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.)	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๘. การรับ-ส่งข้อมูลการบิน เพื่อความปลอดภัยในการใช้ห้วงอากาศร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการ	<ul style="list-style-type: none"> - กองทัพบก (ทบ.) - บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - กรมการปกครอง - โรงเรียนการบิน 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
<p>๙. การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการห้วงอากาศ Airspace Management Cell (AMC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) - กองทัพอากาศ (ทอ.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
<p>๑๐. การสร้างความสัมพันธ์ และความเข้าใจในการปฏิบัติงาน ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งในระดับผู้ปฏิบัติ และระดับผู้บริหาร</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) - กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) - กองทัพอากาศ (ทอ.) - กองทัพบก (ทบ.) - กองทัพเรือ (ทร.) - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) - ANSP (Myanmar) - ANSP (VATM, LANS) 	<ul style="list-style-type: none"> - การกำกับดูแลที่ดี - การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
<p>๑๑. การปรับปรุง และแก้ปัญหาเรื่องคลื่นความถี่ และระบบสื่อสาร</p>	<p>สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
<p>๑๒. การสร้างความร่วมมือในการปฏิบัติงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - กองทัพอากาศ (ทอ.) - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) - ANSP (FAA, CAA Malaysia) - HK CAD - ANSP (VATM, LANS) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
<p>๑๓. การสร้างความร่วมมือในการปฏิบัติงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - HK CAD - ANSP (VATM) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
<p>๑๔. การก่อสร้าง ติดตั้ง โอนย้ายสิ่งปลูกสร้างหรืออุปกรณ์ของ บพท. และการใช้พื้นที่และระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานร่วมกัน เพื่อใช้ในการบริหารจราจรทางอากาศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - กรมท่าอากาศยาน (ทย.) (ส่วนกลาง) - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) - กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) - กองทัพเรือ (ทร.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
๑๕. การขออนุญาตก่อสร้าง ติดตั้ง โอนย้ายสิ่งปลูกสร้างหรืออุปกรณ์ของ บวท. ในพื้นที่ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> - กระทรวงคมนาคม (คค.) - กรมท่าอากาศยาน (ทย.) (ส่วนกลาง) - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) - กรมธนารักษ์ 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๑๖. การดำเนินงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) - กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๑๗. การวางแผนงาน/โครงการ และการกำหนดตัวชี้วัด เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๑๘. ผลักดันให้ บวท. เป็น AIS Provider	<ul style="list-style-type: none"> - กปร. 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
๑๙. การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจในเรื่องต่างๆ ให้ได้มาซึ่งคะแนนที่สะท้อนออกมาไม่ตรงตามความเป็นจริง	<ul style="list-style-type: none"> - คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) - ประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> - การกำกับดูแลที่ดี
๒๐. การกำหนดนโยบาย เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เป็นปัจจุบันของบริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบิน	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) - กระทรวงการคลัง - กระทรวงคมนาคม - ธนาคาร 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี
๒๑. การสนับสนุนการฝึกอบรม พัฒนา และให้ความรู้กับบุคลากร ของทั้ง บวท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) - สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) - กองทัพเรือ (ทร.) - กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การมุ่งมั่นพัฒนาบุคลากร - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๒๒. การบริหารทรัพยากรบุคคล และการจัดอัตรากำลัง ให้สอดคล้องกับการดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) - สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การมุ่งมั่นพัฒนาบุคลากร

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
<p>๒๓. การพัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศ ร่วมกับผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport Operator)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) - กรมท่าอากาศยาน (ทย.) - บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
<p>๒๔. การปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศ ร่วมกับผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport Operator) ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด</p>	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) - กรมท่าอากาศยาน (ทย.) - บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
<p>๒๕. การบูรณาการเรื่องความสอดคล้องของแผนงาน ร่วมกับผู้ดำเนินงานสนามบิน (Airport Operator)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) - กรมท่าอากาศยาน (ทย.) - บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
๒๖. การบริหารจัดการเรื่อง Operating Hour	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) - กรมท่าอากาศยาน (ทย.) - บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) - กองทัพอากาศ (ทอ.) - กองทัพเรือ (ทร.) - กองทัพบก (ทบ.) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การกำกับดูแลที่ดี - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๒๗. การบริหารจัดการเรื่องปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย/โคมควัน/ RPAS/ปัญหาวิทยุชุมชน, กีฬาทางอากาศ)	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) - ประชาชน - กองทัพอากาศ (ทอ.) - กรมการปกครอง 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๒๘. การผลักดันให้ บวท. ได้เป็นผู้ให้บริการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM) ของประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) - คณะทบทวนกฎหมายเรื่อง Drone 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร

ประเด็นที่มีสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง	ปัจจัยความยั่งยืนของ บริษัทฯ
๒๙. การพัฒนาระบบ เพื่อให้บริหารจัดการจราจรทางอากาศ สำหรับอากาศยานไร้คนขับ Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM)	<ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานผู้พิจารณาอนุญาต (จังหวัดกรุงเทพฯ ทอ. กองกิจการในพระองค์) - Network Providers (AIS True ไทยคม) - กรมการปกครอง 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การกำกับดูแลที่ดี - การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๓๐. การรับ-ส่ง หนังสือ/เอกสาร ระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) 	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร
๓๑. การส่งเสริม/พัฒนา การสร้างรายได้จากภาคธุรกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - Suppliers (Network provider) - ANSP ต่างประเทศ - (Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) เนปาล) 	<ul style="list-style-type: none"> - การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ ผู้รับบริการ - ความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน - ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลในการตัดสินใจ - การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร

๓. การดำเนินงานตามเกณฑ์ “ระดับ ๓ รัฐวิสาหกิจนำปัจจัยความยั่งยืนเป็นปัจจัยนำเข้า (input) สำหรับการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีของรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นระบบในเชิงบูรณาการ”

บริษัทฯ ได้มีการดำเนินงานนำปัจจัยความยั่งยืนไปเป็น ปัจจัยนำเข้าในกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว หรือ แผนวิสาหกิจปี ๒๕๖๕-๒๕๖๙ และแผนวิสาหกิจปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ของบริษัทฯ รวมถึงกำหนดตัวชี้วัดแต่ละปัจจัยยั่งยืนเรียบร้อยแล้ว โดยกลุ่มทำงานฯ ได้มีการพิจารณาเพิ่มเติมในส่วนของการเชื่อมโยงกับ ๑๗ เป้าหมาย SDGs ของ UN และในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ กำหนดให้มีการทบทวนการดำเนินงานในส่วนของการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีที่เชื่อมโยงกับเป้าหมาย SDGs ให้ชัดเจนมากขึ้น ผลการดำเนินงานมีรายละเอียดตามตารางที่ ๓

สรุปผลการดำเนินงาน

เพื่อให้การดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ บรรลุเป้าหมายตามหลักเกณฑ์ระดับ ๒ กลุ่มทำงานขอเสนอผลการดำเนินงานเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบดังนี้


๑. ผลการดำเนินงานตามเกณฑ์ SE-AM ระดับ ๒ โดยพิจารณาให้ความเห็นชอบการกำหนดปัจจัยนำเข้าของบริษัทฯ ที่สอดคล้องกับเป้าหมาย SDGs จำนวน ๔ เป้าหมายที่ได้ทำการคัดเลือก และการระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการกำหนดประเด็นสำคัญในการสนองตอบความต้องการและคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม


๒. ผลการดำเนินงานตามเกณฑ์ SE-AM ระดับ ๓ โดยพิจารณาให้ความเห็นชอบการนำปัจจัยความยั่งยืนของบริษัทฯ เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) สำหรับการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว ซึ่งได้มีการระบุประเด็นสภาพแวดล้อม กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (KPA) วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัด และเชื่อมโยงกับเป้าหมาย SDGs เรียบร้อยแล้ว (ทั้งนี้จะมีการดำเนินงานในส่วนของการเชื่อมโยงปัจจัยยั่งยืนเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีให้ชัดเจนมากขึ้น)

๓ แนวทางการดำเนินงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ มีการพิจารณาให้ทำการทบทวนนโยบายและคู่มือด้านการพัฒนาความยั่งยืน การกำหนดนำปัจจัยความยั่งยืน ตัวชี้วัด รวมถึงการบูรณาการปัจจัยความยั่งยืนกับเป้าหมาย SDGs และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีให้มีความครบถ้วนและชัดเจนมากขึ้น

ตารางที่ ๓ การนำปัจจัยยั่งยืนเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ขององค์กร ๒๕๖๖-๒๕๗๐


ดำเนินการโดยพิจารณาปัจจัยยั่งยืนเชื่อมโยงไปสู่การกำหนดโครงสร้างยุทธศาสตร์ ประกอบด้วยกรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Area : KPA) วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง และเป้าหมาย SDGs ของ UN


ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
๑. ปัจจัยด้านการ สร้างสรรค์ ประสบการณ์ และบริการที่ดี แก่ผู้รับบริการ	<ul style="list-style-type: none"> ● ความคาดหวังและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ● ปัจจัยอันตรายทางการบิน ● อากาศยานรูปแบบใหม่ ● Remotely Operated Aerodrome Air Traffic Services (RATS) ● Trajectory-Based Operation (TBO) 	1. Implementation of Standard 2. Safety 3. Security 4. Capacity 5. Efficiency 6. Global Interoperability 13. Customer Engagement	SO1 ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคงเป็นไปตามมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน	KPT1.1: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องกับระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๙ ร้อยละ ๗๐	 <p>เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม</p>
				KPT1.2: SMS Maturity Pathway Level D-Assured	
				KPT1.3.1: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice KPT1.3.2: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice KPT1.3.3: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	


ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
	<ul style="list-style-type: none"> ● System Wide Information Management (SWIM) Concept ● Total Airport Management (TAM) ● พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ● แผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ ● GANP 6th edition ● ASEAN ANS Master Plan ● โครงสร้างเส้นทางบิน และการบริหารทางอากาศ 			<p>KPT1.4: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA</p> <hr/> <p>KPT1.5: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)</p> <hr/> <p>KPT2.1: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๔ ล้านเที่ยวบิน</p> <hr/> <p>KPT2.2: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบิน ใกล้เคียง ๑</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p>เป้าหมายที่ ๑๗ เสริมความเข้มแข็งให้แก่กลไกการดำเนินงานและฟื้นฟูสภาพทุนส่วนความร่วมมือระดับโลกสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน</p>

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนานวัตกรรมและการนำเข้าสู่ใช้งาน 			<p>KPT2.3: ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน</p> <p>KPT2.4: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง < ๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูลที่สามารถวัดผลได้สำหรับ สนามบิน เชียงใหม่ และ ภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B</p> <p>KPT2.5: ค่า Actual En-route Extension < 4% ของระยะทางที่สั้นที่สุด</p> <p>KPT2.6: Filed Flight Plan En-route Extension น้อยกว่า < 4.5%</p> <p>KPT2.7: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน</p> <p>KPT2.8: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๕</p> <p>KPT2.9: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง < ๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล ที่สามารถวัดผลได้สำหรับ สนามบิน</p>	


ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
				<p>เชียงใหม่ หรือ ภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B</p> <p>KPT2.10: ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๖๕</p> <p>KPT2.11: ความสำเร็จของการ ปฏิบัติภารกิจที่ต้องสงวนการใช้ งานห้วงอากาศร้อยละ ๙๑</p> <p>KPT2.12: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จร้อยละ ๒๕</p> <p>KPT2.13: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่ง ที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๖๙ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และ กำหนด/ผลักดันการดำเนินการ เพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้ สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้</p>	

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
๒. ปัจจัยด้าน การลด ผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> ● การลดก๊าซเรือนกระจกของระบบการบินภายในประเทศไทย และระหว่างประเทศ ● ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางเสียง 	7. Environment	SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม	<p>KPT5.1: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ และ อยู่ในระดับ ๑ ใน ๑๐ อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุด</p> <p>KPT5.2: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๔.๐๕</p> <p>KPT5.3: ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ ไม่น้อยกว่า ๔.๑</p> <p>KPT5.4: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกินร้อยละ ๙</p> <p>KPT5.5: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้</p>	 <p>เป้าหมายที่ 13 ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น</p>


ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
๓. ปัจจัยด้าน การมุ่งมั่น พัฒนา บุคลากร	<ul style="list-style-type: none"> ● การพัฒนาบุคลากร ด้านการบินตาม แผนพัฒนาการ ขนส่งทางอากาศ ของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๖) ● การบริหาร ทรัพยากรบุคคล ● ความผูกพันต่อ องค์กรของพนักงาน ● การเกษียณอายุของ พนักงาน ● Competency ของ พนักงานและฝ่าย จัดการ ● Talent Management 	8. Competency 9. Productivity 10. Employer Engagement	SO3 มีบุคลากรมือ อาชีพที่เพียงพอ มี การจัดการทุน มนุษย์อย่างเป็น ระบบ สามารถ ขับเคลื่อนวิสัยทัศน์ และองค์กรให้เติบโต ได้อย่างยั่งยืน	<p>KPT3.1: พนักงานทุกคน มี ความสามารถตรงตามตำแหน่งงาน ที่กำหนดไว้ และตาม การ เปลี่ยนแปลงของการให้บริการการ เดินอากาศ</p> <p>KPT3.2: มีบุคลากรที่มีความ เชี่ยวชาญ/ ชำนาญ เพียงพอ สำหรับรองรับความท้าทายองค์กร และเพียงพอสำหรับการเริ่มก่อตั้ง ศูนย์ผลิตบุคลากรการจัดการจราจร ทางอากาศมืออาชีพ (ATM Professional Center)</p> <p>KPT3.3: ค่าผลิตภาพในการ ปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐ . ๖ ๑ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO)</p> <p>KPT3.4: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และ</p>	 <p>เป้าหมายที่ 8 ส่งเสริมการเติบโตทาง เศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมี ผลิตภาพ และการ มีงานที่สมควรสำหรับ ทุกคน</p>

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
				ค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO	
			SO4 มีบุคลากรที่ ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อม ด้านบุคลากรที่ดี	KPT4.1: ระดับ ความผูกพันต่อ องค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อน หน้า	
๔. ปัจจัยด้าน ความคล่องตัว ด้านการ บริหารจัดการ ทางการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> ● ปริมาณจราจรทาง อากาศ และรายได้ จากการให้บริการ การเดินทางอากาศ ● สถานะทางการเงิน และอันดับเครดิต องค์กร ● ค่าใช้จ่ายพนักงาน 	11. Corporate Performance 16. Cost Effectiveness	SO5 มีคุณภาพการ บริหารจัดการ ที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการ เปลี่ยนแปลง เพื่อให้ เกิดผลลัพธ์ที่มี ประสิทธิภาพอย่าง ยั่งยืนและสร้าง ความพึงพอใจต่อผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุก กลุ่ม	<p>KPT5.1: คะแนนประเมินผลการ ดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำ กว่า ๔.๐ และ อยู่ในระดับ ๑ ใน ๑๐ อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้ คะแนนสูงสุด</p> <p>KPT5.2: ผลการสำรวจความพึง พอใจต่อการดำเนินงานในการสร้าง ความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มี ส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๔.๐๕</p> <p>KPT5.3: ผลการสำรวจความพึง พอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ ไม่ น้อยกว่า ๔.๑</p>	 <p>เป้าหมายที่ 8 ส่งเสริมการเติบโตทาง เศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และ มีผลิตภาพ และการ มีงานที่สมควรสำหรับ ทุกคน</p>

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
				KPT5.4: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกินร้อยละ ๙	
				KPT5.5: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้	
			SO8 มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุลเพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใสและแข่งขันได้	KPT8.1: Total Cost/IFR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO	
				KPT8.2: รายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็นร้อยละ ๙-๑๐ ของรายได้ทั้งหมดของบริษัทฯ	

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
๕. ปัจจัยด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลเพื่อการตัดสินใจ	<ul style="list-style-type: none"> นโยบายภาครัฐด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารหรือด้านดิจิทัล กฎหมาย พ.ร.บ. ที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและลดต้นทุนขององค์กร 	15. Digital Transformation, Knowledge Management & Innovation	SO7 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล	<p>KPT7.1: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลไม่น้อยกว่า ๔.๐</p> <p>KPT7.2: ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้เท่ากับร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทาง</p> <p>ไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์</p>	 <p>เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม</p>

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
				<p>KPT7.3: มีคลังความรู้ในรูปแบบดิจิทัล ที่สามารถปรับปรุงได้อย่างพลวัต (dynamic) และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่น ๆ ขององค์กร เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้อย่างทันท่วงที และในทุกพื้นที่ และมีการนำความรู้ไปใช้ทั่วทั้งองค์กรจนเกิด ผลลัพธ์</p> <p>KPT7.4.1: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ (เป้าหมายปี ๖๙)</p> <p>KPT7.4.2: มีนวัตกรรมที่นำเข้าใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลา ด้านความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ</p>	

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
๖. ปัจจัยด้าน การกำกับ ดูแลกิจการ ที่ดี	<ul style="list-style-type: none"> สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดแผนวิสาหกิจ/ การดำเนินการแผนงานและการดำเนินโครงการ ผลการดำเนินงานตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) 	14. Corporate Government & Corporate Social Responsibility	SO6 มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล	KPT6.1: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร มากกว่า ๓.๕ (เทียบกับระดับดีขึ้นตามเกณฑ์การสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย คือมากกว่าร้อยละ ๗๐)	
๗. ปัจจัยด้าน การมี จิตสำนึก ในความ รับผิดชอบต่อ สังคม	ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM)			KPT6.2: ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	
๘. ปัจจัยด้าน การพัฒนา ความสัมพันธ์ ที่ยั่งยืนกับ พันธมิตร	<ul style="list-style-type: none"> ความคาดหวังและความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มาตรการช่วยเหลือเยียวยา ผู้ได้รับ 	12. Stakeholders Satisfaction 17. Leadership in ANS 18. National Competitiveness	SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กรและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มี	KPT5.1: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ และ อยู่ในระดับ ๑ ใน ๑๐ อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุด	 <p>เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริม</p>

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
	<p>ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโคโรนา (COVID-19)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● นโยบายการบริหารจัดการท่าอากาศยานในสังกัดของ ทย. ● นโยบายพัฒนาท่าอากาศยานอยู่ตะเภ่าให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ ๓ ● (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) 		<p>ประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม</p> <p>SO9 สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ</p> <p>SO10 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้อง</p>	<p>KPT5.2: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๔.๐๕</p> <p>KPT5.3: ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ ไม่น้อยกว่า ๔.๑</p> <p>KPT5.4: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ ไม่เกินร้อยละ ๙</p> <p>KPT5.5: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้</p> <p>KPT9.1: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า ๔ initiatives</p> <p>KPT10.1: ดัชนีตัวแปรในการชี้วัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure) ของไทยไม่ลดลงจากปีก่อนหน้า</p>	<p>การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม</p>

ปัจจัยยั่งยืน	ประเด็น สภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย SDGs
	<ul style="list-style-type: none"> ● แผนปฏิบัติการด้าน คมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) และ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๘๐) ● แผนพัฒนาการ ขนส่งทางอากาศ ของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๖) ● แผนแม่บทการ จัดตั้งสนามบิน พาณิชย์ของประเทศ ● การดำเนินการ จัดทำบันทึก ข้อตกลง/ความ ร่วมมือ 		<p>กับการพัฒนา การ ขนส่งทางอากาศ ของประเทศ</p>	<p>KPT10.2: หน่วยงานด้าน อุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการแผนด้านการ ขนส่งทางอากาศของไทย และ แผนแม่บทห้วงอากาศและการ เดินอากาศแห่งชาติ และแผน การ เดินอากาศระดับภูมิภาค และระดับ โลก จนบรรลุเป้าหมายสำหรับ ปี ๒๕๗๐</p>	

หมายเหตุ : การดำเนินงานภายใต้ปัจจัยนำเข้าและเป้าหมาย SDGs เป็นไปตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ และ ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐

