



แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ  
ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด  
พ.ศ ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑

(AEROTHAI Stakeholders Relationship Management Strategic Plan)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด  
Aeronautical Radio of Thailand, Ltd. (AEROTHAI)

สารบัญ  
เรื่อง

หน้า

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)	๑
สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Achievements)	๓
บทที่ ๑ บทนำ	๑๕
๑.๑ ความเป็นมา	๑๕
๑.๒ ขอบเขต	๑๗
๑.๓ วิสัยทัศน์องค์กร	๑๙
๑.๔ วัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	๑๙
๑.๕ เป้าหมายการดำเนินการ	๒๐
๑.๖ ตัวชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	๒๐
บทที่ ๒ การทบทวนสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๑
๒.๑ การวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกของ บวท. และสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๑
๒.๒ ข้อมูลสารสนเทศของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๒๕
๒.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายใน และภายนอก	๔๕
บทที่ ๓ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บวท.	๖๐
๓.๑ ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๖๐
๓.๒ ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาว	๖๓
๓.๓ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องระหว่างวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายระยะยาว กับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และพันธกิจ	๖๖
๓.๔ เป้าหมายระยะยาว	๖๘
๓.๕ ผลที่คาดว่าจะได้รับ	๖๙
บทที่ ๔ แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	๗๐
๔.๑ แผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑	๗๙
๔.๒ แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ (แผนปฏิบัติการประจำปี)	๘๐
๔.๓ แผนงานประจำ	๘๑
๔.๔ แผนสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ประเด็นสื่อสารที่สำคัญตามเกณฑ์ Enablers)	๘๒
ภาคผนวก	๘๓
ตารางแสดงความเชื่อมโยงข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท.	๘๔
ตารางแสดงความเชื่อมโยงข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กับแผนแม่บทด้านต่าง ๆ	๙๒

## บทสรุปผู้บริหาร

### (Executive Summary)

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท. เกิดขึ้นเพื่อมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บพท. ตามคู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ซึ่งครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบและส่งผลกระทบต่อทั้งเชิงบวก และเชิงลบต่อ บพท. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นการบริหารผลลัพธ์และบริหารความสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องและเป็นลำดับขั้นตอนจนส่งผลให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กับ บพท. ให้เกิดเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น ซึ่งดำเนินการผ่านกระบวนการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และคู่มือการปฏิบัติงานกระบวนการบริหารแผนความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการ เพื่อให้ บพท. มีแนวทางการทำงานอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ องค์การได้แบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ออกเป็น ๘ กลุ่ม ได้แก่ ๑. ผู้กำกับดูแล (Governance Bodies) ๒. ผู้ถือหุ้น (Shareholders) ๓. คู่ค้า (Partners) ๔. ผู้ส่งมอบ (Suppliers) ๕. คู่ความร่วมมือ (Collaborators) ๖. ชุมชน (Communities) ๗. บุคลากร (Employees) และ ๘. ลูกค้า (Customers)

ทั้งนี้ บพท. มีการจัดทำแผนแม่บท/แผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้แผนวิสาหกิจ ซึ่งมีแผนแม่บท/แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งหมด ๖ แผน ได้แก่ ๑) กลุ่มผู้กำกับดูแล และกลุ่มคู่ความร่วมมือ อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ๒) กลุ่มบุคลากร อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ๓) กลุ่มลูกค้า อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ ๔) กลุ่มผู้ส่งมอบและกลุ่มคู่ค้า อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ๕) กลุ่มผู้ถือหุ้น อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี และ ๖) กลุ่มชุมชน อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม

สำหรับการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญฉบับนี้ จะมุ่งเน้น/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีกรอบทิศทางการดำเนินการระยะเวลา ๕ ปี เริ่มจากการได้มาของหน่วยงาน/กลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีการทบทวนข้อมูลปัจจัยนำเข้าโดยการกลั่นกรอง วิเคราะห์ข้อมูลประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงาน/โครงการ/งานตามแผนวิสาหกิจ บพท. พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ และ Value Chain กระบวนการ คู่มือปฏิบัติงาน และ Job Description ของกอง/ศูนย์/สำนักต่าง ๆ ผ่านการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)/Focus Group ร่วมกับผู้บริหารและผู้แทนของแต่ละสายงาน โดยทุกสายงานได้จัดระดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจที่มีผลต่อเป้าหมายที่สำคัญขององค์กร ในปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐ พร้อมทั้งระบุนามผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญประจำปี ๒๕๖๖ และให้ค่าคะแนนต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามเกณฑ์จัดลำดับความสำคัญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากนั้นจึงได้นำกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ๘ กลุ่ม มากำหนดขอบเขตตามแผนแม่บท/แผนยุทธศาสตร์แต่ละด้านข้างต้น

สำหรับประเด็นที่มีสาระสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้มีการสรุปประเด็นความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี โดยมีที่มาจาก ๒ มิติ ได้แก่ ๑) ประเด็นความต้องการ/ความคาดหวัง ในมิติที่ บวท. มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีปัจจัยนำเข้าจากข้อมูล ปัญหา ข้อขัดข้อง หรือสิ่งที่ต้องการให้มีการผลักดันจากสายงานที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับทุกสายงาน รวมถึงแผนภายในและภายนอกที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการบินในระดับสากลและภูมิภาค และยุทธศาสตร์ชาติ และ ๒) ประเด็นความต้องการ/ความคาดหวัง ในมิติที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีต่อ บวท. โดยมีปัจจัยนำเข้าจากผลการสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ประจำปี ๒๕๖๕ รวมถึงข้อมูลความต้องการ ความคาดหวัง ปัญหา/ข้อขัดข้อง จากการประชุม/กิจกรรมต่าง ๆ ของ บวท.

จากการรวบรวม บูรณาการข้อมูล และสรุปรายชื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. (Key Stakeholders) และประเด็นที่มีสาระสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่าหน่วยงานที่ บวท. มุ่งเน้นในการบริหารความสัมพันธ์อยู่ในกลุ่มผู้กำกับดูแล และกลุ่มคู่ความร่วมมือ และเห็นควรที่จะให้มีการบริหารผลลัพธ์และบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามประเด็นที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ บวท. ได้กำหนดวิธีการ/รูปแบบ และระดับของการบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้สอดคล้องกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งได้นำมาเป็นแนวคิดในการจัดทำแผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญประจำปี โดยมีเป้าหมายตัวชี้วัด ๒ รูปแบบ ได้แก่ แบบตัวชี้วัดรายกิจกรรมย่อย เช่น แบบสอบถาม/แบบประเมินกิจกรรม และ แบบตัวชี้วัดโดยใช้คะแนนผลสำรวจความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งมีการกำหนดค่าเป้าหมายความพึงพอใจเป็นรายปี

แผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้ ยังให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมการจัดการความเสี่ยงของการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ๒ มิติ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้สร้างระบบการติดตาม และรายงานแผนงาน/โครงการ รวมถึงการประเมินความเสี่ยงประจำปีตามรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยผ่านระบบรายงานโครงการขององค์กร โดยสายงานต่าง ๆ สามารถเข้าไปบันทึกข้อมูลได้โดยตรง และสามารถส่งข้อมูลไปยังผู้บริหารพิจารณาได้อีกด้วย

อย่างไรก็ดี จากการที่ บวท. ได้ผ่านการวิเคราะห์ วางแผน ประมวลผล จนเข้าสู่การติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบแล้ว บวท. ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ได้มาซึ่งผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ดียิ่งขึ้น ตลอดจนจนเป็นการตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และต่อทิศทางการพัฒนาของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการบริหารผลลัพธ์/บริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อไป

\*\*\*\*\*

## สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Achievements)

ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐
<p>๑. กำหนดกลยุทธ์การบริหารจัดการสร้างความสัมพันธ์และบริหารผลลัพธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ</p>	<p><b>กลยุทธ์ :</b> ๑.๑ สนับสนุนบทบาทผู้แทนในเวทีการประชุม</p> <p>๑.๑.๑ สนับสนุนบทบาทผู้แทนในเวทีการประชุมในประเทศ</p> <p>บวท. ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมในเวทีประชุมต่าง ๆ เพื่อร่วมกำหนดแนวทางในการดำเนินการร่วมกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในกลุ่มคู่ความร่วมมือ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เข้าร่วมประชุม เรื่อง กระบวนการและตัวแปรที่ใช้ในการประกาศขีดความสามารถซึ่งนำมาใช้ในการจัดสรรเวลา ณ ท่าอากาศยานระดับ ๓ ของ ทอท.</li> <li>- เข้าร่วมประชุมแนวทางการดำเนินการชำระค่าเช่าที่อรัยสายสัญญาณ และค่าปรับ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</li> <li>- เข้าร่วมประชุมหารือแนวทางการติดตั้งระบบไฟนำร่องการบิน (Approach Lighting Systems)</li> <li>- เข้าร่วมประชุมหารือข้อจำกัดของระบบไฟนำร่องการบินเข้าสู่สนามบิน (Approach Lighting Systems) ของท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานหาดใหญ่</li> <li>- เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ครั้งที่ ๑๓/๒๕๖๕</li> <li>- เข้าร่วมประชุมหารือเรื่องการเปลี่ยนแปลงประเภททางวิ่งและแผนการปรับปรุงกายภาพสนามบินบริเวณพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (RESA) กับพื้นที่รอบทางวิ่ง (Runway Strip) ของสนามบินหัวหิน</li> </ul> <p>การส่งผู้แทนเข้าร่วมประชุมกับหน่วยงานหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในกลุ่มผู้กำกับดูแล เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เข้าร่วมการประชุมรายงานความคืบหน้าในการดำเนินงานโครงการความร่วมมือ GBAS Demonstration ร่วมกับประเทศญี่ปุ่น</li> <li>- ประชุมคณะกรรมการจัดสรรเวลา (Slot Coordination Committee)</li> <li>- ประชุมคณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ</li> <li>- ประชุมหารือเรื่องการทำการบินโดรนในพื้นที่รอบสนามบิน</li> <li>- เข้าร่วมประชุมเพื่อให้ข้อคิดเห็นต่อร่างแผนแม่บทอวกาศแห่งชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับห้วงอากาศและการเดินอากาศ</li> <li>- เข้าร่วมสัมมนาในหัวข้อ “การรายงานเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยในการบินพลเรือนด้านการให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน”</li> <li>- เข้าร่วมประชุมคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group – CMWG) 1/2565</li> </ul>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐
	<p>- เข้าร่วมรับฟังความเห็นต่อร่างประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการคำนวณค่าบริการการบินอากาศ</p> <p>- เข้าร่วมประชุมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economics Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน</p> <p>นอกจากนี้ บวท. ได้มีการส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน และคณะกรรมการต่าง ๆ เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศ เช่น การส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะทำงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"><li>๑) คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดรูปแบบและจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management Technical Working Group – AOM TWG)</li><li>๒) คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Technical Working Group – ATM TWG)</li><li>๓) คณะทำงานเทคนิคด้านระบบการสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation and Surveillance Technical Working Group – CNS TWG)</li><li>๔) คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการข้อมูล (Information Management Technical Working Group – IM TWG)</li><li>๕) คณะทำงานเทคนิคด้านท่าอากาศยาน (Aerodrome Technical Working Group – AD TWG)</li><li>๖) คณะทำงานเทคนิคด้านบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aeronautical Meteorological Service – MET TWG)</li><li>๗) คณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group – CM WG)</li></ol> <p><u>๑.๑.๒ สนับสนุนบทบาทผู้แทนในเวทีการประชุมต่างประเทศ</u></p> <p><u>๑.๑.๒.๑ การเข้าร่วมเป็นคณะทำงานใน ICAO Panel การเข้าร่วมเป็นสมาชิกใน Study Group ของ ICAO และการเข้าร่วมปฏิบัติหน้าที่ประธาน/ประธานร่วม/รองประธาน (Chairman/Co-Chairman/Vice Chairman) ในกลุ่มทำงานต่าง ๆ ของ ICAO APAC</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมในคณะทำงาน ICAO Trust Framework Panel (TFP) คณะทำงาน Information Management Panel (IMP) คณะทำงาน Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP) คณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) คณะทำงาน Surveillance panel (SP) และคณะทำงาน Communications Panel (CP) ของ ICAO และเข้าร่วมเป็นสมาชิก ICAO Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG) รวมถึงการเข้าร่วมแสดงบทบาทในกลุ่มทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาระบบการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"><li>๑) <u>คณะทำงาน ICAO Trust Framework Panel (TFP)</u></li></ol>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
	<p>บวท. ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน TFSG ตั้งแต่วันที่ ๒๕๖๓ โดยคณะทำงานดังกล่าวจัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนา/จัดทำกรอบการดำเนินการสากล (Global Trust Framework) สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบดิจิทัลในกิจการบิน โดยครอบคลุมทั้งส่วนการพัฒนา/จัดทำนโยบาย เอกสารคำแนะนำ/คู่มือ และแผน/กลยุทธ์ ในการเปลี่ยนถ่ายไปสู่ระบบที่สามารถทำงานร่วมกันได้ในระดับสากลผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบภาคพื้นดิน (Ground-Ground)/ภาคอากาศ (Air-Air) ด้วยกันเอง หรือระหว่างภาคอากาศและภาคพื้นดิน (Air-Ground) ที่เชื่อถือได้ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการของรัฐภาคีเป็นไปอย่างสอดคล้องกัน และครอบคลุมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีอยู่ในกิจการบินในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต โดยผู้แทน บวท. มีประสบการณ์ในการดำเนินการด้าน SWIM FF-ICE TBO ซึ่งเป็นหนึ่งในองค์ประกอบสำคัญที่มีผลต่อการกำหนดคุณสมบัติของ Trust Framework และสามารถสร้างผลลัพธ์อย่างต่อเนื่องให้แก่ Trust Framework Study Group ให้เป็นไปตามเป้าหมายได้ จึงได้รับเชิญเข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน โดยเมื่อปี ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้มีการนำเสนอรายชื่อและได้มีมติให้แต่งตั้งให้นางสาวอมรรัตน์ จิรัฏฐิติกาลโชติ สังกัดกองวิเคราะห์นโยบายและวางแผนกลยุทธ์ รับผิดชอบเป็น Vice-Chairman ของ Trust Framework Panel (TFP)</p> <p>๒) คณะทำงาน Information Management Panel (IMP)</p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Information Management Panel (IMP) ในฐานะ Panel member โดยคณะ IMP จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาแนวทางการทำงานร่วมกันให้สอดคล้องกันและเป็นสากล และอธิบายอย่างละเอียดถึงแนวทางที่จำเป็นเพื่อทำให้มั่นใจว่าการบริหารข้อมูลจะมีประสิทธิภาพ รวมถึงระบุถึงความจำเป็นสำหรับรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบใหม่บนพื้นฐาน system-wide ภายใต้ระบบการเดินอากาศ โดยแนวทางสากลในเรื่องการบริหารข้อมูลเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าสามารถทำงานร่วมกันในระดับสากลและได้มาตรฐานในทุก data domains และเพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การปฏิบัติการบินแบบ Flight &amp; Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) และวิวัฒนาการของ Meteorology (MET) ต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบดิจิทัล และการทบทวนระบบ Notice to Airmen (NOTAM) โดยผู้แทน บวท. จะได้เข้าร่วมจัดทำ/พัฒนาแนวคิด นโยบาย มาตรฐาน ข้อกำหนด และเอกสารคำแนะนำต่าง ๆ ด้าน SWIM ของ ICAO</p> <p>๓) คณะทำงาน Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP)</p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP) ในฐานะ Panel member โดยคณะ ATMRPP จัดตั้งขึ้นโดย ANC ในเดือนธันวาคม ๒๕๕๗ เพื่อพัฒนาแนวคิดและแนวทางในด้าน ATM ที่สำคัญเชิงกลยุทธ์ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนา เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการดำเนินการเปลี่ยนผ่านได้สอดคล้องกับแนวคิด Global ATM Concept ด้วยเหตุนี้ ไม่เพียงแต่ ATMRPP จะพัฒนาแนวคิดเป้าหมาย (target concepts) ยังระบุถึงการเปลี่ยนผ่าน (transition) โดยพัฒนาเนื้อหา (material) สำหรับขั้นตอนแรกของการเปลี่ยนผ่าน ทั้งนี้ พื้นฐานหลักของระบบ ATM ที่สอดคล้องกันทั่วโลกจะเกี่ยวข้องกับข้อมูลที่ทันสมัยและสอดคล้องกัน</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
	<p>เพื่อจุดประสงค์นี้ ATMRPP ได้นำเสนอแนวคิดสำหรับ System Wide Information Management (SWIM) ซึ่งจะได้รับการปรับปรุงพัฒนาเพิ่มเติมโดย Panel ดังกล่าว โดยมีแนวคิดที่ครอบคลุมการบูรณาการของอากาศยานและแนวคิด SWIM ATMRPP โดยผู้แทน บวท. จะได้เข้าร่วมจัดทำ/พัฒนาแนวคิด นโยบาย มาตรฐาน ข้อกำหนด และเอกสารคำแนะนำต่าง ๆ ของ ICAO ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรทางอากาศในอนาคต เช่น การจัดทำ Global Air Traffic Management (ATM) Operational Concept (GATMOC) ฉบับปรับปรุง การพัฒนาแนวคิด Trajectory-Based Operations (TBO) การจัดทำแนวคิด/เอกสารต่าง ๆ ด้าน FF-ICE</p> <p>๔) <u>คณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP)</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) ในฐานะ Panel member และ Advisor โดยคณะทำงาน ATMOPSP ได้รับการมอบหมายให้การดำเนินการวิเคราะห์ แก้อไข และผลักดันการพัฒนามาตรฐานการให้บริการจราจรทางอากาศ การพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติการ การพัฒนาแนวทางการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างภาคทหารและพลเรือน รวมถึงการวางแผนและนโยบายในการพัฒนา Air Traffic Flow Management (ATFM) ในระดับสากล ซึ่งจะถูกนำไปเป็นแนวทางหลักในการกำหนดแผนของแต่ละภูมิภาคต่อไป</p> <p>การส่งผู้แทนเข้าร่วมคณะทำงานฯ นี้ ถือเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้แทน บวท. ได้วิเคราะห์ถึงปัญหาและแนวโน้มการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศ ในหลาย ๆ มุมมอง (State, Sub-Regional, Regional and Global) อีกทั้งยังได้มีส่วนร่วมในการวิเคราะห์/กำหนด/วางแผนแก้อไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศในระดับสากล โดยในปี ๒๕๖๖ นายปิยวุฒิ ตันติเมฆบุตร สังกัดศูนย์บริหารเครือข่ายการปฏิบัติการจราจรทางอากาศ ได้รับเชิญเข้าร่วมในคณะทำงาน ICAO Wake Turbulence Specific Working Group (WTSWG) ภายใต้ ATMOPSP เพิ่มเติมอีกคณะด้วย</p> <p>๕) <u>คณะทำงาน Surveillance Panel (SP)</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Surveillance Panel (SP) ในฐานะ Panel member และ Advisor โดยคณะทำงาน SP มีหน้าที่ปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับระบบติดตามอากาศยาน และรายละเอียดข้อมูลสำหรับใช้ในการวางแผนวิจัยและพัฒนา เพื่อกำหนดทิศทางในการนำเทคโนโลยีติดตามอากาศยานรูปแบบใหม่เข้ามาใช้งาน เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุด โดยผู้แทน บวท. ได้มีส่วนร่วมและสนับสนุนในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณาพัฒนา/ปรับปรุง ข้อกำหนด (Provisions) แก้อไขมาตรฐานและระเบียบปฏิบัติ (SARPs) อีกทั้ง ยังได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน SP และการประชุมในกลุ่มคณะทำงานย่อยต่าง ๆ ภายใต้คณะทำงาน SP อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ประชุม Surveillance Panel Aeronautical Surveillance Working Group (SP-ASWG) และ การประชุม Surveillance Panel Airborne Surveillance Working Group (SP-AIRB WG) ด้วย</p> <p>๖) <u>คณะทำงาน Communications Panel (CP)</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Communications Panel (CP) ในฐานะ Panel member และ Advisor อนึ่ง บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน CP ครั้งแรกเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๙</p>



ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
	<p>โดยคณะทำงาน CP ได้รับผิดชอบการศึกษาและการพัฒนาข้อกำหนดของ ICAO ในเรื่องปฏิบัติการและเทคนิคสำหรับระบบการสื่อสารทางด้านเสียง (voice) และข้อมูล (data) ของการจัดการจราจรทางอากาศ ซึ่งสนับสนุนวิธีปฏิบัติ และ Application ต่าง ๆ ที่ได้ระบุไว้ในแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) โดยการเข้าร่วมเป็นคณะทำงานดังกล่าว ผู้แทน บวท. ได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน CP อย่างต่อเนื่อง และมีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณากลยุทธ์ กำหนดทิศทาง และการวางแผนสำหรับการสื่อสารด้านการบินให้มีความสอดคล้องกันตามที่ระบุในแผน GANP ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญของ ICAO และหน่วยงานด้านการบินสากล รวมทั้งได้ติดตามเป็นประจำทุกปีเพื่อการพัฒนากระบวนการและอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการสื่อสารการจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อสามารถนำมาวางแผนพัฒนาการสื่อสารด้านการบินของประเทศไทยในอนาคตต่อไปได้ นอกจากนี้ ผู้แทน บวท. ยังได้เข้าร่วมการประชุมย่อยต่าง ๆ ภายใต้คณะทำงาน CP เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสนับสนุนข้อมูลด้านการพัฒนาด้านการสื่อสารการบิน และการทบทวนร่างเอกสารและคู่มือต่าง ๆ เป็นประจำ และเมื่อปี ๒๕๖๓ ทาง ICAO ได้เชิญให้ผู้แทน บวท. เข้าร่วม Project Team – Terrestrial Data Link (PT-T) ซึ่งเป็นการประชุมภายใต้ CP Infrastructure Working Group (IWG) โดยทีมดังกล่าวจะทำงานเพื่อเตรียมการ/จัดหา terrestrial data link ในอนาคต</p> <p>๓) คณะทำงาน Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG)</p> <p>บวท. ได้ส่งผู้เชี่ยวชาญ (Subject Matter Expert: SME) เข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG) เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะทำงานดังกล่าว (Study Group) ได้รับการรับรองและจัดตั้งจาก Air Navigation Commission (ANC) เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณสมบัติในด้านการวางแผน/นโยบาย/กลยุทธ์ด้านปฏิบัติการ และด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้อง/มีประสบการณ์ในการพัฒนา/การวางแผน/การนำแนวคิด/แนวทาง/วิธีปฏิบัติ/เทคโนโลยีระบบการเดินทางอากาศใหม่ ๆ ไปใช้งาน จากวงการอุตสาหกรรมการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากทั่วโลกเข้าร่วมเป็นสมาชิก เพื่อจะได้ประสานกิจกรรม/การดำเนินการต่าง ๆ รวมทั้งการหารือแลกเปลี่ยนและร่วมกันกำหนด/จัดลำดับความสำคัญของหัวข้อการพัฒนา GANP ซึ่งถือว่าเป็น backbone ของแผนการพัฒนาการให้บริการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการบูรณาการ (Integrated) ความสอดคล้อง (Harmonization) และความสามารถในการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (interoperability) อีกทั้ง ในปี ๒๕๖๕ ผู้แทน บวท. (นางสาวอมรรัตน์ จิรัฏฐิติกาลโชติ) สังกัดกองวิเคราะห์นโยบายและวางแผนกลยุทธ์) ได้รับการเสนอให้ปฏิบัติหน้าที่เป็น Chairman ของ Aviation System Block Upgrades Panel Project Team (ASBU PPT) ซึ่งเป็นคณะทำงานย่อยภายใต้คณะทำงาน GSG เพื่อร่วมเป็นผู้นำในการกำหนดทิศทาง/ขับเคลื่อนแผนกลยุทธ์ ASBUs ของ ICAO และสามารถถ่ายโยงกลับมาสู่งานแผนกลยุทธ์ของประเทศและ บวท. อีกด้วย</p> <p>๔) <u>ประธาน/ประธานร่วมของกลุ่มทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG)</u></p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐
	<p>สำนักงานสาขาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO APAC) ได้มีการแบ่งโครงสร้างกลุ่มการทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนากระบวนการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ออกเป็น ๕ กลุ่มใหญ่ (ATM, CNS, AOP, MET และ RASMAG) โดยจะมีการแบ่งกลุ่มการทำงาน/คณะทำงานย่อยภายใต้กลุ่ม เพื่อร่วมมือกันในการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาค (Regional Air Navigation Plan: RANP) แผนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ANS Plan) ซึ่งจะมีการประชุมเพื่อผลักดัน/ส่งเสริมการดำเนินการให้เป็นไปตาม modules ต่าง ๆ ของ ASBUs เพื่อยกระดับขีดความสามารถของระบบการเดินอากาศในภูมิภาค และเพื่อให้การดำเนินการของรัฐภาคีในภูมิภาคให้เป็นไปอย่างสอดคล้องกัน โดย บวท. ได้รับบทบาทสำคัญจาก ICAO APAC ในการร่วมผลักดันแผนพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาค โดยมีผู้แทน บวท. ได้รับการเสนอให้เข้าร่วมเป็นประธาน/ประธานร่วมของกลุ่มทำงานภายใต้ APANPIRG ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- นายชลวิทย์ บรรพวัฒน์รักษ์ นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง ประธานร่วม (Co-chair) ของการประชุม Aeronautical Communication System Implementation Coordination Group (ACSICG)</li><li>- นางสาวสายฝน อบรมสุข รักษาการ ผู้อำนวยการกองบริหารความปลอดภัย ประธาน (Chair) ของการประชุม Regional Airspace Safety Monitoring Advisory Group (RASMAG)</li><li>- นายปิยวุฒิ ดันดีเมฆบุตร สังกัดศูนย์บริหารเครือข่ายการปฏิบัติการจราจรทางอากาศ ประธาน (Chair) ของการประชุม ATFM Steering Group</li><li>- นายชัยนันท์ ชัยสมพงษ์ สังกัดกองออกแบบและติดตั้งระบบวิศวกรรม ประธาน (Chair) ของการประชุม Spectrum Review Working Group (SRWG)</li><li>- นางสาวอมรรัตน์ จิรัฐิติกาลโชติ สังกัดกองวิเคราะห์นโยบายและวางแผนกลยุทธ์ ประธานร่วม (Co-chair) ของการประชุม ICAO Asia/Pacific System Wide Information Management Task Force (SWIM TF)</li></ul> <p><b>๑.๑.๒.๒ การเพิ่มบทบาทบนเวที CANSO</b></p> <p>ตามที่ บวท. มุ่งเน้นนโยบายในการเพิ่มบทบาทต่อกิจการบินระหว่างประเทศ เพื่อใช้ประโยชน์จากความร่วมมือสำหรับการพัฒนาบริการการเดินอากาศของประเทศสู่มาตรฐานสากล และเทียบเคียงกับ Best practices ได้ บวท. จึงได้ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศจากนานาชาติทั่วโลก จัดตั้ง Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) ในปี ๒๕๓๙ และ บวท. ได้เป็นสมาชิกมาโดยตลอด อีกทั้ง บวท. ยังได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกคณะทำงานของ CANSO ที่กำหนดขึ้นเพื่อพัฒนาศักยภาพของหน่วยงานบริการการเดินอากาศในหลายคณะ เช่น Operations Standing Committee (OSC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับ Air Traffic Flow Management/Airport Collaborative Decision-Making (ผู้แทน บวท. ได้รับการแต่งตั้งให้รับหน้าที่เป็นประธานร่วม (Co-Chair)) และผู้แทน บวท. ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของคณะทำงาน System-Wide Information Management (SWIM) คณะทำงาน Safety Standing Committee (SSC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
	<p>Safety Intelligence Workgroup, Human Performance Management Workgroup, Cyber Safety Task Force และ Next Generation SMS Workgroup และคณะทำงาน Strategy and Integration Standing Committee (SISC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบผลการดำเนินการในด้านต่าง ๆ โดยเน้นด้านประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน ผ่านการทำงานของ Global Benchmarking Workgroup</p> <p>นอกจากนี้ CANSO ยังมีการดำเนินการในระดับภูมิภาค ซึ่ง บวท. ได้มีส่วนร่วม/สนับสนุนการดำเนินงานและให้ความร่วมมือใน CANSO ของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกอย่างต่อเนื่องรวมทั้ง บวท. ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาเอกสาร CANSO Guide/Best Practice รวมถึงเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของภูมิภาคมาโดยตลอด</p> <p><b>กลยุทธ์ : ๑.๒ สร้างช่องทาง/เวทีในการจัดกิจกรรม/บริหารความสัมพันธ์</b></p> <p><b>๑.๒.๑ สร้างช่องทาง/เวทีในการจัดกิจกรรม/บริหารความสัมพันธ์ในประเทศ</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- บวท. โดยกองวิสาหกิจสัมพันธ์ (วส.สส.) ได้จัดการประชุมกับกรมท่าอากาศยาน (ทย.) และบริษัทที่ปรึกษาของ ทย. เรื่อง ข้อมูลระบบสาธารณสุขโรคในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อใช้ประกอบการดำเนินโครงการงานจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานระนอง ผ่านระบบ Zoom Meeting เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๕</li><li>- บวท. โดยกองวิสาหกิจสัมพันธ์ (วส.สส.) ได้จัดการสัมมนา เรื่องการพัฒนาระบบนิเวศอากาศยานไร้คนขับของ บวท. โดยมีหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ เข้าร่วมการสัมมนา เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๕ ณ วังจันทร์ วิลเลจ จังหวัดระยอง</li><li>- บวท. โดยคณะทำงานพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับของ บวท. ได้จัดการประชุมชี้แจงแนวทางการดำเนินงาน แลกเปลี่ยนและแบ่งปันองค์ความรู้ เรื่องการดำเนินโครงการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft Traffic Management: UTM ) เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๖ ผ่านการประชุมออนไลน์</li><li>- บวท. โดยกองวิสาหกิจสัมพันธ์ (วส.สส.) ร่วมกับ สบอภ. ได้จัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ระหว่าง บวท. กับ บริษัท อู๋ตะเกา อินเทอร์เน็ตชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด (UTA) เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ณ สำนักงานใหญ่ UTA</li><li>- บวท. โดยกองวิสาหกิจสัมพันธ์ (วส.สส.) ได้จัดการประชุมเรื่องการใช้งานเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศระบบ Instrument Landing System (ILS) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมี กพท. ทย. และ บวท. เข้าร่วมประชุม เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๖ ณ บวท.</li><li>- บวท. โดยสำนักงานบริหารโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา (สบอภ.) ได้จัดการประชุมเตรียมความพร้อมด้านอุตุนิยมวิทยาการบินร่วมกับ กรมอุตุนิยมวิทยา กองทัพเรือ เพื่อหารือแนวทางการให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน ณ สนามบินอู่ตะเภา เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๖ ณ บวท.</li><li>- บวท. โดยคณะทำงานพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับของ บวท. ได้จัดการประชุมชี้แจงและหารือแนวทางการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศ</li></ul>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐
	<p>สำหรับอากาศยานไร้คนขับระยะที่ ๒ โดยมี กพท. บวท. บริษัท เดลวี แอโรสเปซ จำกัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุม เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖ ผ่านระบบ Zoom</p> <p><b>๑.๒.๒ สร้างช่องทาง/เวทีในการจัดกิจกรรม/บริหารความสัมพันธ์ต่างประเทศ</b></p> <p>บวท. ผลักดัน/สนับสนุนการดำเนินงานสร้างความสัมพันธ์ สร้างความร่วมมือ และปฏิบัติงานร่วมกับ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ โดยบทบาทของ บวท. ได้รับการยอมรับในเวทีสากล ก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและการบูรณาการร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ เพื่อบรรลุเป้าหมายการดำเนินการโครงการที่สำคัญของ บวท. และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินในระดับประเทศ ภูมิภาค และสากล ผ่านการแสดงความร่วมมืออย่างต่อเนื่องและการมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และ Best Practice ในการประชุม/หารือในเวทีระหว่างประเทศ หรือการประชุมแบบทวิภาคี/พหุภาคีระหว่างหน่วยงานการบิน อาทิ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- การลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ระหว่างหน่วยงาน Air Traffic Management Bureau (ATMB) Civil Aviation Administration of China (CAAC) สาธารณรัฐประชาชนจีน กับ บวท. เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๕ เพื่อสร้างความร่วมมือในการพัฒนาการให้บริการการจราจรทางอากาศร่วมกัน โดยในปี ๒๕๖๖ คณะผู้บริหารและผู้เกี่ยวข้องของ บวท. ได้เดินทางไปเยี่ยมชมกิจการ ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน พร้อมทั้งประชุมหารือแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการให้บริการ และแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีใหม่ร่วมกับหน่วยงาน ATMB/CAAC และหน่วยงานด้านการบินพลเรือนที่เกี่ยวข้อง เพื่อหารือความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และสานต่อความสัมพันธ์อันดีที่มีมาช้านาน</li><li>- การเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) (Malaysia – Thailand) ครั้งที่ ๓๑ (ACC/31)</li><li>- การเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม The 19<sup>th</sup> Meeting of Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal Air Traffic Flow Management (ATFM) Collaboration (AMNAC/19)</li><li>- ความร่วมมือในการดำเนินการจัดกิจกรรมการสาธิต Multi-Regional TBO Demonstration ระยะที่ ๒ ช่วงที่ ๒ (Phase 2B: Live-Flight Demonstration) ในบทบาทผู้เข้าร่วม (Active Participant)</li><li>- การส่งผู้แทน บวท. เข้าร่วมเป็นผู้บรรยาย (Panelist/Speaker) ในเวทีการประชุมระหว่างประเทศของ ICAO CANSO และ เวทีการประชุม/เสวนาด้านการบินในระดับสากลต่าง ๆ เช่น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. เข้าร่วมเป็นผู้บรรยายของการประชุมภายใต้หัวข้อ “Managing System Disruptions: Ensuring Safety, Building Resilience in Air Navigation Services” ในการประชุม Asia Pacific Summit for Aviation Safety (APSAS 2023) และ ปฏิบัติหน้าที่ Vice Chairperson ของการประชุม Asia and Pacific ANSP Committee ครั้งที่ ๑ (AAC/1)</li></ul>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
	<p><b>กลยุทธ์ : ๑.๓ การจัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- บวท. ได้ลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) กับ บวท. ฉบับปี ๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ณ อต. โดยข้อตกลงฯ นี้เป็นการทบทวนข้อตกลงฯ ฉบับปี ๒๕๖๓ เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานและการให้บริการของทั้งสองหน่วยงานในปัจจุบัน และเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมระหว่างหน่วยงานให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินกับหน่วยงานผู้ใช้อำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๙</li><li>- บวท. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการนำร่องด้านการจัดการจราจรทางอากาศ สำหรับอากาศยานไร้คนขับ ในพื้นที่วังจันทร์วัลเลย์ ระหว่าง บวท. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) และ บริษัท เอไอ แอนด์ โรโบติกส์ เวนเจอร์ส จำกัด (ARV) เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๕ ณ สำนักงานใหญ่ ปตท. เพื่อพัฒนาและทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบแอปพลิเคชันและแพลตฟอร์มควบคุมอากาศยานไร้คนขับ (UAS Flight Operations and Fleet Management) ของ ARV เข้ากับระบบการบริหารจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) ที่พัฒนาโดยบริษัทฯ ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานของระบบ UTM Ecosystem ให้มีความยืดหยุ่นต่อการใช้งานของผู้ใช้บริการห้วงอากาศทั้งหมด ตลอดจนมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยใช้โครงการวังจันทร์วัลเลย์ของ ปตท. เป็นพื้นที่ดำเนินการ</li><li>- บวท. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือ ระหว่าง ทย. กับ บวท. ฉบับปี ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๖ ณ บวท. เพื่อร่วมมือกันด้านการพัฒนาท่าอากาศยาน และด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ ให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ตามระเบียบและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อีกทั้งสนับสนุนและส่งเสริมซึ่งกันและกันในการพัฒนางานวิศวกรรมและระบบสารสนเทศ ตลอดจนร่วมกันพัฒนาบุคลากรของทั้ง ๒ หน่วยงาน</li><li>- บวท. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลง ระหว่าง กองทัพอากาศ กับ บวท. ฉบับประจำปี ๒๕๖๔-๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ณ กองบัญชาการกองทัพอากาศ เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และประสานประโยชน์ร่วมกันของทั้งสองหน่วยงาน รวมถึงร่วมมือกันในการบริหารจราจรทางอากาศระหว่างทหาร กับ พลเรือน อันนำมาซึ่งความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติ</li></ul>
<b>๒. สร้างบุคลากรด้านบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>	<p><b>กลยุทธ์ : ๒.๑ สร้างบุคลากรด้านบริหารความสัมพันธ์ กับ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b> อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี</p> <p><b>กลยุทธ์ : ๒.๒ ถ่ายทอดแผนบริหารจัดการฯ และ องค์ความรู้ให้กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภายใน บวท.</b></p> <p><b>๒.๒.๑ ถ่ายทอดแผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ</b></p> <p>บวท. จัดทำแผนปฏิบัติการด้านบริหารความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยนำประเด็น/ความต้องการระหว่าง บวท. กับ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งได้มาจากการทบทวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญระดับองค์กรเป็นประจำทุกปี และนำมาจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับแต่ละสายงาน เพื่อเก็บ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐
	<p>ข้อมูลสำหรับการจัดลำดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรวบรวมประเด็น/ความต้องการ/ปัญหา/ข้อขัดข้องที่มีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินงานของ บวท. รวมทั้งถ่ายทอดแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียดังกล่าว ให้กับแต่ละสายงานผ่านการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ และส่งหนังสือถึงสายงานต่าง ๆ รวมถึงการสื่อสารผ่านระบบดิจิทัลในช่องทางออนไลน์ของ บวท.</p> <p><u>๒.๒.๒ ถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภายใน บวท.</u></p> <p>บวท. โดยกองวิสาหกิจสัมพันธ์ (วส.สส.) เป็นผู้รับผิดชอบงานด้านการบริหารความสัมพันธ์และบริหารผลลัพธ์หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้จัดทำข้อมูลเรื่องการบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไว้ในงานจัดการความรู้ของหน่วยงาน (Knowledge Management) ในระบบ Intranet ของ บวท. ภายใต้ Banner Information link &gt; Knowledge Management AEROTHAI (KM) &gt; Knowledge Assets &gt; องค์ความรู้ปี ๒๕๖๕ &gt; องค์ความรู้ด้านอำนาจการและธุรกิจ ๒๕๖๕ และอยู่ในหัวข้อย่อย &gt; การจัดการความรู้ กองวิสาหกิจสัมพันธ์ ประจำปี ๒๕๖๕ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายที่เป็นบุคลากรภายในบริษัทฯ ทุกระดับได้ศึกษาเรียนรู้</p> <p>นอกจากนี้ ในระบบ Learning Management System (LMS) ของ บวท. ยังได้บรรจุหลักสูตรผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า ซึ่งเป็นวิชาภาคบังคับ ในหมวดการพัฒนาบุคลากรตามความสามารถหลัก (Core Competency) เพื่อพัฒนาพนักงานในแต่ละระดับตามความสามารถหลักของบุคลากรที่สอดคล้องกับความคาดหวังขององค์กร ประกอบด้วยหัวข้อ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ความรู้เกี่ยวกับด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร <ul style="list-style-type: none"> <li>- แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> <li>- การระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ</li> <li>- กระบวนการสร้างความสัมพันธ์</li> </ul> </li> <li>• ความรู้เกี่ยวกับด้านการมุ่งเน้นลูกค้า (ผู้ใช้บริการ) <ul style="list-style-type: none"> <li>- แผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและผู้ใช้บริการ</li> <li>- การจำแนกลูกค้า</li> <li>- การรับฟังและการประเมินผล</li> </ul> </li> </ul>
<p>๓. สร้างนวัตกรรมส่งเสริมการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p>	<p><u>กลยุทธ์</u> : ๓.๑ พัฒนาระบบฐานข้อมูลการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>บวท. ผลักดันให้มีการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร โดยปัจจุบัน บวท. มีการดำเนินการพัฒนาระบบสารสนเทศดังกล่าวภายใต้ชื่อโครงการ “ระบบฐานข้อมูลเพื่อบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศ” ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นโครงการระยะยาว ๓ ปี (๒๕๖๔ – ๒๕๖๖) โดยรายละเอียดและผลลัพธ์การพัฒนาระบบดังกล่าว มีดังนี้</p> <p><u>การพัฒนาโครงการระยะที่ ๑</u> (ต.ค. ๖๓ – ก.ย. ๖๔)</p> <p><u>ผลลัพธ์</u> Format มาตรฐานสำหรับการจัดเก็บประวัติหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ รวมถึงประวัติผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานนั้น ๆ</p> <p><u>การพัฒนาโครงการระยะที่ ๒</u> (ต.ค. ๖๔ – ก.ย. ๖๕)</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
	<p><b>ผลลัพธ์</b> สามารถจัดเก็บข้อมูล Top Management Profile, Stakeholders Profile และ Customers Profile ลงในระบบ โดยระบบสามารถแสดงผลบนหน้าจอ Client Page ตามที่ออกแบบ รวมถึงมีระบบค้นหา Profile จากหัวข้อของข้อมูลที่ Input และ/หรือหัวข้อที่กำหนด</p> <p><b>การพัฒนาโครงการระยะที่ ๓ (ต.ค. ๖๕ - ก.ย. ๖๖)</b></p> <p><b>ผลลัพธ์</b> สื่อสารให้หน่วยงานภายใน บวท. ได้รับทราบเกี่ยวกับระบบ และหรือแนวทางการจัดเก็บข้อมูลร่วมกันระหว่างส่วนงานเพื่อรวบรวมข้อคิดเห็น สิ่งที่ต้องปรับปรุง นำส่งผู้พัฒนาระบบเพื่อปรับปรุงระบบให้สมบูรณ์พร้อมใช้งานภายในกันยายน ๒๕๖๖ โดยมีเป้าหมายให้ บวท. มีระบบสารสนเทศในการบันทึก และจัดเก็บข้อมูลมาตรฐานสำหรับนำไปใช้ในกิจกรรมเพื่อบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร ลูกค้า และผู้ใช้บริการ ที่หน่วยงานภายในองค์กรสามารถเข้าถึงได้โดยไม่มีข้อจำกัดด้านเวลาและสถานที่ ในขณะที่เดียวกันก็สามารถรักษาความปลอดภัยของข้อมูลอย่างเหมาะสม (Data Privacy)</p> <p><b>กลยุทธ์ : ๓.๒ พัฒนาช่องทางในรูปแบบดิจิทัลการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b></p> <p>บวท. พัฒนาช่องทางการเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จัดเก็บเอกสาร/ผลการค้นคว้าที่สำคัญที่ได้รับจากหน่วยงานด้านการบินทั้งในและต่างประเทศ เช่น ข่าวสถานการณ์ปัจจุบัน เทคโนโลยีด้านการบิน ผลการค้นคว้าสถิติด้านการบินที่สำคัญ และความร่วมมือด้านการบินต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้มาจากจดหมายข่าวของหน่วยงานทั้งในและต่างประเทศที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับ บวท. หรือองค์กรระหว่างประเทศที่ บวท. เป็นสมาชิก ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กรมท่าอากาศยาน (ทย.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ICAO CANSO EASA IATA FAA CAAS เป็นต้น รวมถึงข่าวสารด้านการบินของหน่วยงานที่บริษัทฯ มุ่งเน้นการยกระดับความร่วมมือ เช่น หน่วยงาน Air Traffic Management Bureau (ATMB) Civil Aviation Administration of China (CAAC) สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยได้นำข้อมูลดังกล่าวมาเผยแพร่ในระบบดิจิทัลผ่านช่องทาง Application Line ของกองวิสาหกิจสัมพันธ์ นอกจากนี้ บวท. ยังได้รวบรวมช่องทางการเข้าร่วมประชุมทางอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้องของแต่ละการประชุมจากองค์การด้านการบิน ได้แก่ ICAO และ CANSO เพื่อให้ผู้ที่สนใจสามารถติดตามศึกษาข้อมูลที่ต้องการมาต่อยอดกับงานของตนต่อไป ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวเป็นการตอบสนองและสอดคล้องกับเป้าหมายวิสัยทัศน์ในการพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงของแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ อีกทั้งยังเป็นการผลักดันให้ บวท. มุ่งสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล ตามวิสัยทัศน์ของรัฐบาลในการปฏิรูปประเทศไทยสู่ Digital Thailand อีกด้วย</p>
<p>๔. ยกระดับความพึงพอใจ/สร้างความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p>	<p><b>กลยุทธ์ : ๔.๑ ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง</b></p> <p>การสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังในส่วนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญภายใต้โครงการประเมินผลความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ บวท. ประจำปี ๒๕๖๕ จำแนกตามการ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
ส่วนได้ส่วนเสีย อย่างต่อเนื่อง	<p>แบ่งกลุ่มของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. ที่วัดจากระดับความสัมพันธ์ ออกเป็น ๒ กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ ๑ กลุ่มผู้กำกับดูแล (Collaborators) และกลุ่มที่ ๒ กลุ่มคู่ความร่วมมือ (Regulators)</p> <p>ภาพรวมผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ทั้ง ๒ กลุ่ม มีระดับคะแนนความพึงพอใจรวมเฉลี่ยเท่ากับ ๓.๘๔ อยู่ในเกณฑ์ระดับคะแนน “ความพึงพอใจมาก” โดยประเด็น “ประโยชน์/ผลสัมฤทธิ์ที่หน่วยงานของท่านได้รับจากการทำงานร่วมกันกับ บวท.” ได้รับคะแนนความพึงพอใจสูงที่สุดเท่ากับ ๓.๙๗ อยู่ในเกณฑ์ระดับคะแนน “ความพึงพอใจมาก” และประเด็น “การรับฟังความคิดเห็น ความต้องการของท่าน/หน่วยงานของท่าน และมีการดำเนินการตามความคิดเห็น ความต้องการอย่างเหมาะสม” ได้รับคะแนนน้อยที่สุดเท่ากับ ๓.๗/๑ ซึ่งยังคงอยู่ในเกณฑ์ระดับคะแนน “ความพึงพอใจมาก”</p> <p><b>กลยุทธ์ :</b> ๔.๒ จัดทำแผนยกระดับการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อยู่ระหว่างการวางแผนดำเนินการ</p>



## บทที่ ๑

### บทนำ

#### ๑. บทนำ

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท. ฉบับนี้ เกิดขึ้นโดยการนำข้อมูลปัจจัยนำเข้าที่เกี่ยวข้องมาศึกษา และวิเคราะห์ โดยจัดทำกระบวนการและรวบรวมเป็นข้อพิจารณาในการทบทวนและปรับปรุงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ต่อการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานของ บพท. ให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตลอดจนเป็นการตอบสนองของความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างโอกาสในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในปัจจุบัน และเพื่อตอบสนองต่อทิศทางการพัฒนาของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการบริหารผลลัพธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้ บพท. ได้กำหนดผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียหลักซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ บพท. และมีอิทธิพลหรือมีความสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายและความสำเร็จของ บพท. รวมถึงผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งได้รับผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบจากการดำเนินงานของ บพท. ทั้งทางตรงและทางอ้อม

บพท. ได้นิยามความหมายของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในบริบทขององค์กร คือ บุคคลและกลุ่มอื่นๆ ที่เพิ่มมูลค่าให้กับ บพท. หรือสนใจหรือรับผลกระทบจากกิจกรรมของ บพท. ที่สอดคล้องกับความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สนับสนุนให้ บพท. ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน โดย บพท. แบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียออกเป็น ๘ กลุ่ม ได้แก่ ๑. ผู้กำกับดูแล (Governance Bodies) ๒. ผู้ถือหุ้น (Shareholders) ๓. คู่ค้า (Partners) ๔. ผู้ส่งมอบ (Suppliers) ๕. คู่ความร่วมมือ (Collaborators) ๖. ชุมชน (Communities) ๗. บุคลากร (Employees) และ ๘. ลูกค้า (Customers)

ทั้งนี้ บพท. รวบรวมข้อมูลประเด็นความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึง บูรณาการความเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ บริบทองค์กร ตลอดจนนโยบายและยุทธศาสตร์ของ บพท. อย่างเป็นระบบ เพื่อให้ได้มาซึ่งแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.

#### ๑.๑ ความเป็นมา

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ มีการทบทวนเป็นประจำทุกปี และมีกรอบระยะเวลา ๕ ปี ระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑ ซึ่งสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บพท. โดยมุ่งเน้นการทำงานร่วมกันอย่างมีการบูรณาการในระดับสายงาน/ระดับฝ่ายของ บพท. ซึ่งการวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้ มาจากสายงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ของ บพท. ที่ต้องการบูรณาการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมจัดทำแผนแม่บทแต่ละด้าน โดยผู้บริหารระดับสูงและระดับปฏิบัติได้ร่วมกันถ้อยแถลงให้เห็นภาพประเด็นยุทธศาสตร์ของ บพท. ตลอดจนมาจากการระดมความเห็นโดยการสอบถามจากแต่ละสายงานที่เกี่ยวข้องถึงกิจกรรม เป้าหมาย ตลอดจนผู้แทนจากหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในเบื้องต้น



### ๑.๒ ขอบเขต

บวท. ได้วิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าต่าง ๆ รวมทั้งประเด็นที่มีสาระสำคัญและแผนสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และพบว่ากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กรของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กรฉบับนี้ มุ่งเน้นการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่อยู่ในกลุ่มผู้กำกับดูแล และกลุ่มคู่ความร่วมมือ เพื่อให้การดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปตามเป้าหมาย ดังภาพประกอบที่ ๒



ภาพประกอบที่ ๒ : ขอบเขตยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บวท. ได้ดำเนินการทบทวนลำดับความสำคัญ และเหตุผลในการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย/กำหนดเป้าหมายความสำเร็จของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม เพื่อถ่ายทอดวิสัยทัศน์ ค่านิยม รวมถึงแนวนโยบายและทิศทางยุทธศาสตร์ของ บวท. โดยมีการจัดทำแผนแม่บทที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด ๘ กลุ่ม อยู่ภายใต้แผนแม่บทด้านต่าง ๆ จำนวน ๖ แผน และกำหนดขอบเขตการบริหารจัดการ รวมทั้งผู้รับผิดชอบตามสายงาน ซึ่งได้แยกเนื้อหาตามกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม ดังนี้

- ๑) กลุ่มผู้กำกับดูแล และกลุ่มคู่ความร่วมมือ อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และรับผิดชอบโดยฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร
- ๒) กลุ่มลูกค้า อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ และรับผิดชอบโดยฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร
- ๓) กลุ่มผู้ส่งมอบและกลุ่มผู้ค้า อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และรับผิดชอบโดยฝ่ายบริหารธุรกิจ
- ๔) กลุ่มบุคลากร อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล และรับผิดชอบโดยฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

- ๕) กลุ่มผู้ถือหุ้น อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี และรับผิดชอบโดย สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ๖) กลุ่มชุมชน อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม และรับผิดชอบต่อฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท. มีหน่วยงานภายในที่รับผิดชอบต่อ รายละเอียดดังภาพประกอบที่ ๓

Stakeholders		
กลุ่ม	หน่วยงาน	หน่วยงานภายในที่รับผิดชอบ
ผู้กำกับดูแล (Regulators)	๑. กระทรวงคมนาคม (คค.) ๒. กระทรวงการคลัง (กค.) ๓. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ๔. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ๕. บริษัท ทรินิตี้ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (TRS)	สำนักนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ สำนักมาตรฐานความปลอดภัย สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ ฝ่ายการเงินและบัญชี ฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารศูนย์ปฏิบัติการ
คู่ความร่วมมือ (Collaborators)	๑. กองทัพอากาศ (ทอ.) ๒. กองทัพเรือ (ทร.) ๓. กองทัพบก (ทบ.) ๔. กรมการปกครอง ๕. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ศูนย์บังคับและควบคุมด้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก (โดรน) (ศบค.ดว.)) ๖. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ๗. กระทรวงสาธารณสุข	สำนักนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ สำนักมาตรฐานความปลอดภัย สายงานบริหารจราจรทางอากาศ สายงานบริการเดินอากาศควบคุมภาค สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ สำนักพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร ฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศควบคุมภาค ๑
	๑. กรมท่าอากาศยาน (ทอ.) ๒. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ๓. บริษัท อู่ตะเภา อีร์เรชั่นต้นเนล เอวิเอชั่น จำกัด (UTA) ๔. บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ๕. ผู้ให้บริการ	ฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศควบคุมภาค ๒ สำนักงานบริหารโครงการจัดเตรียม ความพร้อมการให้บริการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา
	๑. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สทพ.) (EEC) ๒. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ๓. กรมอุตุนิยมวิทยา (มต.) ๔. กรมธนารักษ์ ๕. หน่วยงาน ANSPs ต่างประเทศ	สำนักนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ สำนักมาตรฐานความปลอดภัย สายงานบริหารจราจรทางอากาศ สำนักพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร สำนักงานบริหารโครงการจัดเตรียม ความพร้อมการให้บริการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา
กลุ่มลูกค้า	หน่วยงาน Partner	สำนักพัฒนาธุรกิจ
กลุ่มผู้ลงขาย	หน่วยงาน Supplier	สำนักพัฒนาธุรกิจ สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
กลุ่มชุมชน	ชุมชน	ฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์และภาพลักษณ์องค์กร
กลุ่มอื่น ๆ		สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ที่มา : ตารางแสดงการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ฯ ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐

ภาพประกอบที่ ๓ : ตารางแสดงความเชื่อมโยงกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภายใน

### ๑.๓ วิสัยทัศน์องค์กร

“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”

A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider

#### ■ ทิศทางระยะสั้นด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือ และความพึงพอใจให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจนเกิดเป็นความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง

#### ■ ทิศทางระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

-เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ

### ๑.๔ วัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

เพื่อให้การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ และครอบคลุมหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญในการบริหารผลลัพธ์ ลดผลกระทบเชิงลบ และสร้างผลกระทบเชิงบวก รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. โดยตอบสนองวัตถุประสงค์ในประเด็นยุทธศาสตร์ของ บวท. ที่สามารถเชื่อมโยงมายังวัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ดังนี้

- ๑) เพื่อเป็นแผนและแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน สำหรับการบริหารจัดการหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้เกิดขึ้นในหน่วยงาน รวมถึงการจัดทำแผนปฏิบัติการที่สามารถนำไปปฏิบัติ ตลอดจนติดตามและประเมินผลได้อย่างเป็นรูปธรรม
- ๒) เพื่อเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์ขององค์กร ในการผลักดันแผนงาน/โครงการ ตลอดจนการบริหารบันทึกข้อตกลง ให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้
- ๓) เพื่อบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีสาระสำคัญจากผู้บริหาร และหน่วยงานระดับปฏิบัติที่เกี่ยวข้องมาดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๔) เพื่อนำข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็นจากหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากำหนดทิศทาง รูปแบบกลยุทธ์ และแนวทางการบริหารความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ร่วมกัน

### ๑.๕ เป้าหมายการดำเนินการ

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ เพื่อให้การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ และครอบคลุมหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ โดยมีเป้าหมายการดำเนินการ ดังนี้

**เป้าหมายที่ ๑** ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีระดับคะแนนเพิ่มขึ้น (KPA: Stakeholder Satisfaction)

**เป้าหมายที่ ๒** สร้างความร่วมมือ และบูรณาการการทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใน อุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเกิดเป็นความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง

**เป้าหมายที่ ๓** สนับสนุนการบริหารประเด็นที่มีสาระสำคัญได้ตามแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ขององค์กร

### ๑.๖ ตัวชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

- ๑) ระดับความพึงพอใจในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี
- ๒) ระดับความสำเร็จของการได้รับความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และบริหารประเด็นที่มี สาระสำคัญได้ตามที่กำหนด

## บทที่ ๒

### การทบทวนสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

#### ๒.๑ การวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกของ บพท. และสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บพท. มีการนำข้อมูลการวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี นำมาใช้ในการพิจารณาเรื่องสำคัญต่อการดำเนินการของ บพท. เช่น

- แนวโน้มปริมาณเที่ยวบินในภาพรวม ภายหลังจากเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ปริมาณเที่ยวบินได้รับผลกระทบอย่างมาก เนื่องจากได้รับผลกระทบจากหลายปัจจัย อาทิ จำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง และมาตรการจำกัดการเดินทางเข้าออกประเทศ ส่งผลให้ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกลดลงอย่างต่อเนื่อง และส่งผลกระทบต่อรายได้จากการให้บริการการเดินทางอากาศของ บพท. โดย บพท. ได้ให้ความช่วยเหลือสายการบินที่ได้รับผลกระทบตามมติของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) โดยการให้ส่วนลดค่าบริการแก่สายการบิน และภาครัฐได้ดำเนินการขยายระยะเวลาชำระหนี้เพิ่มเติมในปี ๒๕๖๔ ส่งผลให้ บพท. ขาดสภาพคล่องทางการเงินในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้ต้องเบิกเงินกู้ระยะสั้น เพื่อเสริมสภาพคล่อง แต่ยังคงอยู่ภายใต้แผนจัดหาเงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินของ บพท. ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว แต่หากสถานการณ์และปริมาณจราจรทางอากาศยังไม่กลับเข้าสู่ระดับปกติ และไม่ได้รับการช่วยเหลือเพิ่มเติมจากภาครัฐ อาจส่งผลให้ บพท. ขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างรุนแรงในระยะยาว
- นโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ของรัฐบาล ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔ เห็นชอบมาตรการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐในการบริหารราชการในสภาวะวิกฤต (รองรับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019) โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (สำนักงาน ก.พ.ร.) เสนอให้หน่วยงานของรัฐทุกหน่วยงานดำเนินการทบทวนและปรับปรุงแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ สำหรับการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต (BCP) ให้เป็นปัจจุบัน โดยนำมาตรการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐในการบริหารราชการในสภาวะวิกฤต (รองรับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019) มาผนวกไว้ในแผนฯ รวมทั้งปรับปรุงแผนฯ ให้สามารถรองรับกรณีเกิดโรคระบาดต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน
- นโยบายการบริหารจัดการท่าอากาศยานในสังกัดของ ทย. (ปัจจัยที่ ๓) ตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีนโยบายให้กรมท่าอากาศยาน (ทย.) มีแผนก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ จำนวน ๓ แห่ง ประกอบด้วย พัทลุง สตูล บึงกาฬ มุกดาหาร พะเยา กาศสินธุ์ และ นครปฐม เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานหลัก ถ้าหากมีการก่อสร้าง

ท่าอากาศยานแห่งใหม่ในสังกัด ทย. ซึ่ง บวท. ต้องเข้าไปให้บริการ จะส่งผลให้ บวท. ต้องเตรียมความพร้อมของระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร งบประมาณ และการบริหารจัดการเพื่อรองรับท่าอากาศยานแห่งใหม่ต่อไป

- นโยบายการบริหารจัดการสนามบินในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) นโยบายพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ตรัง บุรีรัมย์ ขอนแก่น รวมไปถึงนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ โดยการบรรจุโครงการเมืองการบินภาคตะวันออก (ท่าอากาศยานอุตะเถา) ให้เป็นโครงการนำร่องสำคัญในการพัฒนาเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)
- นโยบายพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ นครศรีธรรมราช ลำปาง และเลย บวท. ได้ประเมินผลกระทบจากแผนพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๔ แห่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อตำแหน่งที่ตั้งอาคารหอบ ที่บดบังมุมมองการให้บริการจราจรทางอากาศบนหอบ และตำแหน่งที่ตั้งเครื่องช่วย การเดินอากาศของ บวท. ที่ติดตั้งใช้งานในปัจจุบัน โดยอาจต้องมีการย้ายไปยังตำแหน่งใหม่แทน
- แนวโน้มตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (ปัจจัยที่ ๓) เป็นยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑) ฉบับแรกของประเทศไทย จะต้องนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” บวท. ได้นำแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ และแผนปฏิบัติการ (แผนระดับที่ ๓) เข้าระบบติดตาม และประเมินผลแห่งชาติ (eMENSOCR) เรียบร้อยแล้ว โดยแผนของ บวท. อยู่ภายใต้เงื่อนไขข้อที่ ๓ คือเป็นการดำเนินการจัดทำแผนผ่านกลไกทางบริหาร ซึ่งไม่มีความจำเป็นต้องเสนอต่อ ครม. โดยเมื่อ บวท. ดำเนินการนำแผนเข้าในระบบ eMENSOCR แล้วเสร็จ ถือเป็นประกาศใช้แผนอย่างสมบูรณ์ (อ้างอิงจาก หนังสือที่ ผวท ๓๕/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๔)
- ด้านความคาดหวังและความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการ บวท. ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการมาอย่างต่อเนื่องทุกปี รวมทั้งมีการทบทวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เชื่อมโยงกับสายงานภายในที่เกี่ยวข้องเป็นประจำทุกปี และเรียนรู้จากผลประเมินกิจกรรมตามแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และผลประเมินความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงผลการผลักดันให้มีการแสดงบทบาทเชิงรุกในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน เพื่อแสดงบทบาทถึงความเป็นผู้นำในเวทีระดับภูมิภาค/ระดับโลก รวมถึงได้มีการวิเคราะห์ผลการเรียนรู้จากกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับประเด็นความไม่พึงพอใจและข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการ ซึ่งอาจนำไปพัฒนาต่อยอดเป็นนวัตกรรมใหม่ได้
- แนวโน้มด้านสังคมและวัฒนธรรม ปัญหาปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิหขุชุมชน) ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ และมีประเด็นอันตรายที่เกิดขึ้นใหม่ คือ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone)



และเลเซอร์ (Laser and Bright Light) ปัจจัยอันตรายดังกล่าว ล้วนเป็นความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงต่ออากาศยาน ชีวิต/ทรัพย์สิน และภาพลักษณ์ของประเทศได้ ซึ่ง บวท. ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับ GISTDA ในการพัฒนาการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบบูรณาการระหว่างระบบ THAI-CMAC กับระบบบำเพ็ญแล้วเสร็จ และ บวท. ได้กำหนดนโยบาย/ทบทวนบทบาทร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และ กพท. จัดการความเสี่ยงเรื่อง UAS รวมทั้งการผลักดันแนวทางการป้องกันความเสี่ยงเรื่อง UAS และการบินแบบเหนือเสียง (Transonic) กับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำหนดความสูงของการบินขั้นสูง (High Altitude Operation) และร่วมสนับสนุนการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการบิน

- Work From Anywhere/Remote Work จากผลกระทบของ COVID-19 ส่งผลให้องค์กรจำนวนมาก ทั้งภาครัฐและเอกชน ต้องปรับระบบการทำงานให้พนักงานสามารถทำงานจากที่บ้านได้ (Work From Home) 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
- แนวโน้มด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศ การให้บริการบริหารจราจรทางอากาศ สำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) โดยเริ่มมีการนำ Drone มาใช้ทั้งในภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคความมั่นคง เช่น การทดสอบการขนส่ง สินค้าเชิงพาณิชย์ และการให้บริการธุรกิจด้านเทคโนโลยีหุ่นยนต์และปัญญาประดิษฐ์ตรวจสอบและซ่อมแซมอุปกรณ์ใต้ทะเล โครงสร้างพื้นฐานและการเกษตรผ่าน Drone เป็นต้น ปัจจุบัน กพท. โดยคณะทำงานทบทวนกฎระเบียบอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน อยู่ระหว่างการนำเสนอร่างกฎระเบียบสำหรับการบินเพื่อการเกษตร อีกทั้งมีกลยุทธ์บูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานห้วงอากาศที่หลากหลาย (Integration of ATM and UTM) ภายใต้ยุทธศาสตร์ระยะกลาง (ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ในส่วนของสำนักงาน กสทช. ซึ่งเป็นผู้จัดสรรคลื่นความถี่ และกำกับดูแลกิจการโทรคมนาคม ได้กำหนดให้มีการขึ้นทะเบียนผู้ครอบครอง Drone และขึ้นทะเบียนผู้บังคับ Drone ซึ่ง บวท. ได้ร่วมกับ GISTDA พัฒนาระบบ USOAR เป็น UTM ต้นแบบ/พื้นฐาน โดยเน้นการให้อनुญาติขึ้นบิน และนำร่องในพื้นที่บริเวณเขต Bangkok Control Zone ซึ่งเป็นพื้นที่ในความดูแลรับผิดชอบของ บวท. เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้นักบิน เพื่อให้การปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้นักบิน และอากาศยานที่มีผู้โดยสารสามารถปฏิบัติการบินร่วมกันได้อย่างปลอดภัย

- แนวโน้มด้านการพัฒนาตามแนวคิด System Wide Information Management (SWIM) ร่วมกับประเทศชั้นนำอื่น ๆ ทั้งในระดับโลกและระดับภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง จากการให้ความสำคัญของ ICAO อาจใช้เป็นโอกาสในการทำธุรกิจ รวมถึงอาจใช้เป็นโอกาสในการทำธุรกิจเป็นการเพิ่มช่องทางในการแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เช่น ใช้ความรู้เชิงเทคนิคในการต่อยอดพัฒนาเป็นผลิตภัณฑ์/บริการ เพื่อให้บริการแก่ประเทศ/หน่วยงานต่าง ๆ ในการเชื่อมต่อกับแนวคิด SWIM เป็นต้น
- แนวโน้มด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางเสียง ซึ่งเกิดจากการทำการบินของอากาศยาน โดยเฉพาะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานสมุย นับเป็นท่าอากาศยานที่มีประเด็นผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางเสียงเป็นอย่างมาก จึงต้องการความร่วมมือจากผู้ประกอบการสนามบินอย่างใกล้ชิดในการจัดทำข้อมูลต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปริมาณเที่ยวบิน ทิศทางทำการบิน และ SID/STAR เกี่ยวข้องโดยตรงกับ Noise Contour ในบริเวณโดยรอบสนามบิน ทั้งนี้ บพท. ได้ร่วมสนับสนุนข้อมูล/วิธีปฏิบัติสำหรับการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางเสียงประกอบการจัดทำรายงาน EIA ของสนามบินต่าง ๆ ในประเทศที่มีการปรับปรุง/เพิ่มความยาวทางวิ่ง
- (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) (ปัจจัยที่ ๓) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) โดยแผนพัฒนาฯ ทำหน้าที่เป็นแผนระบุทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาที่ประเทศควรให้ความสำคัญและมุ่งดำเนินการในระยะ ๕ ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ซึ่งได้นำมโนทัศน์ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง แนวคิด “Resilience (ล้มแล้ว ลุกไว)” โมเดลเศรษฐกิจ BCG และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) มาเป็นหลักในการขับเคลื่อนและวางแผนการพัฒนาประเทศไปสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”
- แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ ซึ่งสอดคล้องกับแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และ APAC Seamless ANS Plan โดยมีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศของประเทศ เพื่อให้ระบบห้วงอากาศ และการเดินอากาศของประเทศมีศักยภาพในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ตอบสนองภารกิจความมั่นคง และเสริมสร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต และมีเป้าหมายในการยกระดับขีดความสามารถระบบการเดินอากาศในภาพรวมของประเทศทั้งระบบ และนำแนวคิด Flexible Use of Airspace (FUA) มาใช้งานเพื่อให้ได้มาซึ่งการเดินอากาศแบบไร้รอยต่อในระดับสากล ให้เกิดการใช้ห้วงอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุด
- แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ปัจจุบันคณะทำงานฯ ได้นำเสนอแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ฉบับทบทวนให้ กพท. เรียบร้อยแล้ว โดยอยู่ในขั้นตอน

การพิจารณาของ กพท. ซึ่ง บวท. ต้องมีการเตรียมความพร้อมการจัดการห่วงอากาศ ระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร และการบริหารจัดการรองรับสำหรับสนามบินแห่งใหม่ เพื่อตอบสนองแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

- แนวโน้มด้านความร่วมมือและสนับสนุนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในการดำเนินการตามแผน ASEAN ANS Master Plan มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อ และยังมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” ประเทศไทยและ บวท. จะต้องดำเนินการตามแผน และรักษาความเป็นผู้นำอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่อง CRV, ATFM, IM SWIM และ FF-ICE พร้อมทั้งพัฒนาความสามารถในการประมวลผลตัวชี้วัด และ Simulation and Modelling เพื่อให้สามารถสอบทานผลการศึกษาการพัฒนาเส้นทาง PBN จาก ATMRI ประเทศสิงคโปร์ได้
- การวิเคราะห์ประเด็นสำคัญร่วมกับทุกสายงาน/ฝ่าย โดยพิจารณาจาก ๒ มิติ ได้แก่ มุมมองจากความต้องการ/ความคาดหวังของหน่วยงานหรือ บวท. ที่มีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และมุมมองจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องการ/ความคาดหวังต่อ บวท. ผ่านการประชุมเชิงปฏิบัติการ (SRM Workshop) ร่วมกับทุกสายงาน/ฝ่าย

## ๒.๒ ข้อมูลสารสนเทศของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บวท. ได้รวบรวมข้อมูลสารสนเทศเพื่อนำมาจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาวหรือแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. โดยมีรายละเอียดข้อมูลสารสนเทศต่อไปนี้

- (๑) รายละเอียดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. ที่ผ่านมา
- (๒) รายละเอียดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของแต่ละสายงาน/ฝ่าย ที่ผ่านมา
- (๓) ความต้องการ ความคาดหวังเชิงบวก และเชิงลบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- (๔) ผลการดำเนินงานและผลการเรียนรู้ของ บวท. ด้านการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการ
- (๕) สมรรถนะหลักของ บวท. และความพร้อมของทรัพยากรที่เกี่ยวข้อง
- (๖) ความเสี่ยงด้านการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- (๗) นโยบาย กฎหมาย/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย บวท.
- (๘) กรอบและแนวทางกำกับดูแล (Governance)
- (๙) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)
- (๑๐) ระบบงานและกระบวนการที่สำคัญ
- (๑๑) ฐานข้อมูลเพื่อมุ่งเน้น/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

### ๒.๒.๑ รายละเอียดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.


ในปีที่ผ่านมา บพท. จัดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบจากการดำเนินงานตามพันธกิจหลักของ บพท. ทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ดำเนินงานและส่งผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อ บพท. ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ที่สอดคล้องกับแผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑

ทั้งนี้ บพท. ยังมีการกำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขต ระดับ รูปแบบของการบริหารความสัมพันธ์ที่สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายอย่างชัดเจน โดยมีการวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าที่สำคัญ วิเคราะห์ประเด็นที่มีสาระสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ผ่านเกณฑ์คัดกรอง และบูรณาการข้อมูลร่วมกับทุกสายงาน เพื่อให้ได้มาซึ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญและต้องมุ่งเน้นบริหารจัดการสร้างความสัมพันธ์ โดยแบ่งออกเป็น ๔ กลุ่ม ประกอบด้วย ๒๔ หน่วยงาน/กลุ่มหน่วยงาน ดังนี้

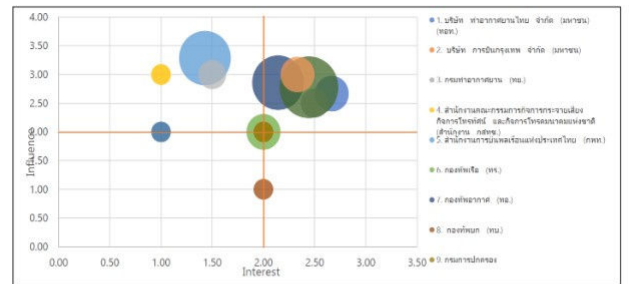
กลุ่ม Meet Their Need (๘ หน่วยงาน)	กลุ่ม Manage Closely (๑๒ หน่วยงาน)
<ul style="list-style-type: none"><li>กระทรวงการคลัง (กค.)</li><li>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)</li><li>สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)</li><li>กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.)</li><li>สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.)</li><li>กรมธนารักษ์</li><li>บริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด (TRIS)</li><li>สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ศูนย์บังคับและต่อต้านอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินประเภทอากาศยานที่ควบคุมการบินจากภายนอก) (โดรน) (ศบตอ.ตร)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>กระทรวงคมนาคม (คค.)</li><li>สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) (EEC)</li><li>กองทัพเรือ (ทร.)</li><li>กองทัพอากาศ (ทอ.)</li><li>บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</li><li>บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)</li><li>กรมท่าอากาศยาน (ทย.)</li><li>บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด (UTA)</li><li>ผู้ใช้บริการ</li><li>ANSP ต่างประเทศ</li><li>คู่ค้า (Partner)</li><li>ผู้ส่งมอบ (Supplier)</li></ul>
กลุ่ม Keep Informed (๒ หน่วยงาน)	กลุ่ม Keep into Account (๒ หน่วยงาน)
<ul style="list-style-type: none"><li>กองทัพบก (ทบ.)</li><li>กรมการปกครอง</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>กระทรวงเกษตรและสหกรณ์</li><li>กระทรวงสาธารณสุข</li></ul>

### ๒.๒.๒ รายละเอียดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของแต่ละสายงาน/ฝ่าย

บพท. มีการทบทวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจาก Stakeholder Profile ที่มีการวิเคราะห์ ทบทวนให้เป็นปัจจุบันเป็นประจำทุกปีโดยสายงาน/ฝ่าย ซึ่งรายละเอียดของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile) ประกอบด้วย ชื่อหน่วยงาน สถานะ และประเภทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นต้น โดยข้อมูล รายละเอียดหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บพท. จะจัดเก็บอยู่ในระบบฐานข้อมูลเพื่อมุ่งเน้น/บริหารจัดการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

	
ชื่อหน่วยงาน : กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) Meteorological Department of Thailand	สถานะ : หน่วยงานราชการ
ประเภทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย : หน่วยงานราชการ	ระดับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย : Collaborate
วัตถุประสงค์ : ความร่วมมือ	
รูปแบบการทำงาน : เป็นหน่วยงานระดับกรม สังกัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ทำหน้าที่ในการพยากรณ์อากาศ รายงานปรากฏการณ์ธรรมชาติต่าง ๆ เช่น แผ่นดินไหว ความสูงของคลื่น รายงานพยากรณ์อากาศประจำวันและพยากรณ์อากาศ ในช่วงเวลาที่ใกล้เคียง รวมถึงข้อมูลภาคพื้นดินต่าง ๆ	
บริบทที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิต : อต. มีการดำเนินการร่วมกับ บพท. ในการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน การให้บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินของประเทศไทย เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ตามมาตรฐานและข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมกับกระทรวงหน่วยงานให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน กับหน่วยงานผู้ดำเนินงานจัดให้บริการจราจรทางอากาศ พ.ศ.๒๕๕๕ ในปัจจุบันคือ ๒ หน่วยงานมีความร่วมมือตามข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (Letter of Agreement : LOA) ฉบับปี ๒๕๖๓ ซึ่งลงนามไปเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓	
ระดับความสัมพันธ์ ณ ปัจจุบัน : ดี	ระดับความสัมพันธ์ที่คาดหวัง : ดีมาก
รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่ง
นายณัฏฐ ณีกุลสุนทรณ์	อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา
นางสาวกรวิ ลิขิตวิจิตร	รองอธิบดี ฝ่ายบริหาร
Focal Point	โครงการ/งานที่รับผิดชอบ
นายวิฑูรย์ แคนดี	ขอ.กองอุตุนิยมวิทยาการบิน
	รับผิดชอบด้านอุตุนิยมวิทยาการบินทั้งหมด
นางวัฒนา ลิขิตชัย	มีอำนาจควบคุมโทรคมนาคมอุตุนิยมวิทยาของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
	รับผิดชอบดูแลส่วนงาน NOC และ MOCOM
นายปัญญา แก้วงาม	มีอำนาจการส่วนพยากรณ์อากาศการบิน
	รับผิดชอบดูแลส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับ weather information
นายพิชิต พงษ์พัฒน์	มีอำนาจการส่วนตรวจและแจ้งระดับความรุนแรงของภัยพิบัติ
	รับผิดชอบเป็นประธานงานหลักในการบริหาร LOA
ติดต่อ	
เบอร์โทรศัพท์ : ๐-๒๒๑๓๑-๔๕๖๖, ๐๒๒-๒๑๓๑-๔๐๒๒-๔	Email : weathernan@metnet.go.th
ที่อยู่ : ๔๓๕๓ ถนนสุขุมวิท แขวงบางนา เขต บางนา กรุงเทพมหานคร	

รายชื่อหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของฝ่ายบริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ



- Meet Their Need**
- สำนักงานคณะกรรมการการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.)
  - สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
  - Regulator ต่างประเทศ
  - กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.)

- Manage Closely**
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
  - บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
  - กรมท่าอากาศยาน (ทอ.)
  - กองทัพอากาศ (ทอ.)
  - กองทัพอากาศ (ทอ.)
  - ผู้ใช้บริการ (สายการบิน)
  - ANSP ต่างประเทศ

ภาพประกอบที่ ๕ : ภาพตัวอย่างเอกสารข้อมูลรายละเอียดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บพท. และสายงาน/ฝ่าย

### ๒.๒.๓ ความต้องการ ความคาดหวังเชิงบวก และเชิงลบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	ความต้องการ/ข้อกำหนด (Requirement)	ความคาดหวัง (Expectation)
๑. ผู้กำกับดูแล (Governance Bodies)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมาย ที่ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ</li> <li>ดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อนโยบายเรื่องระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (เกณฑ์ปรับปรุงใหม่) ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการผลักดันให้รัฐวิสาหกิจมุ่งสู่ความเป็นเลิศในทุก ๆ ด้าน</li> <li>ดำเนินการตามมาตรฐานสากล (ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs))</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หลักการและแนวทางกำกับดูแลที่ดีของ บพท. ได้มีการปรับปรุงให้สอดคล้องกับหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. (ฉบับปรับปรุงใหม่)</li> <li>เป็นองค์กรที่มีความโปร่งใส น่าเชื่อถือ สามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจเพื่อนำไปสู่การพัฒนาประเทศชาติอย่างยั่งยืนต่อไป</li> <li>แสดงบทบาทและผลักดันการพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานสากล</li> </ul>

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	ความต้องการ/ข้อกำหนด (Requirement)	ความคาดหวัง (Expectation)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้การสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือรัฐภาคีอื่น ๆ เพื่อสร้างความสามารถในการดำเนินการตามมาตรฐานสากล และตามแนวคิด No Country Left Behind (NCLB)</li> <li>- ให้การสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินในเวทีระหว่างประเทศ อาทิ สนับสนุนข้อมูลด้านความถี่ที่ใช้ในกิจการบินให้แก่สำนักงาน กสทช.</li> </ul>
<p><b>๒. คู่ความร่วมมือ (Collaborators)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้การบริการที่มีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมในการกำหนดอัตราค่าบริการ</li> <li>- มีการพัฒนาที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาของท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก และสายการบินของประเทศ</li> <li>- ความร่วมมือเพื่อให้การใช้พื้นที่ห้วงอากาศบรรลุภารกิจของกองทัพไทย และสนับสนุนการปฏิบัติงานเพื่อความมั่นคงของประเทศตามที่ได้รับมอบหมายหรือร้องขอ</li> <li>- ให้ความร่วมมือในการดำเนินการเรื่องการบริหารจราจรทางอากาศ เพื่อให้เกิดความคล่องตัว ลดปัญหาความขัดข้องของการดำเนินการ รวมถึงการพัฒนาเส้นทางบินใหม่ ๆ เป็นต้น</li> <li>- ความร่วมมือ/สนับสนุนการดำเนินงาน และมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และ Best Practice เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน</li> <li>- เข้าร่วมแสดงบทบาทในคณะทำงานขององค์กรระหว่างประเทศ เพื่อร่วมพัฒนาเอกสารคู่มือ best practice guidance เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตามความคาดหวังของประชาคมการบิน ทั้ง 11 KPAs ซึ่ง บวท. สามารถพัฒนาระบบสารสนเทศที่ใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์อย่างสูงสุด ตลอดจนพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยีที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน</li> <li>- สร้างให้เกิดความร่วมมือในการบริหารจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนการสร้างพันธมิตรใหม่ ๆ ให้เข้มแข็ง</li> <li>- สนับสนุนคู่ความร่วมมือ ในการสร้างบทบาทในเวทีสากล และยกระดับให้เกิดการยอมรับและเกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน</li> <li>- สนับสนุนเทคโนโลยี ความรู้และความเชี่ยวชาญเชิงปฏิบัติการและเชิงเทคนิค เพื่อร่วมพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน</li> </ul>
<p><b>๓. ผู้ถือหุ้น (Shareholders)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการตาม Statement of Direction ที่อยู่ภายใต้แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐที่มีต่อรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง</li> <li>- ให้ บวท. ดำรงสัดส่วนผู้ถือหุ้น ก. และ ข. ไว้ตามเดิม และหาทุนดำเนินการเอง โดยไม่พึ่งงบประมาณของรัฐบาล</li> <li>- ดำเนินการให้เป็นไปตามข้อตกลงร่วมกันระหว่าง บวท. กับสายการบินผู้ถือหุ้น ข. และได้รับการบริการที่ดีอย่างปลอดภัยจาก บวท. พร้อมทั้ง การสนับสนุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ตามข้อบังคับเกี่ยวกับรัฐวิสาหกิจอย่างต่อเนื่อง</li> <li>- มีส่วนร่วมในการกำหนดอัตราค่าบริการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงได้รับความร่วมมือในการประสานงานในทุก ๆ ด้าน เพื่อร่วมกันสร้างเจตนารมณ์ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนากิจการบินในทิศทางที่ดี และมุ่งความตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้ใช้บริการ</li> <li>- สายการบินต้องการขอความช่วยเหลือให้ บวท. ปรับลดการเก็บค่าให้บริการการเดินทางและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อเป็นการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในช่วงที่</li> </ul>

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	ความต้องการ/ข้อกำหนด (Requirement)	ความคาดหวัง (Expectation)
	การดำเนินการที่เป็นไปตามบันทึกข้อตกลง และบรรลุนิติภาวะ เพื่อคำนึงถึงผลประโยชน์โดยรวมเป็นสำคัญ	มีสถานการณ์ไม่ปกติ ซึ่งจัดว่าเป็นความคาดหวังเชิงลบต่อองค์กร
๔. ผู้ใช้บริการ/ลูกค้า (Air space User/ Customers)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีระบบบริการจราจรทางอากาศ (ATM System) ที่ปลอดภัย (Safety) และการบริหารจัดการมีประสิทธิภาพ (Efficiency)</li> <li>- ประสานงานแจ้งเหตุ และแก้ไขปัญหาได้ทันทีตลอด ๒๔ ชั่วโมง</li> <li>- แก้ไขปัญหาหรือสถานการณ์ได้ทันที รวดเร็ว ทันกาลตรงเวลา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตามความคาดหวังของประชาคมการบินด้านความสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น (Capacity) ความคุ้มค่า (Cost effectiveness) และตระหนักถึงสิ่งแวดล้อม (Environment)</li> <li>- ประหยัดเชื้อเพลิงอากาศยานในการปฏิบัติการบิน</li> <li>- มีความคล่องตัวและความต่อเนื่องในการปฏิบัติการทุกช่วงการบิน</li> <li>- มีช่องทางการให้ความช่วยเหลือที่เข้าถึงง่ายและเป็นระบบ</li> <li>- พัฒนาระบบสารสนเทศที่ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ</li> <li>- พัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี เพื่อให้การบริการตามมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง</li> </ul>
๕. คู่ค้า (Partners)	- ให้การสนับสนุนในเรื่องของการพัฒนาการให้บริการและการขยายพื้นที่ให้บริการติดตั้งใช้งานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด	- ให้การสนับสนุนด้านกลยุทธ์การตลาดและการให้บริการ
๖. ผู้ส่งมอบ (Suppliers)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส และสามารถชำระเงินได้ตามเงื่อนไขสัญญาจัดซื้อจัดจ้าง</li> <li>- ความร่วมมือเพื่อให้บรรลุภารกิจร่วมกัน อาทิ ความต้องการใช้ข่ายสื่อสารสำหรับการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่เกิดการติดขัด รวมถึงข่ายสื่อสารต่าง ๆ การติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารบนเสาโทรศัพท์ เป็นต้น</li> </ul>	- ดำเนินงานร่วมกันเพื่อตอบสนองความคาดหวังของหน่วยงาน และมุ่งสร้างผลประโยชน์ร่วมกันโดยส่วนรวมตามภารกิจที่แตกต่างกันออกไป
๗. ชุมชน (Communities)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สามารถดำเนินกิจกรรมของชุมชนได้ตามปกติ โดยไม่สร้างผลกระทบทางด้านการบิน</li> <li>- การสนับสนุนและสร้างโอกาสให้ชุมชน</li> <li>- ดูแลไม่ให้เกิดผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของชุมชน</li> <li>- ให้บริการโดยตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>- การเดินทางโดยการขนส่งทางอากาศ เป็นไปอย่างปลอดภัยและตรงเวลา</li> <li>- การสนับสนุนและสร้างโอกาสให้ชุมชน</li> <li>- สนับสนุนให้ชุมชนและสังคมตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับข้อมูลข่าวสาร ความรู้ และการประสานงานที่ทำให้กิจกรรมของชุมชนไม่กระทบต่อบริการ</li> <li>- ได้รับการแก้ปัญหาอย่างทันท่วงทีเมื่อได้รับผลกระทบ</li> <li>- ชุมชนอาจเรียกร้องให้ บวท. ช่วยสนับสนุนในสิ่งที่ บวท. ไม่มีทรัพยากรมากพอที่จะดำเนินการช่วยเหลือได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อองค์กรในเชิงลบ เช่น ต้องการอาชีพตำแหน่งงานใน บวท. เป็นต้น</li> <li>- การแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมในฐานะองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่ดี</li> </ul>

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	ความต้องการ/ข้อกำหนด (Requirement)	ความคาดหวัง (Expectation)
๘. บุคลากร (Employee)	- ด้านบรรยากาศในการทำงาน (Work Climate) ได้แก่ สภาพแวดล้อมและอุปกรณ์ในการทำงาน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ด้านความรับผิดชอบ (Responsibility) ได้แก่ การได้รับมอบหมายงานตรงตามความรู้ความสามารถทักษะของพนักงาน</li> <li>- ด้านความก้าวหน้า (Advancement) ได้แก่ โอกาสความก้าวหน้าในอาชีพ โอกาสในการพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง</li> <li>- ด้านค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ (Remuneration) ได้แก่ ค่าตอบแทน ผลประโยชน์และสวัสดิการ</li> <li>- ด้านสัมพันธภาพ (Relationship) ได้แก่ การทำงานเป็นทีม การให้คำปรึกษาหารือระหว่างกัน เพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถ ความเสมอภาคและโปร่งใสระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชา</li> <li>- ด้านการยอมรับจากผู้อื่น (Recognition) ได้แก่ การได้รับการยอมรับในความรู้ความสามารถ การได้รับการยกย่องชมเชย</li> </ul>

หมายเหตุ : ๑. กลุ่มที่ ๑-๒ ดำเนินการทบทวนข้อมูลตามกระบวนการจัดทำแผนบริหารจัดการฯ  
 ๒. กลุ่มที่ ๓-๘ ดำเนินการทบทวนข้อมูลตามภายใต้แผนแม่บทของแต่ละกลุ่ม



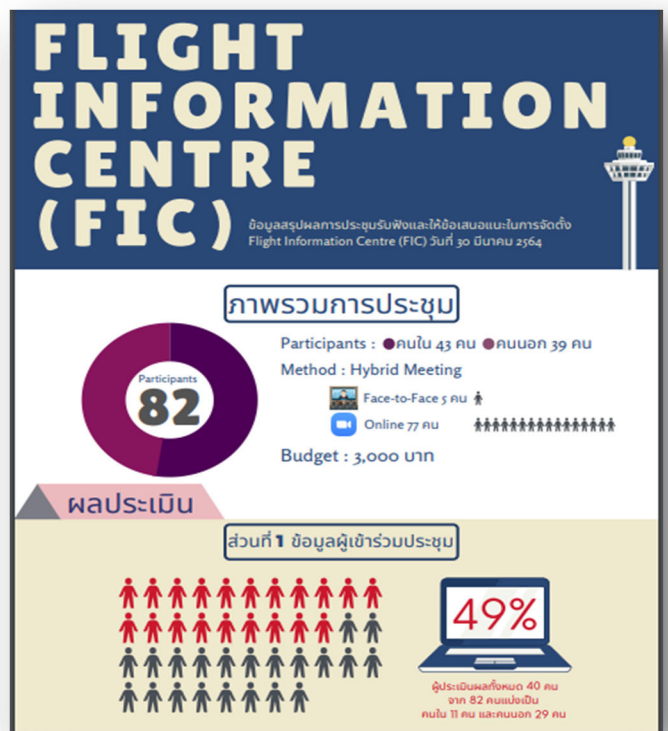
### ๒.๒.๔ ผลการดำเนินงานและผลการเรียนรู้ของ บพท.

บพท. ได้นำผลวิเคราะห์จากการดำเนินงานบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ มาเป็นส่วนหนึ่งในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเรียนรู้จากผลประเมินกิจกรรมตามแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และผลประเมินผลความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงผลการผลักดันให้มีการแสดงบทบาทเชิงรุกในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน เพื่อแสดงบทบาทถึงความเป็นผู้นำในเวทีระดับภูมิภาค/ระดับโลก รวมถึงได้มีการวิเคราะห์ผลการเรียนรู้จากกระบวนการการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

#### ๒.๒.๔.๑ การเรียนรู้จากผลการดำเนินงานบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

ตารางที่ 3-2 สรุปผลสำรวจ "ความพึงพอใจ" ที่มีต่อการดำเนินงานในการบริหารความสัมพันธ์ด้านต่างๆ ของ บพท. กับหน่วยงาน

ประเด็นสำรวจ	ระดับความพึงพอใจ
1) ประโยชน์ที่ท่านได้รับจากการสื่อสารข้อมูลสารสนเทศที่สำคัญของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	3.98
2) การรับฟังความคิดเห็นและ/หรือความต้องการของท่าน และมีการดำเนินการตามความคิดเห็น/ความต้องการอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน	3.85
3) ท่านได้รับเชิญให้เข้าร่วมทุกกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่าน ที่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดขึ้น	3.74
4) เมื่อท่านเข้าร่วมกิจกรรมที่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดขึ้น มีการเปิดโอกาสให้ท่านมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน/กิจกรรมในระดับที่เหมาะสม	3.90
5) ประโยชน์/ผลสัมฤทธิ์ที่หน่วยงานของท่านได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรมที่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จัดขึ้น	3.93
6) การได้รับความร่วมมือจาก บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในการเข้าร่วมกิจกรรมของหน่วยงานท่านตามท่ร้องขอ (Cooperation)	4.04
<b>ระดับคะแนนเฉลี่ย</b>	<b>3.91</b>



ภาพประกอบที่ ๖ : ภาพตัวอย่างเอกสารแบบสำรวจความพึงพอใจ และแบบประเมินกิจกรรม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๒.๒.๔.๒ การเรียนรู้จากขั้นตอนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ขั้นตอนตามเกณฑ์ Enablers	การดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางปรับปรุงแก้ไข
๑. ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			
๑.๑ แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	มีการเชื่อมโยงข้อมูลจากกองพัฒนาคุณภาพ (พค.นบ.) ในส่วนของข้อมูลแผนวิสาหกิจ ประจำปี ๒๕๖๖ ซึ่งแต่ละสายงานได้คัดกรองโครงการ/งาน เพื่อทำการกำหนดเป้าหมายและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ลงในตารางแสดงการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงาน/โครงการ/งาน ตามแผนวิสาหกิจปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ของ พค.นบ.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีการบูรณาการข้อมูลจาก Value Chain ของแต่ละสายงาน/ฝ่าย อย่างเป็นระบบ</li> <li>- ไม่มีการระบุความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (SC) และความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (SA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับทุกสายงานเพื่อนำข้อมูล Value Chain ของแต่ละสายงาน/ฝ่าย มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนบริหารจัดการฯ และยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> <li>- มีการวิเคราะห์ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (SC) และความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (SA)</li> </ul>
๒. วัตถุประสงค์ ขอบเขต และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			
๒.๑ การกำหนดวัตถุประสงค์ (Propose) และขอบเขต (Scope) ของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการ Stakeholder	มีการกำหนดขอบเขตของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากคัดกรองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการ/งาน ภายใต้การดำเนินงานตามเป้าหมายที่สำคัญปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๖ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดปัญหาข้อขัดข้องและผลักดันโครงการ/งานของ บวท. ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ของ บวท.	ไม่มีการกำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขต และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากวิเคราะห์ Value Chain ซึ่งบูรณาการทั้งในระดับภาพรวม/ยุทธศาสตร์องค์กรกับ Value Chain ในระดับสายงาน/ฝ่าย อย่างเป็นระบบ	มีการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับทุกสายงานเพื่อนำข้อมูล Value Chain ของแต่ละสายงาน/ฝ่าย มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการกำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขต และกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร
๒.๒ การระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของปี ๒๕๖๖ โดยการคัดกรองผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งหมดที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ/งาน ภายใต้การดำเนินงานตามเป้าหมายที่สำคัญปี ๒๕๖๕ – ๒๕๖๖	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางโครงการ/งานจากสายงาน ไม่มีความสอดคล้องกับโครงการ/งาน เนื่องจากผู้ให้ข้อมูลอาจจะไม่เข้าใจบทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มอย่างเข้าใจ รวมถึงยังไม่มีการจัดอันดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของแต่ละสายงาน</li> <li>- เกณฑ์ในการให้ระดับความสำคัญของโครงการ/งาน ของ นบ. ในปัจจุบัน ไม่สามารถจัดลำดับ หรือ คัดกรองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญได้อย่างชัดเจน</li> <li>- ยังไม่มีปัจจัยนำเข้าในการระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากคณะกรรมการ บวท.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการระบุเกณฑ์ในการให้ระดับความสำคัญของโครงการ/งาน ร่วมกับฝ่ายนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ (นบ.) เพื่อสามารถคัดกรองผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากโครงการ/งานที่ต้องมุ่งเน้นการดำเนินการให้สำเร็จอย่างแท้จริง</li> <li>- ที่ประชุมคณะกรรมการ บวท. มีมติให้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการ บวท. เพื่อนำมาพัฒนาการดำเนินงานขององค์กร</li> </ul>
๒.๓ การระบุประเด็นระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับองค์กร	ระบุประเด็นจากข้อขัดข้องที่เกิดขึ้นระหว่าง บวท. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในแต่ละโครงการ/งาน ผ่านการเก็บข้อมูลจากการจัดทำกร	- ยังไม่มีการจัดลำดับประเด็นที่สำคัญเรื่องข้อขัดข้องที่มาจากผลสำรวจความพึงพอใจ	- ควรมีการหารือกับงานสำรวจฯ และบริษัทที่ปรึกษาในการจัดประเด็น ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อ

ขั้นตอนตามเกณฑ์ Enablers	การดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางปรับปรุงแก้ไข
	ประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับ สายงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด	- ยังไม่มีปัจจัยนำเข้าในการระบุประเด็นระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับองค์กร จากคณะกรรมการ บวท.	บวท. เพื่อจัดลำดับประเด็น ข้อขัดข้องที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน - ที่ประชุมคณะกรรมการ บวท. มีมติให้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการ บวท. เพื่อนำมาพัฒนาการดำเนินงานขององค์กร
<b>๓. กระบวนการของการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</b>			
<b>๓.๑ การวางแผนปฏิบัติการ</b>			
๓.๑.๑ การจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประเด็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<p>- ในการจัดอันดับประเด็นที่มีสาระสำคัญในปี ๒๕๖๖ วส.สส. จัดอันดับโดยวัดจากค่า mean ของค่า Influence และ Interest ของแต่ละประเด็น ซึ่งหากประเด็นใดมีค่า Influence หรือ Interest สูงกว่า mean ประเด็นนั้นจะเป็นประเด็นที่มีสาระสำคัญประจำปี ๒๕๖๖</p> <p>- ในการจัดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในปี ๒๕๖๖ วส.สส. ได้จัดลำดับออกเป็น ๔ กลุ่ม ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. กลุ่ม Manage closely</li> <li>๒. กลุ่ม Meet their need</li> <li>๓. กลุ่ม Keep into account</li> <li>๔. กลุ่ม Keep informed</li> </ol>	ยังไม่มี การจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และประเด็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	- ควรมีการหารือกับงานสำรวจฯ และบริษัทที่ปรึกษาในการจัดประเด็น ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อบวท. จัดลำดับประเด็นข้อขัดข้องที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน
๓.๑.๒ การกำหนดระดับและรูปแบบการสร้าง ความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	<p>กำหนดระดับและรูปแบบการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกลุ่ม ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. กลุ่ม Meet their need เป็นกลุ่มหน่วยงานที่ต้องมีการจัดทำแผนบริหารผลลัพธ์เพื่อผลักดันประเด็นที่เกี่ยวข้องร่วมกับ บวท. เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีค่าคะแนน Influence มากกว่าค่าเฉลี่ย แต่มีค่าคะแนน Interest น้อยกว่าค่าเฉลี่ย ซึ่งหมายความว่าหน่วยงานในกลุ่มนี้มีประเด็นที่ต้องผลักดันอยู่ แต่เป็นประเด็นที่ไม่ได้มีข้อขัดข้องมากนักหรือไม่มีเลย</li> <li>๒. กลุ่ม Manage closely เป็นกลุ่มหน่วยงานที่ต้องมีการจัดทำแผนบริหารผลลัพธ์และแผนบริหารความสัมพันธ์ เนื่องจากเป็นกลุ่มหน่วยงานที่มีค่าคะแนน Influence และ Interest มากกว่าค่าเฉลี่ย ซึ่งหมายความว่าหน่วยงานในกลุ่มนี้มีประเด็นที่ต้องผลักดัน และเป็นประเด็นที่มีข้อขัดข้องที่ส่งผลกระทบต่อโครงการ/งานของ บวท.</li> <li>๓. กลุ่ม Keep into Account เป็นกลุ่มหน่วยงานที่ต้องมีการจัดทำแผนบริหารความสัมพันธ์ เนื่องจากเป็นกลุ่มหน่วยงานที่มีค่าคะแนน</li> </ol>	การกำหนดระดับและรูปแบบการสร้าง ความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ยังไม่มีที่ทำได้	<p>กำหนดระดับ การสร้าง ความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละกลุ่ม ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กลุ่ม Manage closely : High level of engagement</li> <li>- กลุ่ม Meet their need : Medium level of engagement</li> <li>- กลุ่ม Keep into account : Low level of engagement</li> <li>- กลุ่ม Keep informed: Low level of engagement</li> </ul> <p>และกำหนดรูปแบบการสร้าง ความสัมพันธ์แต่ละหน่วยงานโดยอ้างอิงทฤษฎีจาก หนังสือ AA1000 Stakeholder Engagement Standard, 2015</p>

ขั้นตอนตามเกณฑ์ Enablers	การดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางปรับปรุงแก้ไข
	Interest มากกว่าค่าเฉลี่ย แต่มีค่าคะแนน Influence น้อยกว่าค่าเฉลี่ย ซึ่งหมายความว่าหน่วยงานในกลุ่มนี้มีประเด็นที่มีข้อขัดข้องที่ส่งผลต่อโครงการ/งานของ บวท. ๔. กลุ่ม Keep informed เป็นกลุ่มหน่วยงานที่ต้องมีการจัดทำแผนบริหารความสัมพันธ์ เนื่องจากเป็นกลุ่มหน่วยงานที่มีค่าคะแนน Influence และ Interest น้อยกว่าค่าเฉลี่ย ซึ่งหมายความว่า เป็นหน่วยงานในกลุ่มที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับแผนงาน/โครงการที่สำคัญของ บวท. ค่อนข้างน้อย		
๓.๑.๓ การจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี ด้านการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	จัดทำแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ โดยมีการระบุเรื่องประเด็นที่มีสาระสำคัญหน่วยงานภายใน ภายนอกที่เกี่ยวข้องการดำเนินการ ผู้รับผิดชอบ และตัวชี้วัดของแผน	แผนบริหารจัดการยังไม่มีการระบุการประเมินผล และยังไม่มีการวิเคราะห์เป้าหมาย ในภาพรวมองค์กร	- ระบุการประเมินผลของแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ รวมถึงรวบรวมและวิเคราะห์แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากทุกสายงานของ บวท. - ควรให้หน่วยงาน และผู้รับผิดชอบที่ดำเนินการตามแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ รับรู้ว่าต้องดำเนินการตามแผน และเป็น KPI ที่มีส่วนต้องรับผิดชอบต่อเรื่องการเมืองเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นเกณฑ์วัดองค์กรตาม Core Business Enablers
๓.๒ การสร้างความพร้อม			
๓.๒.๑ การยกระดับความสามารถในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	มีการระบุทรัพยากรด้านงบประมาณและอัตรากำลัง ในการสร้างความสัมพันธ์ลงในแผนวิสาหกิจ ในส่วนของแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญระดับองค์กร	มีการระบุทรัพยากรด้านงบประมาณและอัตรากำลัง ในการสร้างความสัมพันธ์ แต่ในระดับองค์กรเท่านั้น	ทุกสายงาน/ฝ่ายต้องมีการระบุทรัพยากรด้านงบประมาณและอัตรากำลัง ในการสร้างความสัมพันธ์ ตามแผนบริหารจัดการฯ ของแต่ละสายงาน/ฝ่าย เพื่อนำมาหาช่องว่าง (Gap) ที่ใช้ในการจัดทำแผนยกระดับต่อไป
๓.๒.๒ การระบุและเตรียมความพร้อมการจัดการความเสี่ยงในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	มีการระบุความเสี่ยงตามแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้ง ๒ มิติ คือ ๑) มิติความเสี่ยงที่การดำเนินงานและผลลัพธ์ไม่ตอบสนองตามความต้องการของ บวท.	- ยังไม่สามารถระบุความเสี่ยงได้ครบทุกกิจกรรม - ยังไม่มีแผนบริหารความเสี่ยง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดขึ้น หรือ แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Contingency Plan)	- มีการระบุความเสี่ยงทั้ง ๒ มิติ ในกิจกรรมแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร - อยู่ระหว่างศึกษาแนวทางการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดขึ้น

ขั้นตอนตามเกณฑ์ Enablers	การดำเนินการ	ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางปรับปรุงแก้ไข
	๒) มิติความเสี่ยงที่การดำเนินงานและผลลัพธ์ไม่ตอบสนองตามความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		
๓.๓ การติดตามและรายงานผล			
๓.๓.๑ การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ	ประเมินผลดำเนินงานจากแบบประเมินกิจกรรมฯ และผลสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี	แนวทางการนำประเด็น ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งประเด็นข้อขัดข้องไปดำเนินการ จัดทำแผนปรับปรุงยังไม่ชัดเจน	ควรหารือกับงานสำรวจฯ ในการจัดทำแผนปรับปรุงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๓.๓.๒ การรายงานผล	รายงานผลผ่านการนำเสนอผลสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี ให้กับสายงาน/ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง	ไม่มีการรายงานผลให้กับสาธารณชน ได้รับทราบข้อมูลการสร้างความสัมพันธ์ของ บวท.	จัดทำแผนสื่อสารเพื่อรายงานผลผ่านรูปแบบ Digital บน Website และ Social media ของ บวท.

### ๒.๒.๕ สมรรถนะหลักของ บวท. และความพร้อมของทรัพยากรที่เกี่ยวข้อง

สมรรถนะหลัก และทรัพยากร สามารถแบ่งออกได้ดังนี้

- (๑) **ความสามารถพิเศษ** บวท. ได้มีการกำหนดความสามารถพิเศษขององค์กร ไว้ทั้งหมด ๔ ด้าน โดยความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค ถือเป็นหนึ่งในความสามารถพิเศษขององค์กรที่สำคัญ ในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินการขององค์กรบรรลุได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
- (๒) **การบริหารงบประมาณ** องค์กรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักที่รับผิดชอบเรื่องการบริหารงบประมาณในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในและต่างประเทศ ตามโครงสร้างองค์กร คือ กองวิสาหกิจสัมพันธ์ ซึ่งจะมีการใช้จ่ายงบประมาณในแต่ละกิจกรรมตามความเหมาะสม อาทิ กิจกรรมการประชุม กิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์อย่างไม่เป็นทางการ เป็นต้น โดยได้รับอนุมัติงบประมาณจากผู้บังคับบัญชาในสายงานตามประกาศ บวท. เรื่องการมอบอำนาจทางการเงิน ซึ่งมีแนวทางในการพิจารณาการจัดกิจกรรม ดังนี้
  - การพิจารณากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสีย โดย บวท. มีการทบทวนกิจกรรมที่ดำเนินการว่ามีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และความพร้อมขององค์กร
  - การตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ โดยการกำหนดกิจกรรมที่ดำเนินการให้สามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ เพื่อให้ได้มาซึ่งประสิทธิภาพของผลลัพธ์ในเชิงรูปธรรม ในการจัดกิจกรรมแต่ละครั้ง

- การคำนึงถึงความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่จะทำให้เกิดความร่วมมือในเชิงปฏิบัติต่อไป

(๓) **การจัดสรรทรัพยากรบุคคล/การจัดอัตรากำลัง** การบริหารทรัพยากรบุคคลภายใน บวท. สำหรับการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พิจารณาอัตรากำลัง ภายในของกองวิสาหกิจสัมพันธ์ โดยพิจารณาความรู้ ความสามารถและจัดสรร บุคลากรให้ครอบคลุมกิจกรรมตามแผนปฏิบัติการประจำปี (แผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญประจำปี) รวมทั้งพัฒนา Competency ตามมาตรฐานตำแหน่งงาน เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ ความสามารถ (Capacity) และความเข้าใจในงานที่เป็น Core Business ของ บวท. อีกทั้ง มีการสื่อสาร เผยแพร่องค์ความรู้ด้านการบริหาร ความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแก่บุคลากรภายใน บวท. และประเมินผลการรับรู้ ผ่านการทดสอบ

(๔) **การบริหารทรัพยากรด้านอื่น ๆ** การนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อสนับสนุนการบริหาร กิจกรรมเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ เช่น นำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดประชุม Online เพื่อลด ต้นทุนงบประมาณในการบริหารผลลัพธ์ หรือการนำเทคโนโลยีอื่น ๆ มาบริหารจัดการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

#### ๒.๒.๖ ความเสี่ยงด้านการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บวท. นำสารสนเทศความเสี่ยงมาใช้ในการวิเคราะห์ เพื่อใช้ในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย และใช้เป็นแนวทางในการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ดังนี้

๑) ความเสี่ยงด้านการสร้าง/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่สอดคล้องกับเป้าหมาย และโอกาสในแต่ละช่วงเวลา (Intelligent Risk) โดยพิจารณาประเด็นสำคัญตามความเสี่ยงจาก Risk Universe ซึ่งในส่วนของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ มีความเชื่อมโยงกับความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ดังนี้

ข้อ S1 ความเสี่ยงด้านการวางแผนและการจัดสรรทรัพยากร

- การพัฒนา และบริหารจัดการคู่ความร่วมมือ

ข้อ S2 ความเสี่ยงจากสภาพแวดล้อมภายนอก

ข้อ S3 ความเสี่ยงด้านการนำองค์กร

- การยอมรับทางธุรกิจ
- ชื่อเสียง เครดิตองค์กร

ข้อ S4 ความเสี่ยงด้านการสื่อสาร และการสร้างความสัมพันธ์

- ความสัมพันธ์ต่อรัฐบาล
- ความสัมพันธ์ต่อลูกค้า
- ความสัมพันธ์ต่อสหภาพ

Risk Universe			
ด้านกลยุทธ์		ด้านปฏิบัติการ	
<b>S1. ความเสี่ยงด้านการวางแผนและการจัดสรรทรัพยากร</b> - โครงสร้างองค์กร - การวางแผนกลยุทธ์ - กลยุทธ์ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล - กลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล - การพัฒนา และบริหารจัดการความร่วมมือ - นวัตกรรม <b>S2. ความเสี่ยงจากสภาพแวดล้อมภายนอก</b> - ข้อมูลประชากร - Lifestyle trends - สังคม การเมือง - ปัจจัยทางเศรษฐกิจ - ปัจจัยอันตรรกทางการเมือง - ภัยธรรมชาติ โรคระบาด การก่อการร้าย - ความเคลื่อนไหวทางธุรกิจ	<b>S3. ความเสี่ยงด้านการนำองค์กร</b> - วิสัยทัศน์ และเป้าหมาย - การวางแผน และการดำเนินการ - การประเมินผลและการติดตาม - การยอมรับทางธุรกิจ - ชื่อเสียง เครื่องมือองค์กร <b>S4. ความเสี่ยงด้านการสื่อสาร และการสร้างความสัมพันธ์</b> - การสื่อสารต่อสาธารณะ - ความสัมพันธ์ของผู้รับบริการ - ความสัมพันธ์กับรัฐบาล - การสื่อสารต่อพนักงาน - ความสัมพันธ์ต่อคู่ค้า - ความสัมพันธ์ต่อสหภาพ - การสื่อสารในสภาวะวิกฤติ	<b>O1. ความเสี่ยงด้านการให้บริการจรรยาบรรณ</b> - การส่งมอบบริการ - การสนับสนุนการให้บริการ (วิศวกรรมจรรยาบรรณ) - ความปลอดภัยของผู้รับบริการ <b>O2. ความเสี่ยงด้านทรัพยากรบุคคล</b> - การปรับ คัดเลือก บริหารรักษา และการรักษา - การพัฒนาขีดความสามารถ - แรงงานมีทักษะ - ค่าตอบแทน และผลประโยชน์ที่ได้รับ - ความปลอดภัยของพนักงาน	<b>O3. ความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ</b> - การบริหารจัดการเทคโนโลยีดิจิทัล - การเข้าถึง และความปลอดภัยในเทคโนโลยีดิจิทัล - ความน่าเชื่อถือและความต่อเนื่องของระบบ - ความสมบูรณ์ของระบบ - การสนับสนุนผู้ใช้งาน และการสร้างองค์ความรู้ - โครงสร้างเทคโนโลยีดิจิทัล <b>O4. ความเสี่ยงด้านสินทรัพย์</b> - การบริหารจัดการสินทรัพย์ - สิทธิทรัพย์สินโครงสร้างการลงทุน - การได้มา การบำรุงรักษา และการตัดจำหน่าย - ความปลอดภัยของทรัพย์สิน - การจัดการคลังทรัพย์สิน
ด้านการเงิน		ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	
<b>F1. ความเสี่ยงด้านต้นทุน</b> - ค่าใช้จ่ายหลัก - ค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนทางการเงิน - หนี้สิน - กองทุน มูลนิธิ <b>F2. ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง และสินเชื่อ</b> - การจัดทำงบประมาณ และคาดการณ์ - การบริหารจัดการสภาพคล่องทางการเงิน - สินเชื่อและการเรียกเก็บ - การกำกับประกัน - ภาษี	<b>F3. ความเสี่ยงทางบัญชี และการรายงาน</b> - การทำบัญชี การรายงาน และการเปิดเผยข้อมูลทางบัญชี - ชื่อกำหนดการควบคุมภายในทางบัญชี - ความน่าเชื่อถือทางบัญชี <b>F4. ความเสี่ยงด้านส่วนตลาด</b> - อัตราดอกเบี้ย - อัตราแลกเปลี่ยน - ตลาดทางการเงิน - การลงทุน	<b>C1. ความเสี่ยงด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ</b> - กฎหมายหลัก - ข้อตกลง ความร่วมมือ - มาตราฐานวิชาชีพ - มาตราฐานการปฏิบัติงาน - การพิทักษ์ ปกป้องข้อมูล - สิทธิส่วนบุคคล - มาตราฐานด้านชีวอนามัย และสถานประกอบการ - มาตราฐานการให้บริการจรรยาบรรณ - มาตราฐานวิศวกรรมจรรยาบรรณ - การวิจัย พัฒนา - มาตราฐานการใช้สิ่งอำนวยความสะดวก - มาตราฐานการจัดซื้อจัดจ้าง	<b>C2. ความเสี่ยงด้านมาตรฐานการดำเนินงาน</b> - จรรยาบรรณ - การทุจริต - การขัดแย้งทางผลประโยชน์ - ความสัมพันธ์ทางอุตสาหกรรม

ภาพประกอบที่ ๗ : การกำหนดความเสี่ยงที่สอดคล้องกับเป้าหมายและโอกาสในแต่ละช่วงเวลา (Intelligent Risk)

๒) ความเสี่ยงด้านการสร้าง/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่วิเคราะห์ ๒ มิติ ได้แก่

๒.๑) มิติความเสี่ยงที่การดำเนินงานและผลลัพธ์ตามแผนไม่ตอบสนองตามความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

(๑) เหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ / ความเสี่ยง	(๒) เป้าหมาย Output	(๓) เป้าหมาย Outcome	(๔) ปัจจัย / สาเหตุ	(๕) ผลกระทบ	(๖) ประเมินก่อนการควบคุม			
					LI	IM	RS	RL
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่เกิดความสัมพันธ์กับ บพข.	ผลักดันให้เกิดการเข้าร่วมกิจกรรม / ความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ บพข. จัดขึ้น	ต้องการให้เกิดความสัมพันธ์ที่ระหว่างหน่วยงาน และเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	-บพข. ไม่ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างทันท่วงทีหรือไม่ได้รับตามที่ร้องขอ -ข้อจำกัดหรือเงื่อนไขบางประการที่ บพข. และ/หรือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่สามารถดำเนินการได้	-บพข. ไม่สามารถดำเนินการตามแผนงานที่วางไว้ -ไม่เกิดความสัมพันธ์ที่ระหว่างหน่วยงาน	4	2	8	L3
(๗) ตัวชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator : KRI)								
(๗.๑) Leading	ได้รับการปฏิเสธเรื่องการให้ความร่วมมือ / การเข้าร่วมกิจกรรม จากหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มากกว่า ๖๐%							
(๗.๒) Lagging	ส่งผลให้แผนของ บพข. มีความล่าช้ามากกว่า ๕๐% ไม่ทันตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด							
(๘) กิจกรรมควบคุมที่มีอยู่				(๙) ความเสี่ยงที่หลงเหลืออยู่	(๑๐) ประเมินหลังควบคุม			
-หน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผลักดันให้เกิดกิจกรรมระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งระดับองค์กร และระดับสายงาน -สร้างโอกาสในการส่งผู้แทนเข้าร่วมกิจกรรมที่หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นผู้จัดเป็นประจำ				ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่เปิดโอกาสให้ บพข. สร้างความสัมพันธ์ด้วย	LI	IM	RS	RL
					2	2	4	L2

๒.๒) มิติความเสี่ยงที่การดำเนินงานและผลลัพธ์ตามแผนไม่ตอบสนองตามความต้องการของ บพท.

(๑) เหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ / ความเสี่ยง	(๒) เป้าหมาย Output	(๓) เป้าหมาย Outcome	(๔) ปัจจัย / สาเหตุ	(๕) ผลกระทบ	(๖) ประเมินก่อนการควบคุม				
					LI	IM	RS	RL	
การไม่ได้รับความร่วมมือในการปฏิบัติงานของหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	-ต้องการให้เกิดความร่วมมือในระดับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติของหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	-แผนงานขององค์กรได้รับความสำเร็จสูง เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่วางไว้	-ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่สนใจการดำเนินงานที่ร่วมกับ บพท. ไม่ชัดเจน -หน่วยย่อยของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีข้อมูลไม่เพียงพอ -หน่วยงานย่อยของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชา -การสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในยังไม่มีความชัดเจน	-ทำให้การดำเนินงานระหว่าง บพท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ -มีปัญหาด้านความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน	5	2	6	L5	
(๗) ตัวชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator : KRI)									
(๗.๑) Leading	ได้รับข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะในภาพรวมเกี่ยวกับความสัมพันธ์การดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ จากจำนวนหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญระดับองค์กรทั้งหมด								
(๗.๒) Lagging	ส่งผลให้ค่าคะแนนการสำรวจความพึงพอใจของหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปีต่ำกว่าร้อยละ ๓ จากคะแนนเต็ม ๕ คะแนน								
(๘) กิจกรรมควบคุมที่มีอยู่				(๙) ความเสี่ยงที่หลงเหลืออยู่		(๑๐) ประเมินหลังควบคุม			
-เพิ่มความถี่ในการประสานงานกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง -เน้นการสื่อสารระหว่างผู้บริหารหน่วยงาน ผ่านกิจกรรมร่วมกันอย่างไม่เป็นทางการเพื่อกระชับความสัมพันธ์มากขึ้น				บางหน่วยงานไม่มีการประสานงานอย่างต่อเนื่องในระดับปฏิบัติ		2	2	4	L4
						LI	IM	RS	RL

ความเสี่ยง (R) : โอกาสการเกิด (LI) x ผลกระทบ (IM) = คะแนนความเสี่ยง (RS)

ภาพประกอบที่ ๘ : ตารางบริหารความเสี่ยงด้านการสร้าง/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

โดยทั้ง ๒ มิติ มีการระบุปัจจัยเสี่ยงของการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

๑. ศักยภาพการดำเนินงานการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๒. ระบุความเสี่ยงด้านการสร้างความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๓. ระบุความเสี่ยง ๒ มิติ
๔. ประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสการเกิด และด้านผลกระทบ เพื่อหาระดับผลกระทบที่เกิดขึ้น
๕. ประเมินผลการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงด้านการสร้างความสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๖. ประสานงานกับหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมาย Output และ Outcome ประจำปี

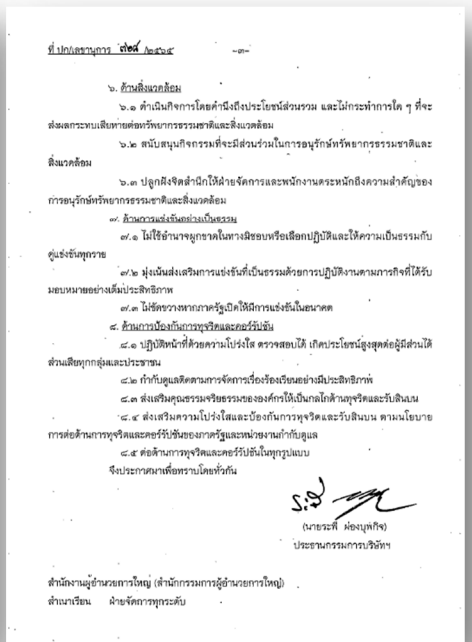
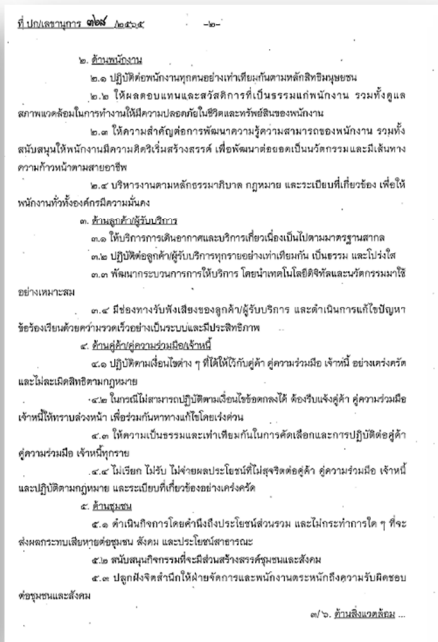
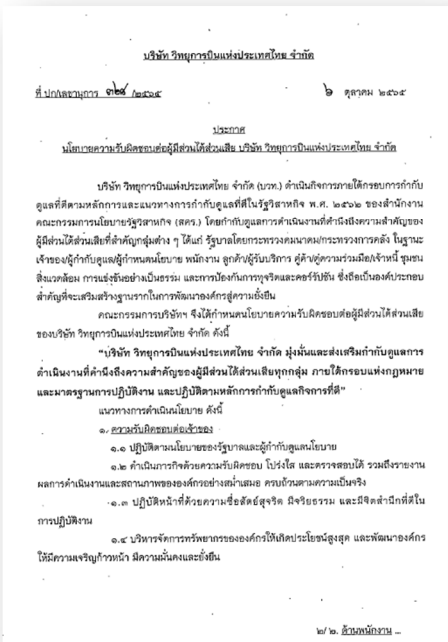
๒.๒.๓) นโยบาย กฎหมาย/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนโยบายความรับผิดชอบผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บพท. ได้มีการศึกษานโยบาย กฎหมาย/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาวางกรอบการพิจารณาภายในหน่วยงานในการจัดทำแผนปฏิบัติการ ตลอดจนการทำกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งนโยบาย กฎหมาย/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะถูกรวบรวมและจัดเก็บไว้ในฐานข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยประกอบเป็นหมวดหมู่ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- (๑) หมวดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น นโยบายภาครัฐ จากกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และนโยบายจาก ICAO และ ASEAN เป็นต้น



- (๒) หมวดยกกฎหมาย/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น ระเบียบของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นต้น
- (๓) หมวดยกบันทึกข้อตกลง (MOU) บันทึกข้อตกลงระหว่างคู่ความร่วมมือต่าง ๆ เช่น บันทึกข้อตกลง ระหว่าง กรมท่าอากาศยาน กับ บวท. เป็นต้น
- (๔) นโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ บวท. ที่ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญทุกกลุ่ม

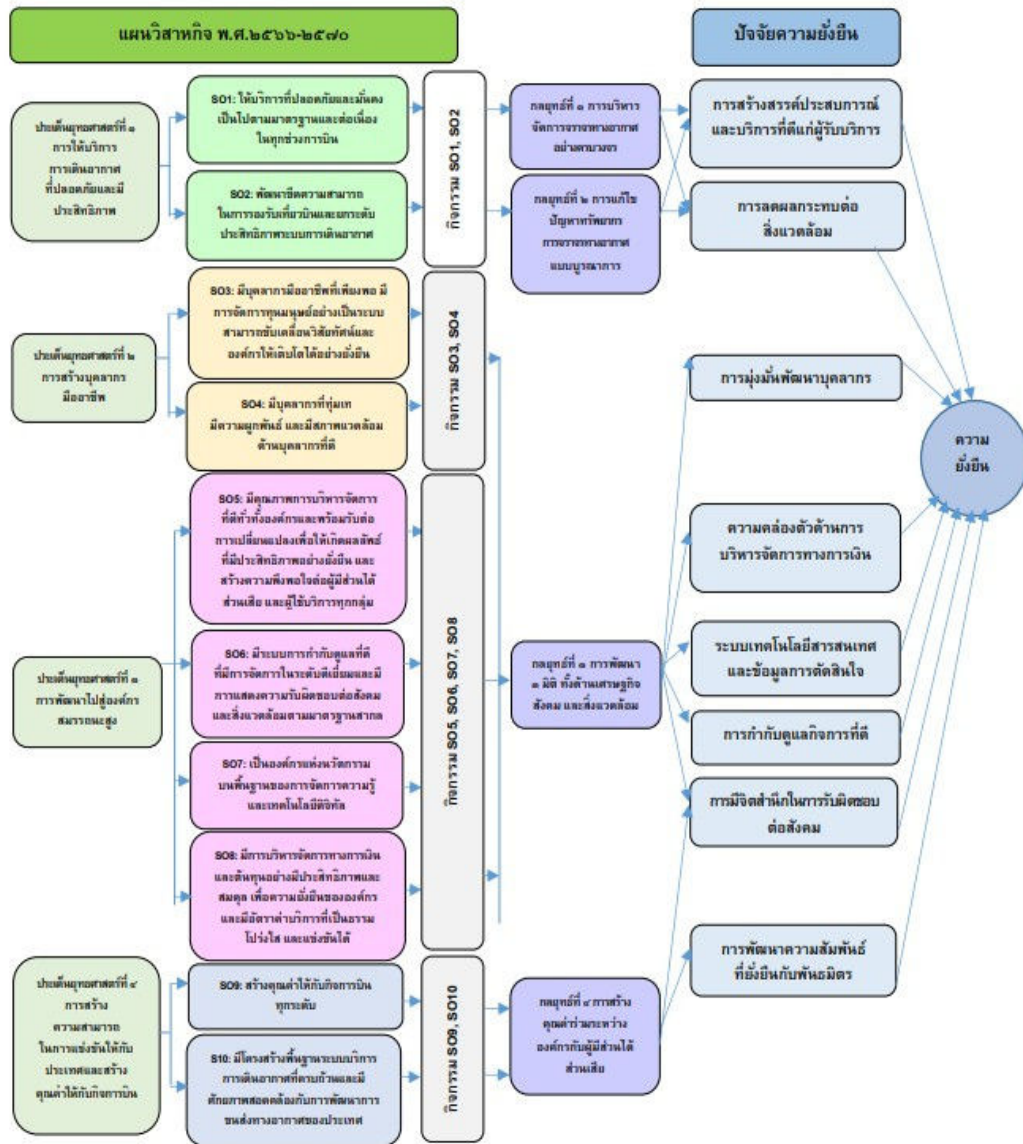


ภาพประกอบที่ ๙ : ประการ บวท. เรื่อง นโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ บวท.

โดยกองวิสาหกิจสัมพันธ์ (วส.สส.) จะนำนโยบาย กฎหมาย/กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากฐานข้อมูลมาใช้ในการทบทวนสภาพแวดล้อมในกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นประจำทุกปี



### ๒.๒.๙ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goal: SDGs)



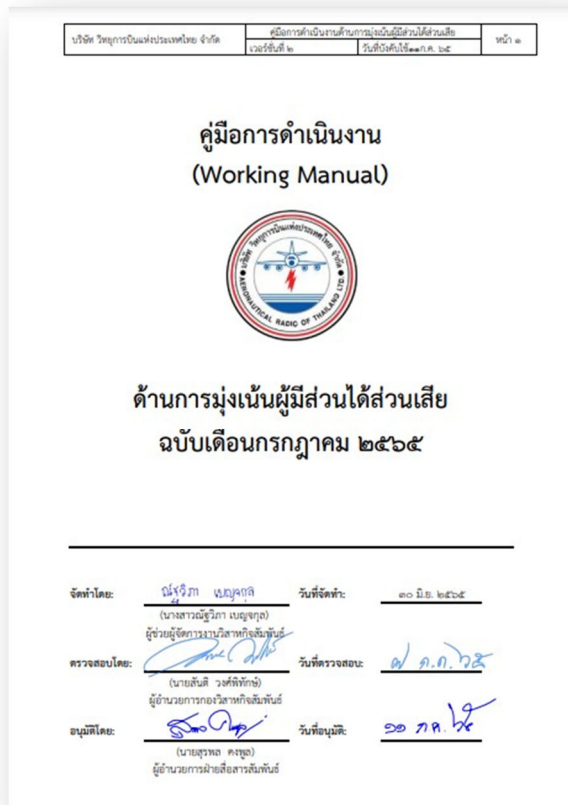
ภาพประกอบที่ ๑๑ : แผนภาพแสดงการขับเคลื่อนการพัฒนาความยั่งยืนของ บวท. ที่นำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

บวท. ได้มีการจัดทำคู่มือการพัฒนาความยั่งยืนของ บวท. และกำหนดปัจจัยความยั่งยืนไว้ทั้งหมด ๘ ปัจจัย ได้แก่ ๑) ปัจจัยด้านการสร้างสรรค์ประสบการณ์และบริการที่ดีแก่ผู้รับบริการ ๒) ปัจจัยด้านการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ๓) ปัจจัยด้านการมุ่งมั่นพัฒนาบุคลากร ๔) ปัจจัยด้านความคล่องตัวในการบริหารจัดการทางการเงิน ๕) ปัจจัยด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลการตัดสินใจ ๖) ปัจจัยด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๗) ปัจจัยด้านการมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม และ ๘) ปัจจัยด้านการพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร โดยมีการกำหนดกลยุทธ์ต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goal: SDGs) ของ บวท. ได้แก่ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การ

ให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน

### ๒.๒.๑๐ ระบบงานและกระบวนการที่สำคัญ

บวท. ได้จัดทำคู่มือการดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งแสดงถึงขั้นตอนของระบบการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. และครอบคลุมหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานของ บวท. ให้ได้มาซึ่งผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ดียิ่งขึ้น ตลอดจนเป็นการตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และต่อทิศทางการพัฒนาของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการบริหารผลลัพธ์/บริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยคู่มือการดำเนินงานฯ ประกอบด้วย โครงสร้างผู้รับผิดชอบ ระบบการบริหารจัดการ ระบบการส่งเสริมการดำเนินงาน ระบบติดตามประเมิน และระบบรายงานผลการดำเนินงาน



ภาพประกอบที่ ๑๒ : ภาพตัวอย่างคู่มือการดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า

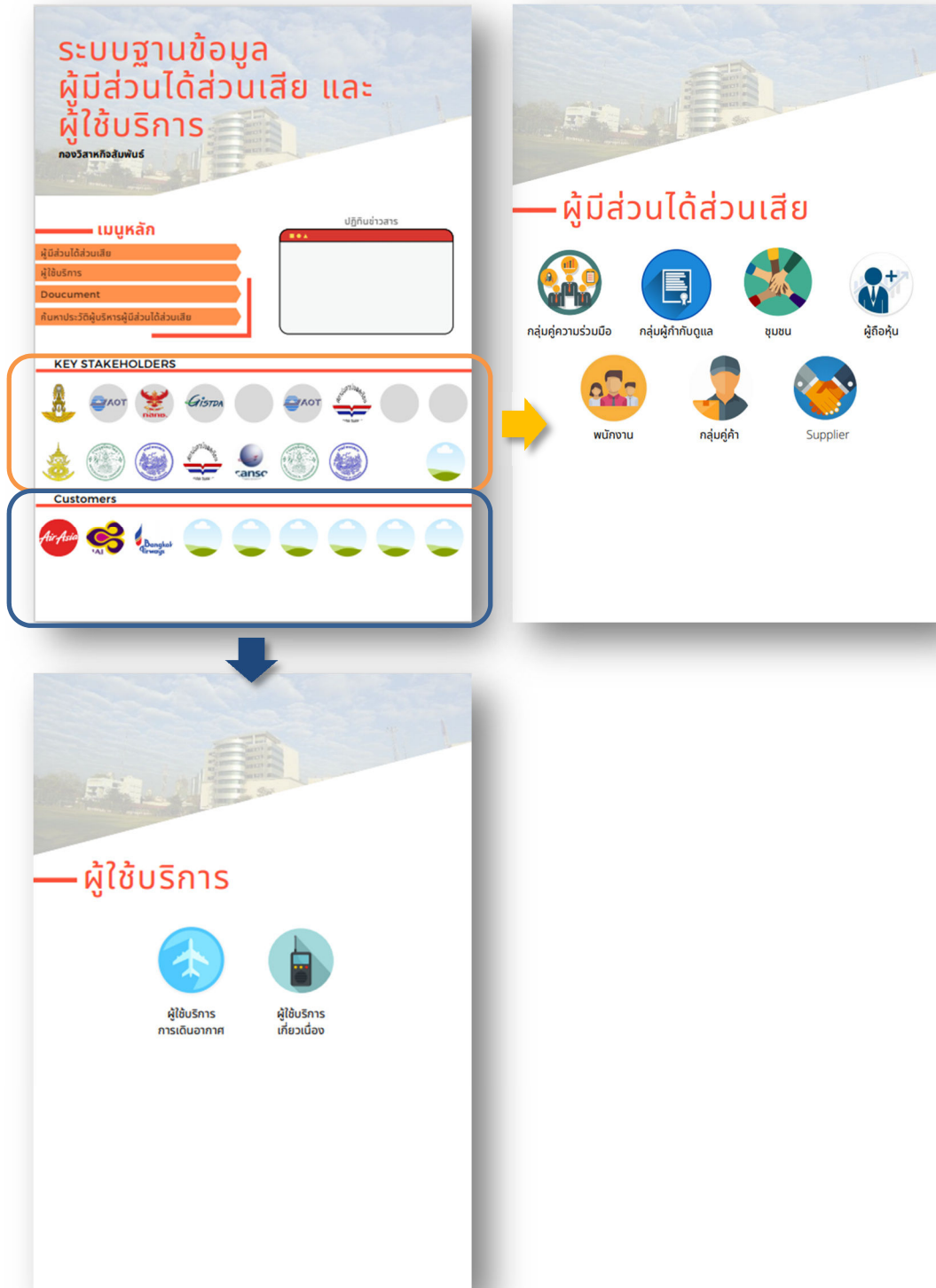
### ๒.๒.๑๑ ฐานข้อมูลเพื่อมุ่งเน้น/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ปัจจุบัน บวท. ได้มีการจัดทำระบบฐานข้อมูล เพื่อมุ่งเน้นในการจัดเก็บความรู้ และการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในรูปแบบดิจิทัลเพื่อใช้ในการสนับสนุนการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้ บวท. ได้กำหนดแผนแม่บทดิจิทัลในการวางแนวทางการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลเพื่อสนับสนุนการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างครบถ้วน ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๕ โดยมีเป้าหมายการดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบดังกล่าวให้สมบูรณ์ แบ่งออกเป็น ๒ ระยะ ดังต่อไปนี้

ระยะ	ระยะเวลาดำเนินการ	เป้าหมายดำเนินการ
ระยะ ๑	๒๕๖๓ - ๒๕๖๖	มีระบบสารสนเทศสำหรับจัดเก็บข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ ข้อมูลหน่วยงาน และข้อมูลผู้บริหารระดับสูง ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองวิสาหกิจสัมพันธ์ รวมถึงที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นภายใน บวท. อย่างเป็นระบบ (Systematic) เป็นปัจจุบัน (Update) เข้าถึงได้อย่างสะดวก (Accessible) และมีการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลอย่างเหมาะสม (Data Privacy)
ระยะ ๒	ภายในปี ๒๕๖๖ (ปัจจุบัน) - ๒๕๖๗	มีระบบบันทึกและประมวลผลกิจกรรมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ลูกค้า และผู้ใช้บริการ ที่สำคัญระดับองค์กรในรูปแบบดิจิทัลที่เป็นมาตรฐาน เพื่อทดแทนวิธีการเก็บข้อมูลในปัจจุบันที่เป็นระบบกึ่งอัตโนมัติและยังขาดการบูรณาการเนื่องจากการแยกจัดเก็บคนละวิธี หรืออยู่บนฐานข้อมูลคนละระบบ รวมถึงการพัฒนาระบบการประมวลผลกิจกรรมให้เป็นแบบอัตโนมัติ (Automation) เพื่อลดภาระงาน

ทั้งนี้ ข้อมูลสารสนเทศที่จัดเก็บในระบบฐานข้อมูล ประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

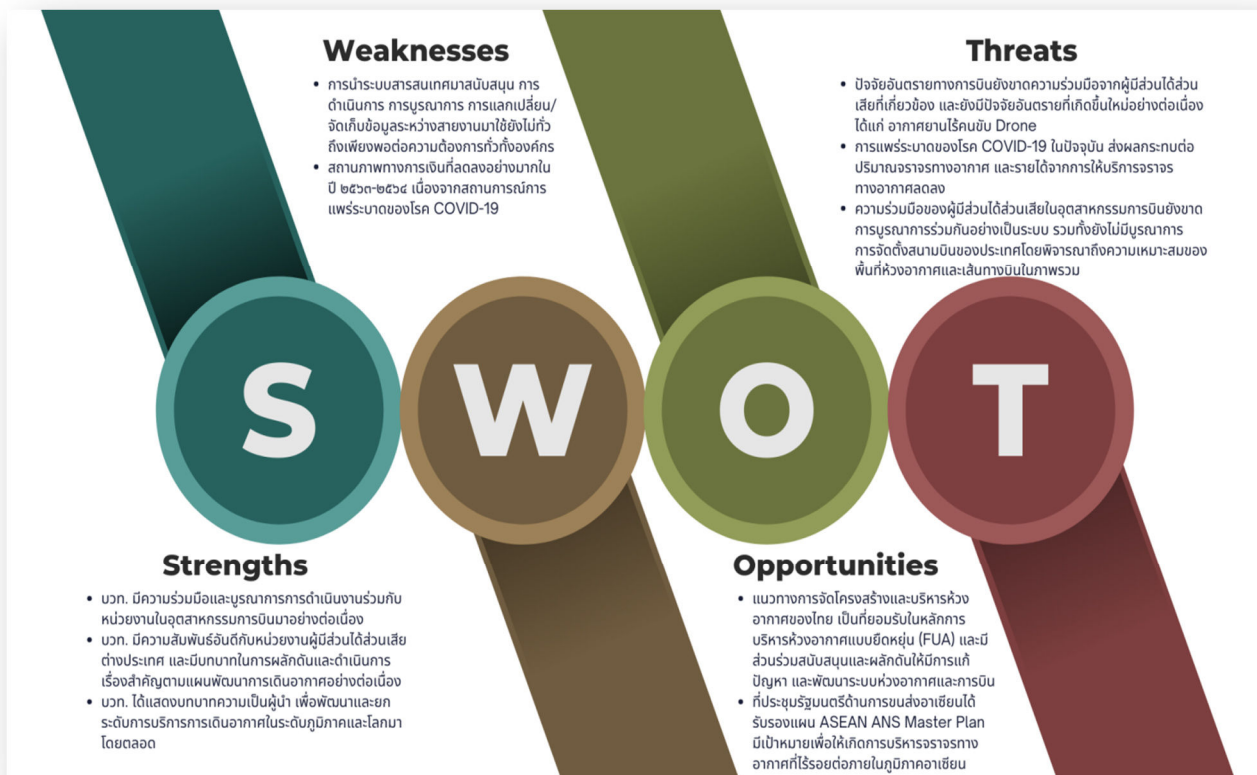
- ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. ประกอบด้วย
  - รายละเอียดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท.
  - นโยบาย กฎหมาย บันทึกความร่วมมือ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
  - ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- แผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. ประจำปี
- ประเด็นที่มีสาระสำคัญของ บวท. ประจำปี
- ผลการดำเนินงานจากการบริหารความสัมพันธ์
  - ผลสำรวจความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
  - ผลประเมินกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
  - รายงานประจำปี



ภาพประกอบที่ ๑๓ : ตัวอย่างฐานข้อมูลเพื่อมุ่งเน้น/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

## ๒.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก

บวท. วิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอกขององค์กร เพื่อนำมากำหนดกลยุทธ์และยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีรายละเอียด ดังนี้



ภาพประกอบที่ ๑๔ : การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก

### ๒.๓.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์ จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) หรือ SWOT Analysis ใช้ข้อมูลสารสนเทศต่าง ๆ ข้อมูลจากการทบทวนสภาพแวดล้อมและประเด็นที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งสามารถระบุ SWOT ดังต่อไปนี้

<p><b>จุดแข็ง (S)</b></p>	<p><b>S1</b> ตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างทันที่และมีประสิทธิภาพ: บวท. มีการกำหนดแผน/มาตรการ/การดำเนินการเพื่อตอบสนอง/รองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารความเสี่ยงและบริหารจัดการ ทั้งด้านสถานที่ ทำงานสำรอง ระบบ/อุปกรณ์ อัตรากำลัง และสภาพคล่องขององค์กร ส่งผลให้ บวท. สามารถให้บริการการเดินทางได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่หยุดชะงัก</p> <p><b>S2</b> การยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ บวท. มีการยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยง โดยมีการดำเนินงานในเชิงรุกเป็นระบบอย่างต่อเนื่องมีสถิติความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม (Safety Performance)</p>
---------------------------	---

	<p>อยู่ในระดับกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม) มีแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พร้อมรับการเผชิญสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่างๆ โดยเฉพาะที่กระทบต่อเนื่องในการบริการได้อย่างทันท่วงที</p> <p><b>S3</b> การตอบสนองต่อนโยบายผู้ถือหุ้น /ภาครัฐ: องค์กรตอบสนองต่อหลักการและแนวนโยบายภาครัฐ ดำเนินการตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) รวมถึงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้อย่างตรงประเด็นและต่อเนื่อง</p> <p><b>S4</b> บวท. มีกระบวนการและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างชัดเจนทั่วทั้งองค์กร ซึ่ง บวท. ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกระบวนการ/ระบบงาน/ตัวชี้วัด และการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน</p> <p><b>S5</b> บวท. มีความร่วมมือและบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินมาอย่างต่อเนื่อง: บวท. มีความร่วมมือและการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินมาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีกลไกในการดำเนินงานผ่านการจัดทำและบริหารบันทึกข้อตกลง/ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ก่อให้เกิดการบูรณาการและร่วมมือกัน ระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ และประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร</p> <p><b>S6</b> บวท. มีความสามารถพิเศษเฉพาะด้าน: บวท. มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศมาอย่างยาวนานด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ และมีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินอากาศได้ภายในองค์กร รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค</p> <p><b>S7</b> การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมขององค์กรอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง: บวท. มีการส่งเสริมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินอากาศได้ภายในองค์กร และมีผลงานวิจัยที่ใช้สนับสนุนภารกิจ และได้รับรางวัลทั้งในระดับประเทศและระดับโลก รวมทั้งพัฒนาองค์กรเป็น Learning Organization และมีแผนมุ่งสู่การเป็น Innovation Organization เพื่อการสร้างความสามารถให้กับองค์กร และเพื่อเกิดการเรียนรู้ระยะยาวและยั่งยืน</p> <p><b>S8</b> ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ/กำหนดทิศทางองค์กร: ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทาง/นโยบายองค์กร ส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมและค่านิยม</p>
--	---



	<p>องค์กร รวมทั้งบริหารจัดการและผลักดันไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อให้ได้ผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้โดยมี การประเมินผลการปฏิบัติงานตาม Performance Target</p> <p><b>S9</b> บุคลากรมีศักยภาพ สามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างเหมาะสม และได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการมีส่วนร่วมและแสดงบทบาทในเวทีการประชุมต่าง ๆ รวมถึงสามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ขององค์กรให้เป็นไปตามเป้าหมาย</p> <p><b>S10</b> บวท. ให้โอกาสในการปรับกลยุทธ์ ยุทธศาสตร์และการกำหนดรูปแบบการดำเนินกิจกรรมที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงกลุ่มเป้าหมายผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นสำคัญ</p> <p><b>S11</b> บวท. มีการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญภายในและภายนอกขององค์กร และมีการระบุประเด็นความต้องการและความคาดหวังในแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในประเทศและต่างประเทศ</p> <p><b>S12</b> บวท. มีความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ และมีบทบาทในการผลักดันและดำเนินการเรื่องสำคัญตามแผนพัฒนาการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง</p> <p><b>S13</b> บวท. ได้แสดงบทบาทความเป็นผู้นำ เพื่อพัฒนาและยกระดับการบริการการเดินอากาศในระดับภูมิภาคและโลกมาโดยตลอด เช่น การดำเนินงานด้าน Cross-Border ATFM (AMNAC) และ SWIM</p> <p><b>S14</b> บวท. มีการดำเนินการสร้างความร่วมมือและบริหารจัดการเส้นทางบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงเส้นทางบินทั้งภูมิภาค</p> <p><b>S15</b> บวท. มีหน่วยงานภายในที่มีหน้าที่ รับผิดชอบงานด้านการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกองค์กรทุกกลุ่ม (Corporate Stakeholder Relationship Management) ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามกลยุทธ์ด้านต่าง ๆ ขององค์กร และตอบสนองความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p><b>S16</b> บวท. มีการดำเนินการเชิงรุก ด้านพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลก อย่างต่อเนื่อง โดยมีผู้แทน บวท. ได้รับแต่งตั้งเป็น Chair/Co-Chair ในเวทีการประชุมระดับนานาชาติ เช่น ICAO CANSO เป็นต้น รวมถึงได้รับเชิญให้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน (Taskforce) ที่เกี่ยวข้องของ ICAO มาอย่างต่อเนื่อง</p> <p><b>S17</b> มีความร่วมมือและบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินมาอย่างต่อเนื่อง: บวท. มีความร่วมมือและการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานใน อุตสาหกรรมการบินมาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมี</p>
--	---

	<p>กลไกในการดำเนินงานผ่านการจัดทำและบริหารบันทึกข้อตกลง/ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ก่อให้เกิดการบูรณาการและร่วมมือกัน ระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ และประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร (System)</p> <p><b>S18</b> การกำกับดูแลกิจการที่ดี บวท. มีความมุ่งมั่นและส่งเสริมกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและมาตรฐานการปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี</p>
<p><b>จุดอ่อน (w)</b></p>	<p><b>W1</b> บวท. ไม่มีการแต่งตั้งคณะทำงานในระดับผู้บริหารที่ดูแลด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำให้ขาดการบูรณาการทั้งในระดับภาพรวม/ยุทธศาสตร์องค์กร กับ Value Chain ในระดับสายงาน/ฝ่าย อย่างเป็นระบบตามบริบท/การดำเนินงานขององค์กร ทั้งในปัจจุบันและอนาคต</p> <p><b>W2</b> บวท. ขาดความชัดเจนในการบูรณาการยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ร่วมกัน อาจส่งผลทำให้ไม่ได้รับผลลัพธ์ตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด อีกทั้งพนักงานหลายส่วนที่เกี่ยวข้องยังไม่ทราบทิศทางในการดำเนินการที่ชัดเจน ส่วนหนึ่งมาจากการถ่ายทอดข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังไม่ลงไปสู่การแก้ปัญหาในระดับปฏิบัติ</p> <p><b>W3</b> ปัญหาและข้อขัดข้องบางประเด็นที่อยู่ในประเด็นที่มีสาระสำคัญ ไม่สามารถแก้ไขได้ในระดับปฏิบัติ ซึ่งบางครั้งเป็นอุปสรรคในการหาหรือเพื่อแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องระหว่างผู้บริหารระดับสูงของ บวท. กับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p><b>W4</b> การสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทาง นโยบาย และสถานการณ์ของ บวท. ที่ยังไม่ชัดเจนทั่วถึงทั้งองค์กร อาจส่งผลต่อการแปลงไปสู่การปฏิบัติอย่างไม่เป็นรูปธรรมและไม่ได้ตามเป้าหมาย และไม่ทันระยะเวลาที่กำหนด</p> <p><b>W5</b> โครงสร้างองค์กรที่สอดคล้อง/รองรับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป: ปัจจุบันโครงสร้างองค์กรยังมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งไม่สนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานแบบบูรณาการในหลาย ๆ ส่วนงาน ส่งผลให้การดำเนินงานยังไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร</p> <p><b>W6</b> การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลเข้าใช้งาน การนำระบบสารสนเทศมาสนับสนุนการดำเนินการ การบูรณาการ การแลกเปลี่ยน/จัดเก็บข้อมูลระหว่างสายงาน และการนำข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ รวมทั้งการนำเทคโนโลยีเข้าใช้งานเพื่อลดต้นทุนและภาระงานของพนักงาน ยังไม่ทั่วถึงเพียงพอต่อความต้องการทั่วทั้งองค์กร</p>

	<p><b>W7</b> สถานะการเงินและต้นทุนขององค์กร: จากปริมาณจราจรทางอากาศที่ลดลงอย่างมากในปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการให้บริการการเดินทางอากาศของ บวท. ซึ่งเป็นรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจขององค์กร ทำให้รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายจนส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน และส่งผลกระทบต่อการจัดกิจกรรมเพื่อบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร</p> <p><b>W8</b> โครงสร้างเส้นทางบินส่วนใหญ่ของประเทศยังอ้างอิงจากรูปแบบ Conventional Route ซึ่งไม่สามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น</p> <p><b>W9</b> นโยบายและสถานะการเงินของบริษัท ทำให้การดำเนินงานกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้</p> <p><b>W10</b> บุคลากรในการดำเนินการร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ เพื่อผลักดันให้เกิดผลลัพธ์ที่มีคุณค่ากับบริษัท ประเทศและกิจการบิน อาจมีไม่เพียงพอ ไม่มีผู้สืบทอดที่ทดเทียม</p>
<p><b>โอกาส (O)</b></p>	<p><b>O1</b> ยุทธศาสตร์ภาครัฐมีความชัดเจน: ภาครัฐกำหนดยุทธศาสตร์สำคัญที่มีเป้าหมายและกรอบเวลาในระยะกลางและระยะยาว อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) และระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๘๐) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ นโยบายภาครัฐด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารหรือด้านดิจิทัลต่าง ๆ ยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 พ.ร.บ. การเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๖) แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ</p> <p><b>O2</b> แนวทางการจัดโครงสร้างและบริหารห้วงอากาศของไทย: ภาครัฐและภาคความมั่นคงตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้างและบริหารห้วงอากาศ เพื่อพัฒนาความสามารถในการรองรับของห้วงอากาศให้เกิดการใช้ห้วงอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุด และเป็นไปตามหลักสากล รวมทั้งยอมรับในหลักการบริหารห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (FUA) และมีส่วนร่วมสนับสนุนและผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาระบบห้วงอากาศและการบิน อีกทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่าง ๆ ให้ความสำคัญกับการบูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานห้วงอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากบริบทการบินในปัจจุบัน ให้สามารถทำการบิน</p>

	<p>ร่วมกันได้อย่างปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เช่น อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS) เป็นต้น</p> <p><b>03</b> แผนพัฒนาด้านการบินสากลที่ชัดเจน: แผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาระบบการบิน (ASBUs) แผนบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (APAC Seamless ANS Plan) แผนความปลอดภัยทางการบิน (GASP) ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เช่น Next Generation of Aviation Professional (NGAP) และ Standard of Excellence in Human Performance Management กำหนดนโยบาย ทิศทาง กรอบเวลาการพัฒนาเป้าหมายการพัฒนาและแนวทางการวัดผล มีความชัดเจนและแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาไปถึงอนาคต ทำให้มีแนวทางในการนำเทคโนโลยีเข้าใช้งาน สามารถวางแผนพัฒนาอย่างมีทิศทาง</p> <p><b>04</b> ความร่วมมือในอาเซียน: ที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้รับรองแผน ASEAN ANS Master Plan โดยแผนนี้เป็นแผนงาน ๘ ปี (๒๕๖๑-๒๕๖๘) มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อภายในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งหมายถึงมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” อีกทั้งยังได้กำหนดตัวชี้วัดที่ครอบคลุมด้าน Capacity Efficiency และ Predictability โดยความร่วมมือกันภายในภูมิภาคนี้จะช่วยส่งเสริมความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศ และประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินทางอากาศในภาพรวมของทั้งภูมิภาค</p> <p><b>05</b> วิวัฒนาการทางเทคโนโลยี: วิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินทางอากาศและอื่น ๆ ที่พร้อมให้เลือกนำมาใช้งาน เป็นปัจจัยบวกต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้านการเพิ่มผลผลิต (Productivity) และสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบ รวมถึงเอื้อให้เกิดความต้องการบริการ ระบบ/อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่หลากหลายของหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งถือเป็นโอกาสในการเพิ่มช่องทางในการแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลักจากศักยภาพ/ความสามารถพิเศษขององค์กร</p> <p><b>06</b> บวท. มีโอกาสในการสนับสนุนนโยบายของ คค. เช่น นโยบายการบริหารจัดการและพัฒนาสนามบินในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) รวมไปถึงนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานคู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ ๓ และยังได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เข้าไปเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศในโครงการพัฒนาสนามบินคู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก</p> <p><b>07</b> ICAO มีการกำหนดนโยบายการสนับสนุนการปฏิบัติร่วมกันระหว่างภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน ผ่านแผนการสร้าง Flexible Use of Airspace (FUA) ตามที่ได้</p>
--	--

	<p>ระบุไว้ใน ICAO Policy on Civil/Military (Circulation 330 AN/189: Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management) ซึ่งสามารถเกิดประโยชน์กับการบริหารน่านฟ้าประเทศ (Airspace Management: ASM)</p> <p><b>08</b> บวท. เป็นหนึ่งในผู้นำในการพัฒนาระบบบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศระหว่างภูมิภาค อาทิ the Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT) และ ICAO Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) ซึ่งจะเป็นประโยชน์การประสานงาน และการพัฒนาการให้บริการ Cross-Border ATFM ของประเทศไทยและภูมิภาคในอนาคต</p> <p><b>09</b> บวท. เป็นผู้พัฒนาเครื่องมือสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศในสภาพการปฏิบัติการที่ไม่ปกติ (Air Traffic Flow Advisory System for Adverse Condition: ATFAS) โดยได้มีการสนับสนุนการทดลองระบบ ATFAS ให้ประเทศรอบข้างได้ใช้เพื่อบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อ บวท. ในการบูรณาการการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศระหว่างภูมิภาค ผ่านแนวทาง ICAO Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) ในอนาคต</p> <p><b>010</b> บวท. เป็นหนึ่งในผู้นำในการพัฒนาการดำเนินงานตามแนวคิด SWIM ในภูมิภาค ซึ่ง ICAO ได้เน้นย้ำว่าเป็นเรื่องที่มีลำดับความสำคัญในการพัฒนา/ดำเนินงานสูงสุด โดย บวท. ได้ร่วมมือกับประเทศชั้นนำในการพัฒนาการดำเนินงานด้าน SWIM อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการยกระดับการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศและภูมิภาคในอนาคต</p> <p><b>011</b> บวท. ได้ดำเนินการเชื่อมต่อระบบ CRV เพื่อเตรียมความพร้อม IP network สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลทั้งระบบการเดินทางอากาศตามแนวคิด SWIM ต่อไป</p> <p><b>012</b> จากการที่ ICAO ให้ความสำคัญเรื่องแนวคิด SWIM บวท. ควรสนับสนุนการดำเนินการด้าน SWIM ต่อไป และอาจใช้เป็นโอกาสในการทำธุรกิจเป็นการเพิ่มช่องทางในการแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เช่น ใช้ความรู้เชิงเทคนิคที่ บวท. ได้รับในการต่อยอด พัฒนาเป็นผลิตภัณฑ์/บริการ เพื่อให้บริการแก่ประเทศ/หน่วยงานต่าง ๆ ในการเชื่อมต่อตามแนวคิด SWIM เป็นต้น</p> <p><b>013</b> มีการหารือเรื่องการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Data sharing) ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้งานได้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจราจรทางอากาศ</p> <p><b>014</b> การเข้าร่วมการเป็น Chair, Co-chair, Panel member, Task Force Member, Speaker และสมาชิกคณะทำงานต่าง ๆ ในเวทีการประชุมและหน่วยงาน/องค์กรระหว่างประเทศ เพื่อเป็นโอกาสและช่องทางในการแสดงความคิดเห็น รักษา</p>
--	---

	<p>ผลประโยชน์ สร้างพันธมิตร และสร้างความน่าเชื่อถือ และภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร</p> <p><b>O15</b> แผน/แนวทางพัฒนาด้านการบินสากลที่ชัดเจน: แผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) และกลยุทธ์ การพัฒนาระบบการบิน (ASBUs) แผนบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (APAC Seamless ANS Plan) แผนความปลอดภัยทางการบิน (GASP) การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เช่น Next Generation of Aviation Professional (NGAP) CANSO : Fit for the Future of ATM และ Standard of Excellence in Human Performance Management ตลอดจนการให้บริการการเดินทางอากาศโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมตามแนวทางของ CANSO (Green ATM) ซึ่งกำหนดนโยบาย ทิศทาง กรอบเวลาการพัฒนาเป้าหมายการพัฒนา และแนวทางการวัดผล มีความชัดเจนและแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาไปถึงอนาคต ทำให้มีแนวทางในการนำเทคโนโลยีเข้าใช้งาน สามารถวางแผนพัฒนาอย่างมีทิศทาง</p> <p><b>O16</b> ความร่วมมือในอาเซียน: ที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้รับรองแผน ASEAN ANS Master Plan โดยแผนนี้เป็นแผนงาน ๘ ปี (๒๕๖๑-๒๕๖๘) มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อภายในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งหมายถึงมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” อีกทั้งยังได้กำหนดตัวชี้วัดที่ครอบคลุมด้าน Capacity Efficiency และ Predictability โดยความร่วมมือกันภายในภูมิภาคนี้จะช่วยส่งเสริมความสามารถ ในการรองรับการจราจรทางอากาศ และประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินทางอากาศในภาพรวมของ ทั้งภูมิภาค ตลอดจนความสามารถของบุคลากรที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล สามารถนำมาต่อยอดในการแสวงหาโอกาสจากความเชี่ยวชาญและความสามารถเฉพาะทางของบุคลากรได้</p>
<p><b>อุปสรรค (T)</b></p>	<p><b>T1</b> เนื่องจากหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ บวท. ยังขาดการบูรณาการกรอบการดำเนินงานร่วมกัน อีกทั้งขาดความพร้อมด้านทรัพยากรของแต่ละหน่วยงานจึงทำให้ส่งผลกระทบต่อการศึกษาปฏิบัติตามภารกิจหลักของ บวท. และการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p><b>T2</b> ปัจจัยอันตรายทางการบิน ทั้งในส่วนของบั้งไฟ/โคมลอย/วิทยุชุมชน/ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ และขาดความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง และยังมีปัจจัยอันตรายทางการบินที่เกิดขึ้นใหม่อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และ เลเซอร์ (Laser and Bright light) ซึ่ง</p>

	<p>เป็นปัจจัยอันตรายที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม</p> <p><b>T3</b> บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง: ปัจจุบันเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว การพัฒนา Unmanned Aircraft System (UAS) มีความเสถียรและได้รับความนิยมมากขึ้น มีแนวโน้มขยายตัวในการปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้น ในอนาคตอันใกล้จึงจำเป็นต้องมี Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM) รวมถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) ที่ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวให้พร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในด้านต่าง ๆ เช่น ทิศทางองค์กร เทคโนโลยี บุคลากร กระบวนการปฏิบัติงาน เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโต ได้อย่างยั่งยืนต่อไป</p> <p><b>T4</b> ปริมาณจราจรทางอากาศมีความผันผวนเป็นอย่างมาก ตามสถานการณ์โรคระบาด ภัยธรรมชาติ ภัยคุกคาม ทั้งวิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง เหตุฉุกเฉิน ข้อขัดข้องในสถานะเศรษฐกิจ และการเมืองทั้งในระดับประเทศและระดับโลก เนื่องจากรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจขององค์กร คือรายได้จากการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งมีความไม่แน่นอน และผันผวนไปตามปริมาณจราจรทางอากาศ ถือเป็นความเสี่ยงต่อความอยู่รอดและยั่งยืนขององค์กร จึงอาจต้องพิจารณาแนวทางการสร้างรายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก และเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสในการแสวงหารายได้จากภาคธุรกิจเพิ่มขึ้น เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้อย่างยั่งยืน</p> <p><b>T5</b> วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก : วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ทั้งวิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง โรคระบาด ภัยธรรมชาติ ภัยคุกคาม เหตุฉุกเฉิน ข้อขัดข้องต่าง ๆ เป็นความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน และเป็นความเสี่ยงต่อความต่อเนื่อง/คุณภาพในการให้บริการการเดินอากาศที่มีมากขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งผลจากวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน เช่น ในช่วง ๒-๓ ปี ที่ผ่านมา เกิดการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ส่งผลให้พฤติกรรมและอุปสงค์ของผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบินเปลี่ยนแปลงไป อาจกลายเป็นวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ซึ่งอาจส่งผลให้การเดินทางลดลง ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศไม่กลับมาเติบโตด้วยอัตราที่สูงเช่นเดิมในอนาคต ซึ่งสถานการณ์ต่าง ๆ ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของ บพท. อย่างต่อเนื่อง เป็นต้น</p> <p><b>T6</b> ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ: คะแนนความคาดหวังที่มีค่าสูงกว่าความพึงพอใจ (Gap) แสดงให้เห็นว่าผู้ให้บริการยังมีความคาดหวังที่จะให้เกิดการพัฒนาการให้</p>
--	---

<p>บริการ/เทคโนโลยีให้ตอบสนองต่อความคาดหวัง/ความต้องการ และความคุ้มค่าในการลงทุน จึงจำเป็นต้องมีแผนการแก้ไข การพัฒนา และการติดตามอย่างต่อเนื่อง</p> <p><b>T7</b> การดำเนินการ/ความร่วมมือของหน่วยงานอุตสาหกรรมการบิน : แม้ว่าจะมีแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ แต่ยังคงมีนโยบายพัฒนาสนามบินซึ่งอยู่นอกแผนแม่บท โดยยังไม่มีกระบวนการและร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ รวมทั้งยังไม่มีกระบวนการจัดตั้งสนามบินของประเทศ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่ห้วงอากาศและเส้นทางบินในภาพรวม ส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ</p> <p><b>T8</b> การดำเนินงานอาจไม่เป็นไปตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และแผนการเดินอากาศสากลอย่างครบถ้วน และทันตามกำหนดเวลา</p> <p><b>T9</b> ข้อจำกัดของการกำหนดระยะห่างของอากาศยานเพื่อส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้าน</p> <p><b>T10</b> สถานการณ์ความผันผวนของการเมือง ส่งผลกระทบต่อโครงการสำคัญของนโยบายภาครัฐ</p> <p><b>T11</b> เนื่องจากสถานการณ์ Covid ที่ผ่านมา ทำให้ผู้ประสานงาน (Contact person) ของหน่วยงาน ANSPs ต่าง ๆ มีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่ง เปลี่ยนโครงสร้างองค์กร และเกษียณอายุ จึงทำให้การประสานงานเพื่อดำเนินงานผลักดันกลยุทธ์ในด้านต่างประเทศอาจไม่ราบรื่น และทันท่วงที</p> <p><b>T12</b> นโยบายและสถานการณ์ทางการเมืองที่ไม่มั่นคงของต่างประเทศ เช่น พม่า ทำให้การประสานงานและการดำเนินงานร่วมกันทำให้เกิดความล่าช้า หรือไม่ปฏิบัติตามกำหนดการที่วางแผนไว้</p> <p><b>T13</b> หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบางหน่วยงานขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานในอนาคตตามแผนการเดินอากาศสากล จึงอาจเกิดผลกระทบให้การดำเนินงานที่สัมพันธ์กับการดำเนินงานของบริษัทฯ มีข้อขัดข้อง</p> <p><b>T14</b> บวท. มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม ไม่ใช้อำนาจผูกขาดในทางมิชอบหรือเลือกปฏิบัติและให้ความเป็นธรรมกับคู่แข่งที่ชัดเจน และไม่ขอให้ภาครัฐออกกฎระเบียบ หรือกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อเอื้อประโยชน์หรือสร้างรายได้เปรียบทางการแข่งขันให้กับตนเอง</p>
---



## ๒.๓.๒ การวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages) และ ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)

การวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantage) และความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenge) มาจากข้อมูล SWOT ข้างต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

### ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages :SA)

- ๑) องค์กรมีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการเดินอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ มีการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับองค์กรผู้ให้บริการเดินอากาศอื่น ๆ ในหลายมิติ และหลายระดับ เช่น การให้ความช่วยเหลือ การถ่ายทอดเทคโนโลยี การให้ความร่วมมือและสนับสนุนกิจกรรม และการดำเนินงานที่เกี่ยวกับกิจการบินของภูมิภาครวมทั้งในระดับนานาชาติ (S1, S4, S8, S9, S12, O4)
- ๒) ภาครัฐและภาคความมั่นคงตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้างและบริหารห่วงอากาศมีส่วนร่วมในการสนับสนุน/ผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาระบบห่วงอากาศและการบินของประเทศ รวมทั้งภาครัฐและเอกชนได้ให้ความสำคัญกับการบูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานห่วงอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากบริบทการบินในปัจจุบัน ให้สามารถทำการบินร่วมกันได้อย่างปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งในหลากหลายมิติ ทั้งบก น้ำ ราง และอากาศ ในลักษณะของ Multimodal Transport (S6, O2)
- ๓) การพัฒนาด้านการบิน รวมทั้งบุคลากรด้านการบิน มีแผนการพัฒนาที่ชัดเจน สอดคล้องและส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีการเดินอากาศ การพัฒนาของเทคโนโลยีเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนการบริการฯ ให้มีประสิทธิภาพ ความปลอดภัยสูงขึ้น เพิ่มผลิตภาพ (Productivity) รวมถึงเอื้อให้เกิดโอกาสในการเพิ่มช่องทางในการแสวงหารายได้ นอกเหนือจากภารกิจหลักจากศักยภาพขององค์กร (S1, S11, O3, O5)
- ๔) การกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญภายในและภายนอกขององค์กร และมีการระบุประเด็นความต้องการและความคาดหวังในแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งมีความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ และมีบทบาทในการผลักดันและดำเนินการเรื่องสำคัญตามแผนพัฒนาการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง (S11, S12, O1, O2)
- ๕) การสร้างความร่วมมือความร่วมมือและบริหารจัดการเส้นทางบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงเส้นทางบินทั้งภูมิภาค การดำเนินการเชิงรุก ด้านพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลก อย่างต่อเนื่อง โดยมีผู้แทน บวท. ได้รับแต่งตั้งเป็น Chair/Co-Chair ในเวทีการประชุมระดับนานาชาติ เช่น ICAO CANSO เป็นต้น (S14, S16, O14, O15, O16)

### **ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges – SC)**

- ๑) วิกฤตการณ์ของโลก ทั้งโรคระบาด ภัยธรรมชาติ วิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง และสถานการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ วิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ซึ่งอาจส่งผลให้การเดินทางลดลง ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศไม่กลับมาเติบโตด้วยอัตราที่สูงเช่นเดิมในอนาคต ส่งผลต่อการเกิดวิกฤตการณ์ด้านปริมาณเที่ยวบิน การกิจการให้บริการการเดินทางอากาศ และวิกฤตการณ์ทางการเงินหรือรายได้ขององค์กร ซึ่งมีรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจจากการให้บริการการเดินทางอากาศ จึงส่งผลต่อความอยู่รอดและความยั่งยืนขององค์กร เป็นความท้าทายต่อการปรับตัวให้องค์กรสามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้ โดยอาจพิจารณาการสร้างรายได้ นอกเหนือจากภารกิจหลัก และเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสในการแสวงหารายได้จากภาคธุรกิจเพิ่มขึ้น เพื่อขับเคลื่อนองค์กรเติบโตได้อย่างยั่งยืนต่อไป (W6, T4, T5)
- ๒) การพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการจราจรทางอากาศของประเทศ ระบบสนามบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ ที่จำเป็นต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่องและบูรณาการให้ทันต่อสภาพแวดล้อม/สถานการณ์และการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ตลอดจนรักษา/พัฒนาระดับศักยภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ ให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่องในทุกสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ พร้อมรองรับทุกมิติ (การให้บริการการเดินทางอากาศ เทคโนโลยีระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร เป็นต้น) มีการใช้ระบบการจัดการจราจรทางอากาศระบบใหม่อย่างเต็มศักยภาพ เมื่อสถานการณ์ด้านการบินที่ได้รับกระทบจากวิกฤตการณ์ COVID-19 กลับเข้าสู่ภาวะปกติ (W3, T4, T5, T7)
- ๓) บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป การเกิดขึ้นขององค์กรให้บริการการเดินทางข้ามชาติ (ผู้ผลิต/องค์กรชั้นนำด้านเทคโนโลยีขนาดใหญ่) ซึ่งมีความได้เปรียบหลายด้าน หรือผู้ให้บริการการเดินทางอากาศจากต่างประเทศ และการพัฒนาของเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น Unmanned Aircraft System (UAS) ซึ่งส่งผลให้ต้องมีการบริหารจัดการและให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มเติมจากบริบทการบินในปัจจุบัน (Unmanned Aircraft Traffic Management : UTM) รวมทั้ง พ.ร.บ. การเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ แสดงให้เห็นถึงบริบทการให้บริการที่เป็นเชิงการแข่งขันมากขึ้น และเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ อาจเข้ามาแก่งแย่งธุรกิจขององค์กรไปดำเนินการในอนาคต ตลอดจนการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศในปัจจุบัน เช่น การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง (รถไฟความเร็วสูง) อาจส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการขนส่งและการเดินทางเพิ่มมากขึ้นในอนาคต (W5, T3)
- ๔) วิวัฒนาการโลกการบิน และความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการเดินทางอากาศโดยรวม รวมถึงเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการดำเนินภารกิจขององค์กร ซึ่งใหม่และเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวอย่างต่อเนื่องและทันต่อการเปลี่ยนแปลง (W4, W6, T3)

- ๕) ปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน/ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน และปัจจัยใหม่ ๆ ได้แก่อากาศยานไร้คนขับ(Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และ เลเซอร์ (Laser and Bright light)) มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม (W5,T2,T3)
- ๖) แผนพัฒนา Aviation System Block Upgrades (ASBUs) การดำเนินงานตามแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาในรูปแบบของ ASBUs และแผนการดำเนินการด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ให้ได้ตามเป้าหมาย และกรอบเวลาที่กำหนด (W1)
- ๗) Airspace Management การพัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศของประเทศ ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งบริหารจัดการ/เชื่อมโยงเส้นทางบินทั้งภูมิภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศแบบไร้รอยต่อในระดับภูมิภาค (W3,T8)
- ๘) การบูรณาการและร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ ส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (W1,W2,T7)
- ๙) สถานการณ์ความผันผวนของการเมือง ส่งผลกระทบต่อโครงการสำคัญของนโยบายภาครัฐ รวมทั้งการดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ และแผนการเดินทางอากาศสากล (W2,T8,T10)



ภาพประกอบที่ ๑๕ : การวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages) และความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)

## ๒.๓.๓ การวิเคราะห์ SWOT/TOWS Matrix

เมื่อได้ระบุ SWOT แล้ว จึงมากำหนด SWOT/TOWS Matrix โดยมีรายละเอียดดังนี้

การกำหนดแนวกลยุทธ์ผ่าน SWOT / TOWS Matrix (แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พ.ศ. 2567-2571)

หมายเหตุ: รหัสกำกับไว้ท้ายแต่ละแนวกลยุทธ์ แสดงการอ้างอิงการนำมาใช้จากแต่ละกลุ่มปัจจัย SWOT แสดงด้วยสีที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง <b>IS - Strengths</b>	จุดอ่อน <b>IW - Weaknesses</b>
<p><b>ปัจจัยภายนอก</b></p> <p><b>โอกาส (O – Opportunities)</b></p> <p>01. ยุทธศาสตร์ค่าหัว (+4)</p> <p>02. แนวทางการจัดโครงสร้างและบริหารทรัพยากร (+4)</p> <p>03. แพลตฟอร์มด้านการบินภาคที่ชัดเจน (+5)</p> <p>04. ความร่วมมืออาเซียน (+5)</p> <p>05. รัฐบาลเกาหลีใต้ (+5)</p> <p>06. การสนับสนุนนโยบายของ ศ.ช. แผนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา (+4)</p> <p>07. การสนับสนุนการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานความมั่นคงและภาคพลเรือน (PLA) (+4)</p> <p>08. เป็นหนึ่งในผู้นำในการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยทางอากาศระหว่างภูมิภาค (+4)</p> <p>09. พัฒนาระบบปฏิบัติการที่ปลอดภัยทางอากาศของกองทัพอากาศ (ATFAS) (+4)</p> <p>010. เป็นหนึ่งในผู้นำในการพัฒนาการดำเนินงานตามแนวคิด SWIM ในภูมิภาค (+4)</p> <p>011. การเชื่อมต่อระบบ CRV เพื่อเตรียมความพร้อม IP network สำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลฯ (+4)</p> <p>012. การสนับสนุนการดำเนินการด้าน SWM ต่อปี และอาจใช้เงินสำรองในการทำธุรกิจ (+4)</p> <p>013. การแลกเปลี่ยนข้อมูล (Data sharing) ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้รายได้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจราจรทางอากาศ (+3)</p> <p>014. การแสดงบทบาทในเวทีการประชุมและหน่วยงาน/องค์กรระหว่างประเทศฯ (+4)</p>	<p>S1. ดุลยของตลาดการบินถูกเน้น (+4)</p> <p>S2. ยกระดับการบริหารความปลอดภัย (+4)</p> <p>S3. ดุลยของนโยบายผู้ถือหุ้นภาคธุรกิจ (+5)</p> <p>S4. ดุลยของนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (+2)</p> <p>S5. ความร่วมมือกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน (+4)</p> <p>S6. ความสามารถพิเศษ (+5)</p> <p>S7. การส่งเสริมงานวิจัยและนวัตกรรม (+3)</p> <p>S8. ทิศทางองค์กร (+4)</p> <p>S9. บุคลากรที่มีศักยภาพ (+5)</p> <p>S10. กำหนดกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับเป้าหมาย (+3)</p> <p>S11. มีกระบวนการต้นแบบความดีและการควบคุมตัว (+4)</p> <p>S12. มีความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (+4)</p> <p>S13. แสดงบทบาทในเวทีโลก (+4)</p> <p>S14. สร้างความร่วมมือและบริหารจัดการพลังงานเป็นมิตรกับสภาพ (+4)</p> <p>S15. มีหน่วยงานที่ตอบสนองความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (+4)</p> <p>S16. การดำเนินการเชิงรุก ด้านพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาคโลก อย่างต่อเนื่อง (+4)</p> <p>S17. มีความร่วมมือและบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง (+4)</p> <p>S18. การกำกับดูแลกิจการที่ดี (+4)</p>	<p>W1. ไม่มีคนทำงานในระดับผู้บริหารดูแลงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (-3)</p> <p>W2. ขาดการบูรณาการทั้งในระดับการรวมยุทธศาสตร์องค์กร (-3)</p> <p>W3. บางปัญหาไม่สามารถแก้ไขได้ทันทีได้ในระดับปฏิบัติ (-3)</p> <p>W4. การสื่อสารฝ่ายของศกตท. นโยบาย (-2)</p> <p>W5. โครงสร้างองค์กร (-3)</p> <p>W6. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลมาใช้งาน (-5)</p> <p>W7. สถานการณ์เงินและต้นทุนขององค์กร (-2)</p> <p>W8. โครงสร้างสำนักงาน ไม่รองรับ (-2)</p>
<p><b>อุปสรรค (T – Threats) และ ความท้าทาย (C – Challenges)</b></p> <p>T1. ปัจจัยอันตรายทางการเมือง (-5)</p> <p>T2. การจัดการสถานะสิ่งแวดล้อม (-5)</p> <p>T3. บริบททางการเมืองที่เปลี่ยนแปลง (-4)</p> <p>T4. ความกังวลของนักลงทุนต่างชาติ (-5)</p> <p>T5. วิกฤตการณ์ต่างๆ ของโลก (-5)</p> <p>T6. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ (-4)</p> <p>T7. ความร่วมมือของหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน (-4)</p> <p>T8. การดำเนินงานเป็นไปตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางอากาศและแผนการเดินอากาศสากลอย่างครบถ้วน และที่ตามที่กำหนด (-4)</p> <p>T9. ข้อจำกัดของการกำหนดระหว่างของอากาศยานเพื่อส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้าน (-3)</p> <p>T10. สถานการณ์ความมั่นคงของการเมือง ส่งผลกระทบต่อโครงการสำคัญของนโยบายภาครัฐ (-3)</p>	<p><b>SO - ใช้ความเข้มแข็งภายในเพื่อประโยชน์จากโอกาสภายนอก</b> (กลุ่มยุทธศาสตร์กลยุทธ์เชิงรุก)</p> <p>S01. ผลักดันความร่วมมือร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่สำคัญทั้งในประเทศ และต่างประเทศ: ผลักดันความร่วมมือและการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง มีความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ และมีบทบาทในการผลักดันและดำเนินการเรื่องสำคัญตามแผนพัฒนาการเดินอากาศ เพื่อช่วยส่งเสริมความสามารรถในการรองรับการจราจรทางอากาศ และประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินอากาศในภาพรวมของทั้งภูมิภาค</p> <p><b>S1, S2, S3, S7, S12, S13, S16, S17, S18, S19, S20, S21, S22, S23, S24, S25, S26, S27, S28, S29, S30, S31, S32, S33, S34, S35, S36, S37, S38, S39, S40, S41, S42, S43, S44, S45, S46, S47, S48, S49, S50, S51, S52, S53, S54, S55, S56, S57, S58, S59, S60, S61, S62, S63, S64, S65, S66, S67, S68, S69, S70, S71, S72, S73, S74, S75, S76, S77, S78, S79, S80, S81, S82, S83, S84, S85, S86, S87, S88, S89, S90, S91, S92, S93, S94, S95, S96, S97, S98, S99, S100</b></p> <p>S02. เป็นผู้นำและดำเนินการเชิงรุก ด้านพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาคโลก อย่างต่อเนื่อง : เป็นหนึ่งในผู้นำในการพัฒนาเครื่องมือสนับสนุนการบริหารความปลอดภัยทางอากาศในภาคการปฏิบัติการที่นำไปใช้ (Air Traffic Flow Advisory System for Adverse Condition: ATFAS) พัฒนาการดำเนินงานตามแผนการเดินอากาศสากล (GANP) และกลยุทธ์ การพัฒนาระบบการบิน (ASBUs) เช่น SWIM</p> <p><b>S12, S13, S16, S17, S18, S19, S20, S21, S22, S23, S24, S25, S26, S27, S28, S29, S30, S31, S32, S33, S34, S35, S36, S37, S38, S39, S40, S41, S42, S43, S44, S45, S46, S47, S48, S49, S50, S51, S52, S53, S54, S55, S56, S57, S58, S59, S60, S61, S62, S63, S64, S65, S66, S67, S68, S69, S70, S71, S72, S73, S74, S75, S76, S77, S78, S79, S80, S81, S82, S83, S84, S85, S86, S87, S88, S89, S90, S91, S92, S93, S94, S95, S96, S97, S98, S99, S100</b></p>	<p><b>WO - จัดการจุดอ่อนภายใน โดยมุ่งใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอก</b> (กลุ่มยุทธศาสตร์กลยุทธ์เชิงรับ)</p> <p>W01. บูรณาการแผนและการดำเนินการต่างๆ ร่วมกับผู้เกี่ยวข้องภายใน บพ. เพื่อให้การทำงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และบรรลุเป้าหมาย <b>W1, W2, W3, W4, W5, W6, W7, W8, W9, W10, W11, W12, W13, W14, W15, W16, W17, W18, W19, W20, W21, W22, W23, W24, W25, W26, W27, W28, W29, W30, W31, W32, W33, W34, W35, W36, W37, W38, W39, W40, W41, W42, W43, W44, W45, W46, W47, W48, W49, W50, W51, W52, W53, W54, W55, W56, W57, W58, W59, W60, W61, W62, W63, W64, W65, W66, W67, W68, W69, W70, W71, W72, W73, W74, W75, W76, W77, W78, W79, W80, W81, W82, W83, W84, W85, W86, W87, W88, W89, W90, W91, W92, W93, W94, W95, W96, W97, W98, W99, W100</b></p> <p>W02. พัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อนำมาบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศ เพื่อบูรณาการข้อมูลสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และนำมาวิเคราะห์ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ประยุกต์ใช้ในการทบทวนสภาพแวดล้อมและจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>W16, W17, W20, W21, W22, W23, W24, W25, W26, W27, W28, W29, W30, W31, W32, W33, W34, W35, W36, W37, W38, W39, W40, W41, W42, W43, W44, W45, W46, W47, W48, W49, W50, W51, W52, W53, W54, W55, W56, W57, W58, W59, W60, W61, W62, W63, W64, W65, W66, W67, W68, W69, W70, W71, W72, W73, W74, W75, W76, W77, W78, W79, W80, W81, W82, W83, W84, W85, W86, W87, W88, W89, W90, W91, W92, W93, W94, W95, W96, W97, W98, W99, W100</b></p>
	<p><b>ST - ใช้ความเข้มแข็งภายในหลีกเลี่ยงปัญหาอุปสรรคภายนอก</b> (กลุ่มยุทธศาสตร์กลยุทธ์เชิงรับ หรือ ดักขอม)</p> <p>S11. ยกระดับความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลายหน่วยในการร่วมขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ นโยบายและโครงการที่สำคัญ รวมทั้งการพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาคโลก อย่างต่อเนื่อง</p> <p><b>S11, S12, S17, T1, T2, T3, T4</b></p> <p>S12. พัฒนาศักยภาพและถ่ายทอดองค์ความรู้การบริหารจัดการหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญภายในและภายนอกขององค์กร และมีการระบุประเด็นความต้องการ ความคาดหวังในแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในประเทศและต่างประเทศ</p> <p><b>S9, S11, S12, S15, T1, T7, T8, T13</b></p>	<p><b>WT - ลดจุดอ่อนภายใน และหลีกเลี่ยงปัญหาอุปสรรคภายนอก</b> (กลุ่มยุทธศาสตร์กลยุทธ์เชิงรับ หรือ ดักขอม)</p> <p>W11. เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยวิเคราะห์สารสนเทศจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างใกล้ชิด จากผลสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แล้วนำมาปรับปรุงระบบการทำงาน และบทสนทนาในการดำเนินการ และโครงการสำคัญของนโยบายภาครัฐ ให้เป็นไปตามแผน</p> <p><b>W1, W2, W5, W11, T3, T6, T7</b></p> <p>W12. ผลักดันองค์กร เพื่อสร้างบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ เพื่อบริหารจัดการ และตอบสนองความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p><b>W1, W2, W5, W11, T3, T6, T7, T7</b></p>

ภาพประกอบที่ ๑๖ : การกำหนดแนวกลยุทธ์ผ่านการวิเคราะห์ SWOT/TOWS Matrix

### การวิเคราะห์จากจุดแข็งและโอกาส เพื่อกำหนดกลยุทธ์เชิงรุกกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

SO 1 ผลักดันความร่วมมือร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการที่สำคัญทั้งในประเทศ และต่างประเทศ: ผลักดันความร่วมมือและการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง มีความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ และมีบทบาทในการผลักดันและดำเนินการเรื่องสำคัญตามแผนพัฒนาการเดินอากาศ เพื่อช่วยส่งเสริม

ความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศ และประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินทางอากาศในภาพรวมของทั้งภูมิภาค [S5, S11, S12, S17, O4]

**SO 2** เป็นผู้นำและดำเนินการเชิงรุก ด้านพัฒนาการเดินทางอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลกอย่างต่อเนื่อง : เป็นหนึ่งในผู้นำในการพัฒนาเครื่องมือสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศในสภาพการปฏิบัติการที่ไม่ปกติ (Air Traffic Flow Advisory System for Adverse Condition: ATFAS) พัฒนาการดำเนินการตามแผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาระบบการบิน (ASBUs) เช่น SWIM [S12, S13, S16, O4, O8, O9, O10, O15]

**การวิเคราะห์จากจุดแข็งและอุปสรรค เพื่อกำหนดกลยุทธ์เชิงพัฒนาภายใน บวท. ดังนี้**

**ST 1** ยกกระดับความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลายหน่วยในการร่วมขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ นโยบายและโครงการที่สำคัญ รวมทั้งการพัฒนาการเดินทางอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลกอย่างต่อเนื่อง [S11, S12, S17, T1, T2, T7, T8]

**ST 2** พัฒนาบุคลากรและถ่ายทอดองค์ความรู้การบริหารจัดการหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เรื่องการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญภายในและภายนอกขององค์กร และมีการระบุประเด็นความต้องการความคาดหวังในแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในประเทศและต่างประเทศ [S9, S11, S12, S15, T1, T7, T8, T13]

**การวิเคราะห์จากจุดอ่อนและอุปสรรค เพื่อกำหนดกลยุทธ์เชิงปรับปรุงภายใน บวท. ดังนี้**

**WO 1** บูรณาการแผนและการดำเนินการต่างๆ ร่วมกับผู้เกี่ยวข้องภายใน บวท. เพื่อให้การทำงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน และบรรลุเป้าหมาย [W1, W2, W3, W4, O6, O7, O8, O9, O11, O12, O13]

**WO 2** พัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อมุ่งเน้น/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศ เพื่อบูรณาการข้อมูลสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และนำมาวิเคราะห์ข้อมูลอย่างได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบการทบทวนสภาพแวดล้อม และจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและแผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย [W6, W10, O5]

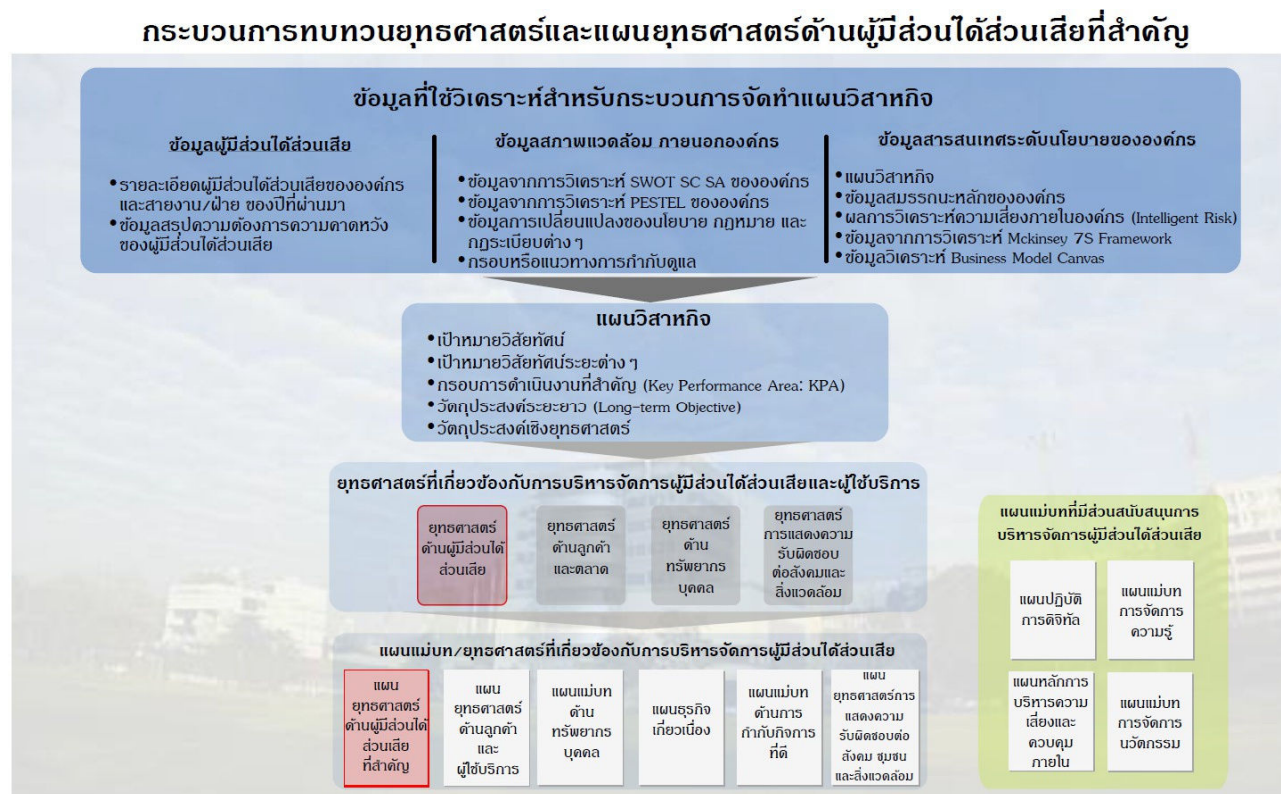
**การวิเคราะห์จากจุดอ่อน และอุปสรรค เพื่อกำหนดกลยุทธ์เชิงรับกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้**

**WT 1** เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยวิเคราะห์สารสนเทศจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างใกล้ชิด จากผลสำรวจความพึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และนำมาปรับปรุงกระบวนการทำงาน และทบทวนแผนการดำเนินการ และโครงการสำคัญของนโยบายภาครัฐให้เป็นไปตามแผน [W1, W2, W5, W11, T3, T6]

**WT 2** ผลักดันองค์กร เพื่อสร้างบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ เพื่อบริหารจัดการ และตอบสนองความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย [W1, W2, W5, W11, T3, T6, T7]

# บทที่ ๓ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บพท.

## ๓.๑ ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



ภาพประกอบที่ ๑๗ : กระบวนการทบทวนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

ยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มุ่งมั่นและส่งเสริมกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม รวมทั้งมุ่งเน้นความร่วมมือและบริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์อันดี เพื่อบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและมาตรฐานการปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเป็นไปตามกรอบนโยบาย และแนวทางการกำกับดูแลด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีวัตถุประสงค์ และขอบเขตการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยวิเคราะห์จากรายชื่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในระดับองค์กรและสายงานของปีที่ผ่านมา รวมถึงเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ และแผนแม่บท/แผนยุทธศาสตร์หรือแผนปฏิบัติการระยะยาวต่าง ๆ ขององค์กรอีกด้วย

อีกทั้ง การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องตอบสนองต่อความต้องการ ความคาดหวังเชิงบวก และเชิงลบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายนอกและภายใน โดยผ่านการวิเคราะห์จากผลการดำเนินงานของปีที่ผ่านมา รวมถึงความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กร นอกจากนี้ การบริหาร

จัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ยังต้องมีการวิเคราะห์โอกาสและความเสี่ยงในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งในระดับองค์กร และสายงาน/ฝ่าย รวมถึงวิเคราะห์ความพร้อมของทรัพยากร ชัดความสามารถ สมรรถนะหลักขององค์กร และผลจากการเรียนรู้ ทบทวนแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ มาจัดทำเป็น ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ ๔ ด้าน

AEROTHAI Stakeholder Vision			
“บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มุ่งมั่นและส่งเสริมกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและมาตรฐานการปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี”			
Stakeholder Goal			
“ มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล พร้อมทั้งสร้างความพึงพอใจเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่อง”			
เป้าหมายการดำเนินการ			
<b>เป้าหมายที่ ๑</b> ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีระดับคะแนนเพิ่มขึ้น (KPA: Stakeholder Satisfaction)	<b>เป้าหมายที่ ๒</b> สร้างความร่วมมือ และบูรณาการการทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเกิดเป็นความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง	<b>เป้าหมายที่ ๓</b> สนับสนุนการบริหารประเด็นที่มีสาระสำคัญได้ตามแผนงาน/โครงการที่สำคัญขององค์กร	
ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			
SO 5 : มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม บนพื้นฐานของการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม SO 7 : สร้างคุณค่าให้กิจการบินทุกระดับ			
ประเด็นยุทธศาสตร์ ๑	ประเด็นยุทธศาสตร์ ๒	ประเด็นยุทธศาสตร์ ๓	ประเด็นยุทธศาสตร์ ๔
กำหนดกลยุทธ์การบริหารจัดการสร้างความสัมพันธ์และบริหารผลลัพธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	สร้างบุคลากรด้านบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	สร้างนวัตกรรมส่งเสริมการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ยกระดับความพึงพอใจ/สร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่อง
กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Area : KPA)			
ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีระดับคะแนนเพิ่มขึ้น (KPA: Stakeholder Satisfaction)			
กลยุทธ์ (Strategies)			
S1.1 สนับสนุนบทบาทผู้แทนในเวทีการประชุม S1.2 สร้างช่องทาง/เวทีในการจัดกิจกรรม/บริหารความสัมพันธ์ S1.3 การจัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU)	S2.1 สร้างเจ้าหน้าที่บริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย S2.2 ถ่ายทอดแผนบริหารจัดการฯ และองค์ความรู้ให้กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภายใน บวท.	S3.1 พัฒนาระบบฐานข้อมูลการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย S3.2 พัฒนาช่องทางในรูปแบบดิจิทัลการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	S4.1 ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง S4.2 จัดทำแผนยกระดับการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
แผนงาน (Programs) ตามแผนวิสาหกิจ			
- แผนงานการสร้างและยกระดับความสัมพันธ์/การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการ			

<p>ร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ</p> <p>- แผนงานผลักดันและเตรียมความพร้อมในการแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก</p>			
<p><b>โครงการ/งานตามแผนวิสาหกิจ</b></p>			
<p>๕๕๕-๐๓๕๓</p> <p>งานสร้างความร่วมมือและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องกับหน่วยงานท่าอากาศยานภูมิภาคทั่วประเทศ</p> <p>๐๐๐-๐๔๐๓</p> <p>โครงการผลักดันให้เกิดการแสดงความเป็นผู้นำในการดำเนินการด้าน SWIM /FF-ICE ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและดำเนินงานด้าน SWIM /FF-ICE เพื่อมุ่งสู่การปฏิบัติการบินตามแนวคิด Trajectory Based Operations (TBO)</p>			
<p><b>งานประจำ</b></p>			
<p>๑) งานบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>๒) งานบริหารและติดตามการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงของคณะกรรมการบริหารบันทึกข้อตกลง ระหว่าง บริษัทฯ กับหน่วยงานคู่ความร่วมมือ</p>	<p>๑) งานจัดทำขั้นตอนกระบวนการตาม Competency</p> <p>๒) งานจัดการความรู้ของหน่วยงาน</p>	<p>๑) งานพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อมุ่งเน้น/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศ</p> <p>๒) งานพัฒนาเว็บไซต์ และเผยแพร่ข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการ/ลูกค้า</p>	<p>๑) โครงการประเมินผลความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>๒) งานบริหารแผนยกระดับการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p>



### ๓.๒ ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาว

ยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีวัตถุประสงค์ และขอบเขตการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยวิเคราะห์เป้าหมายที่สำคัญขององค์กรในแต่ละช่วงปี (ช่วงเวลาละ ๕ ปี) โดยเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ Business Model Canvas ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges – SC)/ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages – SA) และแผนแม่บท/แผนยุทธศาสตร์ หรือแผนปฏิบัติการระยะยาวต่าง ๆ ขององค์กร ดังภาพประกอบที่ ๑๘



ภาพประกอบที่ ๑๘ : ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาว

๒๕๖๓/ (๓ ปี)	๒๕๗๐/ (๕ ปี)	๒๕๗๕/ (๕ ปี)	๒๕๘๐/ (๕ ปี)
มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล พร้อมทั้งสร้างความพึงพอใจเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่อง	มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและพัฒนานวัตกรรมเพื่อยกระดับการให้บริการการเดินอากาศให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	สร้างพันธมิตรเครือข่ายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการการเดินอากาศและการบริหารจัดการความเสี่ยงจากภายนอกของประเทศและภูมิภาค	พัฒนาศักยภาพในการเป็นผู้นำด้านการให้บริการการเดินอากาศตามขีดความสามารถของระบบการบิน (Performance - based Air Navigation) เพื่อรองรับการปฏิบัติการตามวิถีการบิน (Trajectory-Based Operation :TBO) ร่วมกับพันธมิตรในระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับโลก

รายละเอียดเป้าหมายยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาว มีดังนี้

ปี	รายละเอียด
๒๕๖๗	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การผลักดันให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (UTM) ในพื้นที่น่านร่อง</li> <li>● การสนับสนุนการสร้างความร่วมมือในการนำแนวทาง ICAO Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) มาปรับใช้ในภูมิภาค</li> <li>● มีเส้นทางบินแบบ PBN สำหรับทุกสนามบิน</li> <li>● ได้ใบรับรองบริการการเดินอากาศสำหรับทุกบริการ (ATS, ASM, CNS, ATFM, IFPDS)</li> <li>● ให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอยู่ตะเภา</li> <li>● ระบบอุปกรณ์ที่มีความทันสมัยสอดคล้องกับความสามารถของอากาศยาน และความต้องการของผู้ใช้บริการ</li> <li>● ผลการดำเนินการตาม SE-AM ได้คะแนน ไม่ต่ำกว่า 3.25</li> <li>● เตรียมความพร้อมในการให้บริการศูนย์บริหารจราจรทางอากาศสำรอง (RATS) สำหรับศูนย์ภูมิภาค</li> <li>● พัฒนา Safety Management system สู่ Level C</li> <li>● พนักงานมีความรู้ความสามารถตรงตามความต้องการของ บพท.</li> <li>● องค์กรมีแนวทางในการจัดการ Big Data</li> <li>● ผลักดันให้หน่วยงานด้านกิจการบินของไทยมีการดำเนินการตามแนวคิด SWIM ร่วมกัน</li> </ul>
๒๕๗๐	<ul style="list-style-type: none"> <li>● การผลักดันให้เกิดการบูรณาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (UTM)</li> <li>● ผลักดันให้เกิดความเชื่อมโยง ATFM ในระดับภูมิภาค</li> <li>● ผลักดันและสร้างความร่วมมือด้าน SWIM ให้เกิดการดำเนินงานร่วมกันในภูมิภาค</li> <li>● จัดหาระบบ ATM ทดแทนระบบ TMCS</li> <li>● การให้บริการ Remotely Operated Aerodrome Air Traffic Services (RATS)</li> <li>● ผลคะแนนการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจอยู่ในระดับ 1 ใน 10 ของประเทศ</li> <li>● พัฒนา Safety Management system สู่ Level D</li> <li>● องค์กรมี Big Data</li> <li>● การเตรียมความพร้อมในการตั้ง AEROTHAI Professional Center</li> <li>● สร้างศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ ๒</li> </ul>

ปี	รายละเอียด
๒๕๓๕	<ul style="list-style-type: none"><li>● การสนับสนุนและผลักดันให้เกิดการปฏิบัติการบินแบบ Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) ผ่านการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันข้อมูลตามแนวคิด SWIM</li><li>● บริหารจัดการได้ตามมาตรฐาน TQA</li><li>● ได้รับรางวัลการบริหารจัดการองค์กรระดับสากล</li><li>● มีระบบ Communication System ใช้ Data เป็นหลัก</li><li>● มีระบบ Navigation และ Surveillance ที่ใช้ Satellite Base</li><li>● มี Performance – based CNS</li></ul>
๒๕๔๐	<ul style="list-style-type: none"><li>● ผลักดันให้เกิดบริการจัดการจราจรทางอากาศแบบ Trajectory Based Operation (TBO) ทั้งสำหรับอากาศยานที่มีคนขับและอากาศยานที่ไร้คนขับ</li><li>● ได้รับรางวัลการบริหารจัดการองค์กรระดับสากล</li><li>● มีระบบ Data Analysis แบบ Automation</li></ul>

### ๓.๓ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องระหว่างวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายระยะยาว กับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และพันธกิจ

การกำหนดยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจปี ๒๕๖๓ – ๒๕๗๑ โดยนำวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (HPO) เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายที่สำคัญ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO) (SO5) และ (SO7) รวมทั้งกลยุทธ์ (Strategy) เป้าหมายระยะยาว (Key Performance Area : KPA) และแผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ มาเป็นปัจจัยนำเข้าที่สำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และได้นำกลยุทธ์ S5.2 และ S7.1 ที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๓ – ๒๕๗๑ มากำหนดยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1. การให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน
<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>
SO 1 ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน	SO 3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน	SO 5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมี การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม	SO 7 สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ
SO 2 พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน และยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ	SO 4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี	SO 6 มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้	SO 8 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ การเดินอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ
		<b>ตัวชี้วัดผลดำเนินการ</b>	<b>ตัวชี้วัดผลดำเนินการ</b>
		Corporate Performance KPI5.1 ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรที่ได้รับการยอมรับในระดับประเทศ/ภูมิภาค/โลก	Leadership in ANS KPI7.1 ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก
		<b>กลยุทธ์</b>	<b>กลยุทธ์</b>
		S5.2 สร้างและยกระดับความสัมพันธ์/ การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการ ทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างเป็นระบบ และต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กร	S7.1 ดำเนินงานเชิงรุกด้านการพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลก

ภาพประกอบที่ ๑๙ : ความเชื่อมโยงระหว่างวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และแผนงาน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง ได้แก่

๑. ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง ซึ่งมีตัวชี้วัดผลการดำเนินการ คือ ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อรายงานผลการดำเนินงานการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๒. ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน ซึ่งมีตัวชี้วัดผลการดำเนินการ คือ การแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives

โดยกองวิสาหกิจสัมพันธ์ (วส.สส.) เป็นผู้รับผิดชอบหลัก และมีแผนงานและโครงการ ดังต่อไปนี้

กลยุทธ์	แผนงาน	ชื่อโครงการ/งาน	ผู้รับผิดชอบ
S5.2 : สร้างและยกระดับความสัมพันธ์/การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างเป็นระบบ และต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กร	๕.๒.๒ แผนงานการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (Long Term)	๕๕๕-๐๓๕๓ สร้างความร่วมมือและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องกับหน่วยงานท่าอากาศยานภูมิภาคทั่วประเทศ	วส.สส.
S7.1 ดำเนินงานเชิงรุกด้านการพัฒนาการเดินทางอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลก	๗.๑.๒ แผนงานผลักดันและเตรียมความพร้อมในการแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก (Long Term)	๐๐๐-๐๔๐๓ ผลักดันให้เกิดการแสดงความเป็นผู้นำในการดำเนินการด้าน SWIM /FF-ICE ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและดำเนินงานด้าน SWIM /FF-ICE เพื่อมุ่งสู่การปฏิบัติการบินตามแนวคิด Trajectory Based Operations (TBO)	วส.สส.

ที่มา : แผนปฏิบัติการ พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑

นอกจากนี้ แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. ฉบับปัจจุบัน เป็นเครื่องมือในการบริหารความสัมพันธ์ และบริหารผลลัพธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ซึ่งสนับสนุนการดำเนินการของ บวท. ตามวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ต่าง ๆ รายละเอียด ดังภาพประกอบที่ ๒๐

SO	กลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ (Key Stakeholders)			
	Meet Their Need	Manage Closely	Keep Informed	Keep into Account
S01	✓	✓	✓	✓
S02	✓	✓	✓	✓
S03	✓	✓		
S04				
S05	✓	✓		✓
S06	✓	✓	✓	✓
S07		✓		
S08	✓	✓		✓

ที่มา : ตารางแสดงการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ฯ ปี ๒๕๖๖

ภาพประกอบที่ ๒๐ : ตารางสรุปความสัมพันธ์ระหว่างวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO) กับ กลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

### ๓.๔ เป้าหมายระยะยาว

- ๑) ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีระดับคะแนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี (KPA: Stakeholder Satisfaction)
- ๒) แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives ทุกปี

KPA	KPI	เป้าหมาย ๒๕๖๖	เป้าหมาย ๒๕๖๗	เป้าหมาย ๒๕๖๘	เป้าหมาย ๒๕๖๙	เป้าหมาย ๒๕๗๐
Stakeholder Satisfaction (SO5)	KPI 5.2.2 : ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	5.2.2 : ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๓.๕๑	5.2.2 :: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๓.๕๑	5.2.2 : ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๓.๕๑	5.2.2 : ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๓.๕๑	5.2.2 : ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๔.๒๑
	หมายเหตุ : ๒๕๖๒: ๓.๙๑ - ระดับ ๕ ๒๕๖๓: ยกเลิกการวัดผล จาก COVID-19 ๒๕๖๔: ๔.๑๖ - ระดับ ๕ ๒๕๖๕: ๓.๘๔- ระดับ ๕					
Leadership in ANS (SO7)	KPI 7.1 : ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก	7.1.2 : แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลกไม่น้อยกว่า 3 initiatives	7.1.2 : แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลกไม่น้อยกว่า 3 initiatives	7.1.2 : แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลกไม่น้อยกว่า 3 initiatives	7.1.2 : แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลกไม่น้อยกว่า 4 initiatives	7.1.2 : แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลกไม่น้อยกว่า 4 initiatives
	หมายเหตุ : วัดผลผ่านคุณภาพการมีส่วนร่วมในการประชุม ICAO เช่น การนำเสนอ Information paper, Working paper ในมุมมองผู้ใช้ และ Working paper ในมุมมองผู้พัฒนา รวมถึงการได้รับเลือกเป็น Chair					

## ๓.๕ ผลที่คาดว่าจะได้รับ

## (๑) ผลผลิต (Output)

ปีงบประมาณ	ผลผลิต
๒๕๖๖	<ul style="list-style-type: none"> <li>แผนงานการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (Quick Win)</li> </ul> <p><u>ผลผลิต</u> - การดำเนินการแล้วเสร็จตามกรอบที่กำหนดไว้</p>
๒๕๖๗	<ul style="list-style-type: none"> <li>แผนงานการสร้างและยกระดับความสัมพันธ์/การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (Long Term)</li> </ul> <p><u>ผลผลิต</u> - การดำเนินการแล้วเสร็จตามกรอบที่กำหนดไว้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระดับผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญมีระดับคะแนนเพิ่มขึ้น</li> </ul>
๒๕๖๘	
๒๕๖๙	

## (๒) ผลลัพธ์ (Outcome)

ปีงบประมาณ	ผลลัพธ์
๒๕๖๗	๑. ความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ จากการทำบันทึกข้อตกลงและการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลง
-	
๒๕๗๑	๒. ความสัมพันธ์อันดีระหว่าง บพท. กับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จนเกิดผลลัพธ์บรรลุตามเป้าหมาย สอดคล้องกับการพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน ๓. องค์กรมีข้อมูลสนับสนุนประกอบการวางแผนยุทธศาสตร์ตลอดจนสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

## บทที่ ๔

### แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

บพท. ได้จัดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประเด็นที่มีสาระสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และแผนปฏิบัติการด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในระดับองค์กร และสายงาน โดยนำประเด็น/ความต้องการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้จากการดำเนินการทบทวนปัจจัยนำเข้าจากข้อมูลจากตารางแสดงการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงาน/โครงการ/งานตามแผนวิสาหกิจปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕ ภายใต้การดำเนินงานตามเป้าหมายสำคัญ ประจำปี Value Chain กระบวนการ คู่มือปฏิบัติงาน และ Job Description ของสายงานต่าง ๆ รวมถึงข้อมูลความต้องการ ความคาดหวังที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีต่อองค์กร จากผลสำรวจความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ความต้องการความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี โดยมีขั้นตอนในการเก็บข้อมูล ๒ มิติ ดังนี้

#### ๑. มิติที่วิเคราะห์จากประเด็น/ความต้องการของ บพท. ที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีขั้นตอนที่สำคัญดังนี้

- **ขั้นตอนที่ ๑** รวบรวมข้อมูลความเชื่อมโยงระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กับแผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ร่วมกับทุกสายงาน
- **ขั้นตอนที่ ๒** วิเคราะห์ปัจจัยนำเข้าที่สำคัญ และจัดทำเครื่องมือจัดเก็บข้อมูลเพื่อใช้ในการ Workshop ร่วมกับทุกสายงาน เพื่อเก็บข้อมูลด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ ตารางแสดงการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงาน/โครงการ/งานตามแผนวิสาหกิจภายใต้การดำเนินงานตามเป้าหมายสำคัญ ประจำปี Value Chain กระบวนการ คู่มือปฏิบัติงาน และ Job Description ของสายงานต่าง ๆ ที่ประกอบไปด้วย หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับแผนงาน/โครงการ/งานตามแผนวิสาหกิจ และการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ/งานตามแผน
- **ขั้นตอนที่ ๓** จัดกิจกรรม Workshop ร่วมกับแต่ละสายงาน เพื่อเก็บข้อมูลสำหรับการจัดลำดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรวบรวมประเด็น/ความต้องการ/ปัญหา/ข้อขัดข้อง ที่มีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินงานของ บพท.
- **ขั้นตอนที่ ๔** วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการ Workshop จากทุกสายงานเพื่อจัดอันดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับองค์กร และสายงาน รวมถึงนำข้อมูลที่ได้มาจัดกลุ่มประเด็น/ความต้องการของ บพท. ที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วย



๒. มิติที่วิเคราะห์จากประเด็น/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่มีต่อ บวท. โดยมี **ขั้นตอนที่สำคัญดังนี้**

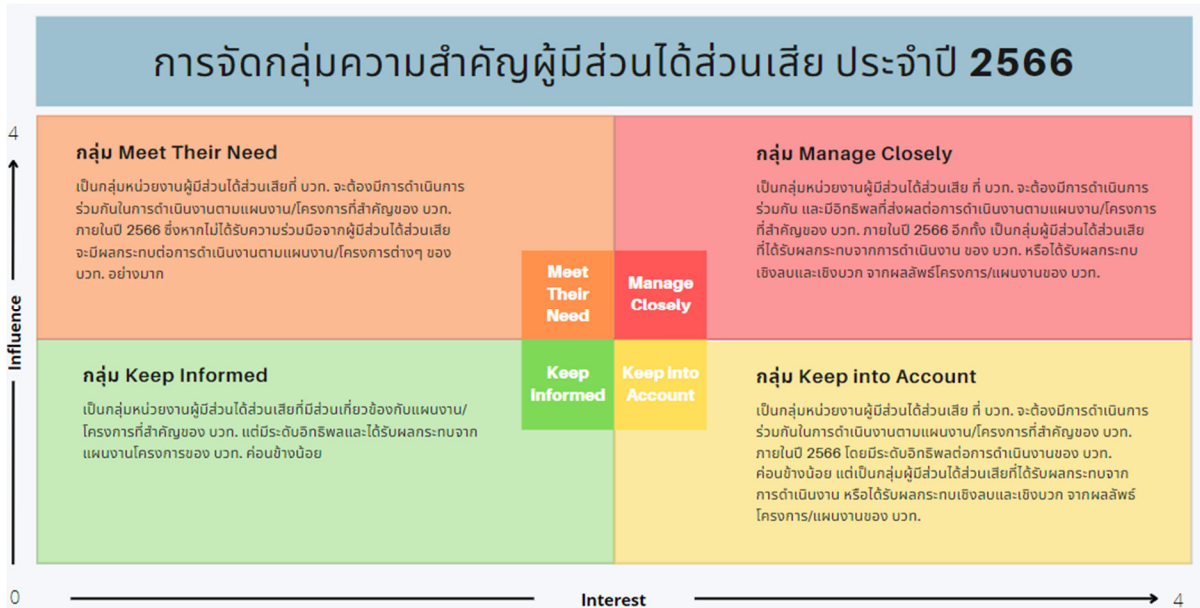
- **ขั้นตอนที่ ๑** จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร
- **ขั้นตอนที่ ๒** จัดเก็บและรวบรวมแบบสำรวจความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
- **ขั้นตอนที่ ๓** วิเคราะห์ข้อมูลจากผลสำรวจความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยข้อมูลที่ได้จะประกอบด้วยประเด็น/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และระดับความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กร

**การจัดลำดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ**

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ วส.สส. ได้กำหนดกระบวนการจัดอันดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยใช้ระดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ ในการจัดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับองค์กร และระดับสายงาน โดยใช้ระดับคะแนนที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีผลต่อการดำเนินงานขององค์กร (Influence) และระดับคะแนนที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของตามแผนงาน/โครงการของ บวท. ทั้งเชิงบวกและลบ (Interest) ในการจัดอันดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ระดับ	ด้านอิทธิพล (Influence)	ด้านการให้ความสนใจ (Interest)
๑	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีอำนาจ หรือ <b>อิทธิพลต่ำ</b> หากไม่ได้รับการสนับสนุน หรือ ความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>แผนงาน/โครงการจะไม่ได้รับผลกระทบ</b>	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>ไม่ได้รับผลกระทบ</b> จากการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ
๒	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีอำนาจ หรือ <b>อิทธิพลปานกลาง</b> หากไม่ได้รับการสนับสนุน หรือ ความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>แผนงาน/โครงการจะได้รับผลกระทบเล็กน้อย</b>	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>ได้รับผลกระทบ</b> จากการทำงานของแผนงาน/โครงการ แต่สามารถแก้ไข โดยการดำเนินการของ บริษัทฯ สามารถเจรจาให้ได้รับประโยชน์ร่วมกันได้
๓	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีอำนาจ หรือ <b>อิทธิพลสูง</b> หากไม่ได้รับการสนับสนุน หรือ ความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>จะได้รับผลกระทบ ต่อ แผนงาน/โครงการอย่างมีนัยสำคัญ</b> เช่น แผนงาน/โครงการอาจจะล่าช้า ไม่สำเร็จตามแผน	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>ได้รับผลกระทบ</b> จากการทำงานของแผนงาน/โครงการ <b>ซึ่งส่งผลให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เกิดข้อขัดข้อง และอุปสรรค ในการดำเนินงาน</b>
๔	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีอำนาจ หรือ <b>อิทธิพลสูงมาก</b> หากไม่ได้รับการสนับสนุน หรือ ความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>จะได้รับผลกระทบกับกิจการของ บวท. และกิจการการบินของประเทศ</b>	- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย <b>ได้รับผลกระทบ</b> จากการทำงานของแผนงาน/โครงการ <b>ซึ่งส่งผลให้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เสียผลประโยชน์ และอาจ ทำให้การดำเนินงานมีปัญหา</b>

โดยหลังจากการรวบรวมและวิเคราะห์ผลลัพธ์จากการเก็บข้อมูลจากทุกสายงานแล้ว วส.สส. ได้นำผล  
คะแนนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มาจัดกลุ่มเป็น ๔ กลุ่ม ดังภาพประกอบที่ ๒๒



ภาพประกอบที่ ๒๒ : การจัดกลุ่มความสำคัญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

**การจัดกลุ่มความสำคัญผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย**

โดยการจัดกลุ่มความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็น ๔ กลุ่มนี้ สามารถวิเคราะห์ออกได้  
เป็นหลากหลายมิติ เช่น ในมิติที่แสดงถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นปัจจุบัน และอนาคต ดังนี้

- (๑) **กลุ่ม MANAGE CLOSELY (ผู้เล่นหลัก)** : เป็นกลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ บวท.  
จะต้องมีการดำเนินการร่วมกัน และมีอิทธิพลที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานตามแผนงาน/  
โครงการที่สำคัญของ บวท. ภายในปี ๒๕๖๖ อีกทั้ง เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับ  
ผลกระทบจากการดำเนินงาน ของ บวท. หรือได้รับผลกระทบเชิงลบและเชิงบวก จาก  
ผลลัพธ์โครงการ/แผนงานของ บวท.
- (๒) **กลุ่ม MEET THEIR NEED (ผู้กำหนดบริบท)** : เป็นกลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ บวท.  
จะต้องมีการดำเนินการร่วมกันในการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่สำคัญของ บวท.  
ภายในปี ๒๕๖๖ ซึ่งหากไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จะมีผลกระทบต่อ  
การทำงานตามแผนงาน/โครงการต่างๆ ของ บวท. อย่างมาก
- (๓) **กลุ่ม KEEP INTO ACCOUNT (ผู้แสดงความสนใจ)** : เป็นกลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย  
ที่ บวท. จะต้องมีการดำเนินการร่วมกันในการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่สำคัญ  
ของ บวท. ภายในปี ๒๕๖๖ โดยมีระดับอิทธิพลต่อการดำเนินงานของ บวท. ค่อนข้างน้อย  
แต่เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงาน หรือได้รับผลกระทบ  
เชิงลบและเชิงบวก จากผลลัพธ์โครงการ/แผนงานของ บวท.

(๔) กลุ่ม KEEP INFORMED (ผู้มีความสนใจน้อย) เป็นกลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่มี ส่วนเกี่ยวข้องกับแผนงาน/โครงการที่สำคัญของ บวท. แต่มีระดับอิทธิพลและได้รับ ผลกระทบจากแผนงานโครงการของ บวท. ค่อนข้างน้อย

### การจัดระดับประเด็น/ความต้องการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การจัดระดับประเด็น/ความต้องการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร มาจากการวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งในส่วนที่เป็นประเด็น/ความต้องการของ บวท. ที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และในส่วนที่เป็นประเด็น/ความ ต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อ บวท.

ทั้งนี้ บวท. ได้จัดระดับประเด็น/ความต้องการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร ออกเป็น ๒ ระดับ ได้แก่ ๑) **ประเด็น/ความต้องการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญระดับองค์กร** คือ ประเด็น/ความต้องการที่ มีความเกี่ยวข้องกับประเด็นที่มีสาระสำคัญขององค์กร โดยประเด็นดังกล่าวต้องมีความสอดคล้อง หรือมี ผลกระทบต่อเป้าหมายที่สำคัญขององค์กร ตามที่ระบุไว้ในยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ ๒) **ประเด็น/ความต้องการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับสายงาน** ซึ่งเป็นประเด็นที่เกิดจากปัญหา/ ข้อขัดข้อง/ความต้องการ/ความคาดหวัง ที่เกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แต่ประเด็นนั้นไม่ส่งผลกระทบต่อ เป้าหมายที่สำคัญขององค์กร ตามที่ระบุไว้ในยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีขั้นตอนการ รวบรวมข้อมูลและจัดอันดับประเด็น/ความต้องการ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง ๒ มิติ ดังภาพประกอบที่ ๒๓



ภาพประกอบที่ ๒๓ : ที่มาการได้มาซึ่งประเด็น/ความต้องการ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

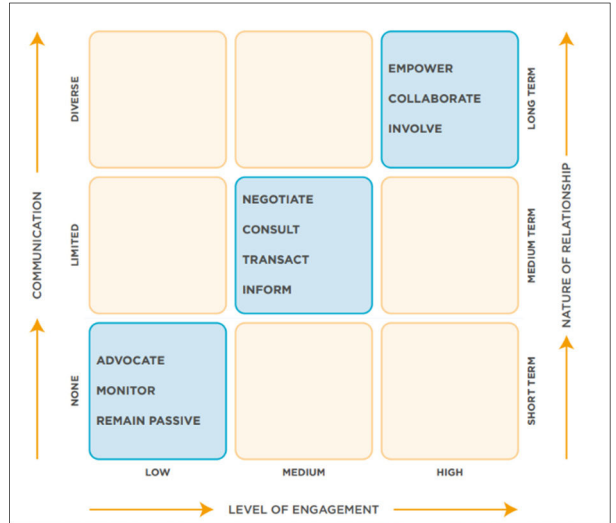
## การจัดทำแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

การจัดทำแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย บวท. ได้มีการกำหนดอัตรากำลัง ค่าเป้าหมาย และวิธีการ/รูปแบบ (Methods) ของการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการ โดยในการจัดทำแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี ต้องคำนึงถึงความสอดคล้องของระดับความสัมพันธ์ (Level) ของแต่ละผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับวิธีการ/รูปแบบ (Methods) ของการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการ รวมถึงมีความสอดคล้องกับทุกประเด็นที่มีสาระสำคัญขององค์กรด้วย (อ้างอิงจากหนังสือ AA1000 Stakeholder Engagement Standard (2015), AccountAbility 2015) โดยมีขั้นตอนในการจัดทำแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้

- **ขั้นตอนที่ ๑** กำหนดระดับของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยวิเคราะห์จากประเด็น ข้อขัดข้อง สิ่งที่ต้องการให้มีการดำเนินการ และความคาดหวังที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยแบ่งได้เป็น ๓ ระดับ คือ
  - ๑) ระดับของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขั้นสูง (High) : บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับองค์กร โดยใช้ยุทธศาสตร์ และนโยบาย หรือผู้บริหารระดับสูงในการขับเคลื่อน ผลักดันการดำเนินการให้ได้มาซึ่งผลลัพธ์ และความร่วมมือ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ได้แก่ การเพิ่มบทบาท (Empowering) ความร่วมมือ (Collaboration) และ การมีส่วนร่วม (Involvement)
  - ๒) ระดับของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขั้นกลาง (Medium) : บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้ได้มาซึ่งผลลัพธ์ การเจรจาต่อรอง เพื่อให้เกิดความร่วมมือ ติดตามการดำเนินการเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ได้แก่ การเจรจาต่อรอง (Negotiate) การปรึกษา (Consultation) การประสานงาน (Transact) และ การให้ข้อมูล (Inform)
  - ๓) ระดับของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขั้นต่ำ (LOW) : บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สื่อสารอย่างต่อเนื่อง รวมถึงติดตามความสนใจในภาพรวม ได้แก่ การสนับสนุน (Advocate) การติดตาม (Monitor) และ ไม่มีการสื่อสารเชิงรุก (Remain Passive)

- **ขั้นตอนที่ ๒** กำหนดรูปแบบการสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่ต้องมีความสอดคล้องกับ ประเด็น ข้อขัดข้อง และความคาดหวังที่มีกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละระดับ

LEVEL OF ENGAGEMENT	METHODS OF ENGAGEMENT
<b>Remain Passive</b> <i>No active communication</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stakeholder concern expressed through protest</li> <li>Letters</li> <li>Media</li> <li>Websites etc.</li> </ul>
<b>Monitor</b> <i>One-way communication: stakeholder to organisation</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Media and internet tracking.</li> <li>Second-hand reports from other stakeholders possibly via targeted interviews.</li> </ul>
<b>Advocate</b> <i>One-way communication: organisation to stakeholder</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pressure on regulatory bodies</li> <li>Other advocacy efforts through social media</li> <li>Lobbying efforts</li> </ul>
<b>Inform</b> <i>One-way communication: organisation to stakeholder, there is no invitation to reply</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bulletins and letters</li> <li>Brochures</li> <li>Reports and websites</li> <li>Speeches, conference and public presentations</li> </ul>
<b>Transact</b> <i>Limited two-way engagement: setting and monitoring performance according to terms of contract</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>'Public- Private partnerships'</li> <li>Private Finance Initiatives</li> <li>Grant-making</li> <li>Cause-related marketing.</li> </ul>



ภาพประกอบที่ ๒๔ : อ้างอิงจากหนังสือ AA1000 Stakeholder Engagement Standard (2015), AccountAbility 2015

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ระดับ (Level)	รูปแบบของการสร้างความสัมพันธ์/ บริหารจัดการ
MANAGE CLOSELY “ผู้เล่นหลัก”	การเพิ่มบทบาท (Empowering) ความร่วมมือ (Collaboration) การมีส่วนร่วม (Involvement)	เน้นการสื่อสารสองทาง และเป็นแนวทางเชิงรุก เพื่อให้กลุ่มนี้มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ สูงสุด เพื่อเป็นไปให้ตอบสนองต่อระดับที่คาดหวัง เช่น จัดประชุมผู้บริหารระดับสูง จัดทำบันทึกข้อตกลงส่งผู้แทนเข้าร่วมการประชุมในเวทีต่าง ๆ จัดกิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์/กีฬา ฯลฯ
MEET THEIR NEED “ผู้กำหนดบริบท”	การเพิ่มบทบาท (Empowering) ความร่วมมือ (Collaboration) การปรึกษา (Consultation) การประสานงาน (Transact)	เนื่องจากมีอิทธิพลมาก จึงควรใช้แนวทางที่สามารถควบคุม และการบริหารจัดการเพื่อคงความพึงพอใจต่อการดำเนินงานร่วมกัน โดยเน้นความร่วมมือ และการติดต่อประสานงานกันอย่างใกล้ชิด เช่น สื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจ จัดประชุมผู้บริหารระดับสูง จัดประชุมระดับผู้ปฏิบัติ ฯลฯ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ระดับ (Level)	รูปแบบของการสร้างความสัมพันธ์/ บริหารจัดการ
<p><b>KEEP INTO ACCOUNT</b> “ผู้แสดงความสนใจ”</p>	<p>การมีส่วนร่วม (Involvement) การเจรจาต่อรอง (Negotiate) การให้ข้อมูล (Inform)</p>	<p>เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปัจจุบัน หรือในอนาคต จึงมีการบริหารจัดการ โดยการสื่อสาร หรือถ่ายทอดข้อมูลอย่างต่อเนื่อง เช่น จัดบรรยายให้ความรู้/สร้างความเข้าใจ จัดกิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์/กีฬา สื่อสารผ่านช่องทางต่าง ๆ ฯลฯ</p>
<p><b>KEEP INFORMED</b> “ผู้มีความสนใจน้อย”</p>	<p>การให้ข้อมูล (Inform) การสนับสนุน (Advocate) การติดตาม (Monitor) ไม่มีการสื่อสารเชิงรุก (Remain Passive)</p>	<p>ควรบริหารจัดการในรูปแบบของการสื่อสารให้ข้อมูล ความเคลื่อนไหวของบริษัทฯ เป็นระยะ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพล และความสนใจไม่มากนัก เช่น สื่อสารผ่านช่องทางต่างๆ จัดบรรยายให้ความรู้/สร้างความเข้าใจ สื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจ ฯลฯ</p>

- **ขั้นตอนที่ ๓** จัดทำแผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ประจำปี เพื่อนำเสนอในที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง พิจารณาให้ความเห็นชอบ

## การติดตามและรายงานแผน

บวท. ติดตามการดำเนินการตามแผนบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการรายงานผลการดำเนินงานการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งกับหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอก โดยแบ่งการรายงานผลออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ การรายงานผลจากแบบประเมินกิจกรรมที่ดำเนินการตามแผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และการรายงานผลจากการสำรวจความพึงพอใจและไม่พึงพอใจ และนำผลลัพธ์ที่ได้มาประเมินผลเพื่อปรับปรุงและพัฒนาด้านการเรียนรู้ และจัดการความรู้เรื่องบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีขั้นตอนการติดตามและรายงานผล ดังนี้

- ๑) การรายงานผลตามแผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ โดยรายงานในระบบติดตามโครงการ/งาน ของ บวท. เป็นประจำทุกเดือน และถูกกำกับการทำงานจากคู่มือการปฏิบัติงานกระบวนการบริหารแผนความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในประเทศ และผู้ใช้บริการ
- ๒) การรายงานผลการสำรวจความพึงพอใจและไม่พึงพอใจประจำปี โดยสื่อสารผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ของ บวท. และช่องทางรายงานประจำปี

## ตัวชี้วัดแผนการดำเนินการ

- แผนบริหารผลลัพธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และแผนบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ  
ตัวชี้วัด : ระดับความสำเร็จของการได้รับความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และบริหารประเด็นที่มีสาระสำคัญได้ตามที่กำหนด
- ประเด็นที่มีสาระสำคัญที่จัดการโดยหน่วยงานภายในรับผิดชอบอยู่แล้ว  
ตัวชี้วัด : ระดับความพึงพอใจในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี

## องค์ประกอบแผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

แผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ประกอบด้วยแผน จำนวน ๔ แผน ได้แก่

- แผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑
  - (๑) ๕๕๕-๐๓๕๓ แผนงานการสร้างความร่วมมือและแก้ไขปัญหาคอขวดของกับหน่วยงานท่าอากาศยานภูมิภาคทั่วประเทศ
  - (๒) ๐๐๐-๐๘๐๓ ผลักดันให้เกิดการแสดงความเห็นผู้นำในการดำเนินการด้าน SWIM /FF-ICE ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาและดำเนินงานด้าน SWIM /FF-ICE เพื่อมุ่งสู่การปฏิบัติการบินตามแนวคิด Trajectory Based Operations (TBO)

■ **แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี**

แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จัดทำโดยนำประเด็น/ความต้องการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด มาจัดอันดับความสำคัญ จากนั้นให้แต่ละสายงานที่มีความเกี่ยวข้องกับแต่ละประเด็น กำหนดแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อปิด/ลดช่องว่าง (Gaps) ในการดำเนินงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงเพื่อตอบสนองของความต้องการ/ความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อองค์กร ซึ่งต้องมีความสอดคล้องกับระดับความสัมพันธ์ (Level) วิธีการ/รูปแบบ (Methods) ของการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

■ **แผนงานประจำ**

■ **แผนสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย** (ประเด็นสื่อสารที่สำคัญตามเกณฑ์ Enablers)



๔.๑ แผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑

ชื่อโครงการ:	การสร้างความร่วมมือและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องกับหน่วยงานท่าอากาศยานภูมิภาคทั่วประเทศ (แผนระยะยาว - Long term)	
ประเภท		โครงการ (Project)
โครงการ:	X	งาน (Strategic Activity)

๒. วัตถุประสงค์ / เป้าหมาย

วัตถุประสงค์ของโครงการ/งาน:	เพื่อแก้ไขปัญหาข้อขัดข้อง และสร้างการรับรู้ ความเข้าใจในแนวปฏิบัติ พร้อมให้ความร่วมมือกับ บวท. ในการลดผลกระทบร่วมกันระหว่างการปฏิบัติของทั้งสองหน่วยงาน
ประเด็นยุทธศาสตร์:	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์:	มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กรและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม (S05)
เป้าหมาย:	สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานท่าอากาศยานภูมิภาค และหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีบูรณาการ

๓. ที่มาและความจำเป็นของโครงการ/งาน (สภาพปัญหา/ความต้องการ/ความจำเป็นเร่งด่วน/ผลกระทบที่เกิดขึ้น) ด้วยบวท. พบว่ามีประเด็นปัญหาข้อขัดข้องเรื่องการติดตามแผนพัฒนา ท่าอากาศยานต่างๆ ที่ไม่มีการประสานงานระหว่างหน่วยงาน และส่วนกลางของหน่วยท่าอากาศยาน ทำให้ได้รับข้อมูลไม่ตรงกัน ตลอดจนบางครั้งไม่รับทราบปัญหาที่เกิดขึ้น รวมถึง ไม่มีการวางแผนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยท่าอากาศยาน กับ บวท. ดังนั้น จึงเล็งเห็นว่าการจัดกิจกรรมที่สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายทั้งในระดับผู้บริหาร และระดับผู้ปฏิบัติ พร้อมกับเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกิจกรรมนั้น จะทำให้สร้างความรับรู้ในการปฏิบัติงานร่วมกันมากขึ้น ตลอดจนมีความเข้าใจในปัญหาที่เกิดขึ้นของทั้งสองฝ่ายที่จะหาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน

๔. ระยะเวลาดำเนินการ

	ดำเนินการทุกปีงบประมาณ
X	มีระยะเวลาดำเนินการ จำนวน ....๓.... ปี งบประมาณ .....๒๕๖๖..... ถึงปีงบประมาณ .....๒๕๗๐.....

๕. งบประมาณ

	ไม่ใช้งบประมาณ
X	ใช้งบประมาณ


ภาพประกอบที่ ๒๕ : ตัวอย่างแผนงาน/โครงการตามแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๑

### ๔.๒ แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ (แผนปฏิบัติการประจำปี)

แผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	กรอบเวลา	ประเด็นที่มีผลกระทบ	ความเสี่ยงในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามแผน	ระดับ และรูปแบบการดำเนินการ	หน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง (Stakeholder)	ระดับการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	หน่วยงานผู้รับผิดชอบภายใน	อัตรากำลัง	งบประมาณ	ผลลัพธ์ที่คาดหวังจากการดำเนินการ	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย	การติดตาม/รายงานผล
เรื่องการให้บริการด้านอากาศในการบินสนามบินอุตรดิตถ์ ทันตามกำหนดเวลาที่กำหนด												
๑	แผนการจัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ระหว่าง บริษัทฯ และ บริษัท อุตรดิตถ์ อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัล เอเวอชั่น จำกัด (UTA)	เดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖	การก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์ของ บวท. เพื่อรองรับการให้บริการการเดินทางในกรณีฉุกเฉินสนามบินอุตรดิตถ์		ระดับนโยบาย	๑. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สท) ๒. กองทัพอากาศ (ทอ.) ๓. บริษัท อุตรดิตถ์ อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัล เอเวอชั่น จำกัด (UTA)	Collaborate	หลัก		๑. ได้รับการอำนวยความสะดวกในการเข้าพื้นที่ติดตั้งระบบอุปกรณ์	รายงานหรือข้อมูลที่มีแนวปฏิบัติร่วมกัน จากกรทหรือจำนวน ๑ ฉบับที่สามารถนำไปใช้ได้	ติดตามผลรายครึ่งปี
					ระดับปฏิบัติการ		๑. จัดประชุมคณะกรรมการทำงาน ๒. จัดประชุมระดับปฏิบัติการ (หน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องกับโครงการอุตรดิตถ์)					
๒	แผนการจัดประชุม เพื่อติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการพัฒนาสนามบินอุตรดิตถ์ และเมืองการบินภาคตะวันออก ร่วมกับ กองทัพอากาศ	เดือน กุมภาพันธ์ มิถุนายน ๒๕๖๖	การเตรียมพร้อมเรื่องบุคลากร และการพัฒนาเจ้าหน้าที่ เพื่อรองรับการให้บริการด้านอากาศในการเปิดสนามบินอุตรดิตถ์		ระดับนโยบาย	๑. กองทัพอากาศ (ทอ.)	Collaborate	หลัก		๑. ได้ความชัดเจนเรื่องอัตรากำลัง และการพัฒนาบุคลากร/เจ้าหน้าที่ เพื่อรองรับการให้บริการด้านอากาศ ณ สนามบินอุตรดิตถ์ ไม่นาน	รายงานหรือข้อมูลที่มีแนวปฏิบัติร่วมกัน จากกรทหรือจำนวน ๑ ฉบับที่สามารถนำไปใช้ได้	ติดตามผลรายครึ่งปี
					ระดับปฏิบัติการ		๑. จัดประชุมคณะกรรมการทำงาน ๒. จัดกิจกรรม Lunch/Dinner Talk					

ภาพประกอบที่ ๒๖ : ตัวอย่างแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

### ๔.๓ แผนงานประจำ



## Aeronautical Radio of Thailand Satisfaction Survey 2023

Start Date	End Date
01/03/2566	31/08/2566

**Project Name:** การสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

**Manager and Members:** นางลาวสุรีย์ ธรรมโธ  
นางลาวนันทกัญ สุวรรณกิจ  
นางลาวพืชมายา ภิลาภกิจ

**Related Documents:**

- Presentation deck link: Add here
- Link to the recorded meeting: Add here
  - Password: Add here
- Add other links or documents relevant to the project

Task	Assigned To	Due Date
<input checked="" type="checkbox"/> ตรวจสอบแผนการสำรวจร่วมกับผู้บริหาร (ไม่เป็นทางการ)	ทีมสำรวจ/ผู้บริหาร	ม.ค.-ก.พ. 2566
<input checked="" type="checkbox"/> สอบถามเชิงลึกทุก (ระยะเวลาดำเนินการ 180 วัน) เริ่มดำเนินการ 1 มี.ค. 66 สิ้นสุดดำเนินการ 27 ส.ค. 66	ทีมบริหาร/ท.พ.น.	28 ก.พ. 2566
<input checked="" type="checkbox"/> ทวีต (ร่าง) แบบสำรวจความพึงพอใจร่วมกับ CRM SRM และทีมบริหาร	ทีมบริหาร/CRM/SRM	20 มี.ค. 2566
<input checked="" type="checkbox"/> จัดทำหนังสือเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณา (ร่าง) แบบสำรวจความพึงพอใจ	ทีมสำรวจ	มี.ค. 2566

<input checked="" type="checkbox"/> ประชุมพิจารณา (ร่าง) แบบสำรวจความพึงพอใจ และกำหนดแผนการดำเนินงาน (กำหนดการดำเนินงาน)	ทีมบริหาร/CRM/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	23 มี.ค. 2566
<input type="checkbox"/> ประชุมพิจารณา (ร่าง) แบบสำรวจความพึงพอใจ และกำหนดแผนการดำเนินงาน (ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย)	ทีมบริหาร/SRM/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	28 มี.ค. 2566
<input type="checkbox"/> ประชุมพิจารณา (ร่าง) แบบสำรวจความพึงพอใจ และกำหนดแผนการดำเนินงาน (กำหนดการดำเนินงาน)	ทีมบริหาร/CRM/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	29 มี.ค. 2566
<input type="checkbox"/> ประชุมพิจารณา (ร่าง) แบบสำรวจความพึงพอใจ และกำหนดแผนการดำเนินงาน (กำหนดการดำเนินงาน)	ทีมบริหาร/CRM/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	29 มี.ค. 2566
<input type="checkbox"/> ทีมบริหารที่แบบสำรวจความพึงพอใจ ตามข้อที่ระบุพิจารณา (ร่าง) แบบสำรวจความพึงพอใจ และแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเตรียม	ทีมสำรวจ/ผู้บริหาร	1 - 7 เม.ย. 2566
<input type="checkbox"/> จัดทำกรมการอนุมัติ EMM วัตถุประสงค์พิจารณาแบบสำรวจความพึงพอใจ	ทีมสำรวจ	มี.ค. 2566
<input type="checkbox"/> นำ (ร่าง) แบบสำรวจความพึงพอใจ เข้าการประชุม EMM เพื่อพิจารณาและอนุมัติ (EMM)	ฝ่าย/ทีมสำรวจ/ผู้บริหาร	12 เม.ย. 2566
<input type="checkbox"/> ทีมบริหารที่แบบสำรวจความพึงพอใจ (กำหนด)	ทีมบริหาร	12 เม.ย. - 17 พ.ค. 2566
<input type="checkbox"/> <b>จ่ายคืนซองที่ 1 จำนวน ████ บาท</b> เมื่อที่ปรึกษาได้รับงบประมาณและเอกสารชี้แจงการสัมภาษณ์เชิงลึกกำหนดเวลา รวมทั้งได้มีการตรวจลงนามนำประเด็นที่ปรึกษาเรียบร้อยแล้ว	ทีมสำรวจ	กำหนดส่งงบภายในวันที่ 19 เม.ย. 2566
<input type="checkbox"/> ทีมสำรวจจัดทำหนังสือขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแบบสำรวจความพึงพอใจ - แผนแบบสำรวจความพึงพอใจ (QR code) - แผนที่กำหนดพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึก - แผนที่จุดที่เป็นประโยชน์สำหรับผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (QR code) - กำหนดวันสัมภาษณ์แบบกรณีศึกษา	ทีมสำรวจ	หลังจาก EMM อนุมัติแบบสำรวจความพึงพอใจ (ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 2 สัปดาห์)
<input type="checkbox"/> ทีมจัดพิมพ์เอกสารประชาสัมพันธ์การสัมภาษณ์	ทีมบริหาร	พ.ค.-มี.ย. 2566

<input type="checkbox"/> นำแบบสำรวจความพึงพอใจ เข้าประชุม EMM (ระบุโดยคณะกรรมการ) เพื่อพิจารณาอนุมัติ (ทีมบริหารและหน่วยงาน EMM)	ฝ่าย/ทีมสำรวจ/ผู้บริหาร	มี.ค. 2566
<input type="checkbox"/> ทีมบริหาร นำส่ง - รายงานผลการสำรวจ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Electronic File/CD 1 ชุด / Power Point จากรายงานผลการสำรวจ ผู้ให้บริการ 1 ชุด) - รายงานผลการสำรวจ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Electronic File/CD 1 ชุด / Power Point จากรายงานผลการสำรวจ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 1 ชุด) - รายงานผลการสัมภาษณ์เชิงลึกหรือวิธีการสัมภาษณ์ (Electronic File/CD 1 ชุด / Power Point จากรายงานผลการสัมภาษณ์เชิงลึก 1 ชุด)	ทีมบริหาร	มี.ค. 2566
<input type="checkbox"/> คณะกรรมการอนุมัติ/ตรวจสอบรายงาน (ใช้เวลาประมาณ 2 สัปดาห์)	คณะกรรมการอนุมัติ	มี.ค. 2566
<input type="checkbox"/> <b>จ่ายคืนซองที่ 4 จำนวน ████ บาท</b> เมื่อที่ปรึกษาได้ดำเนินการนำเอกสารสำรวจและผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าสู่ศูนย์ข้อมูลรายงานแบบสำรวจและมีการอนุมัติเชิงลึกเรียบร้อยแล้ว	ทีมสำรวจ	กำหนดส่งงบภายในวันที่ 27 สิงหาคม 2566
ขอความอนุเคราะห์ที่ปรึกษาฯ เพื่อดำเนินการส่งจ่ายคืนซองที่ 4		
<input type="checkbox"/> ส่งแบบสำรวจความพึงพอใจ 2567 ให้กับหน่วยงานภายใน	ทีมสำรวจ/ผู้บริหาร	มี.ย. 2567
<input type="checkbox"/> นำแบบสำรวจเข้าสู่ประชุมคณะกรรมการบริษัท (รายละเอียด)	ฝ่าย/ทีมสำรวจ	มี.ย. 2567

**Version History**

- 16 March 2023
  - Describe the revision: Made the checklist
  - Revised by: Pitchayapa S.
- 24 March 2023
  - Describe the revision: แก้ไขรายละเอียดการดำเนินงาน

ภาพประกอบที่ ๒๗: ตัวอย่างแผนงานประจำ

๔.๔ แผนสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ประเด็นสื่อสารที่สำคัญตามเกณฑ์ Enablers)

แผนสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอยู่ภายใต้แผนบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ จัดทำขึ้นเพื่อสื่อสารประเด็นสื่อสารที่สำคัญตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบใหม่ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) โดยคัดเลือกประเด็นการสื่อสารที่สำคัญจากด้านต่าง ๆ ของการปฏิบัติงานและการจัดการตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ มาสื่อสารให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกรับรู้ นโยบาย กรอบการดำเนินการของ บพข. ได้อย่างครบถ้วน และเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการประเมินผลการรับรู้ และข้อคิดเห็นในด้านต่าง ๆ เพื่อใช้ในการพัฒนาการดำเนินงาน ตลอดจนความร่วมมือระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กับ บพข. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เรื่อง	ประเด็นการสื่อสาร	ช่วงเวลาสื่อสาร	สาร	ช่องทางสื่อสาร		ผู้รับผิดชอบ		ตัวชี้วัด
				ภายนอก	ภายใน	หลัก	ร่วม	
1. การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร	1.1 รายงานที่เกี่ยวกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainability-related report)	ตุลาคม	รายงานการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กร	Website : Aerothal.co.th การส่งหนังสือ	Intranet	สถ.ญ.		ผลประเมินการรับรู้การสื่อสารเรื่องรายงานการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กร
2. การวางแผนเชิงกลยุทธ์	2.1 วิสัยทัศน์ และแผนวิสาหกิจ แผนปฏิบัติการฯ ของ บพข.	มิถุนายน	แผนวิสาหกิจ/ Strategy map	การจัดประชุม Website : Aerothal.co.th การส่งหนังสือ	Intranet	บ.บ.	ว.ส.ส.	ผลประเมินความพึงพอใจ/การรับรู้ ใน วิสัยทัศน์ และแผนวิสาหกิจ และแผนปฏิบัติการฯ ของบพข.
3. การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.1 แผนยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ วัตถุประสงค์/ขอบเขต ในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี	มิถุนายน	แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การจัดประชุม Website : Aerothal.co.th	Intranet	ว.ส.ส.		ผลประเมินความพึงพอใจ/การรับรู้ ใน แผนยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ วัตถุประสงค์/ขอบเขต ในการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี
	3.2 รายชื่อหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประเด็นที่มีสาระสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระดับองค์กร และแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี	มกราคม	หนังสือ/รายงาน/ รูปภาพ	ประกอบบรรณาธิการประชุม Website : Aerothal.co.th	ระบบ SCM การส่งหนังสือ Social Ambassador (SA) Facebook	ว.ส.ส.	ส.อ.ส.	ผลประเมินความพึงพอใจ/การรับรู้ ของการเผยแพร่รายชื่อหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประเด็นที่มีสาระสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระดับองค์กร และแผนบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี
	3.3 รายชื่อหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประเด็นที่มีสาระสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระดับสายงาน	มกราคม	หนังสือ/รายงาน/ รูปภาพ	Website : Aerothal.co.th	การส่งหนังสือ ระบบ SCM	ว.ส.ส.		ผลประเมินความพึงพอใจ/การรับรู้ ของการเผยแพร่รายชื่อหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประเด็นที่มีสาระสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระดับสายงาน
	3.4 ผลดำเนินงานบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี	ตุลาคม	รายงานสรุปผลดำเนินงาน/รูปภาพ	Website : Aerothal.co.th Facebook Metaverse	Intranet ระบบ SCM Social Ambassador (SA)	ว.ส.ส.	ส.อ.ส.	ผลประเมินความพึงพอใจ/การรับรู้ ต่อการรายงานสรุปผลดำเนินงานบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี
	3.5 รายงานประจำปี	ตุลาคม	รายงานประจำปี	การส่งหนังสือ Website : Aerothal.co.th	Intranet			ผลประเมินความพึงพอใจ/การรับรู้ ต่อรายงานประจำปี ขององค์กร (อยู่ในหนังสือของผลสำรวจความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี)
	3.6 การถ่ายทอดความรู้เรื่องการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี คมแผนยกระดับเรื่องการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	กันยายน	รายงาน/คลิปวิดีโอ/ รูปภาพ/Infographic	รายงาน/คลิปวิดีโอ/ รูปภาพ/Infographic	Intranet Social Ambassador (SA) Facebook	ว.ส.ส.	ส.อ.ส.	ผลประเมินความพึงพอใจ/การรับรู้ ของการถ่ายทอดความรู้เรื่องการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประจำปี

ภาพประกอบที่ ๒๘ : ตัวอย่างแผนสื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

## ภาคผนวก

ตารางแสดงความเชื่อมโยงข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนแม่บท
๑	<p><b>SWOT</b> ประกอบด้วย จุดแข็ง (Strength: S) จุดอ่อน (Weakness: W) โอกาส (Opportunity: O) และ อุปสรรค/ความท้าทาย (Threat: T) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- S2. ตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างทันทั่วถึง และมีประสิทธิภาพ</li> <li>- S5. การยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ</li> <li>- S6. การตอบสนองต่อนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ</li> <li>- S8. มีความร่วมมือและบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินมาอย่างต่อเนื่อง</li> <li>- S9. มีความสามารถพิเศษเฉพาะด้าน</li> <li>- S10. การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมขององค์กรอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง</li> <li>- W1. การบริหารจัดการแผนงาน โครงการ/งานให้สัมฤทธิ์ผล และพัฒนาการบริหารการเปลี่ยนแปลงเพื่อความยั่งยืนขององค์กร</li> <li>- W2. การวิเคราะห์ข้อมูล</li> <li>- W3. ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ</li> <li>- W4. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลเข้าใช้งาน</li> <li>- W6. สถานะการเงินและต้นทุนขององค์กร</li> <li>- O1. ยุทธศาสตร์ภาครัฐมีความชัดเจน</li> <li>- O2. แนวทางการจัดการโครงสร้างและบริหารห้วงอากาศของไทย</li> <li>- O3. แผนพัฒนาด้านการบินสากลที่ชัดเจน</li> <li>- O4. ความร่วมมือในอาเซียน</li> <li>- O5. วิวัฒนาการทางเทคโนโลยี</li> <li>- T1. ปัจจัยอันตรายทางการบิน</li> <li>- T2. การจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</li> <li>- T3. บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป</li> <li>- T4. ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ</li> <li>- T5. วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกของ บพท. และสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น ด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.</li> <li>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก (SWOT) ของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.</li> <li>S9 บุคลากรมีศักยภาพ สามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างเหมาะสม และได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการมีส่วนร่วมและแสดงบทบาทในเวทีการประชุมต่าง ๆ รวมถึงสามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ขององค์กรให้เป็นไปตามเป้าหมาย</li> <li>S10 บพท. ให้โอกาสในการปรับกลยุทธ์ ยุทธศาสตร์และการกำหนดรูปแบบการดำเนินกิจกรรมที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงกลุ่มเป้าหมายผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นสำคัญ</li> <li>S11 บพท. มีการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญภายในและภายนอกขององค์กร และมีการระบุประเด็นความต้องการและความคาดหวังในแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในประเทศและต่างประเทศ</li> <li>S12 บพท. มีความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างประเทศ และมีบทบาทในการผลักดันและดำเนินการเรื่องสำคัญตามแผนพัฒนาการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง</li> <li>S13 บพท. ได้แสดงบทบาทความเป็นผู้นำ เพื่อพัฒนาและยกระดับการบริการการเดินอากาศในระดับภูมิภาคและโลกมาโดยตลอด เช่น การดำเนินงานด้าน Cross-Border ATFM (AMNAC) และ SWIM</li> <li>S14 บพท. มีการดำเนินการสร้างความร่วมมือและบริหารจัดการเส้นทางบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงเส้นทางบินทั้งภูมิภาค</li> <li>S15 บพท. มีหน่วยงานภายในที่มีหน้าที่ รับผิดชอบงานด้านการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกของ องค์กรทุกกลุ่ม (Corporate Stakeholder</li> </ul>

ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนแม่บท
<p>- T6. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ</p> <p>- T7. การดำเนินการ/ความร่วมมือของหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน</p>	<p>Relationship Management) ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามกลยุทธ์ด้านต่าง ๆ ขององค์กร และตอบสนองความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>S16 บวท. มีการดำเนินการเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินทางอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลกอย่างต่อเนื่อง โดยมีผู้แทน บวท. ได้รับแต่งตั้งเป็น Chair/Co-Chair ในเวทีการประชุมระดับนานาชาติ เช่น ICAO CANSO เป็นต้น รวมถึงได้รับเชิญให้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน (Taskforce) ที่เกี่ยวข้องของ ICAO มาอย่างต่อเนื่อง</p> <p>W1 บวท. ไม่มีการแต่งตั้งคณะทำงานในระดับผู้บริหารที่ดูแลด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำให้ขาดการบูรณาการทั้งในระดับภาพรวม/ยุทธศาสตร์องค์กร กับ Value Chain ในระดับสายงาน/ฝ่าย อย่างเป็นระบบตามบริบท/การดำเนินงานขององค์กร ทั้งในปัจจุบันและอนาคต</p> <p>W2 บวท. ขาดความชัดเจนในการบูรณาการยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกัน อาจส่งผลทำให้ไม่ได้รับผลลัพธ์ตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด อีกทั้งพนักงานหลายส่วนที่เกี่ยวข้องยังไม่ทราบทิศทางการดำเนินการที่ชัดเจน ส่วนหนึ่งมาจากการถ่ายทอดข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียยังไม่ลงไปสู่การแก้ปัญหาในระดับปฏิบัติ</p> <p>W3 ปัญหาและข้อขัดข้องบางประเด็นที่อยู่ในประเด็นที่มีสาระสำคัญ ไม่สามารถแก้ไขได้ในระดับปฏิบัติ ซึ่งบางครั้งเป็นอุปสรรคในการหาหรือเพื่อแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องระหว่างผู้บริหารระดับสูงของ บวท. กับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>O6 บวท. มีโอกาสในการสนับสนุนนโยบายของ คค. เช่น นโยบายการบริหารจัดการและพัฒนาสนามบินในสังกัดของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) รวมไปถึงนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ ๓ และยังได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เข้าไปเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศในโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก</p> <p>O7 ICAO มีการกำหนดนโยบายการสนับสนุนการปฏิบัติร่วมกันระหว่างภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน ผ่าน</p>

ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนแม่บท
	<p>แผนการสร้าง Flexible Use of Airspace (FUA) ตามที่ได้ระบุไว้ใน ICAO Policy on Civil/Military (Circulation 330 AN/1 8 9 : Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management) ซึ่งสามารถเกิดประโยชน์กับการบริหารน่านฟ้าประเทศ (Airspace Management: ASM)</p> <p>08 บวท. เป็นหนึ่งในผู้นำในการพัฒนาระบบบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศระหว่างภูมิภาค อาทิ the Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT) และ ICAO Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) ซึ่งจะเป็นประโยชน์การประสานงาน และการพัฒนาการให้บริการ Cross-Border ATFM ของประเทศไทยและภูมิภาคในอนาคต</p> <p>09 บวท. เป็นผู้พัฒนาเครื่องมือสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศในสภาพการปฏิบัติการที่ไม่ปกติ (Air Traffic Flow Advisory System for Adverse Condition: ATFAS) โดยได้มีการสนับสนุนการทดลองระบบ ATFAS ให้ประเทศรอบข้างได้ใช้เพื่อบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อ บวท. ในการบูรณาการการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศระหว่างภูมิภาค ผ่านแนวทาง ICAO Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) ในอนาคต</p> <p>010 บวท. เป็นหนึ่งในผู้นำในการพัฒนาการดำเนินงานตามแนวคิด SWIM ในภูมิภาค ซึ่ง ICAO ได้เน้นย้ำว่าเป็นเรื่องที่มีลำดับความสำคัญในการพัฒนา/ดำเนินงานสูงสุด โดย บวท. ได้ร่วมมือกับประเทศชั้นนำในการพัฒนาการดำเนินงานด้าน SWIM อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะ เป็นประโยชน์ในการยกระดับการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศและภูมิภาคในอนาคต</p> <p>011 บวท. ได้ดำเนินการเชื่อมต่อระบบ CRV เพื่อเตรียมความพร้อม IP network สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลทั้งระบบการเดินอากาศตามแนวคิด SWIM ต่อไป</p> <p>012 จากการที่ ICAO ให้ความสำคัญเรื่องแนวคิด SWIM บวท. ควรสนับสนุนการดำเนินการด้าน SWIM ต่อไป และอาจใช้เป็นโอกาสในการทำธุรกิจเป็นการเพิ่ม</p>



ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนแม่บท
	<p>ช่องทางในการแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เช่น ใช้ความรู้เชิงเทคนิคที่ บวท. ได้รับในการต่อยอดพัฒนาเป็นผลิตภัณฑ์/บริการ เพื่อให้บริการแก่ประเทศ/หน่วยงานต่าง ๆ ในการเชื่อมต่อกับแนวคิด SWIM เป็นต้น</p> <p>O13 มีการหารือเรื่องการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Data sharing) ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่ใช้งานได้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจราจรทางอากาศ</p> <p>O14 การเข้าร่วมการเป็น Chair, Co-chair, Panel member, Task Force Member, Speaker และสมาชิกคณะกรรมการต่าง ๆ ในเวทีการประชุมและหน่วยงาน/องค์กรระหว่างประเทศ เพื่อเป็นโอกาสและช่องทางในการแสดงความคิดเห็น รักษาผลประโยชน์ สร้างพันธมิตร และสร้างความน่าเชื่อถือ และภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร</p> <p>T8 การดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และแผนการเดินอากาศสากลอย่างครบถ้วน และทันตามกำหนดเวลา</p> <p>T9 ข้อจำกัดของการกำหนดระยะห่างของอากาศยานเพื่อส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้าน</p> <p>T10 สถานการณ์ความผันผวนของการเมือง ส่งผลกระทบต่อโครงการสำคัญของนโยบายภาครัฐ</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการกำหนดยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยสามารถมากำหนดเป้าหมาย (GOAL) ดังนี้</li></ul> <ol style="list-style-type: none"><li>๑) การบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (UTM)</li><li>๒) การได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศสำหรับทุกบริการ (ATS, ASM, CNS, ATFM, IFPDS)</li><li>๓) การสนับสนุนการสร้างความร่วมมือด้านบริการจัดการจราจรทางอากาศ (ATM) ได้แก่ ATS (FIC, RWY3, A-CDM), ASM (CMAC, การปรับปรุงเส้นทางบิน), ATFM (AMNAC) และ CNS (PBN Routes, MLAT, GBAS)</li><li>๔) การบริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอุ้งตะเภา</li><li>๕) ผลักดันให้หน่วยงานด้านกิจการบินของไทยมีการดำเนินการตามแนวคิด SWIM ร่วมกัน</li></ol>

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนแม่บท
๒	<p><b>ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์</b></p> <p>เช่น</p> <p><u>ความท้าทายในภาพรวมขององค์กร</u></p> <p>(Business):</p> <p>๑. วิฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก ทั้งโรคระบาด ภัยธรรมชาติ วิฤตเศรษฐกิจ วิฤตการณ์ทางการเมือง และสถานการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ</p> <p>๒. การพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการจราจรทางอากาศของประเทศ ระบบสนามบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ</p> <p>๓. บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป การเกิดขึ้นขององค์กรให้บริการการเดินทางข้ามชาติ หรือผู้ให้บริการการเดินทางจากต่างประเทศ และการพัฒนาของเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น Unmanned Aircraft System (UAS)</p> <p>๔. กฎหมาย/ระเบียบ/ข้อกำหนด/มาตรฐานด้านการบินที่กำหนดขึ้นใหม่</p> <p>๕. วิวัฒนาการโลกการบิน</p> <p><u>ความท้าทายด้านการดำเนินงานขององค์กร</u></p> <p>(Operation):</p> <p>๖. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ</p> <p>๗. ความสามารถองค์กรในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต</p> <p>๘. ปัจจัยอันตรายทางการบิน</p> <p>๙. แผนพัฒนา ASBUs การดำเนินงานตามแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan : GANP)</p> <p>๑๐. Airspace Management การพัฒนาโครงสร้าง และจัดการห้วงอากาศของประเทศ</p> <p><u>ความท้าทายด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม</u> (Societal Responsibility):</p> <p>๑๑. สิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียง</p>	<p>เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ของ บวท.</p> <p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการกำหนดยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยสามารถกำหนดเป้าหมาย (GOAL) ดังนี้</p> <p>๑) การบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (UTM)</p> <p>๒) การได้รับใบรับรองบริการการเดินทางอากาศสำหรับทุกบริการ (ATS, ASM, CNS, ATFM, IFPDS)</p> <p>๓) การสนับสนุนการสร้างความร่วมมือด้านบริการจัดการจราจรทางอากาศ (ATM) ได้แก่ ATS (FIC, RWY3, A-CDM), ASM (CMAC, การปรับปรุงเส้นทางบิน), ATFM (AMNAC) และ CNS (PBN Routes, MLAT, GBAS)</p> <p>๔) การบริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอุತ್ತระภา</p> <p>๕) ผลักดันให้หน่วยงานด้านกิจการบินของไทยมีการดำเนินการตามแนวคิด SWIM ร่วมกัน</p>

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนแม่บท
	<p>ความท้าทายด้านบุคลากร (Workforce):</p> <p>๑๒. Workforce Management การบริหารจัดการอัตรากำลังและความสามารถของบุคลากร (Competency)</p>	
๓	<p><b>ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์</b></p> <p>เช่น <u>ความได้เปรียบในภาพรวมขององค์กร (Business):</u></p> <p>๑. องค์กรมีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ</p> <p>๒. ภาครัฐและภาคความมั่นคง ตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้าง และบริหารห่วงโซ่อากาศ</p> <p>๓. การพัฒนาด้านการบิน มีแผนการพัฒนาที่ชัดเจน</p> <p><u>ความได้เปรียบด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation) :</u></p> <p>๔. Safety Performance ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของบริษัท</p> <p><u>ความได้เปรียบด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility) :</u></p> <p>๕. การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ได้อย่างตรงประเด็น และต่อเนื่อง</p> <p><u>ความได้เปรียบด้านบุคลากร (Workforce) :</u></p> <p>๖. บวท. มีบุคลากรที่มีความสามารถในการวิจัย/พัฒนานวัตกรรมฯ</p>	<p>เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ของ บวท.</p> <p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการกำหนดยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยสามารถมากำหนดเป้าหมาย (GOAL) ดังนี้</p> <p>๑) การบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (UTM)</p> <p>๒) การได้รับใบรับรองบริการการเดินทางอากาศสำหรับทุกบริการ (ATS, ASM, CNS, ATFM, IFPDS)</p> <p>๓) การสนับสนุนการสร้างร่วมมือด้านบริการจัดการจราจรทางอากาศ (ATM) ได้แก่ ATS (FIC, RWY3, A-CDM), ASM (CMAC , การปรับปรุงเส้นทางบิน), ATFM (AMNAC) และ CNS (PBN Routes, MLAT , GBAS)</p> <p>๔) การบริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา</p> <p>๕) ผลักดันให้หน่วยงานด้านกิจการการบินของไทยมีการดำเนินการตามแนวคิด SWIM ร่วมกัน</p>
๔	<p><b>ความสามารถพิเศษขององค์กร :</b></p> <p>“เป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศ รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p>	<p>เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลสารสนเทศของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในส่วนข้อมูลสมรรถนะหลักของ บวท. และความพร้อมของทรัพยากรที่เกี่ยวข้องของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท.</p>

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนแม่บท
	ในภูมิภาคความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค”	
๕	<p><b>ตัวชี้วัด/เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๗๐/๒๕๗๑/๒๕๗๒/๒๕๗๓) ที่แผนแม่บทฯ ต้องนำไปสะท้อนในการกำหนดตัวชี้วัด/เป้าหมายและการดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ เพื่อสนับสนุนให้องค์กรบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้</b></p> <p>KPI 5.2.1 : ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>KPI 7.1 : ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก</p>	<p>เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับเป้าหมายระยะยาวของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท.</p> <p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการกำหนดยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้</p> <p>“มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล พร้อมทั้งสร้างความพึงพอใจเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่อง”</p>
๖	<p><b>Business Model และ Intelligent Risk</b></p> <p>เช่น</p> <p>- ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ Business Model</p> <p>- Intelligent Risk ในประเด็นเรื่องผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้</p> <p>S4 : ความเสี่ยงด้านการสื่อสาร และการสร้างความสัมพันธ์</p> <p>O1 : ยุทธศาสตร์ภาครัฐมีความชัดเจน</p> <p>O2 : แนวทางการจัดการโครงสร้างและบริหารห่วงอากาศของไทย</p> <p>O3 : แผนพัฒนาด้านการบินสากลที่ชัดเจน</p> <p>O4 : ความร่วมมือในอาเซียน</p> <p>O5 : วิวัฒนาการทางเทคโนโลยี</p>	<p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการกำหนดยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลการวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกของ บวท. และสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท.</p>
๓/	<p><b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์</b></p> <p>SO 5: มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้าง</p>	<p>- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการกำหนดยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้</p> <p>“มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล พร้อมทั้งสร้างความพึงพอใจเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่อง”</p>

	ข้อมูลแผนวิสาหกิจ	ข้อมูลแผนแม่บท
	ความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม SO 7 : สร้างคุณค่าให้กับกิจการbinทุกระดับ	
๘	<b>แผนงาน (ทุกแผนงาน)</b> ๑) แผนงาน ๕.๒.๒ แผนงานการสร้างและ ยกระดับความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้มี ส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการ ร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรม การบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพ การบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ ๒) แผนงาน ๗.๑.๒ แผนงานผลักดันและเตรียม ความพร้อมในการแสดงความเป็นผู้นำใน ระดับภูมิภาค/โลก	เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับแผนงาน โครงการของแผน ยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. - เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการกำหนดผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ขององค์กร - เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับการระบุประเด็นที่มีสาระสำคัญ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่มีผลต่อการดำเนินงานของแต่ละ แผนงาน

ตารางแสดงความเชื่อมโยงข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.  
กับ แผนแม่บทด้านต่าง ๆ ขององค์กร

	แผนแม่บท	ข้อมูลแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.
๑.	แผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ	- เชื่อมโยง/สัมพันธ์กับข้อมูลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก (SWOT) - นำข้อมูลมาใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.
๒.	แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง	- ใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม
๓.	แผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี	- ใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม
๔.	แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	- ใช้ในการบริหารความเสี่ยงของการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๕.	แผนปฏิบัติการดิจิทัล	- เชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลเพื่อบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๖.	แผนแม่บทการจัดการความรู้	- เชื่อมโยงกับการจัดทำหลักสูตร Core Competency ให้กับพนักงาน และบันทึกการจัดการความรู้ขององค์กร
๗.	แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม	- ใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม