



แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑

(AEROTHAI Stakeholders Relationship Management Strategic Plan :
Social Responsibility, Community and Environment) 2024–2028

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

Aeronautical Radio of Thailand, Ltd. (AEROTHAI)

สารบัญ

เรื่อง

หน้า

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)	๓
บทที่ ๑ บทนำ	๕
๑.๑ ความเป็นมา	๕
๑.๒ ขั้นตอนในการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๑๐
บทที่ ๒ การทบทวนสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๑๔
๒.๑ การวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๑๔
๒.๒ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากผลการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญของ บวท.	๒๐
๒.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก (SWOT)	๒๓
๒.๔ ข้อมูลที่เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๒๕
บทที่ ๓ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บวท.	๓๒
๓.๑ โครงสร้างและระบบการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของ บวท.	๓๒
๓.๒ ยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑	๓๓
๓.๓ แนวคิดและนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน	๓๔
๓.๔ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องระหว่างวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายระยะยาว	๓๗
กับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และพันธกิจ	
บทที่ ๔ ยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๓๙
๔.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์	๓๙
๔.๒ แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๓๙

บทที่ ๕ รายละเอียดแผนการดำเนินงาน	๔๕
๕.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๔๕
๕.๒ เป้าหมายระยะ ๕ ปีของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านสังคม และชุมชน	๔๖
๕.๓ เป้าหมายระยะ ๕ ปีของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านสิ่งแวดล้อม	๔๗
เอกสารอ้างอิง	๕๖
ภาคผนวก	๕๗
ตารางแสดงชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท.	
ณ ศูนย์ควบคุมคุณภาพอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ	๕๘
ตารางแสดงความเชื่อมโยงข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียฯ กับแผนแม่บทด้านต่าง ๆ	๕๙
ตารางแสดงความเชื่อมโยงข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	๖๒

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เป็นหน่วยงานภาครัฐซึ่งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ ในด้านบริการการเดินอากาศและสื่อสารการบิน โดยมีสถานะเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กร คือ แผนวิสาหกิจ เป็นแผนระยะ ๕ ปี และมีการปรับบทวนทุกปี ปัจจุบันได้มีการจัดทำแผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑

สำหรับการจัดทำแผนแม่บทต่าง ๆ ภายใน บวท. พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ได้ดำเนินการให้เชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ภายใต้บริบทที่รัฐวิสาหกิจต้องให้ความสำคัญ รวมถึงสอดคล้องกับผลลัพธ์ของการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers ของรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุงปี ๒๕๖๖) มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนแม่บทภายใน บวท. ด้วย

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ของ บวท. ฉบับนี้ ดำเนินการภายใต้ปัจจัยนำเข้าสู่สำคัญจากภายนอก ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) และการพัฒนาตามมาตรฐานสากลต่าง ๆ เช่น มาตรฐานสากล ISO 26000 ซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และมาตรฐาน GRI (Global Reporting Initiative) เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงปัจจัยนำเข้าสู่ภายในองค์กร ได้แก่ แผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ และแผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ เป็นต้น

นับตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๖๓ จนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๖๖) การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก รวมทั้ง บวท. ที่ได้รับผลกระทบจากปริมาณเที่ยวบินที่ลดลง ทำให้ บวท. ต้องทำการบริหารจัดการทางการเงินโดยใช้งบประมาณลงทุนเฉพาะในโครงการที่สำคัญ และปรับเปลี่ยนการดำเนินงานโครงการที่ไม่กระทบกับภารกิจหลักออกไปก่อน ซึ่งการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียฯ จึงได้ปรับลดงบประมาณลง และดำเนินการเฉพาะในส่วนของการเตรียมการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานเมื่อสถานการณ์เข้าสู่ภาวะปกติในอนาคต

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม มีจุดมุ่งหมายให้ผู้บริหารและพนักงานของ บวท. ตระหนักรู้และให้ความสำคัญกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อันเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาคุณภาพชีวิต และการส่งเสริมศักยภาพชุมชน สังคม โดยการดำเนินการกิจของ บวท. มุ่งเน้นการลดผลกระทบเชิงลบ/

เพิ่มผลกระทบเชิงบวกต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการให้มีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน เพื่อสร้างความเข้มแข็งในด้านเศรษฐกิจ ภายใต้บริบทองค์กร ตลอดจนการนำมาตราฐานสากลที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม ให้สอดคล้องกับการประเมินผลตามระบบประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจหรือระบบ SE-AM ของ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมที่จัดทำขึ้นฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. ซึ่งได้นิยามความหมายของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ตามบริบทองค์กร คือ บุคคลและกลุ่ม อื่น ๆ ที่เพิ่มมูลค่าให้กับ บวท. หรือสนใจ หรือรับผลกระทบจากกิจกรรมของ บวท. ที่สอดคล้องกับความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สนับสนุนให้ บวท. ประสบความสำเร็จ โดยแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็น ๔ กลุ่มประกอบด้วย ๑) ผู้กำกับดูแล (Governance Bodies) ๒) ผู้ถือหุ้น (Stakeholders) ๓) คู่ค้า (Partners) ๔) ผู้ส่งมอบ (Suppliers) ๕) คู่ความร่วมมือ (Collaborators) ๖) ชุมชน สังคม (Communities) ๗) บุคลากร (Employees) และ ๘) ลูกค้า (Customers)

นอกจากนี้ บวท. ได้ทำการวิเคราะห์และจำแนกชุมชนโดยพิจารณาจากความสามารถพิเศษขององค์กร “เป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศ รวมทั้ง มีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค” และการกำหนดนิยามชุมชนกลุ่มเป้าหมายที่ บวท. ให้ความสำคัญ ๓ กลุ่ม ได้แก่ ๑) กลุ่มชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. ๒) กลุ่มชุมชนที่สร้างผลกระทบให้กับการให้บริการของ บวท. ๓) กลุ่มชุมชนสังคมทั่วไป ตามที่กำหนดไว้ในบริบทองค์กรตามรายงานการประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจระบบ SEPA (State Enterprise Performance Appraisal) ในปีบัญชี ๒๕๖๒ เพื่อนำมาใช้ในการจำแนกชุมชนให้ บวท. สามารถดำเนินการในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนภายใต้ข้อจำกัดด้านทรัพยากรบุคคลและงบประมาณให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของชุมชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ฉบับนี้ได้จัดทำขึ้น โดยมีกรอบการดำเนินงานระยะเวลา ๕ ปี ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๖๓-๒๕๖๗/๑ ในส่วนของสังคมและชุมชน ได้ทำการวิเคราะห์ ระบุ และคัดเลือกชุมชนเป้าหมาย การจัดลำดับความสำคัญของชุมชน สิ่งแวดล้อมโดยรอบที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ รวมไปถึงสิ่งแวดล้อมทั่ว ๆ ไป การพิจารณาความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บวท. ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๗/๑ แผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๗/๑ รวมถึงสอดคล้องกับนโยบายและคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษของ บวท. ปี ๒๕๖๔ อีกทั้ง มีการกำหนดกลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ ตัวชี้วัด และเป้าหมายตัวชี้วัด โดยมีการรายงานผลการดำเนินงานรายเดือนผ่านระบบบริหารโครงการ และรายงานรายไตรมาสต่อคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม และคณะกรรมการบริษัท

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของ บพท. ฉบับนี้ มีกระบวนการในการดำเนินงาน ได้แก่ การนำปัจจัยนำเข้าที่เกี่ยวข้องมาทำการศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ โดยกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนงาน โครงการ และตัวชี้วัด ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการสื่อสารสร้างความเข้าใจ การดำเนินงานตามภารกิจด้านบริการการเดินอากาศของ บพท. ที่สามารถตอบสนองของความคาดหวังและความต้องการของสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมที่อาศัยอยู่โดยรอบที่ทำการของ บพท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบจากการดำเนินงานของ บพท. ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงการดูแลและใส่ใจด้านสิ่งแวดล้อม

จากแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท. ได้นิยามความหมายของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในบริบทองค์กร คือ บุคคล และกลุ่มอื่น ๆ ที่เพิ่มมูลค่าให้กับ บพท. หรือสนใจ หรือรับผลกระทบจากกิจกรรมของ บพท. ที่สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สนับสนุนให้ บพท. ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน โดยแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียออกเป็น ๘ กลุ่ม ประกอบด้วย ๑) ผู้กำกับดูแล (Governance Bodies) ๒) ผู้ถือหุ้น (Stakeholders) ๓) คู่ค้า (Partners) ๔) ผู้ส่งมอบ (Suppliers) ๕) คู่ความร่วมมือ (Collaborators) ๖) ชุมชน สังคม (Communities) ๗) บุคลากร (Employees) และ ๘) ลูกค้า (Customers) ซึ่งการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ เป็นการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ที่มุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย “ด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม” ที่บูรณาการให้มีความเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ แผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท. นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับการทบทวนกระบวนการของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ให้สอดคล้องกับทิศทางของภาครัฐในการมุ่งเน้นการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ใน ๒ ส่วน คือ มุ่งเน้นการจัดให้มีการปฏิบัติงานเชิงกลยุทธ์ในการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ CSR In Process และมุ่งเน้นเรื่อง การเสริมสร้างความสัมพันธ์และความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของวิสาหกิจ รวมถึงการทบทวนกระบวนการให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ISO 26000 ตามระบบการประเมินผลด้วย

๑.๑.๑ ความเป็นมาของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ และมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานตามระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งระบบ SE-AM ได้ปรับเปลี่ยนการดำเนินงานตามหมวดที่ ๑ การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการนำองค์กร หัวข้อ ๔ บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากเดิมที่กำหนดให้มีการจัดทำนโยบาย/คู่มือความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการระบุและคัดเลือกรายชื่อชุมชน

เพื่อจัดทำแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญของ บวท. มาเป็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อชุมชน และสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนหนึ่งของแผนที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หรือ SCM (Stakeholder and Customer Management) โดยมีการกำหนดรายละเอียดของเกณฑ์ ดังนี้

ตารางที่ ๑ เกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจด้านบทบาทผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามระบบ SE-AM

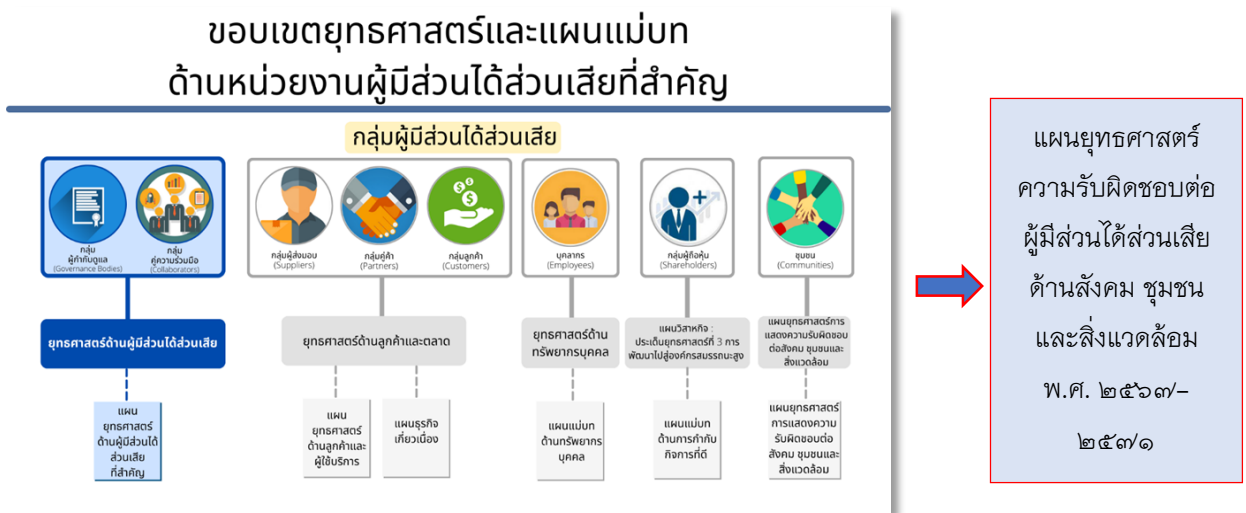
ปีบัญชี ๒๕๖๖
<p>ระดับ ๑ รัฐวิสาหกิจจัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระบุประเด็น/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงวัตถุประสงค์และขอบเขตของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับองค์กรที่สอดคล้องกับด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (SCM) อย่างเป็นระบบ</p> <p>ระดับ ๒ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาวและแผนปฏิบัติการก่อนเริ่มปีบัญชี หรือมอบหมายให้คณะอนุกรรมการชุดใดชุดหนึ่งทำหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและนำเสนอคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ เพื่อรับทราบผ่านการรายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการชุดดังกล่าวได้ก่อนเริ่มปีบัญชี</p> <p>ระดับ ๓ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจติดตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างน้อยเป็นรายไตรมาส พร้อมมอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่มีสาระสำคัญ และดำเนินการบรรลุตามเป้าหมายของแผนการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างครบถ้วน</p> <p>ระดับ ๔ รัฐวิสาหกิจประเมินคุณภาพ และ/หรือประสิทธิผลของกระบวนการ/ระบบกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>ระดับ ๕ รัฐวิสาหกิจปรับปรุงกระบวนการ/ระบบกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยใช้ผลประเมินกระบวนการที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม</p> <p>หมายเหตุ : นโยบายและแนวปฏิบัติด้านบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างน้อยควรครอบคลุมเรื่องต่อไปนี้ ความรับผิดชอบต่อพนักงานและลูกจ้าง ความรับผิดชอบต่อลูกค้า ความรับผิดชอบต่อคู่ค้า ความรับผิดชอบต่อชุมชน ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม การแข่งขันอย่างเป็นธรรม การต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน</p>

จากเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจปีบัญชี ๒๕๖๖ มีผลให้ บวท. ได้มีการปรับบทบาทการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ โดยมุ่งเน้นความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

สำหรับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ได้มีการบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์องค์กร หรือแผนวิสาหกิจของ บพท. มาทุกฉบับมาอย่างต่อเนื่อง และแผนวิสาหกิจของ บพท. พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ได้กำหนดไว้ใน เป้าหมายวิสัยทัศน์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (HPO) ที่ครอบคลุมคุณภาพการบริหาร จัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มี การจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตาม มาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มรวมถึงมีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความ รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล

๑.๑.๒ ขอบเขต

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และ สิ่งแวดล้อม เป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ขององค์กร ดังภาพที่ ๑ โดยขอบเขตการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ขององค์กร ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ จะครอบคลุมทุกกลุ่มชุมชน ๔ กลุ่ม โดยมีความสอดคล้องกัน ในส่วนของปัจจัยนำเข้าในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และมีการ ประชุมร่วมกันกำหนดทิศทาง ช่องทาง และกรอบเวลาในการนำเสนอแผนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ



ที่มา: กองวิสาหกิจสัมพันธ์

ภาพที่ ๑ ขอบเขตยุทธศาสตร์และการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ขององค์กร กับแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

บพท. ได้ทบทวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท. โดยกำหนดให้มีการจัดทำแผน SCM ที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๔ กลุ่ม ประกอบด้วย

๑) กลุ่มผู้กำกับดูแล และกลุ่มคู่ความร่วมมือ อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และรับผิดชอบโดยฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร

๒) กลุ่มลูกค้า อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและผู้ใช้บริการ และรับผิดชอบโดยฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร

๓) กลุ่มผู้ส่งมอบและกลุ่มคู่ค้า อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และรับผิดชอบโดยฝ่ายบริหารธุรกิจ

๔) กลุ่มบุคลากร อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล และรับผิดชอบโดยฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

๕) กลุ่มผู้ถือหุ้น อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี และรับผิดชอบโดยสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

๖) กลุ่มชุมชน อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม และรับผิดชอบโดยฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร

๑.๑.๓ วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”

A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider

๑.๑.๔ พันธกิจ

เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ

๑.๑.๕ วัฒนธรรมองค์กร

บวท. กำหนดวัฒนธรรมองค์กร AEROTeam เพื่อขับเคลื่อนความร่วมมือของบุคลากรในการดำเนินงานภายในองค์กร ประกอบด้วย

Accountability : รับผิดชอบต่อผลการกระทำของตนเองและงานที่ได้รับมอบหมาย

Ethics : ยึดมั่นในคุณธรรม จริยธรรม จรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่ และการดำรงตน

Result Oriented : มุ่งมั่นต่อเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์

Operational Excellence : พัฒนาอย่างต่อเนื่องสู่คุณภาพการทำงานที่เป็นเลิศ

Teamwork : บูรณาการการทำงานอย่างสร้างสรรค์ สามัคคี มุ่งสู่เป้าหมายร่วมกัน

๑.๑.๖ ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ทิศทางระยะสั้น : มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับสังคม ชุมชน และใส่ใจสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างความสัมพันธ์และเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเป้าหมายโดยรอบ บวท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

ทิศทางระยะยาว : การจัดให้มีการปฏิบัติงานเชิงกลยุทธ์ในการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ISO 26000

๑.๑.๓ วัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

(๑) เพื่อให้การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของ บวท. เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ มีการบริหารผลลัพธ์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนโดยใช้ความสามารถพิเศษของ บวท. เพื่อลดผลกระทบเชิงลบ สร้างผลกระทบเชิงบวก ต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม และสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจ ลดความขัดแย้งจากการดำเนินงานตามพันธกิจของ บวท. กับสังคม ชุมชนเป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงสามารถเชื่อมโยงและผลักดันผลสัมฤทธิ์ของแผนยุทธศาสตร์ บวท. ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง ดังนี้

(๑.๑) เพื่อเป็นแผนและแนวปฏิบัติที่ชัดเจน สำหรับการบริหารจัดการความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการนำแผนไปปฏิบัติ ติดตาม และประเมินผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

(๑.๒) เพื่อทบทวนการกำหนดเป้าหมายระยะยาว/ระยะสั้นที่ชัดเจนด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ และกำหนดแนวทางในการติดตามการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด ตามการประเมินผลระบบ SE-AM ในปี ๒๕๖๖

(๑.๓) เพื่อบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม กับแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร และแผนยุทธศาสตร์ของ บวท. เพื่อนำข้อเสนอแนะจาก สดร. มาทำการปรับทบทวนการดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า (SCM) ให้สอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลระบบ SE-AM ปี ๒๕๖๖

(๑.๔) เพื่อเป็นแผนและแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน สำหรับส่งเสริมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ให้เกิดขึ้นในหน่วยงานและสามารถนำไปปฏิบัติและติดตามผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

๑.๑.๔ เป้าหมายการดำเนินงาน

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยรอบ

ที่ทำการ บวท. เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ และครอบคลุมทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยมีเป้าหมายการดำเนินงาน ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ สร้างความร่วมมือกับชุมชนเป้าหมายและใส่ใจสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดี และเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเป้าหมาย โดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

เป้าหมายที่ ๒ ร่วมมือกับกลุ่มชุมชนเป้าหมายหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อลดผลกระทบเชิงลบและสร้างผลกระทบเชิงบวก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

เป้าหมายที่ ๓ ผลักดันการบริหารจัดการแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติได้จริง และติดตามผลการดำเนินงานให้เกิดผลลัพธ์อย่างเป็นรูปธรรม

๑.๑.๙ ตัวชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

(๑) ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ

(๒) มีการติดตามและรายงานผลลัพธ์การดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาสต่อคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม และการรายงานรายเดือนสำหรับแผนงาน/โครงการที่บรรจุไว้ในแผนวิสาหกิจของ บวท.

๑.๒ ขั้นตอนในการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของ บวท. กำหนดขั้นตอน ดังนี้

๑.๒.๑ การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมการดำเนินงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ ประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบการประเมินผล (SE-AM) ประจำปี ๒๕๖๖ ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เช่น มาตรฐานว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000 : Social Responsibility) มาตรฐาน GRI รวมถึงสภาพแวดล้อมการดำเนินงานภายในที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัฒนธรรมองค์กร และค่านิยมของ บวท. นโยบายของคณะกรรมการ บวท. และผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ในปี ๒๕๖๖ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์

๑.๒.๒ วิเคราะห์ข้อมูล กำหนดยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ/งาน

(๑) วิเคราะห์สภาพแวดล้อมการดำเนินงานภายนอกและภายใน สภาพปัญหา ตลอดจนกำหนดเป้าหมาย และตัวชี้วัดหลักของการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บพท.

(๒) กำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานจากผลการวิเคราะห์ข้อมูล

(๓) กำหนดแนวทางและระยะเวลาในการดำเนินงาน การกำหนดตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย

(๔) กำหนดระยะเวลาในการดำเนินแผนงาน โครงการ/งาน และกิจกรรม

(๕) ทบทวนและจัดทำโครงการ/งาน ประจำปี

๑.๒.๓ จัดทำรายละเอียดโครงการ/งาน

การจัดทำรายละเอียดของแผนงาน โครงการ/งาน และกิจกรรม

๑.๒.๔ จัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

จัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยมีเค้าโครง ประกอบด้วย ๕ บท ดังนี้

บทที่ ๑ บทนำ

บทที่ ๒ การทบทวนสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

บทที่ ๓ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บพท.

บทที่ ๔ การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนที่สำคัญของ บพท. เพื่อความยั่งยืน

บทที่ ๕ รายละเอียดแผนการดำเนินงาน

๑.๒.๕ การอนุมัติแผนและแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑) เสนอผู้บริหารระดับสูง พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

(๒) เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พิจารณาให้ความเห็นชอบ และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติร่างแผนฯ

(๓) แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบและนำไปปฏิบัติตามแผนฯ ที่ได้รับอนุมัติแล้ว

๑.๒.๖ คำนิยามในแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม หมายถึง แผนหลักในการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มเป้าหมายของ บพท. รวมถึงการสื่อสารการดำเนินงานที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม เป็นกลไกที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับได้ของ สังคม ชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบที่ทำการ บพท. ทั่วประเทศ

ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม หมายถึง การดำเนินงานตามแผนงาน โครงการ/งาน และกิจกรรมภายใน ภายนอกองค์กร ควบคู่ไปกับการใส่ใจดูแลไม่ให้เกิดการดำเนินงานของ บพท. มีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของชุมชน สังคม และ

สิ่งแวดลอม ไม่เอาเปรียบผู้กำกับดูแล ผู้ถือหุ้นพนักงาน/ลูกจ้าง ลูกค้า คู่ค้า คู่ความร่วมมือ ผู้ส่งมอบ และชุมชน อีกทั้ง ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมหรือสร้างปัญหาและความกังวลต่อสังคมใกล้และสังคมไกลที่ตั้งของธุรกิจวิสาหกิจด้วยการก่อกมลพิษ รวมถึงเป็นการสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มชุมชนอย่างสมดุลเพื่อนำไปสู่การพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน

กลุ่มชุมชนเป้าหมาย หมายถึง การจำแนกชุมชนที่มีการกำหนดเป็นชุมชนเป้าหมายที่บวท. ให้ความสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตามเส้นทางบินที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่ประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร และแบ่งชุมชนสำคัญออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มชุมชนที่สร้างผลกระทบให้การให้บริการของ บวท. ๒) ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. และ ๓) กลุ่มชุมชนและสังคมทั่วไป

ชุมชนที่สร้างผลกระทบต่อการให้บริการของ บวท. หมายถึง ชุมชนที่มีการจุดบั้งไฟ ปลอ่ยโคมลอย ดำเนินการสถานีวิทยุชุมชน เลเซอร์ และโดรน ที่ดำเนินการอยู่โดยรอบสนามบิน โดยรอบเขตประชิดสนามบิน หรือแนวเส้นทางบินที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบกับการให้บริการของ บวท. ซึ่ง บวท. มีความต้องการและข้อกำหนดให้ชุมชนดำเนินกิจกรรมได้ตามปกติโดยไม่สร้างผลกระทบด้านการบิน และให้การสนับสนุนและสร้างโอกาสให้ชุมชน ซึ่งคาดว่าชุมชนได้รับข้อมูลข่าวสาร ความรู้ และการประสานงานที่ทำให้กิจกรรมของชุมชนไม่กระทบต่อบริการ ของ บวท.

ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. หมายถึง ชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน ชุมชนโดยรอบเขตประชิดสนามบินหรือแนวเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียงตามเส้นทางบินพาดผ่าน ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ในบริเวณระยะห่างจากสนามบินตามแนวร่อนลงและแนวบินขึ้นของสนามบินโดยประมาณ ซึ่ง บวท. มีความต้องการและข้อกำหนดในการดูแลไม่ให้เกิดผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของชุมชน และให้บริการโดยตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งคาดหวังให้ชุมชนได้รับการแก้ไขปัญหาอย่างทันท่วงทีเมื่อได้รับผลกระทบ

ชุมชนและสังคมทั่วไป หมายถึง ชุมชนและสังคมที่ไม่อยู่ในกลุ่มชุมชนที่สร้าง/ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. ที่ บวท. มุ่งเน้นด้านการสร้างความสัมพันธ์ สร้างภาพลักษณ์ และทัศนคติที่ดีต่อ บวท.

สิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ หมายถึง สิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการหรือการดำเนินการของ บวท.

สิ่งแวดล้อมทั่วไป หมายถึง สิ่งแวดล้อมโดยรอบสถานประกอบการ และสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติทั่ว ๆ ไป

แผนงานเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ หมายถึง แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร ที่ระบุไว้เป็นส่วนหนึ่งในแผนแม่บท การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่มีการกำหนดแผนปฏิบัติการ มีการประเมินคุณภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ความสามารถพิเศษของ บวท. หมายถึง “เป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมี

ความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศ รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค”

แนววิถีใหม่ หมายถึง รูปแบบการดำเนินชีวิตอย่างใหม่ที่แตกต่างจากอดีตอันเนื่องมาจากมีบางสิ่งมากระทบ จนแบบแผนและแนวทางปฏิบัติที่คนในสังคมคุ้นเคยอย่างที่เป็นปกติและเคยคาดหมายล่วงหน้าได้ต้องเปลี่ยนแปลงไปสู่วิถีใหม่ภายใต้หลักมาตรฐานใหม่ที่ไม่คุ้นเคย

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับปฐมภูมิ (Primary Stakeholder) เป็นกลุ่มที่มีผลกระทบโดยตรง (Direct Influence) กับการดำรงอยู่ของธุรกิจ ได้แก่ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า และชุมชนโดยรอบธุรกิจที่ดำเนินการอยู่ รวมถึงสิ่งแวดล้อม ล้วนแต่เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับทุติยภูมิ (Secondary Stakeholder) เป็นกลุ่มที่มีผลกระทบทางอ้อม (Indirect Influence) กับกลุ่มธุรกิจหรือเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบไม่มากจากการดำเนินกิจการของธุรกิจ ไม่ได้เชื่อมโยงโดยตรงกับการปฏิบัติและไม่ได้เป็นส่วนสำคัญกับการอยู่รอดของธุรกิจ

แผนงาน/โครงการที่การแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชน หมายถึง การพัฒนากระบวนการทำงานของ บวท. ให้รับผิดชอบต่อผลกระทบ ความต้องการ และความคาดหวังของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่มขององค์กรและสิ่งแวดล้อมขององค์กร และชุมชนเป้าหมายที่ บวท. ให้ความสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตามเส้นทางบินที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่ประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร โดยขอบเขตของแผนยุทธศาสตร์ ฉบับนี้ พิจารณาในส่วนของความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียชุมชนสำคัญตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ การจัดบริการที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น นอกจากนี้ ยังรวมถึงการจัดกิจกรรมให้ความรู้และกระชับสัมพันธ์กับชุมชน ส่วนการดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in process) ได้บรรจุไว้ในแผนวิสาหกิจของ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑

ประเด็นยุทธศาสตร์ หมายถึง ประเด็นหลักที่ต้องคำนึงถึง ต้องการพัฒนา ต้องการมุ่งเน้นและดำเนินการ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ หมายถึง วัตถุประสงค์ที่ต้องดำเนินการให้บรรลุผลสัมฤทธิ์เพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์

ตัวชี้วัด หมายถึง ตัวบ่งชี้การบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ในเชิงคุณภาพและปริมาณ

ค่าเป้าหมาย หมายถึง ตัวเลขหรือค่าของตัวชี้วัดความสำเร็จทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ

โครงการ/งาน หมายถึง กิจกรรมหรือวิธีการที่จะดำเนินการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

โครงสร้างและระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บวท. หมายถึง ๑) คณะกรรมการบริษัท ๒) วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ๓) คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ๔) ผู้บริหารระดับสูง ๕) งานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๖) กองสื่อสารองค์กร และกิจการสังคม ๗) หน่วยงานปฏิบัติตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี / แผนยุทธศาสตร์ ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยโครงสร้างและระบบการ

กำกับดูแลที่ดีของ บวท. สอดคล้องกับหลักสำคัญในการจัดทำกรกำกับดูแลที่ดี มีหลักสำคัญอันเป็นมาตรฐานสากลของหลักการและแนวทางการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจที่ดี พ.ศ. ๒๕๖๒ และแนวทางปฏิบัติ ของ สคร. คือ ๑) ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ ๒) ความสำนึกในหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ ๓) การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยสุจริต และจะต้องพิจารณาให้เกิดความเท่าเทียมกัน เช่น การจัดซื้อจัดจ้างต้องให้ทุกคนได้รับความยุติธรรมและเท่าเทียมกัน หากมีการร้องเรียนต้องมีคำอธิบายได้

ระบบการกำกับดูแลที่ดีของ บวท. หมายถึง ๑) การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ บวท. ๒) การบริหารความเสี่ยง ๓) การควบคุมภายใน ๔) การตรวจสอบภายใน ๕) การเปิดเผยสารสนเทศด้วยความโปร่งใส ๖) การปฏิบัติตามกฎหมาย และ ๗) การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

บทที่ ๒

การทบทวนสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

๒.๑ การวิเคราะห์แนวโน้มและเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐

แนวโน้มตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ เป็นแผนการพัฒนาประเทศที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องทำตามเพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” ต่อผลประโยชน์แห่งชาติ อันได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย การดำรงอยู่อย่างมั่นคง และยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรี เพื่อให้ประเทศสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุวิสัยทัศน์ดังกล่าว ได้กำหนดการพัฒนาประเทศระยะยาวที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนา ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- (๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- (๓) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- (๔) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- (๕) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- (๖) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ในมุมมองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้ให้ความสำคัญกับชุมชน ได้แก่ ความมั่นคง เพื่อให้ชุมชนมีความเข้มแข็ง มีความมั่นคงของอาหาร พลังงาน น้ำ ที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความมั่งคั่ง เพื่อให้ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนจนเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ลดความเหลื่อมล้ำของประชากร ประชาชนอยู่ดีมีสุข มีความมั่นคงในชีวิตโดยมีการพัฒนาอย่างเท่าเทียม ทั่วถึงทุกภาคส่วน มีคุณภาพชีวิตตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติใน ๑๗ ประการ ใน ๓ มิติ คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อเป้าหมายในระยะยาวไม่มีประชาชนที่อยู่ในภาวะความยากจน เศรษฐกิจในประเทศมีความเข้มแข็งตลอดจนมีการสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคตเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไปของโลก ความยั่งยืน เป็นการพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการดำเนินงาน

เพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ตลอดจนการดูแลรักษาสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยมีกรอบทบทวนการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และนวัตกรรมที่เข้ามามีส่วนสำคัญต่อการดำรงชีวิตของประชาชนในชุมชนต่าง ๆ รวมถึงกระแสโลกไร้พรมแดน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซ และเสียง ภัยคุกคามระดับความสำคัญมากยิ่งขึ้น ทำให้ทุกภาคส่วนของโลกอุตสาหกรรมการบิน ประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินและแนวเส้นทางบินสำคัญให้ความสำคัญกับการให้บริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การกำหนดกลยุทธ์ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบการประเมินผล ประจำปี ๒๕๖๖ ซึ่งส่งผลต่อการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของ บพท. ที่ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจขององค์กร ต่าง ๆ และการให้บริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ตลอดจนให้ความสำคัญกับการสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

๒.๑.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) โดยแผนพัฒนาฯ ทำหน้าที่เป็นแผนระบุทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาที่ประเทศควรให้ความสำคัญและมุ่งดำเนินการในระยะ ๕ ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ซึ่งได้นำอภิมโนปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง แนวคิด “Resilience (ล้มแล้วลุกไว)” โมเดลเศรษฐกิจ BCG และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) มาเป็นหลักในการขับเคลื่อนและวางแผนการพัฒนาประเทศไปสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ เพื่อนำประเทศไทยไปสู่การเป็นประเทศที่มี “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน หรือ “Hi-Value and Sustainable Thailand” ด้วยการใช้องค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อน การยกระดับศักยภาพและพัฒนาประเทศใน ทุกมิติ โดยมีองค์ประกอบสำคัญที่ต้องดำเนินการ ๔ ด้าน ได้แก่

(๑) เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-Added Economy) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนา ต่อยอด และใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม พร้อมกับลดผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม และใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society) เพื่อให้ทุกกลุ่มคนในประเทศมีโอกาสเลื่อนสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเต็มศักยภาพ ประชาชนได้รับความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอ เหมาะสม ทุกภาคส่วนในสังคมมีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์จากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค และประเทศที่มีความเหลื่อมล้ำลดลงในทุกมิติ โดยการใช้เทคโนโลยี ฐานข้อมูลสารสนเทศ และดิจิทัลแพลตฟอร์มเป็นเครื่องมือสำคัญในการส่งเสริมการแข่งขันที่เปิดกว้างและเป็นธรรมเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในเชิงธุรกิจ ส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และการเข้าถึงบริการสาธารณะที่มีคุณภาพในเมืองหลักและท้องถิ่นต่างจังหวัด เพื่อลดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ ตลอดจนช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสอย่างตรงกับปัญหาและความต้องการ

(๓) วิธีชีวิตที่ยั่งยืน (High Sustainability) เพื่อเสริมสร้างรูปแบบการดำเนินชีวิตและ กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เอื้อให้เกิดความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ ระบบนิเวศ และสภาพ ภูมิอากาศ พร้อมทั้งสามารถรับมือและมีภูมิคุ้มกันจากสภาพที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้ความสำคัญกับ การพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการภาครัฐและบทบาทของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อมุ่งจัดการกับปัญหาที่เป็นภัยคุกคามสำคัญทั้งในประเทศและในระดับ โลก ได้แก่ ปัญหาขยะ มลพิษทางน้ำ อากาศ ก๊าซเรือนกระจก และความเสี่ยงของภัยธรรมชาติ อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ เพื่อให้ประเทศไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและ สังคมคาร์บอนต่ำ ลดผลกระทบจากภัยธรรมชาติและ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

(๔) ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation) เพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่มีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงผ่านประเทศไปสู่การเป็น “เศรษฐกิจ สร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” โดยเฉพาะการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีคุณภาพได้ มาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานในโลกยุคใหม่ และส่งเสริมการเคลื่อนย้าย แรงงานไปสู่ภาคการผลิตและบริการที่มีผลิตภาพและมูลค่าสูง และกลไกการบริหารจัดการภาครัฐที่ ทันสมัย เท้าทันต่อการเปลี่ยนแปลง สามารถตอบสนองต่อความต้องการประชาชน และสอดคล้องกับ ทิศทางการพัฒนาประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๑.๓ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี

กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๙) ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และเป้าหมายระดับสากลขององค์การ สหประชาชาติ ๑๗ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ในมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะเป้าหมายสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริม การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการ ในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ

(๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) โดยส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้ มาตรฐาน มีการบริหารจัดการบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานตามชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสมไม่ก่อให้เกิด ความเหนื่อยล้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งให้สะดวกรวดเร็ว นำพลังงานสะอาดมาใช้ในการขนส่งที่สามารถลดผลกระทบต่อมลพิษทางอากาศ เพื่อการส่งเสริม การคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ด้วยการประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ประตุการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เพิ่มทางเลือกในการเดินทางทั้งทางน้ำและทางราง เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน และพัฒนาความสามารถในการรองรับ และประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การขนส่งทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ เป็นต้น รวมถึงมีการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยี ในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การรายงานสภาพการจราจรแบบทันที (Real time) การควบคุมสัญญาณไฟจราจร การควบคุมความเร็วในการขับขี่ ระบบการคิดค่าบริการอิเล็กทรอนิกส์ ระบบทางหลวงอัจฉริยะ เป็นต้น

(๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น โดยเริ่มตั้งแต่การออกแบบ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย เปิดโอกาสในการเดินทาง ให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ รวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

๒.๑.๔ แผนวิสาหกิจ บพท. พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑

แผนวิสาหกิจ บพท. พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ได้นำกรอบการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการทบทวนแผนวิสาหกิจฯ โดยเน้นวิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ซึ่งกำหนด ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ๑) การให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า ๒) การสร้างบุคลากรมืออาชีพ ๓) การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง ๔) การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน นอกจากนี้ยุทธศาสตร์ระดับชาติดังกล่าวแล้ว การจัดทำแผนวิสาหกิจของ บพท. ยังมีการพิจารณาสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมการบินที่มีผลต่อการกำหนดทิศทาง และแผนงานในระยะยาว เพื่อพัฒนาคุณภาพการให้บริการจราจรทางอากาศ เช่น

(๑) แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ ซึ่งสอดคล้องกับแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และ APAC Seamless ANS Plan โดยมีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศ และการเดินทางอากาศของประเทศ เพื่อให้ระบบห้วงอากาศ และการเดินทางอากาศของประเทศมีศักยภาพในการรองรับการเติบโตของ

ปริมาณจราจรทางอากาศ ตอบสนองภารกิจความมั่นคง และเสริมสร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต และมีเป้าหมายในการยกระดับขีดความสามารถระบบการเดินอากาศในภาพรวมของประเทศทั้งระบบ และนำแนวคิด Flexible Use of Airspace (FUA) มาใช้งาน เพื่อให้ได้มาซึ่งการเดินอากาศแบบไร้รอยต่อในระดับสากล ให้เกิดการใช้องค์กรอย่างเกิดประโยชน์สูงสุด

(๒) แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ซึ่ง บวท. ต้องมีการเตรียมความพร้อมการจัดการจราจรทางอากาศ ระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร และการบริหารจัดการรองรับสำหรับสนามบินแห่งใหม่ เพื่อตอบสนองแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

(๓) แนวโน้มด้านความร่วมมือและสนับสนุนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในการดำเนินการตามแผน ASEAN ANS Master Plan มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อ และยังมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky”

๒.๑.๕ แผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑

บวท. ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการ รวมทั้งมีการทบทวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเชื่อมโยงกับสายงานภายในที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อให้ทราบถึงความคาดหวังและความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการ ตลอดจนเรียนรู้จากผลประเมินตามแผนสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และผลประเมินความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงผลการผลักดันให้มีการแสดงบทบาทเชิงรุกในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน เพื่อแสดงบทบาทถึงความเป็นผู้นำในเวทีระดับภูมิภาค/ระดับโลก ซึ่งได้มีการวิเคราะห์ผลการเรียนรู้จากกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับประเด็นความไม่พึงพอใจและข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการ ซึ่งอาจนำไปพัฒนาต่อยอดเป็นนวัตกรรมใหม่

๒.๑.๖ ปัจจัยอันตรายทางการบิน

ปัญหาปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน) ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ แต่กลับมีประเด็นที่เกิดขึ้นใหม่อีก คือ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และเลเซอร์ (Laser and Bright Light) ปัจจัยอันตรายดังกล่าว ล้วนเป็นความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยาน ชีวิต/ทรัพย์สินและภาพลักษณ์ของประเทศได้ บวท. เล็งเห็นความสำคัญถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับ GISTDA ในการพัฒนาการบริหารจัดการจราจรทางอากาศแบบบูรณาการระหว่างระบบ THAI-CMAC กับระบบบำเพ็ญ (แอปพลิเคชันบำเพ็ญ สำหรับใช้ในการบริหารจัดการโคมลอย) แล้วเสร็จ และ บวท. ได้กำหนดนโยบาย/ทบทวนบทบาทร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และ กพท. จัดการความเสี่ยงเรื่อง Drone รวมทั้งการผลักดันแนวทางการป้องกันความเสี่ยงเรื่อง UAS และการบินแบบเหนือเสียง (Transonic) กับ

ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำหนดความสูงของการบินขึ้นสูง (High Altitude Operation) และร่วมสนับสนุนการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการบิน อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) ในปัจจุบันได้รับความสนใจมากขึ้น โดยเริ่มมีการนำ Drone มาใช้ทั้งในภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคความมั่นคง เช่น การทดสอบ การขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ และการให้บริการธุรกิจด้านเทคโนโลยีหุ่นยนต์และปัญญาประดิษฐ์ ตรวจสอบ และซ่อมแซมอุปกรณ์ใต้ทะเล โครงสร้างพื้นฐานและการเกษตรผ่าน Drone เป็นต้น ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง เทคโนโลยีที่ใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติการของผู้ใช้งานห้วงอากาศประเภทนี้ยังมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้เริ่มระบุนโยบายบูรณาการระหว่างการบริหาร จราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) ปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต และ การบริหาร บวท. เข้าพัฒนา UTM ในพื้นที่วังจันทร์ บนระบบ UTM หลักของประเทศ ในลักษณะ Demonstration Project เพื่อรองรับการประชุม Apec 22

ICAO กำหนดแนวทางการพัฒนาบริการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ ไว้เป็นส่วนหนึ่งของแผนกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrader (ASBUs) ภายใต้แผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan : GANP) เพื่อให้รัฐภาคีได้วางแผนและจัดให้มีการพัฒนาที่พร้อมรองรับสภาพ การปฏิบัติการบินภายในระบบการเดินทางอากาศที่จะเปลี่ยนแปลงไปจากประเภทของผู้ใช้งานห้วงอากาศ ที่มีความหลากหลาย รวมถึง ICAO ยังได้มีการจัดทำเอกสารกรอบโครงสร้างการพัฒนา UTM (UTM Framework) ขึ้น เพื่อให้รัฐภาคีใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา UTM ให้มีความสอดคล้องกัน และสามารถทำงานร่วมกันได้ในระดับสากล การนำอากาศยานไร้คนขับเข้าใช้งานที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในปัจจุบัน และคาดการณ์ว่าจะเจริญเติบโตต่อไปในอนาคตนี้ มีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนา ไม่เพียงแต่ด้านเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านสังคมของประเทศด้วย

เพื่อพัฒนาและขับเคลื่อนการดำเนินงานด้าน UTM ของ บวท. ให้ทันกับสภาพแวดล้อม การเดินทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป และสอดคล้องกับแผนการเดินทางอากาศสากล เป็นไปตามกรอบแนวคิด ICAO UTM Framework รวมถึงหลักการ/แนวทางสากล อื่น ๆ ตั้งแต่การพัฒนากฎระเบียบ/ข้อบังคับ การเตรียมความพร้อมในการเป็นผู้ให้บริการ UTM และบูรณาการระหว่าง ATM และ UTM ตลอดจน สนับสนุนการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน ในปัจจุบัน และหน่วยงานด้านอากาศยานไร้คนขับปัจจุบัน กพท. โดยคณะทำงานทบทวนกฎระเบียบ อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน อยู่ระหว่างการนำเสนอร่างกฎระเบียบสำหรับการบินเพื่อการเกษตร อีกทั้ง มีกลยุทธ์บูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานห้วงอากาศที่หลากหลาย (Integration of ATM and UTM) ภายใต้ยุทธศาสตร์ระยะกลาง (ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ในส่วนของ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระจายเสียงกิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม (กสทช.) ซึ่งเป็น ผู้จัดสรรคลื่นความถี่ และกำกับดูแลกิจการโทรคมนาคม ได้กำหนดให้มีการขึ้นทะเบียนผู้ครอบครองโดรน และขึ้นทะเบียนผู้บังคับโดรน ซึ่ง บวท. ได้ร่วมกับ GISTDA พัฒนาระบบ USOAR เป็น UTM ต้นแบบ/

พื้นฐาน โดยเน้นการให้อนุญาตขึ้นบิน และนำร่องในพื้นที่บริเวณเขต Bangkok Control Zone ซึ่งเป็นพื้นที่ในความดูแลรับผิดชอบของ บวท. เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้คนขับขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้คนขับ และอากาศยานที่มีผู้โดยสารสามารถปฏิบัติการบินร่วมกันได้อย่างปลอดภัย

บวท. เข้าพัฒนา UTM ในพื้นที่วังจันทร์ บนระบบ UTM หลักของประเทศ ในลักษณะ Demonstration Project เพื่อรองรับการประชุม Apec 22 โดย บวท. ทำการออกแบบ พัฒนา และปรับปรุงระบบเพื่อใช้ในการทำ Demonstration Project โดยลิขสิทธิ์ Software เป็นของ บวท. ร่วมกับผู้ผลิต Software (บริษัท Delv) จะเห็นได้ว่าแนวโน้มในอนาคต บวท. นอกจากมีแนวทางการพัฒนาระบบ UTM ไปสู่การให้บริการเชิงพาณิชย์มากขึ้นแล้ว ยังช่วยให้การใช้งานโดรนเชิงพาณิชย์เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมายและช่วยลดผลกระทบในเชิงปัจจัยอันตรายลงได้ด้วย

๒.๑.๗ องค์การกับการปรับตัวให้ก้าวทัน New Normal

รูปแบบการทำงานที่เรียกว่า Work From Anywhere/Remote Work จากผลกระทบของ COVID-19 ส่งผลให้องค์กรจำนวนมากทั้งภาครัฐและเอกชน ต้องปรับระบบการทำงานให้พนักงานสามารถทำงานจากที่บ้านได้ (Work From Home : WFH) และนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้งานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน เช่น การใช้โปรแกรม Zoom ในการประชุม Microsoft Team ในการบริหารจัดการงานภายในทีม และการติดต่อสื่อสารผ่านระบบดิจิทัลเป็นหลัก เป็นต้น ซึ่งเทคโนโลยีและระบบการทำงาน รูปแบบ WFH นี้ อาจส่งผลให้รูปแบบการทำงานแบบ Work From Anywhere หรือ Remote Work เพื่อเป็นทางเลือกในการดำเนินงานให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ในอนาคต ปัจจุบันนี้การจัดการประชุมต่าง ๆ ร่วมกับหน่วยงานภายในและภายนอก จึงเป็นรูปแบบการประชุมออนไลน์มากยิ่งขึ้น

๒.๒ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากผลการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญของ บวท.

บวท. มีการนำข้อมูลการวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม และเทคโนโลยี มาใช้ในการพิจารณาเรื่องสำคัญต่อการดำเนินงานสำหรับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนนั้น บวท. ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายของประเทศ กระทรวงคมนาคม และแผนวิสาหกิจของ บวท. คือ การสร้างความเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำ เพิ่มขีดความสามารถของชุมชนกลุ่มเป้าหมายโดยรอบที่ทำการของ บวท. ให้ชุมชนสามารถพึ่งพาตนเองและการจัดการตนเองได้อย่างยั่งยืนด้วยการลดผลกระทบเชิงลบ และเพิ่มผลกระทบเชิงบวกจากการให้บริการการเดินทางอากาศตามภารกิจของ บวท. และเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน โดยใช้ความสามารถพิเศษขององค์กรที่มีอยู่ในการพัฒนาชุมชน และการสื่อสารความรู้ด้านบริการการเดินทางอากาศให้ทั้งเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกใน

การ ปูรากฐานด้านการศึกษาในสายอาชีพด้านการบิน และชุมชนกลุ่มเป้าหมาย เพื่อเป็นแนวทางในการช่วยเพิ่มศักยภาพในความเป็นอยู่ในสังคมในดีขึ้น

๒.๒.๑ แนวโน้มปริมาณเที่ยวบินในภาพรวม

แนวโน้มสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ที่มีผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน จะดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และปริมาณเที่ยวบินจะเพิ่มขึ้นตามระดับของการผ่อนคลายมาตรการของประเทศต่าง ๆ ถึงแม้ว่าการประเมินรูปแบบการเดินทางทางอากาศในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม และคาดว่าในปี ๒๕๖๗ ประเทศไทยจะมีปริมาณเที่ยวบินใกล้เคียงหรือมากกว่าปริมาณเที่ยวบินปี ๒๕๖๒

๒.๒.๒ แนวโน้มด้านการเมือง การปกครอง มีนโยบายการบริหารจัดการสนามบิน ดังนี้

(๑) นโยบายพัฒนาท่าอากาศยานอยู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ โดยการบรรจุโครงการเมืองการบินภาคตะวันออก (ท่าอากาศยานอยู่ตะเภา) เป็นโครงการนำร่องสำคัญในการพัฒนาเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่ง บวท. ได้รับมอบหมาย จาก คณะรัฐมนตรี ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ตามข้อเสนอของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมกับกองทัพเรือ (ทร.) ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอยู่ตะเภา

(๒) นโยบายการบริหารจัดการสนามบินในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) นโยบายพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ตรัง บุรีรัมย์ ขอนแก่น รวมไปถึงนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานอยู่ตะเภา ให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ โดยการบรรจุโครงการเมืองการบินภาคตะวันออก (ท่าอากาศยานอยู่ตะเภา) ให้เป็นโครงการนำร่องสำคัญในการพัฒนาเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

การที่ บวท. มีภารกิจในการให้บริการจราจรทางอากาศ จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดกับชุมชนและสิ่งแวดล้อมโดยรอบท่าอากาศยานต่าง ๆ ในอนาคต เนื่องจากหากความต้องการใช้งานมีมากขึ้น จำนวนเที่ยวบินมีมากขึ้น อาจจะทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมโดยรอบสนามบินได้ การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) เพื่อลดผลกระทบกระทบเชิงลบและเพิ่มผลกระทบเชิงบวกต่อชุมชนโดยรอบสนามบินจะมีความสำคัญมากขึ้นเช่นกัน

๒.๒.๓ การวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกด้านปัจจัยอันตรายที่มีผลกระทบต่อการทำงาน ของ บวท. และสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ในระยะเวลาที่ผ่านมา บวท. ได้นำกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) มาเป็นกลไกหนึ่งในการรณรงค์การสร้างตระหนักรู้ให้กับชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค โดยร่วมกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศต่าง ๆ ในการรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา ตระหนักถึงอันตรายและผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น ในปี ๒๕๖๒ ดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่

(๑) การดำเนินการสนับสนุนการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยอันตรายทางการบิน

บพท. ดำเนินการในส่วนของการผลักดันและแก้ไขปัญหาลัดไฟ โคมลอย และโคมควัน มาอย่างต่อเนื่องทั้งการดำเนินงานในส่วนของการฝึกหลัก โดยได้มีการดำเนินงานเพื่อลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการจุดลัดไฟ และปล่อยโคมลอย/โคมควัน ร่วมกับ ๑๐ หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร ในปี ๒๕๕๘ และในปี ๒๕๕๙ บพท. ผลักดันการแก้ไขปัญหาลัดไฟ โคมลอยและโคมควันอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ด้วยการสื่อสารปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบาย และเดินทางรณรงค์สื่อสารและสร้างความตระหนักรู้ให้กับผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาลัดไฟอย่างต่อเนื่องในการดำเนินงาน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาลัดไฟอย่างยั่งยืน กระทรวงมหาดไทยได้มอบหมายให้สำนักนิติการดำเนินการจัดทำประกาศจังหวัด เพื่อออกประกาศให้ทุกจังหวัดกำหนดแนวทาง เรื่อง มาตรการป้องกันและการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษา ความเรียบร้อยของประชาชน ในการจุดและปล่อยหรือกระทำการอย่างใด เพื่อให้ลัดไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟหรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันขึ้นไปสู่อากาศ โดยให้แต่ละจังหวัดเป็นผู้ออกประกาศเอง ซึ่งในปี ๒๕๖๐ จนถึงปี ๒๕๖๒ ได้ออกประกาศจังหวัดไปแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๓๕ ฉบับ และ บพท. ได้มีการติดตามผลความก้าวหน้าการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ๑๐ หน่วยงานที่ได้กล่าวข้างต้น ซึ่งทุกหน่วยงานได้ดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ อย่างเข้มงวด

ในส่วนของการดำเนินการในด้าน CSR มีการจัดกิจกรรมสนับสนุนการชี้แจงทำความเข้าใจกับชุมชน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงจากอันตรายทางการบินในพื้นที่เชียงใหม่และเชียงราย และจัดบรรยายและอบรมการใช้งาน “ระบบบ่าเพ็ญ” ในการออกใบอนุญาต รวมถึงบรรยายให้ความรู้กับกำนันผู้ใหญ่บ้าน ผู้จัดกิจกรรม และประชาชน ผู้ที่สนใจ ในจังหวัดหนองคาย และจังหวัดอุดรธานี โดยการดำเนินงานเป็นความร่วมมือระหว่าง ๔ หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) หรือ CAAT กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (GISTDA) และ บพท. ซึ่งเป็นอีกหนึ่งความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาลัดไฟ โคมลอย โคมควัน และการจุดลัดไฟที่เป็นอันตรายทางการบิน

(๒) การให้ความรู้ด้านบริการการเดินอากาศและปัจจัยอันตรายสำหรับเยาวชน

บพท. ได้ดำเนินการโดยใช้ CSR มาเป็นเครื่องมือในการรณรงค์ให้ความรู้ด้านบริการการเดินอากาศ และปัจจัยอันตรายต่อกิจการการบินของประเทศไทยแก่ชุมชนเป้าหมาย คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๓ เพื่อส่งเสริมและปลูกฝังความรู้ความเข้าใจด้านการให้บริการการเดินอากาศให้กับนักเรียนที่อาศัยอยู่ในชุมชนโดยรอบที่ทำการ บพท. เป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในเชิงรุกพร้อมทั้งขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทั่วทุกชุมชนที่สำรวจพบว่าได้รับผลกระทบจากการ

ให้บริการ ของ บวท. และชุมชนที่สร้างผลกระทบให้กับบริการของ บวท. มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมและปลูกฝังความรู้ความเข้าใจ ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศให้กับนักเรียนโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและภูมิภาคที่สอดคล้องกับกลุ่มชุมชนที่ บวท. กำหนด และสร้างทางเลือกให้เยาวชนสามารถเลือกเรียน ในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องทางด้านบริการทางการเดินทางอากาศ และกิจการบิน เพื่อให้มีเยาวชนเป็นทรัพยากรบุคคลที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมากขึ้นในอนาคต เพื่อสร้าง ความเข้มแข็งของชุมชนและภารกิจขององค์กรในระยะยาวอย่างยั่งยืน โดยการดำเนินกิจกรรมได้รับความร่วมมือจากศูนย์ควบคุมการบินทุกแห่งของ บวท. ในการสำรวจและลงพื้นที่เพื่อเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง ในปี ๒๕๖๒ ก่อนเกิดวิกฤตการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ได้มีการลงพื้นที่จัดกิจกรรมสำหรับชุมชนโดยรอบศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) โดยได้รับความร่วมมือจากศูนย์ฯ ในการสำรวจและคัดเลือกโรงเรียนรอบแนวเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการให้บริการจราจรทางอากาศและร่วมจัดการบรรยาย ซึ่งศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) ได้ลงพื้นที่จัดกิจกรรมที่โรงเรียนที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว

ในปี ๒๕๖๓-๒๕๖๖ บวท. ไม่สามารถลงพื้นที่จัดกิจกรรมต่าง ๆ ได้ตามแผน จึงได้มีการทบทวนการดำเนินงานโดยคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม (คณะกรรมการ CG&CSR) ได้พิจารณาให้จัดทำสื่อเพื่อใช้ในการเผยแพร่กิจกรรมแทนการลงพื้นที่ แต่เนื่องจากช่วงระยะเวลาดังกล่าวประสบปัญหาและอุปสรรคในด้านงบประมาณและการเข้าทำงานของพนักงานที่ไม่สามารถเข้าทำงานได้ตามปกติ อีกทั้งโรงเรียนต่าง ๆ ทำการเรียนการสอนด้วยระบบออนไลน์ และ บวท. โดยศูนย์ควบคุมการบินทุกแห่งได้ทำการสำรวจโรงเรียนกลุ่มเป้าหมายเพื่อการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจในการให้บริการการเดินทางอากาศและปัจจัยอันตรายต่าง ๆ เพื่อให้พร้อมสำหรับการดำเนินงานเมื่อสถานการณ์ต่าง ๆ กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

๒.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก (SWOT)

๒.๓.๑ จุดแข็ง (Strengths)

S1 การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ ทั้งแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แผนวิสาหกิจของ บวท. และแผนแม่บทหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท.

S2 บวท. ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญและใส่ใจกับสิ่งแวดล้อม โดยนำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความเชี่ยวชาญมาเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ และสิ่งแวดล้อม มาอย่างต่อเนื่อง

S3 ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

S4 บวท. ให้ความสำคัญสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในเชิงรุก พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรเข้มแข็งและยั่งยืน

S5 บวท. มีศักยภาพในการนำความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญมาใช้ในการพัฒนานวัตกรรมชุมชนเพื่อสร้างประโยชน์ต่อชุมชน และองค์กรมีการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและหลักมาตรฐาน ISO 26000

S6 บวท. มีความสามารถพิเศษเฉพาะด้าน มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ และมีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางได้ภายในองค์กร รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค

S7 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกอย่างต่อเนื่อง

๒.๓.๒ จุดอ่อน (Weaknesses)

W1 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสิ่งแวดล้อม ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นและก้าวไม่ทันกับการปรับเปลี่ยนทิศทางการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)

W2 การดำเนินงานยังมีจุดอ่อนในเรื่องของการสื่อสารและทำความเข้าใจในการถ่ายทอดทิศทาง นโยบาย และแนวปฏิบัติไปยังผู้เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

W3 บวท. ดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมยังไม่เป็นเชิงรุกสอดคล้องกับทิศทางองค์กรที่กำหนดไว้ จึงต้องทำการทบทวนและยกระดับการสร้างความยั่งยืนของธุรกิจโดยคำนึงถึงองค์ประกอบทั้งทางชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

๒.๓.๓ โอกาส (Opportunities)

O1 หลักเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ได้มีการปรับเปลี่ยนกระบวนการดำเนินงานโดยให้นำแผนการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญขององค์กรไปรวมไว้ในด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผน SCM ทำให้องค์กรสามารถพิจารณาในภาพรวมของการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างครบถ้วนทุกกลุ่มเป้าหมายในอนาคต

O2 ในช่วงการเปลี่ยนผ่านจากวิกฤต COVID-19 ทำให้เกิดพฤติกรรมการใช้ชีวิตแบบปกติใหม่ (New Normal) ในสังคมประเทศไทย เป็นโอกาสให้นำช่องทางออนไลน์/อิเล็กทรอนิกส์มาใช้ ในการสื่อสาร

O3 กระทรวงคมนาคมมีนโยบายสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานโดยคำนึงถึงการให้ความสำคัญต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

O4 ยุทธศาสตร์ภาครัฐและยุทธศาสตร์ บวท. มีความชัดเจนในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้าน CSR ที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเติบโตของธุรกิจ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ไปพร้อมกันได้อย่างเข้มแข็งและยั่งยืน

O5 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบประเมินผล เพื่อใช้เป็นเครื่องมือกำกับ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจที่มีความเหมาะสม เป็นรูปธรรม และสามารถสะท้อนถึงควมมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานได้อย่างแท้จริง

O6 รัฐบาลให้ความสำคัญกับงานทั้งด้านสังคมและด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ เพื่อให้ทุกภาคส่วนนำไปกำหนดแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกัน

O7 บวท. มีโอกาสในการสนับสนุนนโยบายของกระทรวงคมนาคม เช่น นโยบายการบริหารจัดการและพัฒนาสนามบินในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) รวมไปถึงนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานอุทตะเกาให้เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ ๓ และยังได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เข้าไปเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศในโครงการพัฒนาสนามบินอุทตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก

๒.๓.๔ อุปสรรค (Threats)

T1 เนื่องจากหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ บวท. ยังขาดการบูรณาการกรอบการดำเนินงานร่วมกัน อีกทั้ง ขาดความพร้อมด้านทรัพยากรของแต่ละหน่วยงานจึงทำให้ส่งผลกระทบต่อ การปฏิบัติตามภารกิจหลักของบวท. และการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

T2 ปัญหาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ เช่น การนำนโยบายไปปฏิบัติ เนื่องจากองค์การขาดงบประมาณในการดำเนินงาน

T3 การจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการปฏิบัติการบินทั้งก๊าซเรือนกระจกและเสียงถูกยกระดับความสำคัญมากขึ้นในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย และชุมชนในบริเวณโดยรอบสนามบินสำคัญตามแนวเส้นทาง ซึ่งมาตรการ/เป้าหมายที่จะมีผลบังคับใช้อาจส่งผลกระทบต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดของการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน การดำเนินงาน CSR เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ความร่วมมือในการลดผลกระทบ ยังมีข้อจำกัดทั้งด้านการสื่อสาร และการเข้าถึงชุมชนในพื้นที่เป้าหมาย เนื่องจากภารกิจของ บวท. ไม่ได้มีปฏิสัมพันธ์โดยตรงกับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบิน การดำเนินงานและการวิเคราะห์ผลกระทบจำเป็นต้องมีการประสานข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกทอดหนึ่งด้วย

T4 ปัจจัยอันตรายทางการบิน ทั้งในส่วนของบั้งไฟ/โคมลอย/วิหคชุมชน/ข้อมูลอุบัติเหตุวิทยาการบินยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ และขาดความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่

เกี่ยวข้องกับ และยังมีปัจจัยอันตรายทางการบินที่เกิดขึ้นใหม่อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และ เลเซอร์ (Laser and Bright light) ซึ่งเป็นปัจจัยอันตรายที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม

๒.๔ ข้อมูลที่เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

๒.๔.๑ นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๑) บวท. ได้ทำการศึกษานโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ แผนงาน โครงการ แผนปฏิบัติการ และการนำแผนไปสู่ การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ประกอบด้วย นโยบายภาครัฐ จากกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง นโยบายขององค์การสหประชาชาติที่มุ่งเน้นมิติให้ประเทศทั่วโลกพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(๒) เพื่อให้การดำเนินงานตามภารกิจเป็นไปอย่างยั่งยืนและรักษาความสัมพันธ์อันดีกับ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย บวท. ได้กำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังนี้

“บริษัท วิหุกการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มุ่งมั่นและส่งเสริมกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและ มาตรฐานการปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี”

ภายใต้นโยบายดังกล่าวได้กำหนดแนวทางการดำเนินนโยบายสำหรับผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียแต่ละกลุ่มไว้ โดยในกลุ่ม “ชุมชน” มีแนวทางการดำเนินนโยบาย ดังนี้

๑) ดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และไม่กระทำการใด ๆ ที่จะมี ผลเสียต่อสังคม ชุมชน และประโยชน์สาธารณะ

๒) ให้การสนับสนุนกิจกรรมที่จะมีส่วนสร้างสรรค์ชุมชนและสังคม

๓) ปฏิบัติงานอย่างซื่อสัตย์สุจริตให้ฝ่ายจัดการและพนักงานให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อ ชุมชนและสังคม

๔) รายงานผลการดำเนินงานและสถานะภาพขององค์กรอย่างสม่ำเสมอ

(๓) มาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียฯ ประกอบด้วย แนวทางสากล AA1000SES (Stakeholder Engagement Standard) และมาตรฐานความรับผิดชอบต่อ สังคม ISO 26000 รวมถึงการพัฒนาความความยั่งยืนขององค์กรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ขององค์การสหประชาชาติ

(๓.๑) มาตรฐาน AA1000SES (Stakeholder Engagement Standard)

เพื่อให้สอดคล้องต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มทั้งทางตรง และทางอ้อม โดยในด้านชุมชนนั้น การดำเนินงานขององค์กรควรเคารพสิทธิและปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้

ส่วนเสี: สูง “ชน” อย่างเป็นทางการ รับฟังความคิดเห็น สร้างความเข้าใจ และความเชื่อมั่นต่อการให้บริการขององค์กร บวท. ได้นำแนวทางสากล AA1000SES มาใช้ในการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญ ดังนี้



ภาพที่ ๒ การวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกชุมชนตามแนวทาง AA1000SES

องค์กรทำการคัดเลือกชุมชนโดยพิจารณาและจัดลำดับความสำคัญจากระดับผลกระทบที่ชุมชนได้รับจากการดำเนินงานขององค์กร แล้วนำมากำหนดแนวปฏิบัติในการสร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามแนวทางสากล AA1000SES ภายใต้หลักสำคัญ ๓ ประการ คือ การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Inclusivity) และการตอบสนองความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Responsiveness) (รายละเอียดตามคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษของ บวท. ณ วันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๔)

ในการพิจารณาผลกระทบตามขอบเขตของ บวท. กำหนดลำดับความสำคัญของชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่ประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร (รายละเอียดตามตารางที่ ๔)

(๓.๒) มาตรฐานสากล ISO 26000

แนวทางการดำเนินงานตามพฤติกรรมจรรยาบรรณที่นำองค์กรสู่การรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เศรษฐกิจ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยจำแนกเป็น ๗ พฤติกรรมจรรยาบรรณที่สำคัญ เทียบเท่ากับมาตรฐาน ISO 26000 ดังนี้

ตารางที่ ๒ มาตรฐาน ISO 26000

๑. ความรับผิดชอบ (Accountability)	การรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดจากผลิตภัณฑ์บริการ และการปฏิบัติงานที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม
๒. ความโปร่งใส (Transparency)	ความโปร่งใสในการตัดสินใจและการดำเนินงานที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
๓. ความประพฤติเชิงจริยธรรม (Ethical behavior)	การยึดมั่นปฏิบัติงานอย่างมีจริยธรรม ทั้งความซื่อสัตย์ ไม่เลือกปฏิบัติ และยุติธรรม
๔. การเคารพในผลประโยชน์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Respect for the rule of law)	การเคารพ พิจารณาและตอบสนองต่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มขององค์กร
๕. การเคารพต่อหลักนิติธรรม (Respect for the rule of law)	การยอมรับการปฏิบัติตามหลักนิติธรรมหรือการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับ บพท.
๖. การเคารพต่อพฤติกรรมที่เป็นบรรทัดฐานระหว่างประเทศ (Respect for Inter-national norm of behavior)	การเคารพต่อการปฏิบัติที่สากลกำหนด ร่วมกับการยึดมั่นการดำเนินงานตามหลักนิติธรรมที่รัฐบาลกำหนดอย่างเคร่งครัด
๗. การเคารพต่อสิทธิมนุษยชน (Respect for human rights)	การให้ความเคารพต่อสิทธิมนุษยชน และการยอมรับถึงความสำคัญและความเป็นสากลของหลักการสิทธิมนุษยชน

แนวทางในการดำเนินงานกำหนดให้บุคลากรนำพฤติกรรมจริยธรรมนี้ไปปฏิบัติร่วมกับ ๗ กระบวนการหลักด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เป็นมาตรฐาน ISO 26000 ได้แก่

ตารางที่ ๒ (ต่อ)

๑.การกำกับดูแลองค์กร (Orgaizational Governance)	เป็นหลักการที่องค์กรใช้วินิจฉัยและดำเนินการตามข้อวินิจฉัยเพื่อให้เป็นไปตามจุดมุ่งหมายขององค์กร ซึ่งประกอบด้วย กลไกการกำกับดูแลทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ
๒.สิทธิมนุษยชน (Human Rights)	เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่สามารถจำแนกออกเป็น ๒ หมวดใหญ่ หมวดสิทธิของพลเมือง และหมวดสิทธิทางการเมือง ซึ่งหมายรวมถึง สิทธิในชีวิตและเสรีภาพ
๓.การปฏิบัติด้านแรงงาน (Labour Practices)	เป็นเรื่องของนโยบายและการดำเนินงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในองค์กร รวมทั้งให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมายแรงงาน
๔.ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม (The Environment)	เป็นการคำนึงถึงผลกระทบที่เกิดจากการตัดสินใจและการดำเนินงานขององค์กร
๕.การประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม (Fair Operating Practices)	เป็นการปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมขององค์กรที่มีต่อองค์กรอื่น ทั้งหน่วยงานภาครัฐ คู่ค้า คู่แข่งขัน เพื่อส่งเสริมให้เกิดผลในทางบวก
๖.ประเด็นด้านผู้บริโภค (Consumer Issues)	เป็นความรับผิดชอบต่อตัวผลิตภัณฑ์และบริการที่มีต่อผู้บริโภค รวมทั้งลูกค้าที่องค์กรให้บริการ

๗.การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน (Community Involvement and Development)	เป็นเรื่องที่ถูกผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาที่ยั่งยืน เนื่องจากองค์กรถือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหนึ่งในชุมชน และมีผลประโยชน์ร่วมกับชุมชน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้วยการใช้ความสามารถพิเศษขององค์กร
----------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(๓.๓) เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) พันธกิจของ บวท. จัดอยู่ในกลุ่มการขนส่ง (Transportation) มีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนตามกรอบขององค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) ซึ่งเกี่ยวข้องกับ ๔ เป้าหมายจาก ๑๗ เป้าหมาย ได้แก่ เป้าหมายที่ ๑ ยุติความยากจนทุกรูปแบบในทุกที่ เป้าหมายที่ ๒ ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหาร และยกระดับโภชนาการ และส่งเสริมเกษตรกรรมที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ ๓ สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับคนในทุกวัย เป้าหมายที่ ๔ สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต ซึ่งเป็นเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอยู่ของผู้คนในชุมชน

๒.๔.๒ กรอบและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Governance)

(๑) การดำเนินงานด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้มีการจัดทำนโยบายการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของ บวท. ในปี ๒๕๖๔ และทบทวนใหม่ในปี ๒๕๖๕ เป็นนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. ด้านชุมชน ดังนี้

(๑.๑) ดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และไม่กระทำการใด ๆ ที่จะมีผลเสียต่อชุมชน สังคม และประโยชน์สาธารณะ

(๑.๒) ให้การสนับสนุนกิจกรรมที่จะมีส่วนสร้างสรรค์ชุมชนและสังคม

(๑.๓) ปฏิบัติงานอย่างซื่อสัตย์ให้ฝ่ายจัดการและพนักงานให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม

(๒) รายงานผลการวิเคราะห์ชุมชนและระบุหลักเกณฑ์การคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของ บวท. (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ)

กรอบการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในรายงาน ฉบับนี้ กำหนดดำเนินการโดยรอบที่ทำการศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ ซึ่งเป็นรายงานที่จัดทำขึ้นฉบับแรก เพื่อเป็นต้นแบบของกระบวนการคัดเลือกชุมชน โดยมีขั้นตอนและกรอบในการดำเนินงาน ดังนี้

(๒.๑) ทำการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญที่มีพื้นที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามทางบินขึ้น-ลง ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เนื่องจากเป็นระยะที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของ บวท.

(๒.๒) การพิจารณาหลักเกณฑ์กำหนดชุมชนสำคัญของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ มีกรอบในการพิจารณา ดังนี้

๑) พื้นที่ตั้งของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ ตั้งอยู่ที่ ตำบลหนองปรือ ตำบลบางโหลง และตำบลราชาเทวะในเขตการปกครองของอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ การจำแนกชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ

พื้นที่ตั้งชุมชน	รายละเอียด	หมู่บ้าน
ตำบลหนองปรือ	-ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอบางพลี -แบ่งเขตการปกครองเป็น ๓ หมู่บ้าน	หมู่ที่ ๑ บ้านคลองหนองงูเห่า หมู่ที่ ๒ บ้านคลองท้องคู้ง หมู่ที่ ๓ บ้านร่วมใจพัฒนา
ตำบลราชาเทวะ	-ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอบางพลี -แบ่งเขตการปกครองเป็น ๑๕ หมู่บ้าน	หมู่ที่ ๑ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๒ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๓ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๔ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๕ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๖ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๗ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๘ บ้านคลองบัวเกราะ หมู่ที่ ๙ บ้านคลองตาพุก หมู่ที่ ๑๐ บ้านเทวะคลองตรง หมู่ที่ ๑๑ บ้านคลองชันแตก หมู่ที่ ๑๒ บ้านคลองชวดลากข้าว

พื้นที่ตั้งชุมชน	รายละเอียด	หมู่บ้าน
		หมู่ที่ ๑๓ บ้านวัดกิ่งแก้ว หมู่ที่ ๑๔ บ้านคลองบัวลอย หมู่ที่ ๑๕ บ้านคลองบัวลอย
ตำบลบางโหลง	-ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอ บางพลี -แบ่งเขตการปกครองเป็น ๑๑ หมู่บ้าน	หมู่ที่ ๑ บ้านคลองบางโหลง หมู่ที่ ๒ บ้านเกาะบางโหลง หมู่ที่ ๓ บ้านคลองบางขวางบน หมู่ที่ ๔ บ้านคลองบางขวางล่าง หมู่ที่ ๕ บ้านคลองบางโหลงบน หมู่ที่ ๖ บ้านคลองบางโหลงล่าง หมู่ที่ ๗ บ้านคลองบางน้ำจืดบน หมู่ที่ ๘ บ้านคลองบางน้ำจืด หมู่ที่ ๙ บ้านคลองบางตะเคียน หมู่ที่ ๑๐ บ้านคลองบางน้ำจืด หมู่ที่ ๑๑ บ้านคลองไธสงแตก

๒) ชุมชนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการสำรวจของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนทั้งสิ้น ๓/๙ หมู่บ้าน บวท. ได้นำมาวิเคราะห์ผลกระทบต่อพันธกิจควบคุมจราจรทางอากาศในแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่โดยประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร สามารถระบุรายชื่อชุมชน/หมู่บ้านที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการจราจรทางอากาศ/ขึ้น-ลง ของอากาศยาน จำนวน ๓๕ ชุมชน/หมู่บ้าน ดังตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ แสดงชุมชน/หมู่บ้านที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการจราจรทางอากาศ/ ขึ้น-ลง ของอากาศยาน ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ

ลำดับ ที่	ชุมชน/หมู่	ที่ตั้ง				
		หมู่	ถนน	ที่ตั้ง	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๑	ชุมชนศิลาภีรัตนอุปถัมภ์	๓	เลียบมอเตอร์เวย์	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒	ชุมชนวัดป่ารุ่งรื่น	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓	ชุมชนหมู่ ๔ คลองสาม	๔	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๔	ชุมชนประชาสามใจ	๔	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๕	ชุมชนร่วมใจพัฒนา	๓	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๖	ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา	๓	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร

๓/	ชุมชนสังฆราชา	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๔	ชุมชนเคหะนคร ๒	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๕	ชุมชนซอยกำนันแก้ว	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
ลำดับ ที่	ชุมชน/หมู่	ที่ตั้ง				
		หมู่	ถนน	ที่ตั้ง	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๑๐	ชุมชนซอยแม่เพ็ญ	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๑	ชุมชนสองฝั่งคลอง	๑	เจ้าคุณทหาร	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๒	ชุมชนลำพุทธา	๓	ฉลองกรุง	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๓	ชุมชนนุ้ลอิสลาม	๑๓/	ร่วมเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
๑๔	หมู่ ๑ ตำบลหนองปรือ	๑	วัดศรีสารีน้อย	หนองปรือ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๕	หมู่ ๑๐ ตำบลศิระ จรเข้	๑๐	วัดศรีสารีน้อย	ศิระจรเข้	บางเสาธง	สมุทรปราการ
๑๖	หมู่ ๒ ตำบลราชาเทวะ	๒	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๓/	หมู่ ๓ ตำบลราชาเทวะ	๓	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๔	หมู่ ๔ ตำบลราชาเทวะ	๔	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๕	หมู่ ๕ ตำบลราชาเทวะ	๕	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๐	หมู่ ๖ ตำบลราชาเทวะ	๖	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๑	หมู่ ๗ ตำบลราชาเทวะ	๗/	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๒	หมู่ ๑๐ ตำบลราชาเท วะ	๑๐	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๓	หมู่ ๑๔ ตำบลราชาเท วะ	๑๔	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๔	หมู่ ๑๕ ตำบลราชาเท วะ	๑๕	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๕	หมู่ ๑ ตำบลบางโฉลง	๑	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๖	หมู่ ๒ ตำบลบางโฉลง	๒	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๓/	หมู่ ๓ ตำบลบางโฉลง	๓	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๔	หมู่ ๔ ตำบลบางโฉลง	๔	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๕	หมู่ ๕ ตำบลบางโฉลง	๕	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๐	หมู่ ๖ ตำบลบางโฉลง	๖	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๑	หมู่ ๗ ตำบลบางโฉลง	๗/	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๒	หมู่ ๑๑ ตำบลบางพลี ใหญ่	๑๑	บางนา-ตราด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ

๓๓	หมู่ ๑๒ ตำบลบางพลีใหญ่	๑๒	ซอยหลวงพ่อดโต	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๔	หมู่ ๑๐ ตำบลบางปลา	๑๐	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๕	หมู่ ๑๑ ตำบลบางปลา	๑๑	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ

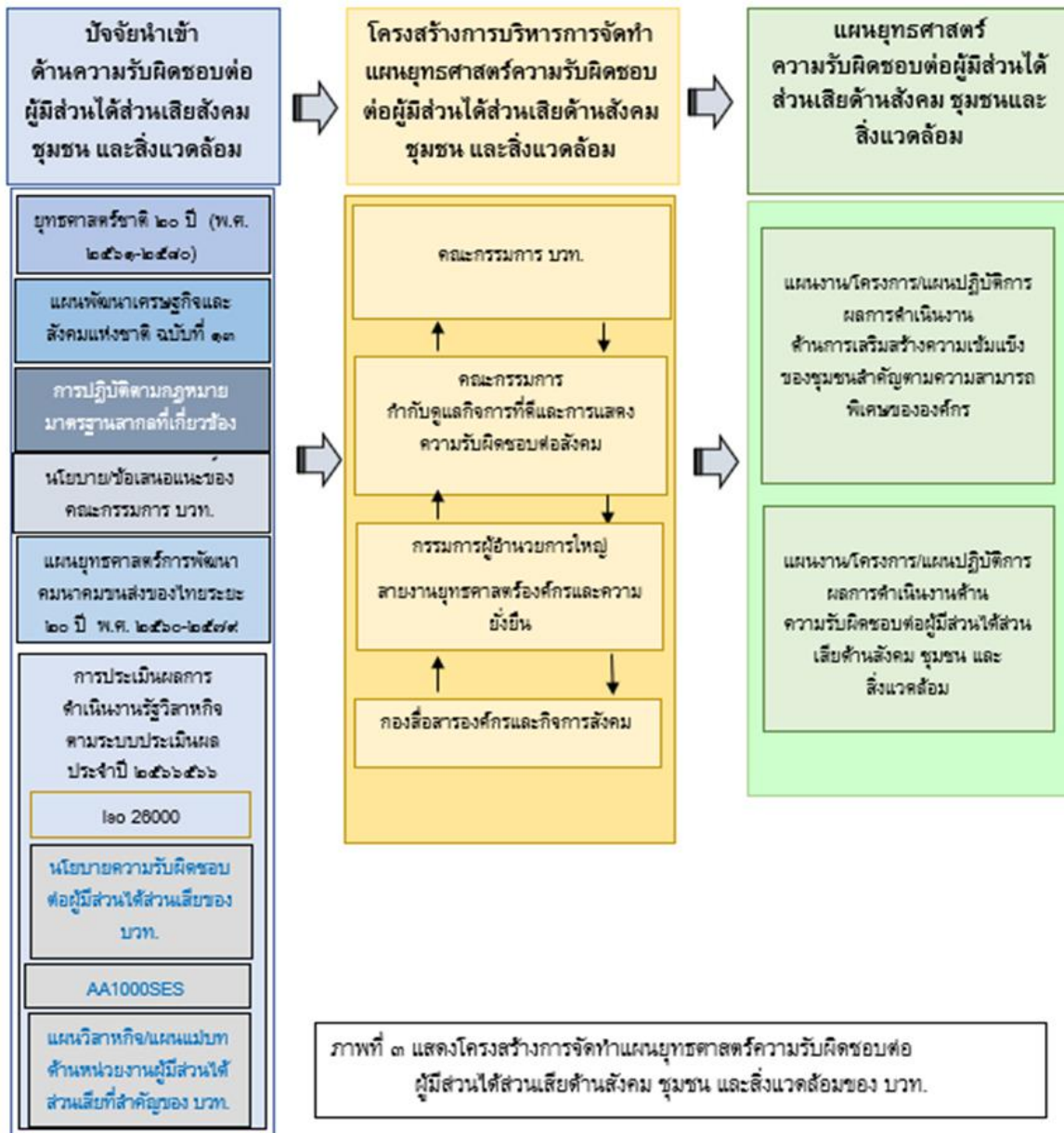
อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะทำการคัดเลือกจำนวน ๓๕ ชุมชน/หมู่บ้านกำหนดไว้ในรายงานการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญแล้ว แต่ในการดำเนินงานจริง เนื่องจากงบประมาณ และจำนวนบุคลากรมีจำนวนจำกัด จำเป็นต้องทำการคัดเลือกพื้นที่อีกระดับหนึ่ง ในการนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

บทที่ ๓

ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บวท.

๓.๑ โครงสร้างและระบบการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของ บวท.

บวท. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผล ประจำปี ๒๕๖๖ และแผนวิสาหกิจและแผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ซึ่งเป็นกรอบในการบริหารจัดการจัดการความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ดังภาพที่ ๓



จากโครงสร้างการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของ บพท. แผนยุทธศาสตร์ฯ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จจะผ่านการพิจารณาตามสายงานไปยังคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมทำหน้าที่ในการบริหารนโยบาย (Policy Management) และมีการบริหารข้ามสายงานโดยฝ่ายบริหารระดับสูง (Executive Management Cross Functional Management) รับนโยบายลงมาปฏิบัติและรายงานผลการปฏิบัติสู่การกำหนดนโยบายใหม่ มีการบริหารงานประจำวัน (Daily Management) โดยกองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม (สอ.สส.) เป็นผู้ปฏิบัติ และเป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานกอง/ศูนย์/สำนัก ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ

ตามแผนวิสาหกิจของ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue : SI) และ ๘ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective : SO) ดังนี้

SI 1 : การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

SO 1 : ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

SO 2 : พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทาง

SI 2 : การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

SO 3 : มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

SO 4 : มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพันและมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี

SI 3 : การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

SO 5 : มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

SO 6 : มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุลเพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้

SI 4 : การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการการบิน

SO 7 : สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ

SO 8 : มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

ประเด็นยุทธศาสตร์ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ดังตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ ประเด็นยุทธศาสตร์ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการ ดำเนินการ (Key Performance Target: KPTs)	กลยุทธ์ (Strategy)
SI 3 การพัฒนาไปสู่อำนาจองค์กรสมรรถนะสูง	SO 5 : มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม	KPI 5.3 การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร	S 5.3 พัฒนาการดำเนินงานตามพันธกิจ ภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มแข็งและยั่งยืนสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๓.๓ แนวคิดและนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

๓.๓.๑ แนวคิดความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

บวท. จัดทำกิจกรรม CSR ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนมาเป็นระยะเวลา กว่า ๑๐ ปี นับตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ เป็นต้นมา โดยยังไม่ได้จัดแบ่งกลุ่มชุมชนสำคัญออกเป็น ๓ กลุ่มอย่างเป็นระบบตามหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) การจัดกิจกรรม CSR เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเป็นการดำเนินการสำหรับชุมชนที่อยู่ใกล้สนามบินโดยรอบที่ทำการ บวท. ทุกแห่งที่สำรวจพบว่าได้รับความเดือดร้อนจากการให้บริการของ บวท. และชุมชนที่สร้างผลกระทบให้การให้บริการของ บวท. เนื่องจากพฤติกรรมการดำเนินกิจกรรมร่วมกับชุมชนเป็นไปแบบธรรมชาติดังกล่าว บวท. จึงได้จัดแบ่งกลุ่มชุมชนออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ (๑) ชุมชนที่อยู่รอบสนามบินรอบเขตประชิดสนามบินหรือแนวเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. (๒) ชุมชนที่สร้างผลกระทบให้การให้บริการของ บวท. ได้แก่ ชุมชนที่มีการจุด

บั้งไฟ ปล่องยโคมลอย โคมควัน โดรน การดำเนินงานของวิद्यุชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน รอบเขต ประชิดสนามบิน หรือแนวเส้นทางการบิน และ (๓) กลุ่มชุมชนสังคมทั่วไป เพื่อสร้างโอกาสและ สนับสนุนให้ชุมชนและสังคมตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมในฐานะองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่ดี ให้เป็นไปตามที่ สคร. กำหนด

๓.๓.๒ นโยบายและแนวทางการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บวท.

จากหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจปี ๒๕๖๖ ทำให้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน เป็นแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทดแทน โดยเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ทรัพยากรและดูแลใส่ใจด้านของสิ่งแวดล้อม โดยลดการปล่อยมลพิษบริเวณโดยรอบที่เกี่ยวข้องกับภารกิจและสิ่งแวดล้อมทั่ว ๆ ไป ซึ่งในทางปฏิบัติ แผนวิสาหกิจของ บวท. ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้ง องค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กร แห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มี ประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม แต่ อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในส่วนของความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. ยังคงให้ความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักการมาตรฐาน ISO 26000 (ความโปร่งใส (Transparency) ความโปร่งใสในการตัดสินใจและการดำเนินงานที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม) และพฤติกรรมจริยธรรม (ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม (The Environment) เป็นการคำนึงถึง ผลกระทบที่เกิดจากการตัดสินใจและการดำเนินงานขององค์กร)

ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล นำไปสู่ การเป็นองค์กรที่มีความน่าเชื่อถือ ทำให้ประชาชน ผู้รับบริการ ผู้ปฏิบัติงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เกิดความมั่นใจ ศรัทธา และไว้วางใจในการบริหารงาน อีกทั้ง ยังส่งผลต่อการเสริมสร้างวัฒนธรรม องค์กร (AEROTeam) ที่ดี ในการให้ความสำคัญต่อความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อาจมีความ จำเป็นที่ บวท. ต้องทำการสื่อสาร/สานสัมพันธ์กับกลุ่มสังคม ชุมชนเป้าหมายในแง่มุมมองมลภาวะทาง เสี่ยง และมลพิษทางอากาศด้วย ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) (การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (ด้านสิ่งแวดล้อม โดยการอนุรักษ์และรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ เกิดความสมบูรณ์ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดการเกิดมลพิษ) และนโยบายของยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ นโยบาย ประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) ที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความมั่งคั่งของประเทศไทยในอนาคต โดยคำนึงถึงการพัฒนาและใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Growth Engine) โดยการ มุ่งเน้นการใช้พลังงานทดแทน การปรับแนวคิดจากเดิมที่คำนึงถึงความได้เปรียบเรื่องต้นทุนเป็นหลักมา

สู่การคำนึงถึงประโยชน์ที่ได้จากการลดความสูญเสียทั้งระบบ (Lost Advantage) หัวใจสำคัญอยู่ที่การพัฒนากระบวนการผลิต และแผนพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่ให้ความสำคัญกับการให้บริการการเดินอากาศบนพื้นฐานของความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงดำเนินการตามหลักการของมาตรฐานสากล ISO 26000 เป็นแนวทางในการปฏิบัติตามนโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บพท. ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

และสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ ประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) แนวทางมาตรฐานสากล ISO 26000 เกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผล SE-AM ประจำปี ๒๕๖๖ และ แผนนโยบายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น คค. สคร. และ ICAO มาเป็นกรอบการดำเนินงานขององค์กรมา อย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งเน้นผลประโยชน์เพิ่มขึ้นทั้งกับ บวท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ดังนี้

๓.๔.๑ เพื่อให้ บวท. มีทิศทางที่ชัดเจนในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยนำความสามารถพิเศษขององค์กรมาใช้ในการพัฒนา และประโยชน์อื่นใดเพื่อ เสริมสร้างความเข้มแข็งของสังคม ชุมชน กลุ่มเป้าหมาย และสังคมทั่วไป เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการ ดำเนินงานของ บวท. ในระยะยาว

๓.๔.๒ เพื่อแสดงถึงความตระหนักรู้และตื่นตัวในการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทุกภาคส่วนในธุรกิจการบินในการดำเนินธุรกิจด้วยแนวคิดลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คำนึงถึงการ เติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการลดผลกระทบเชิงลบ เพิ่มผลกระทบเชิงบวกต่อชุมชน สังคม โดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค

๓.๔.๓ สามารถสร้างการเติบโตของธุรกิจควบคู่กับการพัฒนาสังคมชุมชน โดยคำนึงถึง ความร่วมมือกับชุมชนในการลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งผลกระทบต่อชุมชนจากการให้บริการ จราจรทางอากาศของ บวท. และผลกระทบต่อ บวท. จากการดำเนินธุรกิจและการดำรงชีวิต ความเป็นอยู่ของชุมชน เพื่อนำไปสู่การสร้างสังคมที่ยั่งยืนสำหรับทุกคน

บทที่ ๔

ยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

บวท. ได้ทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายใน จากผลการดำเนินงานในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ และนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. เกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผล SE-AM ประจำปี ๒๕๖๖ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำประเด็นยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาไว้ ๒ ด้าน และแผนงานสนับสนุน การดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ ๒ แผนงาน ดังต่อไปนี้

๔.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็ง
ชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และ
สิ่งแวดล้อมทั่วไป

๔.๒ แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

แผนงานที่สนับสนุนการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียฯ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ฉบับนี้ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ และแผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. โดยพิจารณาให้เชื่อมโยงกับเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ปี ๒๕๖๖ ของสำนักงานคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ด้วย โดยมีแผนงานดังนี้

แผนงานที่ ๑ แผนงานการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ
ขององค์กร

แผนงานที่ ๒ แผนงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
ทั่วไป

ตารางที่ ๗/ แผนงานตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ และแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑

แผนงานตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑	ประเด็นยุทธศาสตร์ตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑	แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑
๕.๓.๑ แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และใช้ความสามารถหลักสนับสนุนเพื่อรักษาความร่วมมือกับภายนอก	๑. การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร	๑. แผนงานการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร
	๒. การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป	๒. แผนงานการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมทั่วไป

ตารางที่ ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ วัดอุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ โครงการ/งาน ตัวชี้วัด
ค่าเป้าหมาย หน่วยปฏิบัติ/รวบรวม

ตาราง ๔-๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความ
เข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัดอุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมายหน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๑. การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร	๑.๑ เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษเพื่อลดผลกระทบเชิงลบและเพิ่มผลกระทบเชิงบวก	๑. คัดเลือกชุมชนโดยรอบศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคที่ บวท. ให้มีความสำคัญแล้วเสร็จ	๑. วิทยูการบิษฯ นำความรู้ เสริมสร้างสัมพันธ์และความเข้มแข็งชุมชน	-ทำการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓ -ดำเนินการจัดกิจกรรมกับชุมชนที่ได้รับการคัดเลือกจากศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค แล้วเสร็จจำนวน ๑ กิจกรรม ในปี ๒๕๖๓ - ระดับ ๕ คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญในเดือนกรกฎาคมแล้วเสร็จ - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๕ - ระดับ ๕ ร้อยละ ๘๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๕ ผู้รับผิดชอบหลัก : กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม (สอ.สส.) ผู้รับผิดชอบร่วม : -ศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค (ศช.บก ๒.)
		๓. สร้างการรับรู้และความพึงพอใจต่อกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ	๒. การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ (ATS/CNS)	- การรับรู้และความพึงพอใจกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ -ระดับ ๕ สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐ -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๕ ผู้รับผิดชอบหลัก : กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม (สอ.สส.) ผู้รับผิดชอบร่วม : ศูนย์ควบคุมการบินส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

ตาราง ๔-๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมายหน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๑. การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร	๑.๑ เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กรเพื่อลดผลกระทบเชิงลบและเพิ่มผลกระทบเชิงบวก	๓. สร้างความรู้/ความเข้าใจของประชาชนในพื้นที่โดยรอบศูนย์ควบคุมการบิน ๙ แห่งด้านปัจจัยอันตราย (จากการปล่อยโคมลอยโคมควัน บั้งไฟ และปัจจัยอันตรายอื่นใด) เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการแจ้งจุดการเล่นบั้งไฟ จุดปล่อยโคมฯ อย่างถูกต้อง	๓. วิทยุการบินฯ นำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย	ร้อยละความรู้ความเข้าใจของประชาชนที่เข้าร่วมกิจกรรมการเผยแพร่ความรู้ด้านปัจจัยอันตราย -ระดับ ๕ สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐ -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม (สอ.สส.) ผู้รับผิดชอบร่วม : -ศูนย์ควบคุมการบินส่วนกลางและส่วนภูมิภาค -ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย

ตาราง ๔-๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคมชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมายหน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๒. การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมทั่วไป	๒.๑ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมทั่วไป	๑. สื่อสาร/เผยแพร่การดำเนินงานของ บพท. ที่มีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (มลภาวะทางเสียง/ทางอากาศ) ด้วยช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ต่อชุมชน สังคมทั่วไป	๔. เผยแพร่การดำเนินงานกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	-เผยแพร่ผลการดำเนินงานของ บพท. ที่มีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อสังคม ชุมชน ทั่วไปทุกไตรมาส - ระดับ ๕ เผยแพร่การดำเนินงานครบ ๔ ไตรมาส -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม (สอ.สส.) ผู้รับผิดชอบร่วม : -ศูนย์ควบคุมการบินส่วนกลางและส่วนภูมิภาค -งานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (ปอส.)

ตาราง ๔-๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมายหน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๒. การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป	๒.๒ การดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน ทั่วไป	๑. เกิดเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ ของ บวท. อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล เพื่อความยั่งยืนภายในองค์กร รวมทั้งสนับสนุนการจัดทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. และเพื่อสร้างประโยชน์ต่อสังคม ชุมชน ภาคส่วนต่าง ๆ ร่วมกับหน่วยงานภายนอกองค์กร	๕. การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ ภายใต้การนำโดยจิตอาสาพระราชทาน	<ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของสมาชิกเครือข่ายจิตอาสา ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ครบทุกกิจกรรม - ความสำเร็จของการจัดกิจกรรมจิตอาสา ร่วมกับฝ่ายจัดการและพนักงาน จำนวน ๑ กิจกรรม - ระดับ ๕ ร่วมกิจกรรมจิตอาสา กับ คค. ได้ครบทุกกิจกรรม - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ - ระดับ ๕ ร่วมกิจกรรมจิตอาสา กับฝ่ายจัดการและพนักงาน จำนวน ๑ กิจกรรม - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม (สอ.สส.) ผู้รับผิดชอบร่วม : ทุกสายงาน
		๒. ทำการมอบทุนเพื่อการศึกษาและพัฒนาคุณภาพชีวิตแก่เด็กหรือผู้พิการที่ด้อยโอกาสในระดับประถมศึกษาทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคได้ตามกรอบเวลาที่กำหนด	๖. สนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิบ้านฟ้าไทย	<ul style="list-style-type: none"> - ความสำเร็จของการมอบทุนฯ - ระดับ ๕ จัดพิธีมอบทุนฯ แล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ - ความสำเร็จของการจัดกิจกรรมหารายได้ร่วมกับฝ่ายจัดการและพนักงาน - ร้อยละ ๘๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๕ ผู้รับผิดชอบหลัก : - สอ.สส. - ศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค ผู้รับผิดชอบร่วม : ทุกสายงาน

ตาราง ๘-๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมายหน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๒. การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคมชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป	๒.๒ การดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน ทั่วไป	๓. ประยุกต์ใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ในการสื่อสาร/เผยแพร่ผลการดำเนินงาน ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม และสิ่งแวดล้อม	๗. การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคมชุมชน และสิ่งแวดล้อม	-ระดับความสำเร็จของการใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ในการเผยแพร่ผลการดำเนินงาน - ระดับ ๕ ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๕ ช่องทาง -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม (สอ.สส.) ผู้รับผิดชอบร่วม : ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
		๔. เผยแพร่นโยบาย/หรือแนวปฏิบัติและผลการดำเนินงานเพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน ทั่วไปภายในองค์กร	๘. การบรรยายเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร	- ระดับความสำเร็จของการเผยแพร่/นโยบาย/หรือแนวปฏิบัติและผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร - ระดับ ๕ รับรู้ข้อมูลที่ทำการเผยแพร่ ได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐ -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม (สอ.สส.) ผู้รับผิดชอบร่วม : สายงานทรัพยากรบุคคล

บทที่ ๕

รายละเอียดแผนการดำเนินงาน

๕.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร

แผนงาน : แผนงานการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร

โครงการ/งาน : ๑. วิทยุการบินฯ นำความรู้ เสริมสร้างสัมพันธ์และความเข้มแข็งชุมชน
๒. การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ
๓. วิทยุการบินฯ นำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้าน สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป

แผนงาน : แผนงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป

โครงการ/งาน : ๑. เผยแพร่การดำเนินกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๒. การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ
๓. สนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิน่านฟ้าไทย
๔. การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๕. การบรรยายภายในองค์กรเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

๕.๒ เป้าหมายระยะ ๕ ปีของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม และชุมชน

ยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคมและชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ หากพิจารณาในส่วนของการดำเนินงานตามบทบาทผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อสังคมและชุมชนในระยะยาว แบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ระยะที่ ๑ ปี ๒๕๖๓

(๑) คัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินภูมิภาค ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต

(๒) จัดทำกิจกรรมในชุมชนที่ระบุและคัดเลือก ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินภูมิภาค ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เนื่องจากเป็นระยะที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศ จำนวน ๑ กิจกรรม

(๓) ทำการประเมินและสรุปผลการดำเนินงานและออกแบบกิจกรรมที่เหมาะสมกับชุมชน

ระยะที่ ๒ ระหว่างปี ๒๕๖๔-๒๕๗๑

(๑) คัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินภูมิภาค (เพิ่มเติม) ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต

(๒) จัดทำกิจกรรมในชุมชนที่ระบุและคัดเลือก ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินภูมิภาค ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เนื่องจากเป็นระยะที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศ จำนวน ๑ กิจกรรม

(๓) คัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินอุ้งตะเภา/สุวรรณภูมิ (เพิ่มเติม) ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต

(๔) จัดทำกิจกรรมในชุมชนที่ระบุและคัดเลือก ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินอุ้งตะเภา/สุวรรณภูมิ ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เนื่องจากเป็นระยะที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศ จำนวน ๑ กิจกรรม

(๕) ทำการประเมินและสรุปผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคมและชุมชน

ทั้งนี้ ในแต่ละปี สามารถเลือกดำเนินการในลำดับที่ (๑)(๒)(๔) หรือ (๑)(๓)(๕) ได้ตามความเหมาะสม

**๕.๓ เป้าหมายระยะ ๕ ปี ของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้าน
สิ่งแวดล้อม**

ยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ หากพิจารณาในส่วนของการดำเนินงานตามบทบาทผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว แบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ระยะที่ ๑ ปี ๒๕๖๓

(๑) ปรับปรุง/ทบทวนนโยบายเกี่ยวกับการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

(๒) จัดกิจกรรมเกี่ยวกับการปลูกจิตสำนึก/สร้างความตระหนักรู้ในการรักษาสิ่งแวดล้อมให้กับบุคลากรภายในองค์กร ผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ

(๓) ทำการประเมินและสรุปผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสิ่งแวดล้อม

ระยะที่ ๒ ระหว่างปี ๒๕๖๔-๒๕๗๑

(๑) จัดกิจกรรมเกี่ยวกับการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยพัฒนาสภาพแวดล้อมทั่วไป และร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมกับหน่วยงานใกล้เคียง

(๒) จัดกิจกรรมสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในธุรกิจการบินด้วยแนวคิดลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและคำนึงถึงการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเพิ่มพื้นที่สีเขียวและพัฒนาสิ่งแวดล้อมทั่ว ๆ ไป

(๓) ทำการประเมินและสรุปผลการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ ได้กำหนดรายละเอียดโครงการ/งาน ตามยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ จำนวนทั้งสิ้น ๘ โครงการ/งาน พร้อมรายละเอียดตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย ระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบหลัก-ร่วม ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ ๙ ตารางที่ ๑๐ และตารางที่ ๑๑ ดังนี้

ตารางที่ ๙ โครงการ/งานตามยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมในประเด็น
ยุทธศาสตร์ที่ ๑

ลำดับที่	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด (kpi)	ค่าเป้าหมาย ระดับ ๕	ระยะเวลาการ ดำเนินงาน	หน่วยงานปฏิบัติ/ รวบรวม
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญขององค์กร					
๑.๑	วิสาหกิจชุมชน นำความรู้ เสริมสร้างสัมพันธภาพและความเข้มแข็งชุมชน	-คัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ณ สนามบินภูมิภาค/อุตะเภ/สุวรรณภูมิ ตามเป้าหมายที่กำหนดแล้วเสร็จ -ความสำเร็จของการจัดกิจกรรมกับชุมชนสำคัญที่คัดเลือก	-คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม -ร้อยละ ๘๐ ของความพึงพอใจในการจัดกิจกรรม	๒๕๖๓-๒๕๖๔ (กรอบเวลาดำเนินการตามเป้าหมาย ๕ ปีที่กำหนด)	- กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม - สายงานบริหารจราจรทางอากาศ - สายงานบริการการเดินทางอากาศส่วนภูมิภาค
๑.๒	การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ	ร้อยละการรับรู้และความพึงพอใจกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐	๒๕๖๓-๒๕๖๔ (ดำเนินการทุกปี)	กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม
๑.๓	วิสาหกิจชุมชน นำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย	ร้อยละความรู้ความเข้าใจของประชาชนที่เข้าร่วมกิจกรรม เผยแพร่ความรู้ด้านปัจจัยอันตรายการบิน	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐	๒๕๖๓-๒๕๖๔ (ดำเนินการทุกปี)	- กองสื่อสารองค์กรและกิจการสังคม - ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย - สายงานบริการการเดินทางอากาศส่วนภูมิภาค

ตารางที่ ๑๐ โครงการ/งานตามยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมในประเด็น
ยุทธศาสตร์ที่ ๒

ลำดับที่	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด (kpi)	ค่าเป้าหมาย ระดับ ๕	ระยะเวลาการ ดำเนินงาน	หน่วยงานปฏิบัติ/ รวบรวม
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป					
๒.๑	เผยแพร่การดำเนินกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	เผยแพร่ผลการดำเนินงานของ บพท. ที่มีผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน สังคมทั่วไป ทุกไตรมาส	จำนวน ๔ ครั้ง ต่อปี	๒๕๖๓-๒๕๖๑ (ดำเนินการทุกปี)	- กองสื่อสารองค์กร และกิจการสังคม - สายงานยุทธศาสตร์ องค์กรและความยั่งยืน - สายงานบริหารจรรยา บรรณทางอากาศ
๒.๒	การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ	-ความสำเร็จของสมาชิกเครือข่ายจิตอาสาฯ ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับกระทรวงคมนาคม (คค.) -ความสำเร็จของการจัดกิจกรรมร่วมกับฝ่ายจัดการ และพนักงาน	-ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับ คค. ได้ครบทุกกิจกรรม -ร้อยละ ๘๐ ของความพึงพอใจ ในการเข้าร่วมกิจกรรม	๒๕๖๓-๒๕๖๑ (ดำเนินการทุกปี)	- กองสื่อสารองค์กร และกิจการสังคม - ทุกสายงาน
๒.๓	สนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิธันฟ้าไทย	-ความสำเร็จของการมอบทุนฯ -ความสำเร็จของการจัดกิจกรรมหารายได้ ร่วมกับฝ่ายจัดการและพนักงาน	-แล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม- มิถุนายน -ร้อยละ ๘๐ ของความพึงพอใจ ในการเข้าร่วมกิจกรรม	๒๕๖๓-๒๕๖๑ (ดำเนินการทุกปี)	- กองสื่อสารองค์กร และกิจการสังคม - ทุกสายงาน

ตารางที่ ๑๐ โครงการ/งานตามยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ในประเด็น
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ (ต่อ)

ลำดับที่	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด (kpi)	ค่าเป้าหมาย ระดับ ๕	ระยะเวลาการ ดำเนินงาน	หน่วยงานปฏิบัติ/ รวบรวม
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป					
๒.๔	การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	ระดับความสำเร็จของการใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ในการเผยแพร่ผลการดำเนินงาน	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๕ ช่องทาง	๒๕๖๓-๒๕๖๑ (ดำเนินการทุกปี)	- กองสื่อสารองค์กร และกิจการสังคม - ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
๒.๕	การบรรยายภายในองค์กรเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม	ระดับความสำเร็จของการเผยแพร่นโยบาย/หรือแนวปฏิบัติและผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ	รับรู้ข้อมูลข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐	๒๕๖๓-๒๕๖๑ (ดำเนินการทุกปี)	- กองสื่อสารองค์กร และกิจการสังคม - สายงานทรัพยากรบุคคล

คำจำกัดความตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของโครงการ/งาน แยกตามประเด็นยุทธศาสตร์

ตาราง ๑๑ คำจำกัดความตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑

โครงการ/งานที่ ๑ วิจัยการbinx นำความรู้ เสริมสร้างสัมพันธและความเข้มแข็งชุมชน

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
คัดเลือกและระบุรายชื่อ ชุมชนสำคัญโดยรอบที่ ทำการ บวท. ณ สนามบิน ภูมิภาค/อุตะเภ/สุวรรณ ภูมิแล้วเสร็จ	๕	คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม
	๓	คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม
	๑	คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนกันยายน

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ร้อยละความพึงพอใจของ การเข้าร่วมกิจกรรม จิตอาสา ร่วมกับ ฝ่าย จัดการและพนักงาน	๕	ร้อยละ ๘๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๔	ร้อยละ ๗๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๓	ร้อยละ ๖๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๒	ร้อยละ ๕๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๑	ร้อยละ ๔๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม

โครงการ/งานที่ ๒ การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
การรับรู้และความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ	๕	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐
	๔	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๖๑-๘๐
	๓	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๔๑-๖๐
	๒	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๒๑-๔๐
	๑	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๐-๒๐

โครงการ/งานที่ ๓ วิทยากรบินฯ นำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย

ตัวชี้วัด Output	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ร้อยละความความรู้ความเข้าใจของประชาชนที่เข้าร่วมกิจกรรมการเผยแพร่ความรู้ด้านปัจจัยอันตราย	๕	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐
	๔	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๖๑-๘๐
	๓	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๔๑-๖๐
	๒	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๒๑-๔๐
	๑	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๐-๒๐

ตารางที่ ๑๒ ตารางคำจำกัดความตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒

โครงการ/งานที่ ๔ เผยแพร่การดำเนินกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด Output	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
เผยแพร่ผลการดำเนินงาน ของ บวท. ที่มีผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อ ชุมชน สังคมทั่วไปทุก ไตรมาส	๕	เผยแพร่ผลการดำเนินการงานฯ ปีละ ๕ ครั้ง
	๔	เผยแพร่ผลการดำเนินการงานฯ ปีละ ๓ ครั้ง
	๓	เผยแพร่ผลการดำเนินการงานฯ ปีละ ๒ ครั้ง
	๒	เผยแพร่ผลการดำเนินการงานฯ ปีละ ๑ ครั้ง
	๑	ประสานงานและเตรียมข้อมูลเพื่อทำการเผยแพร่แล้วเสร็จ

โครงการ/งานที่ ๕ การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิสาหกิจชุมชน

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ความสำเร็จของ สมาชิกเครือข่ายจิต อาสา ร่วมกิจกรรม จิตอาสากับกระทรวง คมนาคม	๕	ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐
	๔	ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๖๑-๘๐
	๓	ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๔๑-๖๐
	๒	ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๒๑-๔๐
	๑	ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๐-๒๐

โครงการ/งานที่ ๕ การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ (ต่อ)

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ร้อยละความพึงพอใจ ของการเข้าร่วมกิจกรรม จิตอาสาร่วมกับฝ่าย จัดการและพนักงาน	๕	ร้อยละ ๘๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๔	ร้อยละ ๗๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๓	ร้อยละ ๖๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๒	ร้อยละ ๕๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๑	ร้อยละ ๔๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม

โครงการ/งานที่ ๖ สนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิธันท์ฟ้าไทย

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ความสำเร็จของการ มอบทุนฯ	๕	จัดพิธีมอบทุนฯ แล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน
	๔	จัดพิธีมอบทุนฯ แล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม
	๓	จัดพิธีมอบทุนฯ แล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม
	๒	จัดพิธีมอบทุนฯ แล้วเสร็จในเดือนกันยายน
	๑	จัดพิธีมอบทุนฯ แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ร้อยละความพึงพอใจ ของการเข้าร่วม กิจกรรมหารายได้ ร่วมกับฝ่ายจัดการ และพนักงาน	๕	ร้อยละ ๘๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๔	ร้อยละ ๗๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๓	ร้อยละ ๖๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๒	ร้อยละ ๕๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
	๑	ร้อยละ ๔๐ ของความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม

โครงการ/งานที่ ๓ การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด Output	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ระดับความสำเร็จของการใช้ช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ในการเผยแพร่ผลการดำเนินงาน	๕	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๕ ช่องทาง
	๔	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๔ ช่องทาง
	๓	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๓ ช่องทาง
	๒	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๒ ช่องทาง
	๑	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๑ ช่องทาง

โครงการ/งาน ๔ การบรรยายภายในองค์กรเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ระดับความสำเร็จของการเผยแพร่นโยบาย/หรือแนวปฏิบัติและผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ	๕	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐
	๔	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๖๑-๘๐
	๓	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๔๑-๖๐
	๒	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๒๑-๔๐
	๑	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๐-๒๐

เอกสารอ้างอิง

๑. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐
๒. ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)
๓. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐)
๔. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๙)
๕. การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบการประเมินผลรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model: SE-AM ประจำปี ๒๕๖๖
๖. (ร่าง) แผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑
๗. แผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐
๘. แผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร
๙. มาตรฐานสากล ISO 26000
๑๐. นโยบายผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท.

ภาคผนวก

**ตารางแสดงชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ
เขตสนามบินกรุงเทพ**

จากการสำรวจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

(คัดสำเนาจากคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถ
พิเศษของ บวท. (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ))

รายชื่อชุมชน/หมู่บ้านที่อยู่โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 79 แห่ง

ลำดับที่	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	ที่ตั้ง				
		หมู่	ถนน	แขวง/ตำบล	อำเภอ/เขต	จังหวัด
1	ชุมชนประชาร่วมใจ	4	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
2	ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์	3	เลียบมอเตอร์เวย์	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
3	ชุมชนร่วมใจพัฒนา	3	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
4	ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา	3	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
5	ชุมชนวัดบำรุงจีน	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
6	ชุมชนลำพุทธา	3	ฉลองกรุง	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
7	ชุมชนสองฝั่งคลอง	1	เจ้าคุณทหาร	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
8	ชุมชนสังฆราชา	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
9	ชุมชนเคหะนคร 2	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
10	ชุมชนชอยกำนันแก้ว	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
11	ชุมชนชอยแม่เพ็ญ	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
12	ชุมชนหมู่ 4 คลองสาม	4	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
13	ชุมชนบุรูอิสลาม	17	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
14	หมู่บ้านร่วมสุขวิลเลจ 4	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
15	หมู่บ้านร่วมฤดี	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
16	หมู่บ้านสราญวงศ์	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
17	หมู่บ้านพาราไดซ์ การ์เด็น	17	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
18	หมู่บ้านนครินทร์การ์เด็น	4	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
19	หมู่บ้านพนาสนธิ์ 3	17	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
20	หมู่บ้านศิรินทรา	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
21	หมู่บ้านวัฒนา	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
22	หมู่บ้านติสกุล	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
23	หมู่บ้านรุ่งกิจการ์เด็นโฮม	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
24	หมู่บ้านสุวรรณวิลล์	1	เจ้าคุณทหาร	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
25	หมู่บ้านลาดกระบังการ์เด็น	3	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
26	หมู่บ้านมณสินี	3	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
27	หมู่บ้านแฮปปี้เพลส	4	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร

28	หมู่บ้านเอมมงคล	1	คุ้มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
29	หมู่บ้านประภาวรรณโฮม 2	16	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
30	หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 4	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
31	หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 5	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
32	หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 9	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
33	หมู่บ้านจุลมาศวิลล่า	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
34	หมู่บ้านสุทธาทร	1	เจ้าคุณทหาร	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
35	หมู่บ้านประเสริฐสุข	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
36	หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ	1	วัดศรีวารีน้อย	หนองปรือ	บางพลี	สมุทรปราการ
37	หมู่ 10 ตำบลศิระจรเข้	10	วัดศรีวารีน้อย	ศิระจรเข้	บางเสาธง	สมุทรปราการ
38	หมู่ 2 ตำบลราชาเทวะ	2	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
39	หมู่ 3 ตำบลราชาเทวะ	3	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
40	หมู่ 4 ตำบลราชาเทวะ	4	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
41	หมู่ 5 ตำบลราชาเทวะ	5	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
42	หมู่ 6 ตำบลราชาเทวะ	6	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
43	หมู่ 7 ตำบลราชาเทวะ	7	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
44	หมู่ 10 ตำบลราชาเทวะ	10	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
45	หมู่ 14 ตำบลราชาเทวะ	14	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
46	หมู่ 15 ตำบลราชาเทวะ	15	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
47	หมู่บ้านพาร์ควิซิตี	7	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
48	หมู่บ้านกิ่งแก้ววิลล่า	7	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
49	หมู่ 1 ตำบลบางไผ่	1	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
50	หมู่ 2 ตำบลบางไผ่	2	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
51	หมู่ 3 ตำบลบางไผ่	3	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
52	หมู่ 4 ตำบลบางไผ่	4	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
53	หมู่ 5 ตำบลบางไผ่	5	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
54	หมู่ 6 ตำบลบางไผ่	6	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
55	หมู่ 7 ตำบลบางไผ่	7	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
56	หมู่บ้านกรีนเลค	2	บางนา-ตราด	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
57	หมู่บ้านกรีนวิลล์	3	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
58	หมู่บ้านพูนสุข	7	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ

59	หมู่บ้านธนาฉัตร	4	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
60	อาคารชุดบุเวล	4	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
61	คอนโดนาเพลส	4	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
62	คอนโดเพรจทิง	4	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
63	คอนโดคณเจริญ	5	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
64	หมู่ 11 ตำบลบางพลีใหญ่	11	บางนา-ตราด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
65	หมู่บ้านกรงทอง	11	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
66	หมู่บ้านบัวแก้ว	11	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
67	หมู่บ้านโนเบิลปาร์ค	11	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
68	หมู่ 12 ตำบลบางพลีใหญ่	12	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
69	หมู่บ้านโนเบิลโฮม	12	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
70	หมู่ 10 ตำบลบางปลา	10	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
71	หมู่ 11 ตำบลบางปลา	11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
72	หมู่บ้านโรมอนปาร์ค	3,11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
73	หมู่บ้านนันทนาการเดิน	10	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
74	หมู่บ้านกฤษฐานคร 30	10	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
75	หมู่บ้านบุศรินทร์-เทพารักษ์	11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
76	หมู่บ้านชัยฤกษ์-เทพารักษ์	11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
77	หมู่บ้านอารีน่าการ์เด้นท์	3	ซอยหลวงพ่อด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
78	หมู่บ้านกัลปพฤกษ์	11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
79	หมู่บ้านกฤษณา	2	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ

ด้านทิศเหนือ 35 แห่ง
 ด้านทิศใต้ 30 แห่ง
 ด้านทิศตะวันออก 2 แห่ง
 ด้านทิศตะวันตก 12 แห่ง

ตารางแสดงความเชื่อมโยงข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมกับแผนแม่บทด้านต่าง ๆ

ลำดับ	แผนแม่บท	ข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๑.	แผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.	<ul style="list-style-type: none"> - เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก (SWOT) - นำข้อมูลมาใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๒.	แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม
๓.	แผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม - สอดคล้องกับการกำหนดยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๔.	แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้ในการบริหารความเสี่ยงของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๕.	แผนปฏิบัติการดิจิทัล	<ul style="list-style-type: none"> - เชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลเพื่อบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๖.	แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม	<ul style="list-style-type: none"> - ใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม

ตารางแสดงความเชื่อมโยงข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้าน
สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๑	<p>SWOT ประกอบด้วย จุดแข็ง (Strength: S) จุดอ่อน (Weakness: W) โอกาส (Opportunity: O) และ อุปสรรค/ความท้าทาย (Threat: T) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> - S6. การตอบสนองต่อนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ - S11. ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ/กำหนดและสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทางองค์กร - W1. การบริหารจัดการแผนงาน โครงการ/งานให้สัมฤทธิ์ผล และพัฒนาการบริหารการเปลี่ยนแปลงเพื่อความยั่งยืนขององค์กร - W4. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลเข้าใช้งาน - W6. สถานะการเงินและต้นทุนขององค์กร - O1 ยุทธศาสตร์ภาครัฐมีความชัดเจน - O5. วิวัฒนาการทางเทคโนโลยี - T1. ปัจจัยอันตรายทางการบิน - T2. การจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม - T5. วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก 	<ul style="list-style-type: none"> - เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยภายใน/ภายนอกของ บวท. และสภาพแวดล้อมของสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. - เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๑ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ รวมถึงข้อมูลการวิเคราะห์ SWOT ของแผนยุทธศาสตร์ฯ (ข้อมูล SWOT อยู่ในบทที่ ๒ หน้า ๒๕-๒๗) เช่น S1 การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ ทั้งแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ S4 บวท. ให้ความสำคัญสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายการแสดง ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในเชิงรุก พร้อมขยาย การปฏิบัติให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรเข้มแข็งและยั่งยืน W1 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านชุมชน ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นและก้าวไม่ทันกับการปรับเปลี่ยน ทิศทางการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจของ สคร. O4 ยุทธศาสตร์ภาครัฐและยุทธศาสตร์ บวท. มีความชัดเจนใน การกำหนดยุทธศาสตร์ด้าน CSR ที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเติบโตของธุรกิจ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ไปพร้อมกันได้อย่างเข้มแข็งและยั่งยืน T3 การจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการปฏิบัติการบินทั้ง ก๊าซเรือนกระจกและเสียงถูกยกระดับความสำคัญมากยิ่งขึ้น ในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย และชุมชนในบริเวณ โดยรอบสนามบินสำคัญตามแนวเส้นเสียง ซึ่งมาตรการ/ เป้าหมายที่จะมีผลบังคับใช้อาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อ บวท. ใน

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้าน สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
		รูปของข้อจำกัดของการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๒	<p>ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์</p> <p>เช่น ความท้าทายด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility) สิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียง ถูกยกระดับความสำคัญมากยิ่งขึ้นในอุตสาหกรรมการบินประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ</p> <p>- ปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน/ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน และปัจจัยใหม่ ๆ ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และเลเซอร์ (Laser and Bright light) มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม</p>	<p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลการวิเคราะห์สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกของ บวท. (ข้อมูลการวิเคราะห์ อยู่ในบทที่ ๒ หน้า ๑๖-๒๒) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> o ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ o แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ o แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี o ปัจจัยอันตรายทางการบิน <p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลการวิเคราะห์ SWOT ของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม SWOT ตัวที่เกี่ยวข้อง เช่น</p> <p>W1 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นและก้าวไม่ทันกับการปรับเปลี่ยนทิศทางการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจของ สคร.</p> <p>T1 ปัจจัยนำเข้าด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการที่ บวท. ดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุกปี แต่ยังไม่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม</p> <p>T3 การจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการปฏิบัติการบิน ทั้งก๊าซเรือนกระจกและเสียงถูกยกระดับความสำคัญมากยิ่งขึ้นในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย และชุมชนในบริเวณโดยรอบสนามบินสำคัญตามแนวเส้นเสียง ซึ่งมาตรการ/เป้าหมายที่จะมีผลบังคับใช้อาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดของการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน การดำเนินงาน CSR เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ ความร่วมมือในการลดผลกระทบ ยังมีข้อจำกัดทั้งด้านการสื่อสาร และการเข้าถึงชุมชนในพื้นที่เป้าหมาย เนื่องจากภารกิจของ บวท. ไม่ได้มีปฏิสัมพันธ์โดยตรงกับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบิน การดำเนินงานและการวิเคราะห์ผลกระทบจำเป็นต้องมีการประสานข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกทอดหนึ่งด้วย</p>

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๓	<p>ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์</p> <p>ความได้เปรียบในภาพรวมขององค์กร (Business) :</p> <p>๑ องค์กรมีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ ความได้เปรียบด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)</p> <p>๖. การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ได้อย่างตรงประเด็น และต่อเนื่อง</p>	<p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลการวิเคราะห์ SWOT ของแผนยุทธศาสตร์ฯ SWOT ตัวที่เกี่ยวข้อง เช่น S2 บวท. ให้มีความสำคัญกับการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญและใส่ใจกับสิ่งแวดล้อม โดยนำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความเชี่ยวชาญมาเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญและสิ่งแวดล้อมมาอย่างต่อเนื่อง</p> <p>O3 กระทรวงคมนาคมมีนโยบายสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพของหน่วยงานโดยคำนึงถึง การให้ความสำคัญต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม</p> <p>O6 รัฐบาลให้ความสำคัญกับงานทั้งด้านสังคมและด้านสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ เพื่อให้ทุกภาคส่วนนำไปกำหนดแนวปฏิบัติให้สอดคล้องกัน</p>
๔	<p>ความสามารถพิเศษขององค์กร :</p> <p>“เป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศ รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค”</p>	<p>เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับความพร้อมของทรัพยากรที่เกี่ยวข้องในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ ของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม (การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร)</p> <p>ความพร้อมของทรัพยากรที่เกี่ยวข้อง เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ๐ งบประมาณ ๐ พนักงาน ๐ อุปกรณ์ ๐ เทคโนโลยีสารสนเทศ

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๕	<p>Business Model และ Intelligent Risk- ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ Business Model</p> <p>- Intelligent Risk ในประเด็นเรื่องบุคลากร</p>	<p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๒ ของแผนยุทธศาสตร์ฯ ประกอบด้วย</p> <p><u>ประเด็นยุทธศาสตร์</u></p> <p>๑. การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร</p> <p>๒. การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมทั่วไป</p> <p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลการวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกของ บพท. (ข้อมูลอยู่ในบทที่ ๒ หน้า ๒๓-๒๕)</p>
๖	<p>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์</p> <p>SO 5: มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการทุกกลุ่ม</p>	<p>เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม</p> <p><u>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์</u></p> <p>๑.๑ การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษเพื่อลดผลกระทบเชิงลบ/เพิ่มผลกระทบเชิงบวก</p> <p>๒.๑ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป โดยดำเนินการตามแนวปฏิบัติของมาตรฐาน ISO 26000 และหลักพฤติกรรมจรรยาบรรณเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมทั่วไป และสิ่งแวดล้อมชุมชน</p> <p>๒.๒ การดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมทั่วไป</p> <p><u>กลยุทธ์</u></p> <p>๑.๑.๑ ดำเนินงานตามพันธกิจด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน</p>

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
๓/	<p>แผนงาน</p> <p>แผนงาน ๕.๓.๑ แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และใช้ความสามารถหลักสนับสนุนเพื่อรักษาความร่วมมือกับภายนอก</p>	<p>เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับแผนงาน โครงการของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย</p> <p>๑. <u>โครงการ/งาน ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ บรรลุในแผนวิสาหกิจ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - วิทยุการบินฯ นำความรู้ เสริมสร้างสัมพันธ์และความเข้มแข็งชุมชน <p>๒. <u>โครงการ/งาน ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ - สนับสนุนการดำเนินงานของมูลนิธิบ้านฟ้าไทย <p>๓. <u>การสื่อสารประเด็นการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายใต้แผนสื่อสารองค์กร</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ (ATS/CNS) - วิทยุการบินฯ นำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย - การเผยแพร่การดำเนินกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม - การบรรยายภายในองค์กรเกี่ยวกับการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม