

แผนวิสาหกิจ

พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๘



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

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

๑. การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region: Bangkok FIR) เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพทางการบินของผู้ใช้ห้วงอากาศในประเทศไทย
 ๒. การบริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Aeronautical Communications, Navigation and Surveillance System/Services)
 ๓. การบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service) ในส่วนการปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานในการออกประกาศผู้ทำการในอากาศและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศกับต่างประเทศ (International Notice to Airmen (NOTAM) Office: NOF) และบริการ Pre-flight Information Service บางส่วน
- รวมทั้ง บริการเกี่ยวเนื่องและงานตามนโยบายรัฐบาล

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

แผนวิสาหกิจปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๘ ฉบับนี้ ทบทวนและปรับปรุงขึ้นจากแผนวิสาหกิจฉบับปี พ.ศ. ๒๕๖๓ – ๒๕๖๗ โดยมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายใน/ภายนอกที่สำคัญ เพื่อเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาจัดทำแผนวิสาหกิจให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของโลก ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี นโยบายและแผนงานภาครัฐ ประสบการณ์และการเรียนรู้ขององค์กรในช่วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งความคาดหวัง/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

หลักการและข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการวางแผน ประกอบด้วย หลักการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Management) ระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (Key Performance Targets: KPTs) รวมถึงการพิจารณาข้อมูลจุดมุ่งหมายขององค์กรในระดับต่าง ๆ นับตั้งแต่หน้าที่และความรับผิดชอบที่องค์กรได้รับมอบหมายจากรัฐ (Role and Responsibilities) และยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นที่มาของวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) และทิศทางการบริหารจัดการองค์กร (Direction)

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

ทั้งนี้ จากการพิจารณาสภาพแวดล้อม ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญให้ต้องปรับเปลี่ยนทิศทางหรือจุดมุ่งหมายการดำเนินงานขององค์กรในระดับวิสัยทัศน์ โดยยังต้องมุ่งเน้นภารกิจในการเป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ซึ่ง “คุณภาพการให้บริการ” เป็นสิ่งสำคัญสูงสุดและเป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการคาดหวัง ดังนั้น บวท. จึงต้องให้ความสำคัญและมุ่งเน้นในการพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถให้บริการการเดินอากาศ “ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของประชาคมการบินและผู้ให้บริการ

ทั้งนี้ การให้บริการการเดินอากาศด้วย “คุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” จะส่งผลให้องค์กรสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างต่อเนื่องด้วยความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ข้ามผ่านความท้าทายในการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินที่เพิ่มมากขึ้น สามารถรักษาการดำเนินงานของ บวท. ในการ “เป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศได้อย่างยั่งยืน” ตามวิสัยทัศน์ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

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

จากวิสัยทัศน์องค์กร นำมาถ่ายทอดสู่การกำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและแนวทางเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ โดยเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละด้านได้กำหนดเป้าหมายเพื่อวัดความสำเร็จของการดำเนินการเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) และได้กำหนดการประเมินความสำเร็จในการบรรลุวิสัยทัศน์ขององค์กร จากความสำเร็จของเป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) ของเป้าหมายวิสัยทัศน์ โดยได้กำหนดช่วงเวลาการบรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์องค์กร (AEROTHAI Destination 2037 Vision) ให้สอดคล้องตามกรอบเวลายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นเป้าหมายของการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

โดยมีพันธกิจ ดังนี้

พันธกิจ (Mission)

“เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ”

รายละเอียดของแผนวิสาหกิจฉบับนี้ มีที่มาจากการประเมินลักษณะของสภาพแวดล้อมและสิ่งที่ยังคงดำเนินการอยู่ภายใต้จุดมุ่งหมายแต่ละระดับ (วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายวิสัยทัศน์ ประเด็นยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ฯลฯ) ซึ่งอาจมีทั้งการเปลี่ยนแปลงและการคงที่ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและแนวโน้มที่วิเคราะห์และตรวจพบ

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

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

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

กลยุทธ์ที่จัดวางไว้จะถูกแปลงไปสู่การปฏิบัติผ่านแผนงาน (Programs) ซึ่งแต่ละแผนงานจะประกอบไปด้วยโครงการ (Projects) และ/หรืองาน (Strategic Activities) ที่เป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญภายใต้แผนงานนั้น ๆ เพื่อให้หน่วยปฏิบัติ กำหนดแผนงาน โครงการและ/หรืองาน บรรลุไว้ในแผนวิสาหกิจฯ ทั้งที่ปรากฏในฉบับนี้ และที่จะมีการทบทวนในโอกาสต่อไป ทั้งนี้ โครงการซึ่งเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ บวท. ได้จัดทำกิจกรรมการดำเนินงาน (Activities) เพื่อใช้ดำเนินงานต่อไปได้แล้ว ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีขององค์กรต่อไปด้วย

แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๖๘ ฉบับนี้ เป็นเอกสารรวบรวมวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์กร (Organizational Strategic Objectives) ที่เป็นปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึงกลยุทธ์ (Strategies) แผนงาน (Programs) โครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ที่สำคัญ ของ บวท. ตลอดระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า และเพื่อช่วยในการกำกับ ตรวจสอบ เป็นทิศทางในการบริหารจัดการและประเมินความสำเร็จ และดำเนินงานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการ บวท. ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนเป็นข้อมูลสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก ได้ทราบถึงความตั้งใจ ในประเด็นที่มุ่งเน้นและแนวทางการดำเนินการพัฒนาของ บวท. ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันและ แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้ สำหรับการจัดทำแผนวิสาหกิจในปีนี้ได้มีการบูรณาการเชื่อมโยงกระบวนการจัดทำและข้อมูลแผนวิสาหกิจกับ แผนแม่บทต่าง ๆ เพื่อให้แผนขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกัน เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ได้แก่ ๑) แผนการเงิน ๒) แผนแม่บท การกำกับดูแลกิจการที่ดี ๓) แผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ๔) แผนหลักการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน ๕) แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Planning : BCP) ๖) แผนปฏิบัติการดิจิทัล ๗) แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ๘) แผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ๙) แผนแม่บทด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ ๑๐) แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ๑๑) แผนแม่บทการจัดการความรู้ และ ๑๒) แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม

หากมีคำถามหรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับแผนวิสาหกิจ บวท. กรุณาติดต่อ

สำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๑๐๒ งามดูพลี ทุ่งมหาเมฆ สาทร กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

โทรศัพท์: +๖๖-๒-๒๘๗-๘๘๐๙

โทรสาร: +๖๖-๒-๒๘๗-๘๐๙๓

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Achievements)

ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗
ภาพรวม	<p>ภาพรวมธุรกิจการบิน</p> <p>ก่อนปี ๒๕๖๓ ภาพรวมธุรกิจการบินมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว แบบก้าวกระโดด ด้วยการเดินทางที่รวดเร็วและสะดวก ทำให้ได้รับความนิยมอย่างมาก และเมื่อมีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้น ยิ่งได้รับความนิยมอย่างทวีคูณ ด้วยราคาที่ทำให้ผู้โดยสารตัดสินใจเดินทางด้วยเครื่องบินง่ายมากขึ้น ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการสายการบินทำธุรกิจนี้จำนวนมากขึ้นเช่นกัน จนทำให้เกิดการแข่งขันทางการตลาดที่สูงขึ้นตามมา ซึ่งที่สุดแล้วผู้ประกอบการบางรายต้องปิดตัวลง เพราะการใช้นโยบายด้านราคาของสายการบินต้นทุนต่ำที่แข่งขันกันอย่างดุเดือด ในขณะที่ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงมากขึ้น ประกอบกับเรื่องค่าเงินที่ค่อนข้างผันผวน และการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่รวดเร็ว</p> <p>ในอดีตการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคตนั้นเป็นไปในทิศทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น ๒ เท่า ทุก ๑๕ ปี และประเทศจีนจะกลายเป็นประเทศที่มีปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก ทำให้หลายประเทศทั่วโลกใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-Down) หรือกระทั่งปิดประเทศ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเดินทางจนไม่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้ ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งกระทบกับเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินผ่าน่านฟ้าเช่นกัน เหตุการณ์โรคระบาดครั้งนี้มีความรุนแรงมากกว่าเหตุการณ์ในอดีตที่เคยเกิดขึ้นอย่างสิ้นเชิง ไม่ว่าจะเป็น SARS (พ.ศ. ๒๕๔๖) Avian Flu (พ.ศ. ๒๕๕๖) และ MERS Flu (พ.ศ. ๒๕๕๘) ทั้งระดับความรุนแรง พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเชิงกว้างทั่วโลก และระยะเวลาที่ยืดเยื้อ</p> <p>จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้ประเมินผลกระทบจาก COVID-19 ต่อธุรกิจการบินทั่วโลก (ณ วันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓) โดยคาดการณ์ว่าการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาทำการบินเร็วกว่าการเดินทางระหว่างประเทศ และจะกลับมาสู่ภาวะปกติเท่ากับก่อนได้รับผลกระทบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗</p>
๑. การให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	<p>ความปลอดภัย</p> <p>๑.๑ ระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ บวท. ได้มุ่งเน้นแก้ไข/ปรับปรุงข้อตรวจพบจากการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (Serious Incident)/ อุบัติการณ์ความรุนแรงปานกลาง (Major Incident) และข้อขัดข้องต่าง ๆ ในการให้บริการจราจรทางอากาศ โดยมีการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง (Root Cause) เพื่อนำมากำหนดมาตรการลดความเสี่ยงและป้องกันการเกิดความไม่ปลอดภัยด้านบริการจราจรทางอากาศ รวมถึงได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงจากความเหนียวแน่นเพื่อให้ได้มาซึ่งกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อลดผลกระทบด้านความปลอดภัยในการให้บริการจราจรทางอากาศ</p> <p>อีกทั้ง บวท. ยังได้เริ่มดำเนินการป้องกันประเด็นความไม่ปลอดภัยก่อนการเกิดเหตุในเชิง Predictive Approach โดยการรวบรวมข้อมูลความปลอดภัยจากการสังเกตการณ์การปฏิบัติงานการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงระยะเวลาปกติ และได้มีการมุ่งพัฒนาระบบการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Systems: SMS) ตามแนวทางจาก CANSO Standard of Excellence in Safety Management System (CANSO SoE) อย่างจริงจัง</p> <p>ฝ่ายบริหารระดับสูงของ บวท. ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัย โดยมีการจัดการประชุมเพื่อทบทวนประเด็นด้านความปลอดภัย (Executive Standard and Safety Review: SR) และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยบริการการเดินทางอากาศ ในการกำกับดูแล/ติดตาม ให้การบริการการเดินทางอากาศ มีความปลอดภัยอย่างยั่งยืนและต่อเนื่อง รวมถึงแต่งตั้งคณะอนุกรรมการมาตรฐานและปลอดภัยบริการการเดินทางอากาศ เพื่อพิจารณารายงานการสอบสวนเหตุการณ์การจราจรทางอากาศ (Air Traffic Incidents) และสั่งการ ติดตาม กำกับดูแล เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยจากผลการสอบสวนเหตุ (Safety Recommendations) ไปดำเนินการแก้ไขปรับปรุงและพัฒนาให้เกิดประสิทธิผลด้านความปลอดภัยอีกด้วย</p> <p>จากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับการดำเนินงานสนับสนุนจากหลายส่วนงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ปี ๒๕๖๓ บวท. ยังคงมีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยที่สามารถเทียบเคียงกับกลุ่มประเทศชั้นนำต่าง ๆ ได้</p> <p>๑.๒ การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ</p> <p>บวท. ให้ความสำคัญกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) มาอย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดแผนงานกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ประกาศแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนความต่อเนื่อง</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗</p>
	<p>ทางธุรกิจประจำพื้นที่ จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) หรือ ISO 22301:2012 สำหรับฝ่ายจัดการและพนักงานทั่วทั้งองค์กร โดยวิทยากรจากภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ ทำการประเมินความเสี่ยงอุบัติเหตุ/เหตุการณ์ ที่อาจทำให้การให้บริการการเดินอากาศต้องหยุดชะงัก โดยอ้างอิงเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงจากแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ เพื่อนำไปทบทวนมาตรการควบคุมที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป และทบทวน/ปรับปรุงแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) ทั้งส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ ดอนเมือง และสุวรรณภูมิ) และส่วนภูมิภาค ทั้ง ๙ แห่ง ให้มีความเป็นปัจจุบันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการนำไปใช้ อีกทั้งกำหนดให้มีการฝึกซ้อม BCP เป็นประจำทุกปี โดยมีคณะทำงาน BCP ประจำพื้นที่แต่ละแห่ง ทำหน้าที่พิจารณาเหตุการณ์จากผลการประเมินความเสี่ยงประกอบการกำหนดสถานการณ์สมมติในการฝึกซ้อม โดยรูปแบบการฝึกซ้อม (Table Top Exercise, Partial Exercise และ Full Scale Exercise) ขึ้นอยู่กับความพร้อมในหลาย ๆ ปัจจัยของแต่ละพื้นที่ โดยมีการกำหนดขอบเขตและวัตถุประสงค์การฝึกซ้อมที่สามารถวัดผลการฝึกซ้อมเทียบเคียงกับปีที่ผ่านมา</p> <p>นอกจากนี้ เพื่อยกระดับความเป็นมาตรฐานสากล บวท. ได้ผ่านการรับรองมาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ISO 22301:2012) สำหรับส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ ดอนเมือง สุวรรณภูมิ) ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และมีแผนการขอรับรองมาตรฐาน ISO 22301:2012 สำหรับส่วนภูมิภาคทั้ง ๙ แห่ง ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ซึ่งการดำเนินการระบบ BCM จะช่วยให้มีการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ตามกระบวนการ Plan-Do-Check-Act ที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดอย่างครบถ้วน</p> <p>ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการทำการบิน</p> <p><u>๑.๓ ความสามารถในการจัดการปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นมากอย่างต่อเนื่อง</u></p> <p>ปริมาณเที่ยวบินในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ปี ๒๕๖๒ มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด จำนวน ๑,๐๔๕,๗๔๑ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ ๑.๘ ถึงแม้ปี ๒๕๖๓ จะมีการหยุดชะงักจากการแพร่ระบาดของเชื้อโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานหลักของไทย เช่น สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่ มีปริมาณลดลง และทำให้บางท่าอากาศยานไม่มีเที่ยวบินทำการบินอีกด้วย</p> <p>ทั้งนี้ มีการประเมินว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะกลับมาสู่ภาวะปกติในอนาคตในอีกอย่างน้อย ๒ - ๓ ปี หรือกล่าวได้ว่าในช่วงปลายปีงบประมาณ ๒๕๖๕ หรือต้นปีงบประมาณ ๒๕๖๖ จะมีปริมาณเที่ยวบินกลับมาเท่ากับปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และหลังจากนั้นจะมีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง</p> <p>อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๖๓ บวท. ได้ดำเนินการพัฒนาประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ การปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางบิน และการบริหารห้วงอากาศอย่างต่อเนื่องเพื่อเตรียมพร้อมรองรับการกลับมาของปริมาณเที่ยวบิน และการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต ดังรายละเอียดตาม ๑.๔ และ ๑.๕</p> <p>ทั้งนี้ การพัฒนาความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน แบ่งเป็น</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) การดำเนินงานภายใน บวท. มีกลยุทธ์ในการยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินอากาศตลอดทุกช่วงการบิน ๒) การดำเนินงานภายนอก มีด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ณ ท่าอากาศยาน โดยท่าอากาศยานที่สำคัญในประเทศไทย ต่างมีโครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับอากาศยาน และผู้โดยสาร โดย บวท. ได้ให้ความร่วมมือกับท่าอากาศยานต่าง ๆ ในการพัฒนาความสามารถในการรองรับอย่างเต็มที่มาโดยตลอด <p><u>๑.๔ การเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ</u></p> <p>บวท. ได้มีการดำเนินการ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. กำหนดให้มีการพัฒนาห้วงอากาศสำหรับสนามบินที่มีความซับซ้อนของการจราจรทางอากาศ (Metropolplex) เพื่อให้พร้อมรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ (๑) กลุ่มสนามบินภาคกลาง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอุตะเถา) (๒) กลุ่มสนามบินภาคใต้ (ภูเก็ตปัจจุบัน ภูเก็ตแห่งที่ ๒ และกระบี่) (๓) กลุ่มสนามบินภาคเหนือ (เชียงใหม่ปัจจุบัน เชียงใหม่แห่งที่ ๒ และลำปาง) <p>โดยมีกระบวนการทำงานตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศใหม่ การทดสอบความเหมาะสมในการนำมาใช้งาน และการจัดทำแผนพัฒนาห้วงอากาศไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ สำหรับกลุ่มสนามบินภาคกลาง และภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ สำหรับกลุ่มสนามบินภาคใต้และภาคเหนือ</p> <ol style="list-style-type: none"> ๒. ริเริ่มให้มีการวิเคราะห์หาค่าขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่ง (Runway Capacity) สำหรับสนามบินขึ้น เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลที่เป็นปัจจุบันของสนามบิน โดยข้อมูลที่ได้สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศให้ได้ตามขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินแต่ละแห่ง อันจะทำให้ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยานลดลง และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินในช่วงที่ปริมาณการจราจรทางอากาศมีความหนาแน่น

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗</p>
	<p>โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ บพท. ได้ดำเนินการวิเคราะห์หาค่า Runway Capacity สำหรับสนามบินแล้วเสร็จ ทั้งสิ้นจำนวน ๘ แห่ง ได้แก่ ท่าตใหญ่ เชียงราย พิษณุโลก นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี อุดรธานี ขอนแก่น และอุบลราชธานี</p> <p>๓. ดำเนินการพัฒนาเส้นทางบินขึ้น เพื่อใช้งานเฉพาะสำหรับอากาศยานที่ปฏิบัติการบินด้วยกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (Visual Flight Rule: VFR) โดยจัดทำเป็นแผนภูมิการบิน VFR Entry/Exit Procedures ของสนามบินหลักที่เป็นฐานฝึกบินของโรงเรียนการบิน ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ จำนวน ๒ สนามบิน ได้แก่ หัวหิน และขอนแก่น ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างการดำเนินการจำนวน ๓ สนามบิน ได้แก่ สนามบินนครราชสีมา ชุมพร และนครพนม</p> <p>ทั้งนี้แผนภูมิการบิน VFR Entry/Exit Procedures จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจราจรทางอากาศ โดยลดขั้นตอนในการติดต่อสื่อสารระหว่างนักบิน และพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศลงได้ อีกทั้งยังช่วยลดการเข้าใกล้กันระหว่างอากาศยาน เนื่องจากมีการกำหนดแนวเส้นทางการบินที่ชัดเจนให้แก่อากาศยาน VFR ทุกลำปฏิบัติไปในแนวทางเดียวกัน</p> <p>๔. ส่งเสริมและร่วมขับเคลื่อนระบบทั้วงอากาศของประเทศไทย ให้เป็นไปตามแผนการเดินทางอากาศสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยพัฒนาเส้นทางบินในปัจจุบันไปสู่ Performance Based Navigation (PBN) แบบ RNP2 หรือ RNAV2 (GNSS) ภายใต้แผนบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (ICAO Asia/Pacific Seamless ANS Plan)</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ กพท. พิจารณาและได้ออกประกาศใช้งานเส้นทางบินแบบ PBN แบบ RNP2 หรือ RNAV2 (GNSS) สำหรับ ๓๓ เส้นทางบิน เพื่อใช้งาน มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๖๓</p> <p>ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงเส้นทางบินแบบ PBN ที่ยังไม่ได้ระบุ Navigation Specification จำนวน ๖ เส้นทางบิน ให้เป็นเส้นทางบิน PBN แบบ RNAV2 (GNSS) ซึ่งจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ และจะดำเนินการปรับปรุงเส้นทางบินให้เป็นแบบ RNAV2 (GNSS) ให้ครอบคลุมทั้ง BKK FIR ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๔</p> <p>๑.๕ การลดความล่าช้าในช่วงขับเคลื่อนเข้าสู่ทางวิ่ง (Taxi-out Delay) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</p> <p>บพท. มีการบริหารความล่าช้าต่อเที่ยวบินในช่วงขับเคลื่อนเข้าสู่ทางวิ่ง (Taxi-out Delay) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยนำวิธีการจัดการจราจรขาออก (Gate Hold Procedure) มาใช้ในการบริหารจัดการเวลา Pushback ของเครื่องบินขาออก ให้สอดคล้องกับลำดับการวิ่งขึ้นตามสภาพการจราจรจริง เพื่อช่วยลดความล่าช้าหลังจากที่เครื่องถอยออกจากหลุมจอด ติดเครื่องยนต์ และขับเคลื่อนเพื่อรอการวิ่งขึ้น ซึ่งช่วยให้สายการบินสามารถประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในส่วนของปฏิบัติการภาคพื้นลงได้ ซึ่งการกำหนดค่าความล่าช้าดังกล่าวเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดประสิทธิภาพองค์กรด้วย ทั้งนี้ ในปัจจุบัน บพท. ยังคงรักษาระดับการดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายได้สำเร็จ</p> <p>นอกจากนี้ บพท. ยังได้จัดทำโครงการ “การนำกระบวนการ Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) เข้าใช้งานสำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ” ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นกระบวนการบริหารจัดการเที่ยวบินขาออก โดยใช้ระบบ Intelligent Departure Enhancement Program (iDEP) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการคำนวณลำดับการ Pushback ออกจากหลุมจอด (Pre-Departure Sequencing Tool) ตามหลักการ (Concept) จากแนวทางมาตรฐานของกระบวนการ Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) โดยได้ดำเนินการร่วมกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น สายการบิน หน่วยงานผู้ให้บริการภาคพื้น และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการจัดทำแนวทางปฏิบัติแลกเปลี่ยนข้อมูลของแต่ละภาคส่วน เช่น เวลาที่พร้อมจะทำการบิน ชัดความสามารถในการรองรับของสนามบิน เป็นต้น เพื่อใช้ในการวางแผนล่วงหน้าร่วมกันก่อนเริ่มทำการบิน ช่วยให้เกิดความสมดุลภายใต้เงื่อนไขและข้อจำกัดเฉพาะสนามบินแต่ละแห่ง ช่วยให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดมีข้อมูลใช้ในการวางแผนการใช้ทรัพยากร เช่น บุคลากร และอุปกรณ์ในการให้บริการภาคพื้น และการใช้สนามบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรขาออกได้อย่างเป็นระบบ ซึ่ง ICAO กำหนดให้ท่าอากาศยานที่เป็น High Density Aerodrome พิจารณานำ A-CDM เข้าใช้งาน รวมถึงเพื่อเป็นเครื่องมือในการจัดการเพื่อตอบสนองรูปแบบการจัดการจราจรรูปแบบใหม่ ๆ ที่มีความซับซ้อนเพิ่มมากขึ้น โดยโครงการดังกล่าวในระยะที่ ๑ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑</p> <p>ในปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินโครงการระยะที่ ๒ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะขยายเวลาทดลองใช้วิธีปฏิบัติงาน A-CDM จากเดิมเวลา ๐๘.๐๐ – ๑๐.๐๐ น. ขยายเพิ่มเป็น ๐๓.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. และมีเป้าหมายที่จะประกาศใช้งานวิธีปฏิบัติให้ครอบคลุม ๒๔ ชั่วโมง ในปี ๒๕๖๓</p>
<p>๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</p>	<p>การพัฒนาระบบงานทรัพยากรบุคคล</p> <p>๒.๑ การวางแผนทรัพยากรบุคคลเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต</p> <p>การวางแผนอัตรากำลังระยะเวลา ๑๐ ปี ของ บพท. พิจารณาจากปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนไป และวางแผนด้านทรัพยากรบุคคลในทิศทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ขององค์กรทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อสร้างความสมดุลในการบริหารทรัพยากรบุคคลในอนาคตระหว่างอุปสงค์และอุปทาน โดยการวางแผนได้จำแนกการวิเคราะห์</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗</p>
	<p>ตามกลุ่มบุคลากร ซึ่งในช่วงปี ๒๕๖๓ บวท. ได้ทบทวนการจัดแบ่งกลุ่มบุคลากรภายในองค์กร เพื่อให้สอดคล้องกับ ความเปลี่ยนแปลงและผลกระทบสำหรับแต่ละกลุ่ม รวมทั้งภารกิจ มาตรฐานการทำงาน และวิธีปฏิบัติที่แตกต่างกัน เพื่อให้ การนำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนแต่ละกลุ่มบุคลากรที่มีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยน การเตรียมความพร้อมรองรับ การเปลี่ยนแปลงในแต่ละกลุ่มที่มีความแตกต่างกัน โดยแบ่งเป็น กลุ่มฝ่ายจัดการ กลุ่มปฏิบัติการ กลุ่มวิศวกรรม และ กลุ่มสนับสนุน (กลุ่มสนับสนุนและกลุ่มธุรกิจ)</p> <p>การเปลี่ยนแปลงสำหรับบุคลากรในกลุ่มงานปฏิบัติการที่เป็นปัจจัยสำคัญคือ ข้อกำหนดและมาตรฐาน การปฏิบัติงาน โดยเฉพาะการจัดชั่วโมงการปฏิบัติงานภายใต้การบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความเหนื่อยล้า (Fatigue Risk Management) ส่งผลให้มีแนวโน้มความต้องการอัตราค่าจ้างที่เพิ่มมากขึ้นในการปฏิบัติงาน สำหรับกลุ่มงานวิศวกรรม ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อมาตรฐานการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดของ กพท. แล้ว จะมีประเด็นการเปลี่ยนแปลง ทางเทคโนโลยี และดิจิทัล ซึ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านทักษะของผู้ปฏิบัติงานที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม นอกจากนั้น ในแผนอัตรากำลังระยะยาวได้มีการวางแผนการจ้างรูปแบบการจ้างงานอื่น ๆ นอกจากการจ้างเป็นพนักงานสำหรับลักษณะ งานที่ไม่ใช้ความสามารถหลักขององค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านต้นทุนบุคลากรให้กับองค์กร การวางแผนอัตรากำลังระยะยาว ของ บวท. นำไปสู่แผนการสรรหาบุคลากรล่วงหน้าให้สอดคล้องกับกระบวนการพัฒนาบุคลากรจนสามารถปฏิบัติงานทดแทน การเกษียณอายุได้ รวมทั้งแนวโน้มการลดอัตราการทดแทนกลุ่มผู้เชี่ยวชาญสำหรับกลุ่มสนับสนุน โดยจะพิจารณาการนำ เทคโนโลยีมาใช้ในการลดภาระงาน รวมทั้งการปรับปรุงคุณสมบัติของการรับบุคลากรใหม่เพื่อให้มีความสามารถสอดคล้องกับ เทคโนโลยีและระบบดิจิทัล</p> <p>อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การให้บริการการเดินทางยังคงไว้ในระดับมาตรฐานเพื่อความยั่งยืน บวท. จำเป็นต้องเพิ่ม ความสามารถในการปรับตัวอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เพื่อเพิ่มระดับความมั่นใจในมาตรฐานและความปลอดภัย การเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มมาตรฐานการปฏิบัติงาน มาตรฐานของระบบงาน ตลอดจนมาตรฐานด้านบุคลากร หรือการพัฒนาด้านเทคโนโลยีในการบริการจราจรทางอากาศเพื่อลดภาระงานของบุคลากรด้านการบิน โดยใช้เทคโนโลยีมาแทน สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ คือ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่ล้วนกระทบต่อทรัพยากรบุคคล ดังนั้น แผนอัตรากำลังระยะยาว ๑๐ ปี จึง กำหนดทิศทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ขององค์กรทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว แต่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว จำเป็นต้องมีการวางแผนด้านทรัพยากรบุคคลทั้งในมิติของจำนวนและทักษะความสามารถ เพื่อให้ มั่นใจว่า บวท. จะมีแผนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านบุคลากร และมีจำนวนและทักษะ ความสามารถของบุคลากรที่เพียงพอ ในการให้บริการการเดินทางอย่างต่อเนื่อง นอกจากนั้นในกระบวนการสรรหาบุคลากรได้มีการทบทวนกระบวนการโดยมุ่งเน้น การคัดเลือกบุคลากรที่มีบุคลิกและพื้นฐานทางทักษะที่สอดคล้อง กับคุณสมบัติของตำแหน่ง พร้อมกับพิจารณาแนวทางที่ เป็นไปได้ในการใช้รูปแบบการจ้างบุคลากรที่มีความหลากหลาย เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการบริหารอัตรากำลังอย่างมี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงกระบวนการดำเนินการที่มุ่งเน้นการสร้างความรู้ความผูกพันองค์กรอย่างยั่งยืน และ การพัฒนาเพื่อให้บุคลากรอยู่ในระดับมืออาชีพในด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความจำเป็นของ บวท.</p> <p>๒.๒ การพัฒนาระบบประเมินความสามารถของบุคลากร</p> <p>การพัฒนางานบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) ปัจจัยสำเร็จที่สำคัญคือ การพัฒนาความสามารถ ของบุคลากรให้สอดคล้องกับความจำเป็นในด้านต่าง ๆ ซึ่งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะในแต่ละด้าน ดังนั้น บวท. จึงพัฒนา ระบบความสามารถของบุคลากรเพื่อกำหนดความสามารถที่จำเป็นของบุคลากรให้สอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละสายงาน</p> <p>โดยในปี ๒๕๖๓ บวท. ได้มีการทบทวนความสามารถ (Functional Competency) ของทุกตำแหน่งอย่างครบถ้วน โดยอ้างอิงตามกระบวนการดำเนินการที่สำคัญของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดแผนการพัฒนาบุคลากร รายบุคคลของ บวท. ต่อไป</p> <p>๒.๓ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ บวท. ได้ปรับปรุงกระบวนการพัฒนาบุคลากร มีการกำหนดมาตรฐานหลักสูตร โดยพิจารณากำหนด กรอบความรู้ (Knowledge) และทักษะ (Skill) ตามความสามารถในแต่ละระดับตำแหน่งงาน ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาความสามารถหลัก (Core Competency) และความสามารถเชิงวิชาชีพ (Functional Competency) ของพนักงานต่อไป ทั้งนี้ ในสายงานปฏิบัติการ ได้เพิ่มและพัฒนาความสามารถให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ในเรื่องของการเป็นผู้สอนงาน (OJT Instructor) และ สายงานวิศวกรรมได้ออกเอกสารรับรองความสามารถในการปฏิบัติงานของวิศวกร อีกทั้งได้จัดให้มีการเรียนรู้ผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom และระบบ LMS ในช่วงสถานการณ์การระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อีกด้วย</p>
๓. การพัฒนาไปสู่ องค์กรสมรรถนะสูง	<p>การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการ</p> <p>๓.๑ ผลการประเมินตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานวิสาหกิจที่ดีขึ้น</p> <p>ในปี ๒๕๖๒ บวท. มีผลการประเมินตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานวิสาหกิจ ที่ระดับคะแนน</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗						
	<p>๔.๔๓๑๙ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลประเมินในปี ๒๕๖๑ พบว่า บวท. มีคะแนนลดลง ๐.๑๕๔๓ คะแนน โดยในหมวดที่ ๑ กระบวนการ ได้รับ ๓๖๖.๐๐ คะแนน สูงขึ้นจากปี ๒๕๖๑ (เท่ากับ ๓๖๐.๗๕ คะแนน) จากการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ (learning) ใน ๒ หัวข้อ คือ ข้อ ๓.๑ ความรู้เกี่ยวกับลูกค้าและตลาด และข้อ ๖.๑ การออกแบบระบบงาน โดยหมวดที่ ๒ ภารกิจตามยุทธศาสตร์ ได้รับระดับคะแนน ๕.๐๐ สูงขึ้นจากปี ๒๕๖๑ (เท่ากับ ๔.๕๐ คะแนน) ในขณะที่หมวดที่ ๓ ผลลัพธ์ ได้รับระดับคะแนน ๔.๔๓๓๘ ลดลงจากปี ๒๕๖๑ (เท่ากับ ๔.๕๘๒๔ คะแนน)</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ บวท. ยังคงให้ความสำคัญในการบริหารจัดการผลการดำเนินงานขององค์กร โดยบรรจุเป็นวาระการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและบริหารผลลัพธ์ ติดตามความคืบหน้า คาดการณ์ผลการดำเนินงานล่วงหน้า ๓ เดือน/สิ้นปี พร้อมแก้ไขข้อขัดข้องเป็นประจำทุกเดือน เพื่อบรรลุเป้าหมายอันนำไปสู่การพัฒนาองค์กรสมรรถสูงอย่างยั่งยืนต่อไป</p> <p>การกำกับดูแลที่ดี ๓.๒ การจัดทำแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ บวท. ได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี จากสภาพแวดล้อมระดับชาติสู่สภาพแวดล้อมระดับองค์กร เริ่มจาก ๑) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล และมาตรา ๗๖ รัฐพึงพัฒนาระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ๒) กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ในยุทธศาสตร์การปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ ๓) แผนการปฏิรูปประเทศ ๔) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย ๕) Thailand 4.0 Creativity + Innovation Smart Thailand ๖) แผนพัฒนาระบบรัฐวิสาหกิจภาพรวม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ในยุทธศาสตร์การปรับปรุงระบบการกำกับดูแลด้วยหลักการที่โปร่งใสมีธรรมาภิบาลและปลอดจากความขัดแย้งของผลประโยชน์ทุกระดับและต้องมีประสิทธิภาพและการบริหารจัดการ ความเสี่ยงที่ดีขึ้น ๗) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ในยุทธศาสตร์ด้านธรรมาภิบาลและบริหารจัดการ และ ๘) หลักการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๒ และเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๒ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ผลการทบทวนสภาพแวดล้อมได้นำมากำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance: CG) ซึ่งประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท CG ยังคงดำเนินการต่อเนื่องจากแผนแม่บทฯ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ ครอบคลุมสาระสำคัญ ๒ ประการ ได้แก่ ๑) การดำเนินการตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ความยั่งยืน และผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล และ ๒) การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างทั่วถึงทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี มียุทธศาสตร์และประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="384 1323 1410 1496"> <thead> <tr> <th>ยุทธศาสตร์</th> <th>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ยุทธศาสตร์ ๑</td> <td>๑. หลักค่านิยมของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี</td> </tr> <tr> <td>ยุทธศาสตร์ ๒</td> <td>๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๒. การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.</td> </tr> </tbody> </table> <p>ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๓ ตามแผนแม่บท CG พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗ ใน ๒ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การดำเนินงานตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างทั่วถึงทั้งภายในและภายนอกองค์กร มีกิจกรรมดำเนินการ ๔ กิจกรรม โดยเป็นไปตามตัวชี้วัดทั้ง ๔ กิจกรรม</p> <p>๓.๓ การดำเนินงานศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน</p> <p>หลังจากที่ บวท. ได้ดำเนินการทบทวนและจัดทำกระบวนการดำเนินงานของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน ที่ผ่านการรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้บริหาร และได้ปรับปรุงคู่มือการจัดการเรื่องร้องเรียนให้สอดคล้องตามกัน โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ CG&CSR และคณะกรรมการ บวท. เรียบร้อยแล้ว (พฤศจิกายน ๒๕๖๑) จึงได้เผยแพร่คู่มือการจัดการเรื่องร้องเรียนฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๑ ในหน้าเว็บไซต์ บวท. และ intranet ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน มีดังนี้</p> <p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๑</p> <ul style="list-style-type: none"> เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๒ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๑ เรื่อง และอยู่ในระหว่างการดำเนินการ ๑ เรื่อง เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย จำนวน ๔ เรื่อง สามารถดำเนินการจนแล้วเสร็จ ๔ เรื่อง 	ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ ๑	๑. หลักค่านิยมของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี	ยุทธศาสตร์ ๒	๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๒. การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.
ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์						
ยุทธศาสตร์ ๑	๑. หลักค่านิยมของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี						
ยุทธศาสตร์ ๒	๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๒. การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.						

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗														
	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๒</p> <ul style="list-style-type: none"> เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๕ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๕ เรื่อง ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย <p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ (ตุลาคม ๒๕๖๒ - ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓)</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีเรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย <p><u>๓.๔ การผลักดันแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของ บวท.</u></p> <p>ในปี ๒๕๖๒ บวท. ได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลที่ดีจากสภาพแวดล้อมระดับชาติสู่สภาพแวดล้อมระดับองค์กร เริ่มจาก ๑) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ๒) ยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒) ในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) สคร. และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ๕๔ แห่ง ๓) แผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตประพุดติมิชอบ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ของกระทรวงคมนาคม ๔) แผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐวิสาหกิจ (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๔) ผลการทบทวนสภาพแวดล้อมได้นำมากำหนดแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของ บวท. คือ ๑) มีวินัย ๒) โปร่งใส ๓) ยึดมั่นในคุณธรรมจริยธรรม ๔) ร่วมป้องกันและปราบปรามการทุจริตกับแผนของกระทรวงคมนาคม แผนของสำนักงาน ป.ป.ช. และยุทธศาสตร์ชาติ และ ๕) เป็นที่ยอมรับทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ สาระสำคัญทั้ง ๕ ประการดังกล่าว สามารถกำหนดกิจกรรมการดำเนินการที่สำคัญ ได้ ๖ กิจกรรม ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="384 958 1407 1236"> <thead> <tr> <th>กิจกรรม</th> <th>การดำเนินการที่สำคัญ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>กิจกรรม ๑</td> <td>การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๒</td> <td>การถ่ายทอดความรู้การป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๓</td> <td>การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการวิเคราะห์ความเสี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (COI)/วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริต ประจำปี</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๔</td> <td>การประกวดคนต้นแบบคมนาคม/ป.ป.ช.</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๕</td> <td>การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรส่งเสริมคุณธรรม</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๖</td> <td>การปฏิบัติตามเจตจำนงสุจริตฯ ในหน่วยงาน</td> </tr> </tbody> </table> <p>ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๓</p> <p>กิจกรรมที่ ๑ อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดทำข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อสาธารณะ (OIT) จำนวน ๔๓ ตัวชี้วัดของสายงาน/ฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง และเตรียมการประเมินการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (IT) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (EIT)</p> <p>กิจกรรมที่ ๒ สื่อสารเผยแพร่ข้อมูลการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันและการส่งเสริมคุณธรรมในโครงการปฐมนิเทศน์พนักงานใหม่ รุ่น ๑/๒๕๖๓</p> <p>กิจกรรมที่ ๓ จัดการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของฝ่ายจัดการและพนักงานประจำปีทั่วทั้งองค์กร โดยฝ่ายจัดการและพนักงานร้อยละ ๑๐๐ ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ส่วนการวิเคราะห์ความเสี่ยงและจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนกับส่วนรวม อยู่ในระดับ L4 โดยมีมาตรการควบคุม ๖ มาตรการ ได้แก่ ๑) การมุ่งเน้นในเรื่องการปลูกและปลูกจิตสำนึกฯ ๒) การรายงานความขัดแย้งฯ ประจำปี ๓) การสัมมนาถ่ายทอดความรู้กฎหมายฯ ๔) ส่งเสริมข้อกำหนดจริยธรรม ๕) การจัดการข้อร้องเรียน และ ๖) สื่อสารเผยแพร่การกระทำผิดเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ฯ ในองค์กร</p> <p>กิจกรรมที่ ๔ ส่งประกวดบุคคลต้นแบบคมนาคมในเดือนมิถุนายน และกระทรวงคมนาคมจะประกาศรางวัลบุคคลต้นแบบให้ทราบต่อไป</p> <p>กิจกรรมที่ ๕ อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดทำเจตนารมณ์คุณธรรม เป้าหมายคุณธรรม และแผนส่งเสริมคุณธรรมของหน่วยงานภายใน เพื่อนำมาสรุปเป็นเจตนารมณ์คุณธรรม เป้าหมายคุณธรรม และแผนส่งเสริมคุณธรรมของ บวท. เตรียมส่งกระทรวงคมนาคมในโอกาสต่อไป</p> <p>กิจกรรมที่ ๖ กอญ. ลงนามประกาศเจตจำนงสุจริต (ทบทวนใหม่) ประจำปี ๒๕๖๓ ให้ฝ่ายจัดการและพนักงานทราบทั่วทั้งองค์กรใน intranet และ internet</p> <p>การวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม</p> <p><u>๓.๕ การสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลงานนวัตกรรม</u></p> <p>บวท. จัดให้มีการประกวดผลงานนวัตกรรม ผลงานแนวคิดสร้างสรรค์ และผลงานนวัตกรรมกระบวนการเป็นประจำทุกปี ซึ่งในปี ๒๕๖๓ มีผลงานนวัตกรรมที่นำไปขยายผลใช้งานจริง จำนวน ๘ ผลงาน ได้แก่</p>	กิจกรรม	การดำเนินการที่สำคัญ	กิจกรรม ๑	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.	กิจกรรม ๒	การถ่ายทอดความรู้การป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน	กิจกรรม ๓	การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการวิเคราะห์ความเสี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (COI)/วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริต ประจำปี	กิจกรรม ๔	การประกวดคนต้นแบบคมนาคม/ป.ป.ช.	กิจกรรม ๕	การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรส่งเสริมคุณธรรม	กิจกรรม ๖	การปฏิบัติตามเจตจำนงสุจริตฯ ในหน่วยงาน
กิจกรรม	การดำเนินการที่สำคัญ														
กิจกรรม ๑	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.														
กิจกรรม ๒	การถ่ายทอดความรู้การป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน														
กิจกรรม ๓	การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการวิเคราะห์ความเสี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (COI)/วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริต ประจำปี														
กิจกรรม ๔	การประกวดคนต้นแบบคมนาคม/ป.ป.ช.														
กิจกรรม ๕	การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรส่งเสริมคุณธรรม														
กิจกรรม ๖	การปฏิบัติตามเจตจำนงสุจริตฯ ในหน่วยงาน														

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗</p>
	<ol style="list-style-type: none"> ๑. อุปกรณ์ sync เวลาของระบบประมวลผลติดตามอากาศยานด้วยสัญญาณ GPS ๒. กล้องเครื่องมือสำหรับ Top Sky ATC Datasets ๓. สายอากาศแบบ Extended Double Zepp สำหรับการใช้งานกับระบบ MLAT&ADS-B ๔. ระบบแจ้งเตือนและจัดเก็บข้อมูลประสิทธิภาพของระบบสายอากาศแบบออนไลน์ ๕. ระบบแสดงข่าวสารสำหรับ Aerodrome Control Tower แบบอัตโนมัติ ๖. โปรแกรมระบบการจัดการเครื่องมือวัดของกองปรับมาตรฐานเครื่องมือวัด ๗. แอปพลิเคชันสำหรับการบันทึกข้อขัดข้องและจัดทำรายงานของระบบ TMCS ในช่วง Shadow Operation ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ๘. การพัฒนา Load Resistance เพื่อแก้ปัญหา Impedance Matching สำหรับการสอบเทียบ Audio Level <p>การบริหารการเปลี่ยนแปลง</p> <p>๓.๖ การบริหารการเปลี่ยนแปลงสู่ความพร้อมในการเปิดใช้งานโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ</p> <p>เพื่อให้การเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีจากระบบปัจจุบันไปสู่ระบบใหม่ตามแผนการดำเนินงานโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ เป็นไปอย่างสมบูรณ์ บวท. ได้ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง โดยได้ตั้งคณะกรรมการบริหารโครงการฯ (TMCS Project Steering Committee: TC) และคณะทำงานในการถ่ายโอนระบบ TMCS (Transition Team: TT) และสำนักงานบริหารโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (สบอ.) เพื่อดำเนินการบริหารจัดการโครงการรวมทั้งบริหารการเปลี่ยนแปลง ซึ่งได้ทำงานต่อเนื่องมาจากการฝึกอบรม Human Machine Interface (HMI) และหลักสูตร Operational Procedure Training โดยในปีนี้ได้ดำเนินการฝึกอบรมทบทวน (TMCS Refresher) การใช้งานระบบใหม่แก่เจ้าหน้าที่ที่ยังขาดความพร้อมและต้องการการฝึกอบรมทบทวนเพิ่มเติมก่อนการปฏิบัติงานด้วยระบบใหม่ และมีการฝึกอบรมในหลักสูตรทั้ง HIM/Operational Procedure Training ให้แก่พนักงานใหม่ซึ่งเข้าสู่อุปกรณ์ปฏิบัติงานระบบใหม่ในภายหลัง เพื่อให้พนักงานทั้งที่ขาดความพร้อม และพนักงานใหม่ที่อยู่ในช่วงการฝึกอบรมคาบเกี่ยวกับการใช้ระบบใหม่ และระบบเก่าของแต่ละศูนย์ฯ สามารถปฏิบัติงานด้วยระบบใหม่ได้สำเร็จ โดยได้ปฏิบัติงานด้วยระบบใหม่ครบถ้วนทั่วประเทศเมื่อวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓</p> <p>อันดับเครดิตขององค์กร</p> <p>๓.๗ การทบทวนอันดับเครดิตขององค์กรประจำปี ๒๕๖๓</p> <p>บวท. ได้รับการทบทวนอันดับเครดิตขององค์กรเป็นประจำทุกปี โดยในปี ๒๕๖๒ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้คงอันดับเครดิตของ บวท. ที่ระดับ “AAA” ส่วนแนวโน้มอันดับเครดิตได้กำหนดที่ระดับ “Stable” ซึ่งเป็นระดับสูงสุดและต่อเนื่องเป็นปีที่ ๕ และปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการทบทวนอันดับเครดิตขององค์กรประจำปี ๒๕๖๓ ซึ่งคาดว่าจะประกาศผลการทบทวนอันดับเครดิตในเดือนกรกฎาคม - สิงหาคม ๒๕๖๓</p>
<p>๔. การสร้าง ความสามารถใน การแข่งขันให้กับ ประเทศ และสร้าง คุณค่าให้กับ กิจการบิน</p>	<p>บทบาทภายในประเทศ</p> <p>๔.๑ การผลักดันการแก้ปัญหาบั้งไฟ โคมลอย และโคมควัน</p> <p>ภายหลังจากการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ร่วมกับ ๑๐ หน่วยงาน (กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร) เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ในปี ๒๕๕๙ บวท. ผลักดันการแก้ปัญหาบั้งไฟ โคมลอยและโคมควันอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยสื่อสารปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบาย และเดินหน้ารณรงค์สื่อสารและสร้างความตระหนักให้กับผู้เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนได้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการประสานให้ข้อมูลต่อกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๔๔ ออกมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนจากการจุดและปล่อยบั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟ โคมควัน หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ เป็นต้นไป และต่อมากระทรวงมหาดไทยได้มอบหมายให้สำนักนิติกรดำเนินการจัดทำประกาศจังหวัด เพื่อออกประกาศให้ทุกจังหวัดกำหนดแนวทาง เรื่อง มาตรการป้องกันและการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาความเรียบร้อยของประชาชน ในการจุดและปล่อยหรือกระทำการอย่างใดเพื่อให้บั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟหรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันขึ้นไปสู่อากาศ โดยให้แต่ละจังหวัดเป็นผู้ออกประกาศเอง ซึ่งในปี ๒๕๖๐ จนถึงปี ๒๕๖๒ ได้ออกประกาศจังหวัดไปแล้วจำนวนทั้งสิ้น ๓๕ ฉบับ บวท. ได้มีการติดตามผลความก้าวหน้าการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ๑๐ หน่วยงานที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น ซึ่งทุกหน่วยงานได้ดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ อย่างเข้มงวด โดยดำเนินการรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา ตระหนักถึงอันตรายและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และยังได้มอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกระทรวงมหาดไทย ดำเนินการเร่งรัดการแก้ไขและ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗</p>
	<p>ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้การแก้ไขปัญหาในเรื่องนี้เกิดความยั่งยืน</p> <p>ปัจจุบันบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการป้องกันและลดความเสียหายอันตรายการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคลมลอย/โคลมควัน และการจุดบั้งไฟระหว่าง ๑๐ หน่วยงาน ได้หมดอายุลงเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ แล้ว บวท. ยังมีการผลักดันการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่องและมีกรรายงานผลเป็นประจำทุกไตรมาส อย่างไรก็ตาม บวท. ยังคงหลักการและเป้าหมายสำคัญคือ การส่งเสริมให้งานประเพณีและการประกอบอาชีพสุจริต อยู่คู่กับสังคม และอยู่ร่วมกันได้กับความปลอดภัยในการเดินทาง ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และการสร้างความรู้ความเข้าใจถึงภัยอันตรายและผลที่จะตามมา หากเกิดอุบัติเหตุอากาศยานจากปัจจัยอันตรายดังกล่าว</p> <p>๔๒ การผลักดันการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับวงวนการสื่อสารการบิน</p> <p>บวท. และสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ได้ร่วมกันหาแนวทางแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับวงวนการสื่อสารการบิน โดยสนับสนุนให้มีการบรรลุข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมและสำนักงาน กสทช. เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และข้อตกลงความเข้าใจระหว่าง บวท. และสำนักงาน กสทช. เรื่องการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับวงวนการสื่อสารการบิน เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการ การฝึกอบรม การแลกเปลี่ยนข้อมูล การทำความเข้าใจ การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ให้เกิดความร่วมมือและเป็นเครือข่ายร่วมกันในการณรงค์ เผยแพร่ สร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับวงวนการสื่อสารการบิน ให้กับสถานีวิทยุชุมชนในแต่ละภูมิภาค รวมถึงประสานการดำเนินงาน การบูรณาการแผนงาน และการบังคับใช้กฎหมายร่วมกันระหว่างองค์กร เพื่อให้การปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของแต่ละองค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ภายใต้กรอบข้อตกลงดังกล่าว บวท. และสำนักงาน กสทช. ได้ร่วมกันดำเนินการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับวงวนการสื่อสารการบินอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ สนับสนุนให้มีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เข้มงวดในการควบคุมการแพร่การรบกวนจาก สถานีที่ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงจำนวน ๓ ฉบับ จัดเก็บข้อมูลและประสานงานเพื่อยุติการรบกวน พิจารณาจัดทำ ความถี่สำรองใช้งานเพิ่มเติม การจัดอบรม/สัมมนาให้กับเจ้าหน้าที่ บวท. และ เจ้าหน้าที่ กสทช. จำนวน ๔ ครั้ง ใน ๔ ภูมิภาค (ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการทำงานของแต่ละ หน่วยงาน เกิดการตระหนักรู้ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการรบกวนของคลื่นวิทยุชุมชน รวมทั้งการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และสิ่งที่เป็นปัญหาในการทำงาน นอกจากนี้ บวท. ยังได้สนับสนุนวิศวกรร่วมเป็นวิทยากรบรรยายในการให้ความรู้กับ ผู้ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงร่วมกับสำนักงาน กสทช. ตามที่ได้รับคำร้องขอเพื่อทราบถึงปัญหา/การป้องกันแก้ไข การรบกวนการสื่อสารการบินอันเกิดจากคลื่นวิทยุชุมชน รวมถึงการนำเสนอปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับ นโยบายอย่างต่อเนื่อง ในปี ๒๕๖๐ บวท. ได้ลงพื้นที่ตรวจสอบการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่ง วิทยุกระจายเสียง ร่วมกับสำนักงาน กสทช. เขต เพื่อติดตามแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับวงวนการสื่อสารการบินร่วมกัน อย่างต่อเนื่อง ในด้านการติดต่อสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ได้มีการพัฒนาและนาระบบ Customer Relationship Management (CRM) สำหรับแจ้งปัญหาและติดตามแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับวงวนการสื่อสารการบินผ่าน Internet แล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี ๒๕๖๒ ทำให้การปฏิบัติงานร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ในด้านนวัตกรรม บวท. ได้สร้างอุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่ง วิทยุกระจายเสียง เพื่อเฝ้าระวังตัวเองไม่ให้เกิดการแพร่กระจายคลื่นแปลกปลอมออกไปรบกวนการสื่อสารการบิน และได้ขยาย ผลนวัตกรรมโดยให้ความรู้และสร้างแรงจูงใจกับผู้ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงให้นำไปติดตั้งใช้งาน เพื่อเฝ้าระวัง ตัวเอง โดยเมื่อวันที่ ๒๑-๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ได้รับการประสานงานจากสำนักงาน กสทช. ภาค ๓ (เชียงใหม่) แจ้งว่าสมาคม วิชาชีพวิทยุ-โทรทัศน์ภาคประชาชนเชียงใหม่ (สวทช.เชียงใหม่) มีความประสงค์ให้วิศวกรของ บวท. ไปอบรมให้ความรู้ ในการประกอบ/ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่งวิทยุกระจายเสียง ในครั้งนี้มีการติดตั้งไปแล้วจำนวน ๑๕ สถานี</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สำนักงาน กสทช. และ บวท. มีการประชุมติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน การดำเนินการแก้ไขปัญหาความถี่รับวงวนการสื่อสารการบินประจำปี ๒๕๖๒ ในระหว่างวันที่ ๑๐-๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ณ โรงแรม เซ็นทารา บลูมารีน รีสอร์ท แอนด์ สปา จังหวัดภูเก็ต เพื่อติดตามผลการดำเนินการ การบังคับใช้กฎหมาย ตามประกาศของสำนักงาน กสทช. ทั้ง ๓ ฉบับ และสรุปผลแนวโน้มของสภาพปัญหาการรบกวน เพื่อปรับแผนการดำเนินการ แก้ไขปัญหาต่อไป ผลการประชุมมีความเห็นร่วมกันในการแต่งตั้งคณะทำงานระหว่าง บวท. และสำนักงาน กสทช. เพื่อการจัดทำข้อมูลสถานีวิทยุกระจายเสียงลงในแผนที่การบิน เพื่อใช้งานร่วมกันในการวิเคราะห์แก้ไขปัญห และกำหนด แผนการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบการแพร่แปลกปลอมของสถานีวิทยุกระจายเสียงรบกวนการสื่อสารการบินร่วมกับสำนักงาน กสทช. จำนวน ๑๑ เขต ประกอบด้วย สำนักงาน กสทช. เขต ๑๑ ๑๒ ๑๔ ๒๒ ๒๓ ๒๔ ๒๕ ๓๓ ๓๔ ๔๒ และ ๔๕ เพื่อติดตามการแก้ไขปัญหาการรบกวนในแต่ละพื้นที่ โดยยังพบการรบกวนการสื่อสารการบินในบางพื้นที่ และได้จัดให้มี ประชุมย่อยร่วมกับสำนักงาน กสทช. ภาค/เขต เพื่อสรุปผลในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการรบกวนในแต่ละภูมิภาค</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗
	<p>๔.๓ การผลักดันการแก้ปัญหาด้านมาตรฐานของบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน</p> <p>บวท. ผลักดันการแก้ปัญหาข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยการทำงานร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และกรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) เพื่อระบุประเด็นปัญหา (ทั้งในด้านระบบอุปกรณ์การปฏิบัติงานและคุณภาพข้อมูล) แนวทางการแก้ไข ผู้รับผิดชอบและระยะเวลา สำหรับแก้ไขข้อขัดข้องการให้บริการ ตลอดจนการแก้ไขข้อตรวจพบจากการตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach: USOAP-CMA)</p> <p>บวท. และ อต. ได้ลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บวท. ตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง USOAP-CMA ข้อ ๗.๔๑๕ ของ บวท. เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๙ และได้ นำส่งสำเนาข้อตกลงดังกล่าวให้ กพท. ทราบแล้ว และในวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ บวท. และ อต. ได้แต่งตั้ง คณะกรรมการบริหารข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บวท. ตามที่ข้อตกลงได้กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารข้อตกลงระหว่าง อต. กับ บวท. ประกอบด้วย ผู้แทนของแต่ละฝ่าย ฝ่ายละ ๕ คน เพื่อบริหารและควบคุมการดำเนินงานตามเงื่อนไขข้อตกลงให้เกิดความสำเร็จและบรรลุตามวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ ในปี ๒๕๖๓ บวท. และ อต. ร่วมดำเนินการทบทวนข้อตกลงการปฏิบัติงานฯ ให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อม การรับ-ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยาในรูปแบบ ICAO Meteorological Information Exchange Model (IWXXM) และหน้าที่ความรับผิดชอบของ อต. ในฐานะ Thailand NOC ซึ่งคาดว่าจะจัดตั้งแล้วเสร็จอย่างเป็นทางการได้ภายในปี ๒๕๖๓</p> <p>บวท. จัดทำคู่มือการแจ้งข่าวอากาศประเภท Special air-reports by voice communication ระหว่าง Area Control Centre (ACC) และ Meteorological Watch Office (MWO) โดยผ่านการทบทวนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กพท. MWO และ ACC เรียบร้อยแล้ว และจัดประชุมกับผู้เกี่ยวข้องเพื่อนำเสนอแนวปฏิบัติการแจ้งข่าวอากาศประเภท Special air-reports เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๐</p> <p>บวท. และ อต. ได้จัดทำคู่มือปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินและประกาศใช้ ในวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นไปตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง USOAP-CMA ข้อ ๗.๑๓๑ ของ บวท. ทั้งนี้ ในปี ๒๕๖๓ บวท. และ อต. ดำเนินการปรับปรุงคู่มือปฏิบัติงานฯ เพื่อกำหนดรูปแบบการปฏิบัติงานในการจัดส่งข้อมูลมายัง Regional OPMET Services Centre ของ บวท.</p> <p>นอกจากนี้ ในปี ๒๕๖๒ บวท. ยังได้มีการพัฒนาและทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินในรูปแบบมาตรฐานใหม่ IWXXM ตามภาคผนวก ๓ ของอนุสัญญาชิคาโก (Annex 3 Meteorological Service for International Air Navigation) คาดว่าจะสามารถดำเนินการรับ - ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยาการบินได้ทั้งรูปแบบ TAC และรูปแบบ IWXXM ตามกำหนดของ ICAO อีกทั้ง ยังมีการริเริ่มการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินตามแผนการเดินทางอากาศทั้งในระดับสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และระดับภูมิภาค (Asia/Pacific Seamless ATM Plan) ด้วย</p> <p>บทบาทในระดับภูมิภาคและระดับโลก</p> <p>๔.๔ การเข้าร่วมเป็นคณะทำงานใน Panel และเข้าร่วมเป็นสมาชิกใน Study Group ของ ICAO</p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมในคณะทำงาน 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) โดยรายละเอียดของคณะทำงานทั้ง ๔ คณะ มีดังต่อไปนี้</p> <p>๔.๔.๑ คณะทำงาน ATMOPSP</p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) ในฐานะ Panel member และ Advisor โดยคณะทำงาน ATMOPSP ได้รับการมอบหมายให้ดำเนินการวิเคราะห์ แก้ไข และผลักดัน การพัฒนามาตรฐานการให้บริการการจราจรทางอากาศ การพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติการ การพัฒนาแนวทางการปฏิบัติการ ร่วมกันระหว่างภาคทหารและภาคพลเรือน รวมถึงการวางแผนและนโยบายในการพัฒนา Air Traffic Flow Management (ATFM) ในระดับสากล ซึ่งจะถูกนำไปเป็นแนวทางหลักในการกำหนดแผนของแต่ละภูมิภาคต่อไป</p> <p>การส่งผู้แทนเข้าร่วมคณะทำงานฯ นี้ ถือเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้แทน บวท. มีโอกาสได้วิเคราะห์ถึงปัญหาและ แนวโน้มการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศ ในหลาย ๆ มุมมอง (State, Sub-Regional, Regional and Global) อีกทั้งยังได้มีส่วนร่วมในการวิเคราะห์/กำหนด/วางแผนแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศในระดับสากล หนึ่งจากการประชุม ATMOPSP Working Group ครั้งที่ ๗ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน - ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีการนำเสนอรายชื่อและได้มีมติให้แต่งตั้งให้ นายปิยวุฒิ ดันติเมฆบุตร (ศท.บจ.) รับตำแหน่งเป็น Vice-Chairman ของ Air Traffic Management Operations Panel</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗</p>
	<p><u>๔.๔.๒ คณะทำงาน SP</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Surveillance Panel (SP) ในฐานะ Panel member และ Advisor โดยคณะทำงาน SP มีหน้าที่ปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับระบบติดตามอากาศยาน และรายละเอียดข้อมูลสำหรับใช้ในการวางแผนวิจัยและพัฒนา เพื่อกำหนดทิศทางในการนำเทคโนโลยีติดตามอากาศยานรูปแบบใหม่เข้ามาใช้งาน เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุด โดยผู้แทน บวท. ได้มีส่วนร่วมและสนับสนุนในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนา/ปรับปรุง ข้อกำหนด (provisions) แก้ไขมาตรฐานและระเบียบปฏิบัติ (SARPs) อีกทั้ง ยังได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน SP และการประชุมในกลุ่มคณะทำงานย่อยต่าง ๆ ภายใต้คณะทำงาน SP อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ประชุม Surveillance Panel Aeronautical Surveillance Working Group (SP-ASWG) และการประชุม Surveillance Panel Airborne Surveillance Working Group (SP-AIRB WG) ด้วย</p> <p><u>๔.๔.๓ คณะทำงาน CP</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Communications Panel (CP) ในฐานะ Panel member และ Advisor อนึ่ง บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน CP ครั้งแรกเมื่อตุลาคม ๒๕๕๙ โดยคณะทำงาน CP ได้รับผิดชอบการศึกษาและการพัฒนาข้อกำหนดของ ICAO ในเรื่องปฏิบัติการ และเทคนิคสำหรับระบบการสื่อสารทางด้านเสียง (voice) และข้อมูล (data) ของการบริหารจราจรทางอากาศ ซึ่งสนับสนุนวิธีปฏิบัติและ Application ต่าง ๆ ที่ได้ระบุไว้ในแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) โดยการเข้าร่วมเป็นคณะทำงานดังกล่าว ผู้แทน บวท. ได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน CP อย่างต่อเนื่อง และมีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณากลยุทธ์ กำหนดทิศทาง และการวางแผนสำหรับการสื่อสารด้านการบินให้มีความสอดคล้องกันตามที่ระบุในแผน GANP ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญของ ICAO และหน่วยงานด้านการบินสากล รวมทั้งได้ติดตามเป็นประจำทุกปีเพื่อการพัฒนาการระบบและการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการสื่อสารการบริหารจราจรทางอากาศ เพื่อสามารถนำมาวางแผนพัฒนาการสื่อสารด้านการบินของประเทศไทยในอนาคตต่อไปได้ นอกจากนี้ ผู้แทน บวท. ยังได้เข้าร่วมการประชุมย่อยต่าง ๆ ภายใต้คณะทำงาน CP เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสนับสนุนข้อมูลด้านการพัฒนาด้านการสื่อสารการบิน และการทบทวนร่างเอกสารและคู่มือต่าง ๆ เป็นประจำ โดยล่าสุดในปี ๒๕๖๓ ทาง ICAO ได้เชิญผู้แทน บวท. เข้าร่วม Project Team - Terrestrial Data Link (PT-T) ซึ่งเป็นการประชุมภายใต้ CP Infrastructure Working Group (IWG) โดยกลุ่มทีมดังกล่าว จะทำงานเพื่อเตรียมการ/จัดทำ terrestrial data link ในอนาคต</p> <p><u>๔.๔.๔ คณะทำงาน Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG)</u></p> <p>บวท. ได้ส่งผู้เชี่ยวชาญ (Subject Matter Expert: SME) เข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG) เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะทำงานดังกล่าว (Study Group) ได้การรับรองและจัดตั้งจาก Air Navigation Commission (ANC) เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณสมบัติในด้านการวางแผน/นโยบาย/กลยุทธ์ ด้านปฏิบัติการ และด้านเทคนิค มีประสบการณ์ในการพัฒนา/การวางแผน/การนำแนวคิด/แนวทาง/วิธีปฏิบัติ/เทคโนโลยีระบบการเดินอากาศใหม่ ๆ ไปใช้งาน จากวงการอุตสาหกรรมการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากทั่วโลก เข้าร่วมเป็นสมาชิก เพื่อจะได้ประสานกิจกรรม/การดำเนินการต่าง ๆ รวมทั้งการหารือแลกเปลี่ยนและร่วมกันกำหนด/จัดลำดับความสำคัญของหัวข้อการพัฒนา GANP ซึ่งถือว่าเป็น backbone ของแผนการพัฒนาการให้บริการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการบูรณาการ (Integrated) ความสอดคล้อง (Harmonization) และความสามารถในการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (Interoperability)</p> <p><u>๔.๕ การเพิ่มบทบาทบนเวที CANSO</u></p> <p>ตามที่ บวท. มุ่งเน้นนโยบายในการเพิ่มบทบาทต่อกิจการบินระหว่างประเทศ เพื่อใช้ประโยชน์จากความร่วมมือสำหรับการพัฒนาบริการการเดินอากาศของประเทศสู่มาตรฐานสากลและเทียบเคียงกับ Best practices ได้ บวท. จึงได้ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศจากนานาประเทศทั่วโลก จัดตั้ง Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) ในปี พ.ศ. 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)), Performance-based Navigation, Aeronautical Information Management, Unmanned Aircraft Systems and Emerging Technology, Operational Performance, Environment, Data Link Implementation, Smart/Digital Tower, Unmanned Aircraft Systems (UAS) และ Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM) คณะทำงาน Safety Standing Committee (SSC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับ Safety Performance Measurement, SMS and Best Practices, Human Performance Management และ Future Safety Development และคณะทำงาน Strategy and Integration Standing Committee (SISC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับ การเปรียบเทียบผลการดำเนินการในด้านต่าง ๆ โดยเน้นด้านประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน ผ่านการทำงาน</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗</p>
	<p>ของ Global Benchmarking Workgroup (ผู้แทน บวท. ได้รับการแต่งตั้งให้รับหน้าที่ประธาน (Chairman)), Acquisition Excellence, ATM Security, Business Excellence, Human Resources, Next Generation of Aviation Professionals Implementation และ Performance Based Regulation on Remote Towers</p> <p>นอกจากนี้ CANSO ยังมีการดำเนินการในระดับภูมิภาค ซึ่ง บวท. ได้มีส่วนร่วม/สนับสนุนการดำเนินงานและให้ความร่วมมือใน CANSO ของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง</p> <p>รวมทั้ง บวท. ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาเอกสาร CANSO Guide/Best Practice รวมถึงเข้าร่วมกิจกรรมการวัดเปรียบเทียบสมรรถนะการดำเนินการในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านประสิทธิภาพค่าใช้จ่ายในการให้บริการการเดินทาง Cost Efficiency ด้านความปลอดภัย Safety Performance Measurement เป็นต้น</p> <p>๔.๖ การร่วมพัฒนาระบบการเดินทางอากาศในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก</p> <p>ในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ บวท. ยังคงบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศในระดับภูมิภาค อาทิ</p> <p>๑. การดำเนินการด้านการบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System-Wide Information Management: SWIM) บวท. ยังคงบทบาทความเป็นผู้นำทั้งในระดับอาเซียนและภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก โดยในปี ๒๕๖๒ บวท. ได้ร่วมกับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) เป็นเจ้าภาพจัดการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ขึ้น เพื่อสาธิตการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบิน ข้อมูล/ข่าวสารการบิน และข่าวอากาศ ในรูปแบบมาตรฐานสากลตามแนวคิด SWIM ซึ่งเป็นองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญในการยกระดับขีดความสามารถการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) เพื่อมุ่งไปสู่แนวคิดเชิงปฏิบัติการในการบริหารจราจรทางอากาศตามวิถีการบิน (Trajectory-Based Operation: TBO) ที่ ICAO ได้กำหนดไว้และให้พร้อมรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นและประเภทของผู้ใช้งานทางอากาศ (Airspace User) ที่มีความหลากหลายมากขึ้น ทั้งนี้ ในการสาธิตฯ ที่จัดขึ้นเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๒ ซึ่งมีหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทาง หน่วยงานอุตุนิยมวิทยาการบิน และหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จาก ๑๓ ประเทศ รวมทั้งสายการบินพาณิชย์หลักในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และสำนักงานสาขาภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกของ ICAO (ICAO Asia and Pacific Regional Office) เข้าร่วมนั้น ได้มีการแสดงสถานการณ์จำลองเชิงปฏิบัติการไม่เพียงแต่การปฏิบัติการตามแนวคิดปัจจุบัน เช่น การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) การตัดสินใจร่วมกันสำหรับการปฏิบัติการในสนามบิน (Airport-Collaborative Decision Making: A-CDM) เท่านั้น แต่ยังรวมถึงการปฏิบัติการตามแนวคิดยุคใหม่ เช่น Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) ด้วย</p> <p>นอกจากนี้ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ เป็นต้นมา บวท. ยังร่วมเป็นสมาชิกและสนับสนุนการดำเนินการของ ICAO Asia/Pacific SWIM Task Force (SWIM TF) เพื่อจัดทำแผนดำเนินการและข้อกำหนดต่าง ๆ ด้าน SWIM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก โดย บวท. ได้รับมอบหมายต่อเนื่องจากคณะทำงานฯ ให้เป็นผู้นำในการดำเนินการในหลายส่วน อาทิ การจัดทำ SWIM Roadmap ของภูมิภาค การพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามบริบทการใช้งานของภูมิภาค การกำหนดรูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน SWIM สำหรับภูมิภาค เป็นต้น ทั้งนี้ ในปี ๒๕๖๒ บวท. ได้พัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM และการบูรณาการระหว่าง ATFM และ A-CDM สำหรับใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลบนโครงสร้างพื้นฐาน/ตามแนวคิด SWIM ขึ้น โดยรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่ บวท. ได้พัฒนานี้ (Flight Information Exchange Model Version 4.1 Extension) ได้รับการรับรองจากที่ประชุม ICAO Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG) ครั้งที่ ๓๐ (APANPIRG/30) ให้ใช้เป็นรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบินมาตรฐาน สำหรับใช้งานในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Regional FIXM Extension) พร้อมได้รับการตีพิมพ์ในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific อีกทั้งยังได้รับการพิจารณาโดย FIXM Change Control Board ซึ่งเป็นผู้ดูแลการพัฒนา FIXM ของโลก และได้ตีพิมพ์ลงในเว็บไซต์ทางการ FIXM (www.fixm.aero) เพื่อให้ผู้ใช้งาน FIXM ทั่วโลก สามารถนำไปใช้งานได้ด้วย อนึ่ง ในปีเดียวกันนี้ แนวทางสำหรับการดำเนินการด้าน SWIM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Philosophy and Roadmap for APAC SWIM Implementation) ที่ บวท. ได้ร่วมจัดทำ ยังได้รับการรับรองจากที่ประชุม APANPIRG/30 ให้ใช้เป็นแนวทางดำเนินการสำหรับภูมิภาคแล้วเช่นกัน</p> <p>สำหรับการพัฒนาเพื่อมุ่งไปสู่การใช้งานจริง ปัจจุบัน บวท. CAAS และ Hong Kong Civil Aviation Department (HK CAD) ได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันที่จะจัดการสาธิต SWIM/CRV Demonstration ภายใต้อาณัติของ ICAO เพื่อสาธิต/ทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWIM บนเครือข่าย Common aeronautical Virtual Private Network (CRV) ซึ่งเป็นเครือข่ายสื่อสารที่ครอบคลุมทั้งภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ที่ APANPIRG ได้กำหนดให้รัฐภาคีในภูมิภาคใช้งาน โดยในการสาธิตที่จะจัดขึ้นนี้ จะใช้โครงสร้างพื้นฐาน SWIM ที่ได้พัฒนาขึ้นและใช้ในการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration เพื่อแสดงให้เห็นผลเชิงประจักษ์ถึงความเป็นไปได้ในการใช้รูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน SWIM ดังกล่าว สำหรับการใช้งานจริงภายในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกในอนาคตต่อไป</p> <p>๒. การดำเนินการด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ระหว่างประเทศ</p>

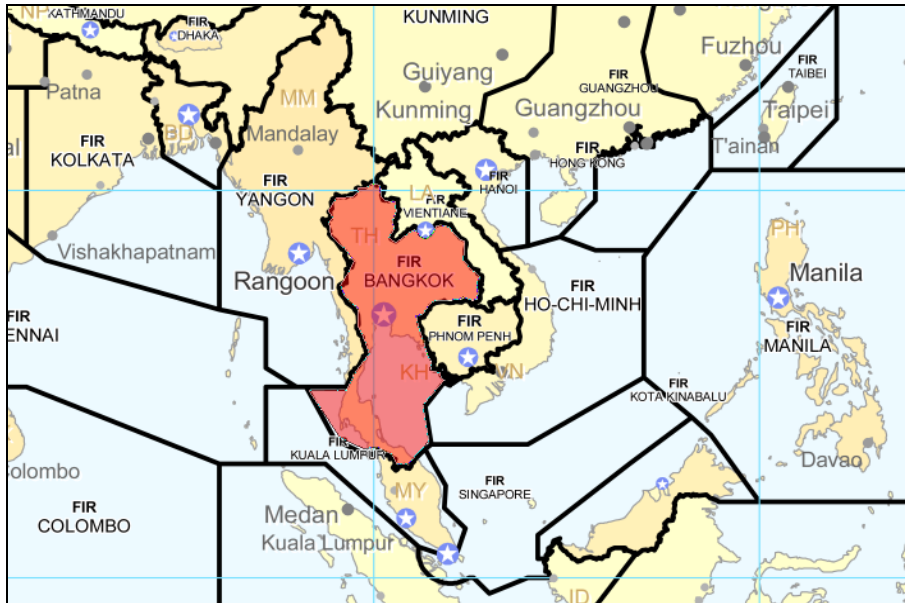
ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗
	<p>โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Operational Trial ซึ่งเป็นการทดสอบแนวคิดในการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ที่ บพท. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในฐานะผู้นำ ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการเดินอากาศจากประเทศสิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย เวียดนาม จีน อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย กัมพูชา ฟิลิปปินส์ เมียนมาร์ ลาว และหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ ได้ปรับเปลี่ยนจากการเป็นเพียงโครงการทดสอบเป็นการให้บริการจริง ภายในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ภายใต้ชื่อใหม่คือ Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) โดยเป็นการให้บริการตามแนวคิด Distributed Multi-Nodal ATFM ซึ่งเป็นแนวคิดการปฏิบัติการด้าน ATFM ที่ APANPIRG ให้การรับรองให้ใช้เป็นแนวคิดสำหรับการดำเนินการของภูมิภาค (รายละเอียดตาม ICAO Asia/Pacific Regional Framework for Collaborative ATFM) ทั้งนี้ ในปัจจุบัน AMNAC ถือเป็นดำเนินการร่วมด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดของภูมิภาค ในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ บพท. และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ร่วมกันดำเนินการต่อเนื่องด้วยการให้บริการเมื่อมีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณการจราจรฯ ที่สนามบินและห้วงอากาศในหลากหลายสถานการณ์และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี และได้ร่วมกันพัฒนากรอบ/กระบวนการในการประเมินผลภายหลังการปฏิบัติการ (Post-Operations Analysis) เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุง/พัฒนาการปฏิบัติการในอนาคต ซึ่งกรอบ/กระบวนการในการประเมินผลภายหลังการปฏิบัติการดังกล่าว ยังได้รับการรับรองโดยที่ประชุม ICAO Asia/Pacific ATFM Steering Group ครั้งที่ ๑๐ (ATFM SG/10) ในปี ๒๕๖๓ ให้ตีพิมพ์ลงในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific เพื่อให้รัฐภาคีอื่นนำไปใช้อ้างอิง เมื่อจะจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติการด้าน ATFM ของตน ตาม ICAO Asia/Pacific Regional Framework for Collaborative ATFM ด้วย นอกจากนี้ คณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub-Group) ภายใต้โครงการ ยังได้พัฒนาเอกสารข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบสนับสนุนการให้บริการ ATFM (Interface Control Document: ICD) ระหว่างหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการ โดยอาศัยการเชื่อมต่อผ่าน AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) หรือ AMHS (Air Traffic Service Message Handling System) ซึ่งที่ประชุม ATFM SG/9 ในปี ๒๕๖๒ และที่ประชุม ATFM SG/10 ในปี ๒๕๖๓ ได้ให้ความเห็นชอบการใช้เอกสารฉบับแก้ไขครั้งที่ ๑ และฉบับล่าสุด ตามลำดับ เป็นเอกสารอ้างอิงของภูมิภาค และให้ตีพิมพ์ลงในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific เพื่อให้รัฐภาคีในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกนำไปใช้ เมื่อมีการจัดให้มีเชื่อมต่อระบบสนับสนุนการให้บริการ ATFM ระหว่างกันต่อไป อนึ่ง เอกสารข้อกำหนดทางเทคนิคฯ ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๑ ยังได้รับการรับรองจากที่ประชุม ICAO Asia/Pacific Aeronautical Communication Services Implementation Coordination Group ครั้งที่ ๖ (ACSICG/6) รวมถึงได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุม ICAO Asia/Pacific ATM Sub-Group ครั้งที่ ๗ (ATM SG/7) และ ICAO Asia/Pacific Communications, Navigation and Surveillance Sub-Group ครั้งที่ ๒๓ (CNS SG/23) ในปี ๒๕๖๒ ด้วย ซึ่งเอกสารฉบับล่าสุด ที่ที่ประชุม ATFM SG/10 ได้ให้ความเห็นชอบแล้วนั้น จะถูกนำเสนอต่อไปยังที่ประชุม ACSICG/7, ATM SG/8 และ CNS SG/24 ในปี ๒๕๖๓ เพื่อพิจารณาให้การรับรอง/ความเห็นชอบด้วยเช่นกัน</p> <p>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ</p> <p><u>๔.๗ ความคืบหน้าโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ</u></p> <p>ในปี ๒๕๕๘ บพท. ได้จัดตั้ง “สำนักงานบริหารโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (สบอ.)” ขึ้นเป็นหน่วยงานหลักในการบริหารโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System: TMCS) ซึ่งเป็นโครงการลงทุนที่สำคัญและมีวงเงินเบิกจ่ายสูง รวมทั้งมีปัจจัยเสี่ยงที่ต้องบริหารจัดการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง บพท. จึงได้ตั้ง “คณะกรรมการบริหารโครงการ TMCS (TMCS Project Steering Committee : TC)” เพื่อบริหารผลลัพธ์ในภาพรวมของการดำเนินโครงการ TMCS และที่เกี่ยวข้องทั้งหมดทั้งในเชิงนโยบายและการดำเนินการ พร้อมกับแต่งตั้ง “คณะทำงานในการถ่ายโอนระบบ (TMCS Transition Team : TT)” เพื่อรับผิดชอบในการวางแผนและบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงและถ่ายโอนระบบ ปัจจุบันไปยังระบบใหม่ภายใต้การทำงานร่วมกันกับ สบอ. และหน่วยต่าง ๆ ปัจจุบัน บพท. กำลังเข้าสู่ช่วงถ่ายโอนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Transition) ไปสู่ระบบการเดินอากาศเป็นระบบใหม่ โดยมีกลยุทธ์คือ การถ่ายโอนแบบแยกส่วน โดยแบ่งการดำเนินการถ่ายโอนระบบสำหรับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มที่ ๑ ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพและหอบังคับการบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง กลุ่มที่ ๒ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง กลุ่มที่ ๓ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางการบินกรุงเทพ <p>โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานตามแผนการถ่ายโอนของแต่ละศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ดังนี้</p> <p>ขั้นตอนที่ ๑ ขั้นตอนการเตรียมความพร้อมในด้านอุปกรณ์ การจัดเตรียมแผนการทำงาน รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง การฝึกอบรมบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง และการพัฒนาขั้นตอนกระบวนการทำงานเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗</p>								
	<p>ขั้นตอนที่ ๒ ขั้นตอน Shadow Operations เป็นขั้นตอนสำหรับทดลองใช้งานระบบ TMCS แบบคู่ขนานกับระบบปัจจุบัน</p> <p>ขั้นตอนที่ ๓ ขั้นตอน Ghosting Operations เป็นขั้นตอนที่จะเริ่มให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศด้วยระบบ TMCS แบบบางส่วน/บางช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรทางอากาศไม่หนาแน่น (Light Traffic) และในขั้นตอนสุดท้ายจึงจะดำเนินการให้บริการด้วยระบบ TMCS แบบเต็มรูปแบบ (TMCS Full Operations) และตัดการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศจากระบบปัจจุบัน (Cutover)</p> <p>ขั้นตอนที่ ๔ ขั้นตอน Post-Cutover/Warming เป็นขั้นตอนหลังจากดำเนินการ Cutover แล้ว</p> <p>การดำเนินการในปี ๒๕๖๓ ได้ดำเนินการถ่ายโอนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Transition) ของทุกกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ ๑ กลุ่มที่ ๒ และกลุ่มที่ ๓ แล้วเสร็จ โดยมีรายละเอียดดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="376 555 1425 958"> <thead> <tr> <th data-bbox="376 555 890 589">กลุ่ม</th> <th data-bbox="890 555 1425 589">สถานะการถ่ายโอนระบบ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="376 589 890 689"> กลุ่มที่ ๑ ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ และ หอบังคับการบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง </td> <td data-bbox="890 589 1425 689"> ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๒๗ มี.ย. ๒๕๖๒ </td> </tr> <tr> <td data-bbox="376 689 890 898"> กลุ่มที่ ๒ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค - ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง </td> <td data-bbox="890 689 1425 898"> ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๗ ก.ค. ๒๕๖๒ - ๒๔ มี.ค. ๒๕๖๒ - ๒๘ มี.ค. ๒๕๖๒ - ๒๓ มี.ย. ๒๕๖๒ - ๒๗ มี.ย. ๒๕๖๒ </td> </tr> <tr> <td data-bbox="376 898 890 958"> กลุ่มที่ ๓ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางการบินกรุงเทพ </td> <td data-bbox="890 898 1425 958"> ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๑๒ ก.พ. ๒๕๖๓ </td> </tr> </tbody> </table> <p>ทั้งนี้ ได้มีการรวบรวมข้อมูลผลจากการทำงานบนระบบใหม่เป็นเวลา ๓๐ วัน และสรุปผลจัดทำเป็นรายงาน Post-Cutover Report ไปยัง กพท. ตามที่ กพท. ได้กำหนดไว้ สำหรับทุกกลุ่มเรียบร้อยแล้วตามลำดับ</p> <p>๔.๘ การผลักดันนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศของไทย</p> <p>จากการที่ภาครัฐดำเนินนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจการท่องเที่ยวและกิจการการขนส่งทางอากาศอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีปัจจัยเอื้อจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินและภาวะเศรษฐกิจของโลก ส่งผลให้การขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วอันเป็นปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมการสร้างรายได้ ตลอดจนโอกาสทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ให้กับประเทศ กลับอยู่ภายใต้ข้อจำกัดของโครงสร้างทางอากาศในปัจจุบัน ซึ่งยังไม่สามารถปรับปรุงและพัฒนาให้รองรับกับแนวโน้มการเติบโตอย่างรวดเร็วของปริมาณการจราจรทางอากาศได้ ประกอบกับปัจจัยอันตรายทางการบินที่ยังเป็นภัยคุกคามความปลอดภัยในการให้บริการการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันของไทย จึงอาจส่งผลให้เกิดปัญหาและผลกระทบที่เกี่ยวข้องทั้งด้านความปลอดภัย ความสะดวก ความรวดเร็วในการเดินทาง และจะทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับหากไม่ได้รับการแก้ไขให้ทันต่อความเติบโตต่อไป ทั้งนี้ คค. ได้รับทราบปัญหาดังกล่าว และได้มอบนโยบายกับหน่วยงานต่าง ๆ ในการกำหนดแผนงานและให้แนวทางดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวมาเป็นระยะแล้ว อาทิ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ แผนปฏิบัติการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางอากาศเพื่อสนับสนุนนโยบายเปิดเสรีการบิน ระยะ ๕ ปี (๒๕๕๙ - ๒๕๖๓) และแผนแม่บทการพัฒนาและส่งเสริม ตลอดจนบูรณาการด้านการขนส่งทางอากาศของไทย ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๑) และแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย เป็นต้น โดย บวท. ได้เข้าร่วมสนับสนุนแนวทางการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนนำเสนอแนวทางการดำเนินการเพิ่มเติมแก่ภาครัฐในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการทั้งในด้านการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในระยะเร่งด่วน และการแก้ปัญหาเชิงโครงสร้างและกฎหมาย รวมถึงเสนอแนะกลไกขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนา และการวางแผนพัฒนาระบบการบินของประเทศในระยะยาวอย่างเป็นระบบและครบถ้วนในด้าน (๑) แผนการเดินทางอากาศชาติ (National Air Navigation Plan) (๒) แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย (National Commercial Airport Master Plan) (๓) แผนพัฒนาโครงสร้าง ระบบกลไกที่ส่งเสริมการพัฒนาองค์ประกอบที่ครอบคลุมทั้งเรื่องการพัฒนาทรัพยากรบุคคล กฎหมาย กฎระเบียบ การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในแขนงต่าง ๆ ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งสื่อสารความจำเป็นในการได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อให้มีการเดินทางจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ทั้งนี้ บวท. ได้ร่วมเป็นคณะทำงานการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดยมี สนข. เป็นเจ้าภาพหลัก ปัจจุบันผลการศึกษาได้แล้วเสร็จ และ คค. ได้นำส่งแผนดังกล่าวให้หน่วยงานในสังกัด คค. ที่เกี่ยวข้องไปใช้ประกอบการดำเนินงานในเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งได้แก่แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖) เพื่อให้แต่ละหน่วยงานด้านการบินใช้เป็นกรอบและทิศทางพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศที่ชัดเจนในอนาคตร่วมกัน สำหรับแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศฯ ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ๕ ด้าน ได้แก่ ๑) ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง ๒) ด้านการพัฒนารูท</p>	กลุ่ม	สถานะการถ่ายโอนระบบ	กลุ่มที่ ๑ ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ และ หอบังคับการบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง	ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๒๗ มี.ย. ๒๕๖๒	กลุ่มที่ ๒ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค - ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง	ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๗ ก.ค. ๒๕๖๒ - ๒๔ มี.ค. ๒๕๖๒ - ๒๘ มี.ค. ๒๕๖๒ - ๒๓ มี.ย. ๒๕๖๒ - ๒๗ มี.ย. ๒๕๖๒	กลุ่มที่ ๓ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางการบินกรุงเทพ	ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๑๒ ก.พ. ๒๕๖๓
กลุ่ม	สถานะการถ่ายโอนระบบ								
กลุ่มที่ ๑ ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ และ หอบังคับการบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง	ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๒๗ มี.ย. ๒๕๖๒								
กลุ่มที่ ๒ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค - ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง - ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และหอบังคับการบินที่เกี่ยวข้อง	ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๗ ก.ค. ๒๕๖๒ - ๒๔ มี.ค. ๒๕๖๒ - ๒๘ มี.ค. ๒๕๖๒ - ๒๓ มี.ย. ๒๕๖๒ - ๒๗ มี.ย. ๒๕๖๒								
กลุ่มที่ ๓ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางการบินกรุงเทพ	ขั้นตอนที่ ๔ Post-Cutover/Warming โดยทำการ Cutover ในวันที่ - ๑๒ ก.พ. ๒๕๖๓								

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๗
	<p>สายการบินและธุรกิจสนับสนุน ๓) ด้านการพัฒนาบริการการเดินอากาศ ๔) ด้านการพัฒนาглоการกำกับ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และ ๕) ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน</p> <p>นอกจากนี้ ด้วยความจำเป็นที่ต้องเริ่มกระบวนการวางแผนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศในโอกาสแรก ซึ่งไม่เพียงแต่ต้องเริ่มจากปัจจัยพื้นฐานในด้านทั้งอากาศ แต่ต้องครอบคลุมทั้งระบบการบินของประเทศด้วย บวท. จึงได้กำหนดเป้าหมายปลายทางในการมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region: Bangkok FIR) อย่างเพียงพอและยั่งยืน โดย บวท. ได้มีการพัฒนา/นำวิธีปฏิบัติ/แนวคิด/เทคโนโลยีการเดินอากาศยุคใหม่ตามแนวทางการพัฒนาของ ICAO มาใช้งานเป็นลำดับอย่างต่อเนื่อง อาทิ การยกระดับประสิทธิภาพวิธีการปฏิบัติการบินและเครื่องช่วยการเดินอากาศเพื่อรองรับ/สนับสนุนการปฏิบัติการแบบ Performance-Based Navigation (PBN) ในทุกพื้นที่ที่ บวท. ให้บริการจราจรทางอากาศอยู่ในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตสนามบินที่มีการจราจรคับคั่ง เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ เป็นต้น นอกจากนี้ บวท. ยังได้มีการริเริ่มดำเนินการทดลอง/พัฒนาการดำเนินการอื่น ๆ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของระบบการเดินอากาศ ผ่านการวางแผนการปฏิบัติการที่ดี ตามแนวคิด Flight and Flow Information for Collaborative Environment (FF-ICE) เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติการตามวิถีการบิน (Trajectory-Based Operation: TBO) ที่พร้อมรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องด้วย รวมทั้งมีแนวคิดในการจัดทำโครงการออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศสำหรับสนามบินที่มีความซับซ้อนของการจราจรทางอากาศ (Metroplex) เพื่อจัดทำแผนพัฒนาห้วงอากาศของกลุ่มสนามบิน ที่ปัจจุบันมีสภาพการจราจรหนาแน่นและมีความซับซ้อนในการเดินอากาศให้พร้อมรองรับกับปริมาณจราจรทางอากาศได้อย่างเหมาะสมตลอดเวลา โดยเฉพาะกลุ่มสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินอุตะเกา จัดเป็นกลุ่มสนามบินที่มีปริมาณเที่ยวบินคับคั่ง หนาแน่น จึงมีแนวคิดเพื่อการออกแบบโครงสร้างห้วงอากาศ (Airspace Structure) ที่ครอบคลุมและใช้งานร่วมกัน ๓ สนามบินแบบ Metroplex นอกจากนี้มีการนำแนวทางการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace: FUA) มาใช้งานร่วมกับหน่วยงานทหารที่เกี่ยวข้อง และการจัดสร้างเส้นทางบินหลักสำหรับคู่สนามบินหลักและเส้นทางบินย่อยเชื่อมต่อไปยังสนามบินรองต่าง ๆ</p> <p>๔.๔ การผลักดันให้เกิดนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ พร้อมองค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายห้วงอากาศระดับสูง</p> <p>บวท. ได้นำเสนอการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ ข้อจำกัดของโครงสร้างห้วงอากาศ และความจำเป็นในการพัฒนาระบบการบินทั้งระบบต่อ คค. มาอย่างต่อเนื่อง โดย บวท. ได้นำเสนอเหตุผลความจำเป็นในการจัดตั้งองค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายห้วงอากาศระดับสูง (National High-Level Airspace Policy Body) ต่อ คค. และ คค. ได้พิจารณาให้นำเรื่องดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ซึ่งต่อมาได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินการจัดทำร่างนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการห้วงอากาศ รวมทั้งโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะบุคคล เพื่อทำหน้าที่องค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายห้วงอากาศระดับสูง เพื่อเสนอต่อ กปร. ให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาร่างนโยบายฯ และความจำเป็นของการมีคณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายห้วงอากาศระดับสูงฯ ดังกล่าว ในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายและบริหารจัดการห้วงอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสร้างความยั่งยืนของระบบการบินของประเทศไทย</p> <p>ในปี ๒๕๖๑ ร่างนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ ที่ บวท. ผลักดันและได้ร่วมดำเนินการจัดทำกับ กพท. นั้น ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. บวท. จึงได้กำหนดแนวทางดำเนินการภายใน บวท. ที่สอดคล้องกับรายละเอียดตามมติ ครม. ดังกล่าวขึ้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมล่วงหน้าและใช้เป็นกรอบการหารือ รวมทั้งร่วมจัดทำแผนดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการนำแนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace: FUA) ตามเจตนารมณ์ที่ได้รับ ความเห็นชอบจาก ครม. ใช้งานให้เป็นรูปธรรมต่อไป นอกจากนี้ บวท. ยังได้เข้าหารือกับ กพท. เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานร่วมกันในอนาคต เพื่อให้เกิดการจัดการโครงสร้างและการบริหารห้วงอากาศชาติ อันเป็นทรัพยากรสำคัญที่ต้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อความมั่นคงและเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงการดำเนินงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิด FUA โดยสมบูรณ์ด้วย</p> <p>สำหรับในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ บวท. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องร่วมกับ กพท. และหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบินของไทย ผ่านคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติและคณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ในการจัดทำร่างแผนแม่บทฯ โดยปัจจุบัน ได้มีการนำเสนอร่างแผนแม่บทฯ ต่อคณะอนุกรรมการนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศไปรอบหนึ่งแล้ว และคณะอนุกรรมการนโยบายฯ ได้มีมติให้ปรับเปลี่ยนเนื้อหาบางส่วน ซึ่ง บวท. ได้ร่วมกับ กพท. และหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบินของไทยดำเนินการเรียบร้อยแล้ว และมีกำหนดจะนำเสนอต่อคณะอนุกรรมการนโยบายฯ อีกครั้ง ก่อนนำเสนอต่อไปยัง กปร. ภายในปี ๒๕๖๓ อนึ่ง ในฐานะสมาชิกคณะทำงานฯ และคณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ บวท. ไม่เพียงแต่ได้ผลักดันให้มีการบรรจุเรื่องที่เป็นสำคัญในการพัฒนาระบบการเดินอากาศของประเทศในแผนแม่บทฯ เท่านั้น แต่ยังสามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาภายใน บวท. ที่สอดคล้องกับร่างแผนแม่บทฯ เป็นส่วนหนึ่งของแผนวิสาหกิจปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ด้วย</p>

๑. บทนำ (Introduction)

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



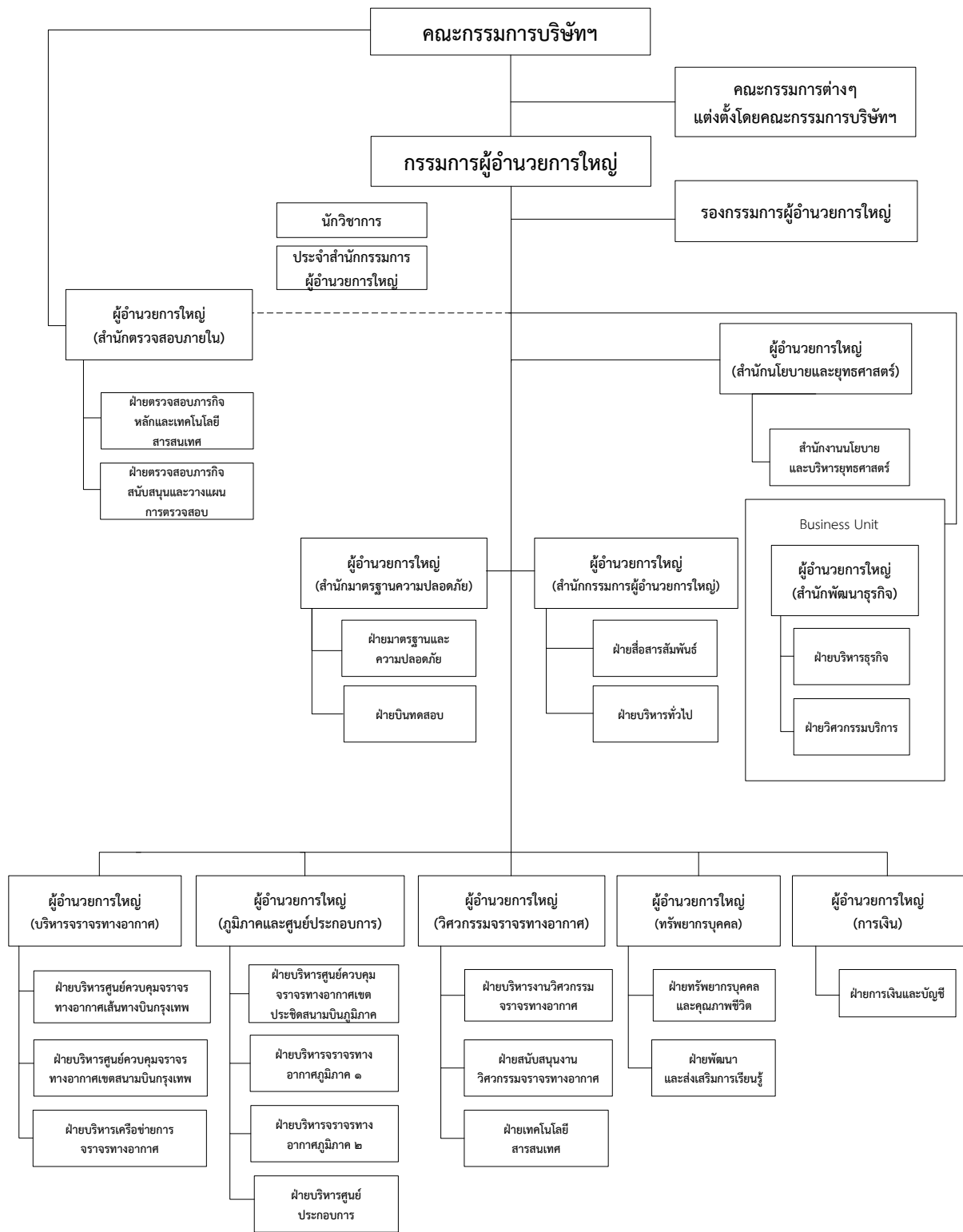
ภาพประกอบที่ ๑: เขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

ภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) บวท. ให้บริการการเดินอากาศในบริเวณพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ของสนามบินและเขตประชิดสนามบิน (Terminal Airspace) จำนวน ๓๕ แห่งทั่วประเทศ และ เขตบริการจราจรทางอากาศ เส้นทางบิน (Enroute Airspace) ผ่านระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Air Traffic Management/Communications, Navigation, and Surveillance Systems: ATM/CNS) การให้บริการการเดินอากาศของ บวท. ในพื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วย

- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ เส้นทางบิน (Area Control Centre: ACC) ๑ แห่ง
- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Centre: APP) ๗ แห่ง
- หอบังคับการบิน (Aerodrome Control Tower: TWR) ๓๔ แห่ง

โดยมีสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่ที่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ กรุงเทพมหานคร

บวท. ถือหุ้นโดยรัฐบาล (กระทรวงการคลัง) และสายการบินจำนวน ๑๑๘ สายการบิน ในอัตราส่วน ๙๑:๙ โดยมีลักษณะ การบริหารงานแบบองค์กรธุรกิจแบบไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาล มีคณะกรรมการ บวท. เป็นผู้กำกับการบริหารจัดการ โดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งมาจากการสรรหาทำหน้าที่เป็นหัวหน้าหน่วยงาน และ กรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ บวท. โดยมีโครงสร้างการบริหารจัดการองค์กรตามภาพประกอบที่ ๒ และมีพนักงาน ๓,๒๒๑ อัตราโดยประมาณ

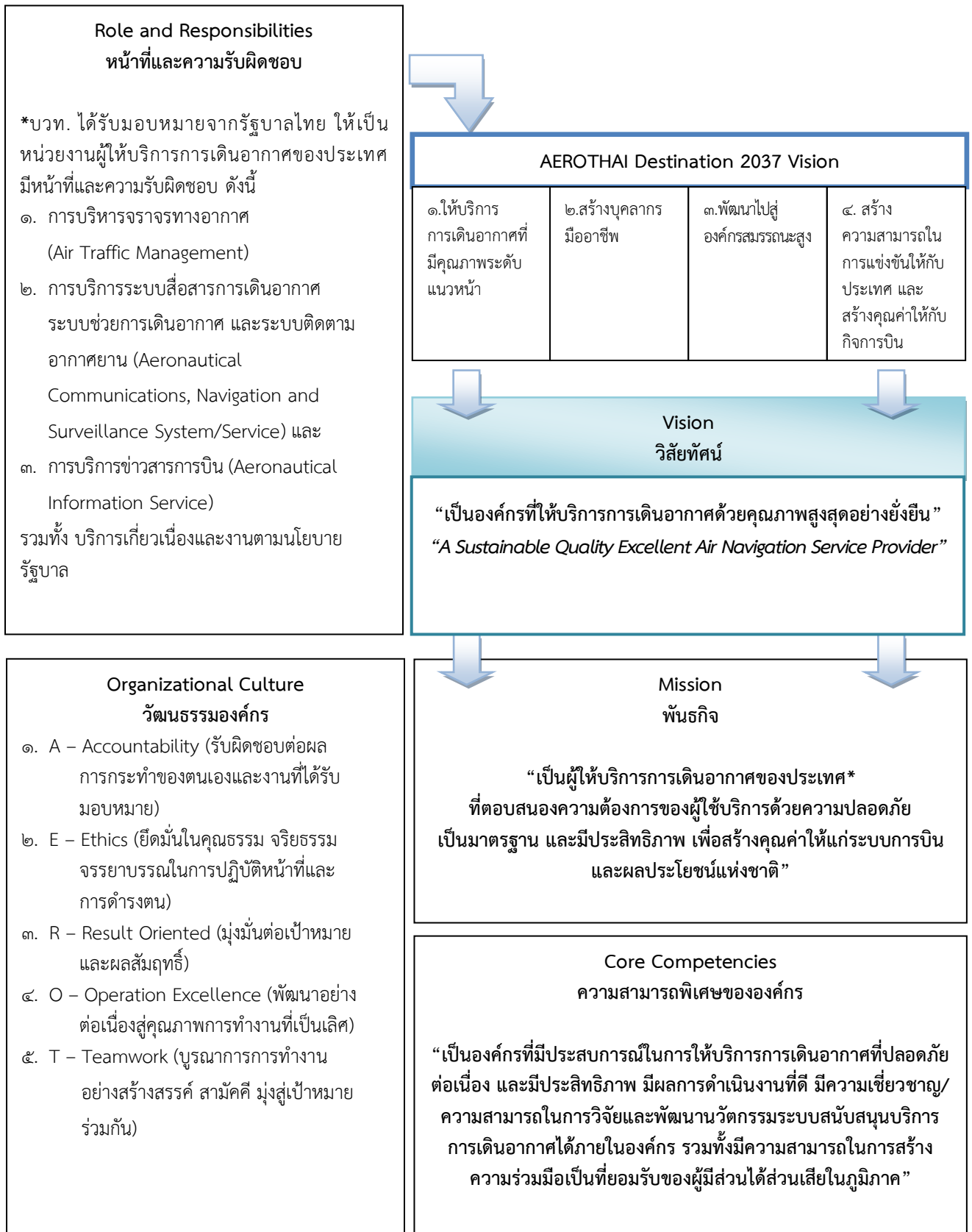


ภาพประกอบที่ ๒: โครงสร้างการบริหารจัดการองค์กร

๑.๑ ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ

<p>กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านความมั่นคง</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ</p>								
<p>แผนการปฏิรูปประเทศ ๑๒ ด้าน</p>	<p>๑. การเมือง ๒. สิ่งแวดล้อม ๔. สื่อสาร ๑๑. ป้องกันและปราบปรามการทุจริตมิชอบ</p>	<p>๒. บริหารราชการแผ่นดิน ๓. กฎหมาย ๕. เศรษฐกิจ ๖. สิ่งแวดล้อม ๑๐. พลังงาน</p>	<p>๗. สาธารณสุข ๘. สื่อสาร ๙. สังคม ๑๒. การศึกษา</p>	<p>๒. บริหารราชการแผ่นดิน ๓. กฎหมาย ๔. กระบวนการยุติธรรม ๕. เศรษฐกิจ ๗. สาธารณสุข ๘. สื่อสาร ๙. สังคม</p>	<p>๖. สิ่งแวดล้อม ๑๐. พลังงาน</p>	<p>๑. การเมือง ๒. บริหารราชการแผ่นดิน ๔. กระบวนการยุติธรรม</p>								
<p>แผนพัฒนาฉบับ ๑๒</p>	<p>สร้างเสริมความมั่นคงแห่งชาติ (ย.๕)</p>	<table border="1"> <tr> <td>การพัฒนาด้านแรงงาน (ย.๑)</td> <td>วิทยาศาสตร์และนวัตกรรม (ย.๔)</td> </tr> <tr> <td>การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ (ย.๓)</td> <td>การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ (ย.๙)</td> </tr> <tr> <td>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ย.๗)</td> <td>ความร่วมมือระหว่างประเทศ (ย.๑๐)</td> </tr> </table>	การพัฒนาด้านแรงงาน (ย.๑)	วิทยาศาสตร์และนวัตกรรม (ย.๔)	การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ (ย.๓)	การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ (ย.๙)	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ย.๗)	ความร่วมมือระหว่างประเทศ (ย.๑๐)	<p>การสร้างเสริมและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ (ย.๑)</p>	<table border="1"> <tr> <td>(ประกันสุขภาพ/ผู้สูงอายุ/สถาบันทางสังคม) (ย.๑)</td> </tr> <tr> <td>การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (ย.๒)</td> </tr> </table>	(ประกันสุขภาพ/ผู้สูงอายุ/สถาบันทางสังคม) (ย.๑)	การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (ย.๒)	<p>การเติบโตเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (ย.๔)</p>	<p>การบริหารจัดการภาครัฐป้องกันทุจริต (ย.๖)</p>
การพัฒนาด้านแรงงาน (ย.๑)	วิทยาศาสตร์และนวัตกรรม (ย.๔)													
การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ (ย.๓)	การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ (ย.๙)													
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ย.๗)	ความร่วมมือระหว่างประเทศ (ย.๑๐)													
(ประกันสุขภาพ/ผู้สูงอายุ/สถาบันทางสังคม) (ย.๑)														
การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (ย.๒)														
<p>SOEs นโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ</p>	<p>สร้างความมั่นคงด้านพลังงานและโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค</p>	<table border="1"> <tr> <td>ลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</td> <td>นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้</td> </tr> <tr> <td>เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน</td> <td>ลงทุนพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ</td> </tr> <tr> <td></td> <td>สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ</td> </tr> </table>	ลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้	เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	ลงทุนพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ		สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ	<p>พัฒนาศักยภาพบุคลากร</p> <p>ร่วมพัฒนาศักยภาพคนไทย</p>	<p>สร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการของรัฐ</p> <p>สร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการด้านการเงิน</p>	<p>ลงทุนและดำเนินงานต้องคำนึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>ส่งเสริมการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม</p>	<p>เสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม</p> <p>สร้างระบบธรรมาภิบาลที่มีความโปร่งใส</p> <p>ปรับการบริหารจัดการให้เป็นสมัยใหม่โดยมีระบบบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม</p>		
ลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้													
เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	ลงทุนพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ													
	สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ													
<p>ความสอดคล้องกับมติการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ</p>	<p>๑. ด้านบทบาทและทิศทางการดำเนินงาน</p>	<p>๒. ด้านการลงทุน</p>	<p>๓. ด้านการเงิน</p>	<p>๔. ด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม และการวิจัยพัฒนา</p>	<p>๕. ด้านธรรมาภิบาลและบริหารจัดการ</p>									
<p>ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ/ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจสาขาขนส่ง</p>	<p>๑. กำหนดบทบาทรัฐวิสาหกิจให้ชัดเจนเพื่อเป็นพลังขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ</p>	<p>๒. บริหารแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ</p>	<p>๓. เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อความยั่งยืนในระยะยาว</p>	<p>๔. สนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Thailand ๔.๐ และแผน DE</p>	<p>๕. ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลให้มีความโปร่งใสและมีคุณธรรม</p>									
<p>ยุทธศาสตร์ บวท.</p>	<p>๑. การให้บริการการเดินอากาศที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</p>	<p>๒. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>									

๑.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัฒนธรรมองค์กร และความสามารถพิเศษขององค์กร



๑.๓ วัตถุประสงค์แผนวิสาหกิจ บพท. (Corporate Plan Objective)

แผนวิสาหกิจ บพท. จัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินพันธกิจของ บพท. ในกรอบระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘) ซึ่งแผนวิสาหกิจดังกล่าวใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึง โครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ขององค์กร รวมถึง เหตุผลความจำเป็น (Why) ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้รับผิดชอบ (Who) ระยะเวลา (When) งบประมาณที่ใช้ (Required Budget) และแผนการดำเนินงาน (Action Plan)

ด้วยวัตถุประสงค์ดังกล่าว แผนวิสาหกิจฉบับนี้ จึงเป็นเครื่องมือสำคัญของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน บพท. สำหรับการบริหารจัดการ การดำเนินงาน และปฏิบัติการตามลำดับ นอกจากนี้ ยังเป็นข้อมูลที่ บพท. ต้องการสื่อสารถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ทุกกลุ่ม ให้ได้รับทราบถึงความตั้งใจ ประเด็นที่ให้การมุ่งเน้น ตลอดจนแนวทางการดำเนินการพัฒนาของ บพท. ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปและมีผลกระทบต่อ การดำเนินพันธกิจขององค์กร

๑.๔ โครงสร้างของแผนวิสาหกิจ บพท. (Corporate Plan Structure)

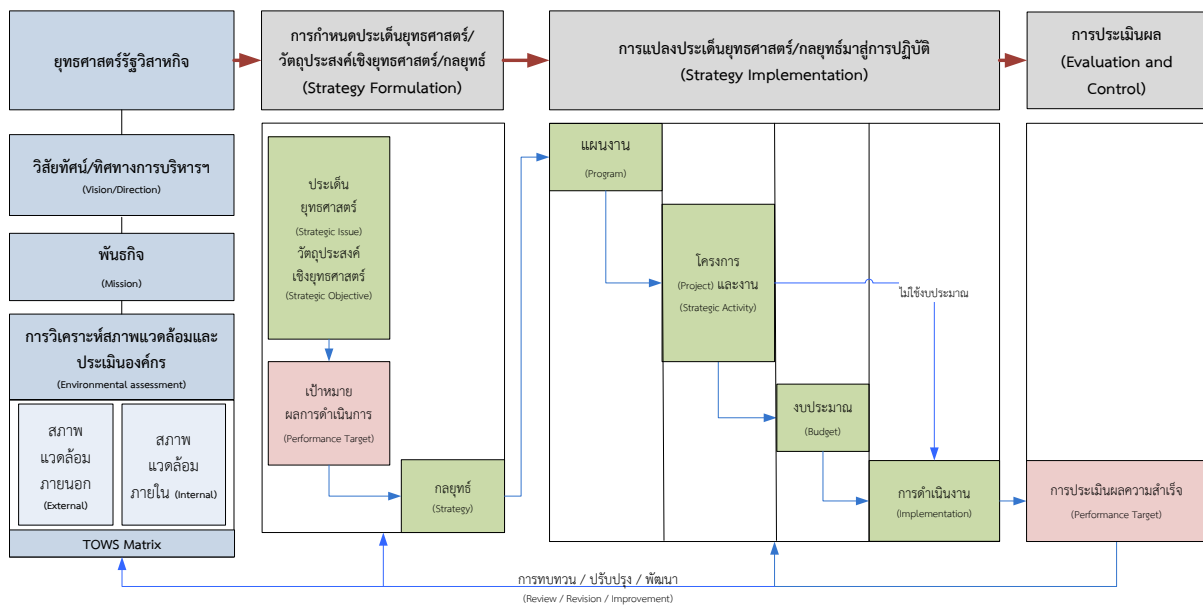
แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ แบ่งเนื้อหาออกเป็น ๓ บท ดังนี้

- บทที่ ๑: บทนำ (Introduction)
- บทที่ ๒: บทวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและประเมินองค์กร (Environmental Analysis)
- บทที่ ๓: เป้าหมายวิสัยทัศน์/ประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงานของ บพท. (AEROTHAI Goals/ Strategic Issues/ Strategic Objectives/ Strategies/ Programs)

ทั้งนี้ บทนำ (บทที่ ๑) เป็นเนื้อหาสรุปภาพรวมขององค์กร รวมถึง ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ วิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) และทิศทางการบริหารจัดการองค์กร (Directions) รวมทั้งข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการจัดทำแผนวิสาหกิจของ บพท. บทที่ ๒ เป็นบทสรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากทั้งภายนอกและภายในที่มีความสำคัญต่อการดำเนินภารกิจของ บพท. เพื่อนำมากำหนดข้อมูลในบทที่ ๓ ซึ่งได้แก่ เป้าหมายวิสัยทัศน์ (Goals) กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Areas: KPAs) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long Term Objectives) ตัวชี้วัด (Key Performance Indicators: KPIs) ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) พร้อมด้วยเป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Targets: KPTs) กลยุทธ์ (Strategies) และแผนงาน (Programs) พร้อมสรุปภาพรวมงบประมาณ ของ บพท. เพื่อผลักดันวิสัยทัศน์ให้บรรลุเป้าหมาย

๑.๕ วิธีการจัดทำแผนวิสาหกิจ บพท. (Corporate Plan Development Process)

แผนวิสาหกิจของ บพท. มีลักษณะเป็น Rolling Plan ซึ่งมีการพิจารณาทบทวนทุกปีงบประมาณ เพื่อให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในองค์กร โดยนำหลักการการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ และระบบตัวชี้วัด Key Performance Indicators (KPIs) มาประยุกต์ใช้ ซึ่งมีการพิจารณาถึงวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ และทิศทางการบริหารจัดการองค์กร (Directions) และสภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานของ บพท. เพื่อกำหนดและแปลงประเด็นยุทธศาสตร์มาสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม พร้อมด้วยการกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เป้าหมายผลการดำเนินการ และกลยุทธ์ เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมายตลอดช่วงระยะเวลา ๕ ปี อย่างชัดเจนตามภาพประกอบที่ ๓



ภาพประกอบที่ ๓ : หลักการการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ของ บพท.

ในการจัดทำและทบทวนแผนวิสาหกิจนั้น คณะกรรมการ บพท. แต่งตั้ง “คณะกรรมการบริหาร” เพื่อพิจารณากลับกรองและให้ข้อเสนอแนะในการจัดทำแผนวิสาหกิจของ บพท. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ บพท. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยมีผู้บริหารระดับสูงร่วมกันจัดทำร่างแผนฯ โดยการทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจฉบับนี้ ดำเนินการในระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๖๒ – มิถุนายน ๒๕๖๓ และนำเสนอต่อ คณะกรรมการ บพท. และ คค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในเดือน มิถุนายน ๒๕๖๓ และ กันยายน ๒๕๖๓ ตามลำดับ

๑.๖ แผนความเชื่อมโยงระหว่างแผนวิสาหกิจและแผนอื่น ๆ ใน บวท. (Relationship with Other Plans)

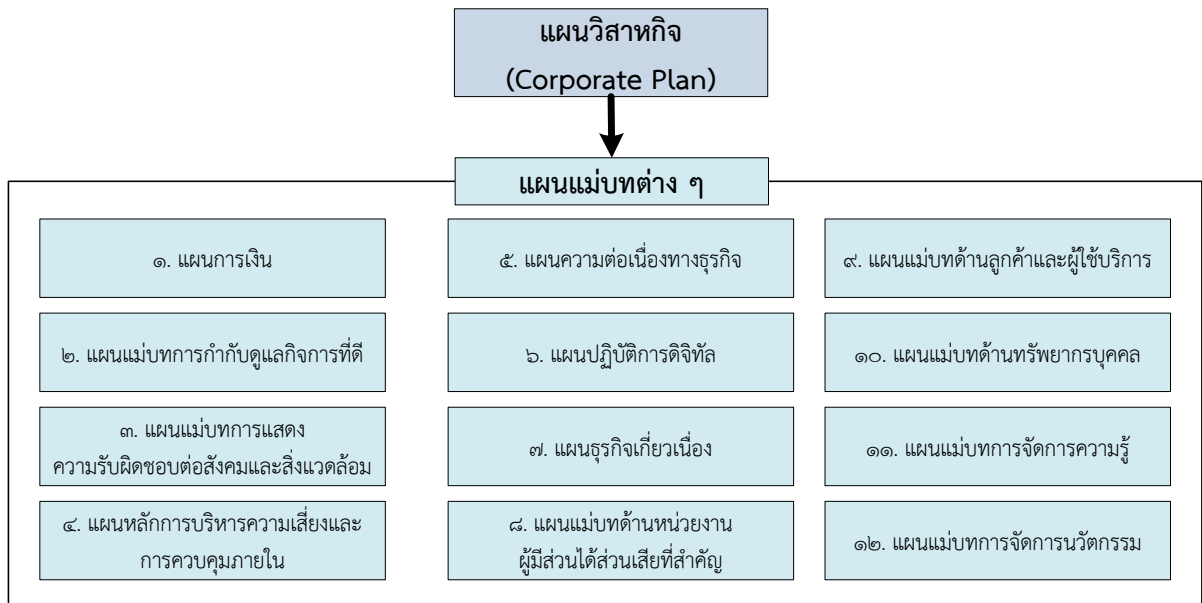
นอกจากแผนวิสาหกิจ บวท. มีการจัดทำ “แผนการเงิน” ซึ่งเป็นไปตามนโยบายรัฐบาล เรื่องมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจ ที่มีสาระสำคัญส่วนหนึ่งกำหนดให้รัฐวิสาหกิจทุกแห่ง ต้องจัดทำแผนการเงิน เพื่อให้องค์กรสามารถบริหารและดำเนินการด้านการเงิน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยกำหนดแนวปฏิบัติในการจัดทำแผนการเงิน ต้องสอดคล้องและอ้างอิงแผนวิสาหกิจที่เชื่อมโยงกับนโยบายและทิศทางการบริหารจัดการองค์กร ทั้งนี้ แผนการเงินจะนำข้อมูลงบประมาณในการดำเนินโครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) จากแผนวิสาหกิจ มาประกอบการคาดการณ์แผนเบิกจ่ายลงทุนในระยะเวลา ๕ ปี ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

นอกจากนี้ สำหรับการจัดทำแผนวิสาหกิจในปีนี้ได้มีการบูรณาการเชื่อมโยงกระบวนการจัดทำและข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนแม่บทต่าง ๆ เพื่อให้แผนขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกัน เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ได้แก่

- แผนการเงิน
- แผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- แผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
- แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ
- แผนปฏิบัติการดิจิทัล
- แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง
- แผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ
- แผนแม่บทด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ
- แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล
- แผนแม่บทการจัดการความรู้
- แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม

แผนเหล่านี้ เชื่อมโยงและใช้สาระสำคัญในแผนวิสาหกิจ อันได้แก่ วิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ตลอดจนแนวทางการดำเนินงานด้านต่าง ๆ สำหรับการกำหนดเป็นกลยุทธ์ (Strategies) รวมถึงโครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ของแผนแม่บทแต่ละด้าน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะสะท้อนมาเป็นรายละเอียดของการดำเนินงานในแผนวิสาหกิจ เพื่อแสดงให้เห็นถึงภาพรวมการดำเนินงานทั้งองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘

แผนวิสาหกิจและแผนอื่น ๆ ดังกล่าวข้างต้น มีความเชื่อมโยง ตามภาพประกอบที่ ๔



ภาพประกอบที่ ๔: ความเชื่อมโยงระหว่างแผนวิสาหกิจกับแผนอื่น ๆ

□□□□□□□□□□

๒. บทวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environmental Analysis)

๒.๑ ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม

บท. ได้พิจารณาปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก รวมถึงผลการดำเนินงานขององค์กรที่ผ่านมา โดยพิจารณาถึงปัจจัยที่สำคัญซึ่งถือเป็นปัจจัยขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ตลอดจนประเด็นที่องค์กรต้องตอบสนอง รวม ๑๐ ด้าน (10 Vision, Mission & Strategy Drivers) ประกอบด้วย

- ปัจจัยภายใน ที่ส่งผลกระทบต่อสมรรถนะขององค์กร	- ความต้องการของผู้ใช้บริการ
- ผลประโยชน์แห่งชาติ	- บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง
- นโยบาย กฎ ระเบียบ ฯลฯ ภาครัฐ	- ปัจจัยด้านประชากร บุคลากร และการพัฒนาบุคลากร ด้านการบินของประเทศ
- การเติบโตและแนวโน้มของปริมาณจราจรทางอากาศ	- ความร่วมมือประชาคมอาเซียน
- แผนพัฒนาและสภาพอุตสาหกรรมการบินของโลก/ภูมิภาค	- ทิศทางและแนวโน้มของเทคโนโลยีและมาตรฐานที่ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์องค์กร

จากผลการวิเคราะห์ประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก พบปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อนหรือสิ่งที่ควรปรับปรุง (Weaknesses) กับปัจจัยที่เป็นโอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) / ความท้าทาย (Challenges) ดังนี้

จุดแข็ง (S - Strengths)

- **S1. ทิศทาง/ยุทธศาสตร์ขององค์กรที่ชัดเจน:** วิสัยทัศน์องค์กรมีความสอดคล้องกับแนวพันธกิจองค์กรและผลักดันให้มีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่องพร้อมด้วยทิศทาง/เป้าหมายระยะยาวที่ชัดเจน พร้อมทั้งมียุทธศาสตร์/กลยุทธ์องค์กรที่สอดคล้องและสนับสนุนให้วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายองค์กรที่กำหนดไว้สัมฤทธิ์ผลอย่างชัดเจน
- **S2. โครงสร้างอำนาจหน้าที่ของผู้บริหารและโครงสร้างงานสอดคล้องกับยุทธศาสตร์องค์กร:** บท. มีโครงสร้างอำนาจหน้าที่/ความรับผิดชอบของผู้บริหาร และโครงสร้างงานที่มีการจัดแบ่งสายงานที่ชัดเจน มีหน่วยงานหลักในการปฏิบัติการหลักและภารกิจสนับสนุนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และเป้าหมายองค์กรที่กำหนดไว้ สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- **S3. การตอบสนองต่อนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ:** องค์กรตอบสนองต่อหลักการและแนวนโยบายภาครัฐ รวมถึงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้อย่างตรงประเด็นและต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทาง การเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และการจัดวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศ
- **S4. อันดับเครดิตองค์กรดี:** บท. มีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสูงสุดอย่างคงที่อย่างต่อเนื่อง โดยได้รับการจัดเครดิตองค์กรในระดับ AAA ติดต่อกันตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ จากบทบาทในอุตสาหกรรมการบิน สถิติด้านความปลอดภัยที่ดี และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์
- **S5. การยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ:** บท. มีการยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยง โดยมีการดำเนินงานในเชิงรุกอย่างเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง โดยมีสถิติความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม (Safety Performance อยู่ในระดับดีกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม)
- **S6. มีกระบวนการ ตัวชี้วัดกระบวนการ และการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างชัดเจนทั่วทั้งองค์กร:** บท. ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกระบวนการและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน
- **S7. มีความสามารถพิเศษเฉพาะด้าน:** บท. มีประสบการณ์ในการให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัย ต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ มีผลการดำเนินงานที่ดี มีความเชี่ยวชาญ/ความสามารถในการวิจัย และพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางได้ภายในองค์กร รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค

- S8 . แนวทางการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลที่ชัดเจน: องค์กรมีการบริหาร/พัฒนาทรัพยากรบุคคลที่ชัดเจน มีแผนอัตรากำลัง เพื่อสร้างบุคลากรที่มีศักยภาพ มีความผูกพัน และมีความเป็นมืออาชีพ ให้เพียงพอรองรับในอนาคต เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ขององค์กรให้เป็นไปตามเป้าหมาย
- S9. การพัฒนาความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้าง Competency ให้กับองค์กรในระยะยาว: บวท. มุ่งพัฒนาความสามารถพนักงานอย่างต่อเนื่อง และเตรียมการจัดตั้ง ATM Professional Center เพื่อสร้างบุคลากรด้านการบินให้กับประเทศ เป็นการสร้าง Competency ให้กับองค์กรในระยะยาว ตลอดจนถึงทางสายอาชีพให้กับพนักงาน
- S10. การเรียนรู้ งานวิจัยและนวัตกรรมเข้มข้น: บวท. มีการส่งเสริมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง และมีผลงานวิจัยที่ใช้สนับสนุนภารกิจและได้รับรางวัลทั้งในระดับประเทศและระดับโลก รวมทั้งพัฒนาองค์กรเป็น Learning Organization และมีแผนมุ่งสู่การเป็น Innovation Organization เพื่อการสร้างความสามารถให้กับองค์กร และเพื่อเกิดการเรียนรู้ระยะยาว และยั่งยืน
- S11. ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ/กำหนดทิศทางองค์กร: ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการกำหนด ทิศทาง/นโยบายองค์กร ส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมและค่านิยมองค์กร รวมทั้งบริหารจัดการและผลักดันไปสู่การปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรมเพื่อให้ได้ผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้โดยมีการประเมินผลการปฏิบัติงานตาม Performance Target
- S12. วัฒนธรรมองค์กรที่สอดคล้องกับทิศทางและเป้าหมายองค์กร: บวท. มีวัฒนธรรมองค์กรที่สอดคล้องกับบริบทองค์กรและสามารถนำองค์กรไปสู่ทิศทางและเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างยั่งยืน

จุดอ่อน (W - Weaknesses)

- W1. การบริหารจัดการแผนงาน โครงการ/งานให้สัมฤทธิ์ผล และพัฒนาการบริหารการเปลี่ยนแปลงเพื่อความยั่งยืนขององค์กร: บวท. ยังต้องผลักดันและบริหารจัดการการดำเนินงานแผนงานโครงการ/งาน ให้สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้เป็นอย่างดีเป็นรูปธรรม รวมทั้งให้ความสำคัญในการพัฒนา การบริหารการเปลี่ยนแปลงให้องค์กรสามารถปรับตัวรองรับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างรวดเร็ว เพื่อความยั่งยืนขององค์กร
- W2. ความพึงพอใจผู้ใช้บริการ: ผลสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการมีทิศทางปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น (ในช่วง ๓ ปีถึงปัจจุบัน) แต่ผู้ใช้บริการยังมีความคาดหวังให้เกิดการพัฒนาการให้บริการ/เทคโนโลยีให้ตอบสนองความต้องการและความคุ้มค่าในการลงทุน จึงจำเป็นต้องมีแผนการแก้ไข การพัฒนา และการติดตามอย่างต่อเนื่อง
- W3. ขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในบางภารกิจที่สำคัญตามบริบทที่เปลี่ยนแปลง: งานบางส่วน ยังไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ส่งผลต่อการดำเนินการสนับสนุนให้องค์กรบรรลุผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างยั่งยืน เช่น งานการวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis) และงานกำหนดนโยบายและดำเนินการในเรื่องสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- W4. การวิเคราะห์ข้อมูล: บวท. ยังต้องการ Data Scientist และ Data Analyst รวมทั้งพัฒนาบุคลากรให้ครอบคลุมทักษะ/ความรู้ด้าน Data Analytic, Data Engineer และ Machine Learning เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ นำไปสู่การมีระบบสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (Decision Support System)
- W5. ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ: โครงสร้างเส้นทางบิน และการบริหารห้วงอากาศในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในปัจจุบัน รวมถึงปริมาณจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต ส่งผลให้ บวท. ต้องเร่งดำเนินการพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการบิน ทั้งระบบร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง
- W6. กระบวนการปฏิบัติงานและการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลเข้าใช้งาน: กระบวนการปฏิบัติงานยังมีประเด็นที่ต้องพัฒนา/ปรับปรุงในการนำ Job List ไปปรับปรุงการดำเนินงานต่าง ๆ เช่น ทบทวน Competency Job Description ของหน่วยงานเพื่อให้เกิดการติดตามบริหารผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน รวมถึงการนำระบบสารสนเทศมาสนับสนุนการดำเนินการ การบูรณาการ แลกเปลี่ยน/จัดเก็บข้อมูลระหว่างสายงาน และการนำข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ รวมทั้งการนำเทคโนโลยีเข้าใช้งานเพื่อลดต้นทุนและภาระงานของพนักงาน ยังไม่ทั่วถึงเพียงพอต่อความต้องการทั่วทั้งองค์กร
- W7. การนำผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมเข้าใช้งาน: บวท. ยังต้องปรับปรุง/พัฒนาและผลักดันการขยายผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรม ให้สามารถนำเข้าใช้งานได้จริงในระบบงานขององค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นกลไกในการสร้างมูลค่าเพิ่มและขับเคลื่อนองค์กร

- **W8. การขาดอัตรากำลังและความสามารถของบุคลากรเพื่อรองรับทิศทางการพัฒนาขององค์กร:** การขาดแคลนอัตรากำลังและความสามารถของบุคลากร (Competency) ที่ยังต้องพัฒนาให้ตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อมการทำงาน และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมถึงการสร้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) และการปรับปรุงกระบวนการทำงาน การพิจารณานำเทคโนโลยีเข้าใช้งานตามความเหมาะสม เพื่อเพิ่มผลผลิตภาพ การปฏิบัติงาน (Productivity) ขององค์กร เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางองค์กรในระยะยาวและการเปลี่ยนแปลงของกลุ่มบุคลากร
- **W9. การยกระดับมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศ:** บวท. อยู่ระหว่างการยกระดับมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศเพื่อการขอรับใบอนุญาตจาก กพท. ครบทุกบริการ ในการดำเนินการ ยกระดับมาตรฐาน จำเป็นต้องใช้เวลา บุคลากรที่มีความสามารถ และทรัพยากรสนับสนุน ปัจจุบัน บวท. มีบุคลากรที่มีความสามารถด้านมาตรฐานจำนวนจำกัด การดำเนินการยกระดับมาตรฐานจึงอาจไม่สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว
- **W10. การสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทาง นโยบายองค์กร:** การสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทาง นโยบายองค์กร ยังไม่ชัดเจนทั่วถึงทั้งองค์กร อาจส่งผลกระทบต่อผลไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด
- **W11. ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน:** ระดับความผูกพันฯ ยังไม่คงที่ บวท. ยังคงต้องให้ความสำคัญ และทบทวนโครงการ/กิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อยกระดับความผูกพันฯ อย่างจริงจัง รวมทั้งส่งเสริมและปลูกฝังให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีวัฒนธรรมองค์กรที่เหมาะสมตามที่องค์กรกำหนด เพื่อให้เกิดความผูกพันต่อองค์กรและสนับสนุนให้องค์กรบรรลุตามเป้าหมาย

โอกาส (O – Opportunities)

- **O1. ยุทธศาสตร์ภาครัฐมีความชัดเจน:** ภาครัฐกำหนดยุทธศาสตร์สำคัญที่มีเป้าหมายและกรอบเวลาในระยะกลางและระยะยาว อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ ระยะ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ยุทธศาสตร์ Thailand 4.0/แผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) นโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ รวมทั้งแผนพัฒนาสนามบินของประเทศ เป็นต้น ทำให้ บวท. มีกรอบทิศทางในการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์และวางแผนพัฒนา/กำหนดกลยุทธ์ขององค์กร ให้สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ภาครัฐ เพื่อสนับสนุนการพัฒนา/สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างชัดเจน
- **O2. แนวทางการจัดโครงสร้างและบริหารห้วงอากาศของไทย:** ภาครัฐและภาคความมั่นคงตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้างและบริหารห้วงอากาศ เพื่อพัฒนาความสามารถในการรองรับของห้วงอากาศให้เกิดการใช้ห้วงอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นไปตามหลักสากล รวมทั้งยอมรับในหลักการบริหารห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (FUA) และมีส่วนร่วมสนับสนุนและผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาาระบบห้วงอากาศและการบิน รวมถึงเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศ
- **O3. การขนส่งทางอากาศเติบโต:** ปริมาณเที่ยวบินของโลก ภูมิภาค และประเทศไทย ยังคงเติบโต และมีแนวโน้มการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะสำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (จากการคาดการณ์ของ IATA ขนาดตลาดด้านการบินของไทยและตุรกีจะอยู่ใน ๑๐ อันดับสูงสุดของโลก)
- **O4. 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 กำหนดนโยบายทิศทาง กรอบเวลาการพัฒนาเป้าหมายการพัฒนา และแนวทางการวัดผล มีความชัดเจนและแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาไปจนถึงอนาคต ทำให้สามารถวางแผนพัฒนาอย่างมีทิศทาง
- **O5. ความร่วมมือในอาเซียน:** ตาม ASEAN ATM Master Plan ได้กำหนด Lead Country ในการจัดทำแผนพัฒนาร่วมกัน (Harmonization Plan) สำหรับ ๕ เรื่อง ที่ประเทศอาเซียนควรพัฒนาร่วมกัน (Five Initiatives for ASEAN-wide Harmonized Implementation) โดยประเทศไทยเป็น co-lead ร่วมกับสิงคโปร์ ในเรื่อง ATFM, AIM และ CRV

รวมทั้งได้ร่วมเป็น Development Team ในการปรับปรุง ASEAN ATM Master Plan ฉบับใหม่ ซึ่งจะเป็นโอกาสแก่ บวท. ในการใช้ประโยชน์จากการยอมรับและความพร้อมมากกว่าบางประเทศในอาเซียน

- **O6. วิศวกรรมการทางเทคโนโลยี:** วิศวกรรมการทางเทคโนโลยีด้านการเดินอากาศและอื่น ๆ (สารสนเทศการบริหารจัดการ และการวิเคราะห์/ประมวลผล) ที่พร้อมให้เลือกนำมาใช้งาน เป็นปัจจัยบวกต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้านการเพิ่มผลผลิต (Productivity) และสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบ รวมถึงอาจใช้เป็นโอกาสในการทำธุรกิจต่อไป
- **O7. ระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจใหม่:** การนำระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจใหม่ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้รัฐวิสาหกิจตอบสนองกับสภาพแวดล้อมในการดำเนินภารกิจ การแข่งขัน ความต้องการ ของผู้ใช้บริการ และบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงนโยบายสำคัญ เพื่อยกระดับความสามารถการดำเนินงานสู่ระดับสากล สร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ มาใช้เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุตามเป้าหมายและมีความยั่งยืน ตามแนวทางการยกระดับองค์กรไปสู่องค์กรที่มีสมรรถนะสูง (HPO)

อุปสรรค (T - Threats) และ ความท้าทาย (C - Challenges)

- **T1. ปัจจัยอันตรายทางการบินใหม่:** ปัจจัยอันตรายทางการบิน ทั้งในส่วนของบั้งไฟ/โคมลอย/วิทยุชุมชน/ข้อมูล อุตุนิยมวิทยาการบิน ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ และยังมีปัจจัยอันตรายที่เกิดขึ้นใหม่ ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และ เลเซอร์ (Laser and Bright light) เป็นปัจจัยอันตรายที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม
- **T2. การจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม:** ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียง ถูกยกระดับ ความสำคัญมากยิ่งขึ้น ในอุตสาหกรรมการบิน ประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ ซึ่งมาตรการ/เป้าหมาย ที่จะมีการบังคับใช้ อาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน
- **T3. ความต้องการทำการบินเกินความสามารถในการรองรับ:** ปริมาณจราจรทางอากาศเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและ เกินกว่าความสามารถในการรองรับของประเทศ จนก่อให้เกิดความคับคั่งของการจราจรทางอากาศ จึงควรให้ความสำคัญ กับการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management) และเร่งดำเนินการพัฒนาความสามารถในการรองรับทั้งระบบ ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง
- **T4. ความต่อเนื่องในการให้บริการ:** วิกฤตการณ์ ภัยคุกคาม เหตุฉุกเฉิน ข้อขัดข้องต่าง ๆ ที่เป็ความเสี่ยงต่อความต่อเนื่อง/ คุณภาพในการให้บริการการเดินอากาศมีมากขึ้นในปัจจุบัน
- **T5. บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง:** ปัจจุบันเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว การพัฒนา Unmanned Aircraft System (UAS) มีความเสถียรและได้รับความนิยมมากขึ้น มีแนวโน้มขยายตัวในการปฏิบัติการบิน เพิ่มขึ้น ในอนาคตอันใกล้จึงจำเป็นต้องมี Unmanned Aircraft Traffic Management (UTM) ซึ่งเป็นการบริหารจัดการ และให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มเติมจากบริหารการบินปัจจุบัน เพื่อบริหารจัดการ UAS รวมทั้ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่เปิดโอกาสในการแข่งขันในการเป็นผู้ประกอบกิจการบริการการเดินอากาศ แสดงให้เห็นถึง บริบทการให้บริการที่เป็นเชิงการแข่งขันมากขึ้น และเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ
- **T6. การดำเนินการและพัฒนาตามทิศทางและกรอบเวลาของแผนการเดินอากาศระดับชาติ:** ตามที่มีแผน การเดินอากาศสากล (GANP) และแผนการเดินอากาศระดับภูมิภาค (APAC Seamless ANS Plan) บวท. จึงต้อง ดำเนินการให้สอดคล้องและทันกับกรอบเวลาที่กำหนดไว้ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยได้จัดทำแผนแม่บทห้วงอากาศและ การเดินอากาศแห่งชาติ ซึ่งคาดว่าจะมีผลบังคับใช้ต้นปี ๒๕๖๓ และนำไปสู่การปรับบทกฎหมาย/ระเบียบ/ ข้อกำหนดรองรับที่ครบถ้วน เหมาะสม ซึ่งต้องใช้เวลาในการดำเนินการ และอาจส่งผลกระทบต่อ บวท. ไม่สามารถพัฒนา เทคโนโลยี/เทคนิค/วิธีปฏิบัติ ได้ทันตามแผนการพัฒนาระดับโลก และระดับภูมิภาคได้
- **T7. การดำเนินการ/ความร่วมมือของหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน:** ปัจจุบันการดำเนินการระหว่างหน่วยงาน ในอุตสาหกรรมการบิน ยังไม่มีการบูรณาการและร่วมมือกันอย่างเป็นระบบ รวมทั้งยังไม่มีกระบวนการ การจัดตั้ง สนามบินของประเทศ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่ที่ห้วงอากาศและเส้นทางบินในภาพรวม ส่งผลต่อ ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ

- T8. ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ: ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ สภาวะเศรษฐกิจ การเมือง ส่งผลต่อวิกฤตการณ์ทางการเงินหรือวิกฤตการณ์ด้านปริมาณจราจรทางอากาศของประเทศ

๒.๒ สรุปผลการวิเคราะห์ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges - SC)

ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์	
ความท้าทายในภาพรวมขององค์กร (Business)	
๑.	Traffic Growth/Trend แนวโน้มการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศในอัตราสูงอย่างต่อเนื่องส่งผลต่อการพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการจราจรทางอากาศของประเทศ ระบบสนามบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ ที่จำเป็นต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่องและบูรณาการให้ทันต่อการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ
๒.	วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลกทั้งภัยธรรมชาติ โรคระบาด วิกฤตเศรษฐกิจ และวิกฤตการณ์ทางการเมือง ตลอดจนความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ ส่งผลต่อการเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน หรือวิกฤตการณ์ด้านปริมาณเที่ยวบิน เป็นความท้าทายต่อความต่อเนื่อง/คุณภาพในการให้บริการการเดินทางอากาศ
๓.	บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป การเกิดขึ้นขององค์กรให้บริการการเดินทางอากาศข้ามชาติ (ผู้ผลิต/องค์กรชั้นนำด้านเทคโนโลยีขนาดใหญ่) ซึ่งมีความได้เปรียบหลายด้าน หรือผู้ให้บริการการเดินทางอากาศจากประเทศ และการพัฒนาของเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น Unmanned Aircraft System (UAS) ซึ่งส่งผลให้ต้องมีการบริหารจัดการและให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มเติมจากบริบทการบินปัจจุบัน (Unmanned Aircraft Traffic Management : UTM) รวมทั้ง พ.ร.บ. การเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ แสดงให้เห็นถึงบริบทการให้บริการที่เป็นเชิงการแข่งขันมากขึ้น และเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ อาจเข้ามาแก่งแย่งธุรกิจขององค์กรไปดำเนินการในอนาคต
๔.	กฎหมาย/ระเบียบ/ข้อกำหนด/มาตรฐานด้านการบินที่กำหนดขึ้นใหม่ โดยเฉพาะ พ.ร.บ. การเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการบริการการเดินทางอากาศต้องขอใบรับรองบริการการเดินทางอากาศ ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวให้สอดคล้องและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและมาตรฐานด้านการบินของประเทศ เพื่อความเป็นมาตรฐานและความยั่งยืนขององค์กร
หมายเหตุ: ๔ ปัจจัยข้างต้น เป็นความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความยั่งยืนขององค์กร	
๕.	วิวัฒนาการโลกการบิน และความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการเดินทางอากาศโดยรวม รวมถึงเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการดำเนินการธุรกิจขององค์กร ซึ่งใหม่และเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวอย่างต่อเนื่องและทันต่อการเปลี่ยนแปลง
๖.	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศ และดิจิทัลเข้าใช้งาน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และภาระงานของพนักงาน รวมถึงตอบสนองต่อนโยบาย Thailand 4.0 ของภาครัฐ จำเป็นต้องดำเนินการให้รวดเร็วทันกาล และเพียงพอต่อการพัฒนาทางเทคโนโลยีของโลก
ความท้าทายด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation)	
๗.	ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ โดยปัจจัยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีส่งผลให้ผู้ใช้บริการเกิดความคาดหวังและความต้องการในการปรับปรุงและพัฒนา ระบบ/อุปกรณ์ และการให้บริการให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับความต้องการและความคุ้มค่าในการลงทุน
๘.	ความสามารถองค์กรในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต ด้วยการบริการการเดินทางอากาศที่มีความปลอดภัย (Safety) และมีประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นไปตามกฎหมาย/ระเบียบ/มาตรฐานด้านการบิน เป็นที่ยอมรับและเทียบเคียงได้กับหน่วยงานชั้นนำด้านการบินระดับโลก
๙.	ปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน และปัจจัยใหม่ ๆ ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และเลเซอร์ (Laser and Bright light)
๑๐.	แผนพัฒนา ASBUs การดำเนินงานตามแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan : GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาในรูปแบบของ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) และแผนการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ให้ได้ตามเป้าหมาย และกรอบเวลาที่กำหนด
๑๑.	Airspace Management การพัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศของประเทศ ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์
<p>ความท้าทายด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)</p> <p>๑๒. สิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียง ภัยกระดับความสำคัญมากขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน ประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ ซึ่งมาตรการ/เป้าหมายที่จะมีการบังคับใช้ อาจส่งผลกระทบต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน</p>
<p>ความท้าทายด้านบุคลากร (Workforce)</p> <p>๑๓. Workforce Management การขาดแคลนอัตรากำลังและความสามารถของบุคลากร (Competency) ที่ยังต้องพัฒนาให้ตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อมการทำงานและการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมถึงการสร้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) ให้มีความเพียงพอและทันกาลต่อภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการไม่สามารถรักษานักงานในองค์กรไว้ได้ มีการเคลื่อนย้ายไปสู่องค์กรเอกชนที่ให้ผลตอบแทนที่ดีกว่า หรือสร้างความพึงพอใจได้มากกว่า</p> <p>๑๔. Engagement การยกระดับคุณภาพชีวิต การสร้างความผูกพันและแรงจูงใจที่ดีให้กับบุคลากร</p>

๒.๓ สรุปผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages - SA)

ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์
<p>ความได้เปรียบในภาพรวมขององค์กร (Business)</p> <p>๑. องค์กรเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอื่น ๆ ในหลายมิติและหลายระดับ เช่น การให้ความช่วยเหลือ การถ่ายทอดเทคโนโลยี การให้ความร่วมมือและสนับสนุนกิจกรรม และการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินของภูมิภาครวมทั้งในระดับนานาชาติ</p> <p>๒. การเติบโตของการขนส่งทางอากาศ มีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งภาครัฐและภาคความมั่นคง ตระหนักถึงความจำเป็นและมีส่วนร่วมสนับสนุนและผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาาระบบทั้งทางอากาศและการบินของประเทศ</p> <p>๓. บวท. เป็นองค์กรที่มีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ และมีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสูงสุด ได้รับการจัดเครดิตองค์กรในระดับ AAA ติดต่อกันตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๒ จากบทบาทในอุตสาหกรรมการบิน สถิติด้านความปลอดภัยที่ดี และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์</p> <p>๔. การพัฒนาด้านการบิน มีแผนการพัฒนาที่ชัดเจน สอดคล้องและส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีการเดินทางอากาศ รวมทั้งบุคลากรด้านการบิน การพัฒนาของเทคโนโลยีเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนการให้บริการฯ มีประสิทธิภาพ และความปลอดภัยสูงขึ้น</p>
<p>ความได้เปรียบด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation)</p> <p>๕. Safety Performance ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) ของ บวท. อยู่ในระดับที่เทียบเคียงได้กับประเทศชั้นนำของโลก (Best Practices)</p>
<p>ความได้เปรียบด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)</p> <p>๖. การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ได้อย่างตรงประเด็น และต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศและการพัฒนาระบบบริการการเดินทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมทั้งการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศ</p>
<p>ความได้เปรียบด้านบุคลากร (Workforce)</p> <p>๗. บวท. มีความสามารถพิเศษ (Core Competency) โดยมีความเชี่ยวชาญ/ความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร</p> <p>๘. บวท. มีความได้เปรียบในการสร้างความสามารถให้กับองค์กร โดยมีแนวทางการบริหารจัดการ/พัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน มีอัตรากำลังที่จะพัฒนาความสามารถและผลิตภาพการปฏิบัติงาน รวมทั้งมีแนวทางการจัดตั้ง ATM Professional Center เพื่อสร้างบุคลากรด้านการบินให้กับประเทศ เป็นการสร้าง Competency ให้กับองค์กรในระยะยาว ตลอดจนเส้นทางสายอาชีพให้กับพนักงาน</p>

๒.๔ แนวทางการกำหนดกลยุทธ์

จากผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและประเมินร่วมกันทั้งส่วนที่เป็นโอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) จากสภาพแวดล้อมภายนอก กับส่วนที่เป็นจุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อนหรือสิ่งที่ควรปรับปรุง (Weaknesses) จากสภาพแวดล้อมภายใน โดยใช้เทคนิคการประเมินเพื่อหาแนวทางการกำหนดกลยุทธ์ด้วย TOWS Matrix ปรากฏผลลัพธ์ ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ กลุ่มกลยุทธ์เชิงรุก (Aggressive Strategies)

SO - ใช้ความเข้มแข็งภายในแสวงประโยชน์จากโอกาสภายนอกตามจุดแข็งและโอกาสที่ตรวจพบจากการวิเคราะห์

- SO1. ขับเคลื่อนองค์กรผ่านการบริหารจัดการอย่างมีส่วนร่วมและกำหนดวิสัยทัศน์/ทิศทางองค์กรที่ชัดเจน นำองค์กรและใช้ระบบการกำกับดูแลองค์กรตามแนวนโยบายการกำกับดูแลที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการพัฒนา/ปรับปรุงกระบวนการ การบริหารผลลัพธ์ที่ดี ในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางที่ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม การดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่สำคัญเพื่อยกระดับการแข่งขันของประเทศ การเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ รวมถึงการเตรียมความพร้อมในทุกด้านสู่การพัฒนาระบบการเดินทางทางอากาศ
- SO2. ผลักดันให้มีการดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs และแผน APAC Seamless ANS Plan ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับไทย และภูมิภาค ให้ได้ตามเป้าหมายและกรอบเวลาและวัตถุประสงค์ โดยนำแนวคิดและวิธีการดำเนินการ ตลอดจนองค์ประกอบด้านปฏิบัติการและวิวัฒนาการทางเทคโนโลยี มาผนวกเข้ากับทิศทางการดำเนินงานและยุทธศาสตร์ของ บพท.
- SO3. ปรับปรุงกระบวนการภายในองค์กรและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) ให้มีประสิทธิภาพตามระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจใหม่ โดยใช้เครื่องมือ TQM ในการบริหารจัดการ และใช้จุดแข็งของการกำหนดทิศทาง/นโยบายองค์กร และความเป็นแบบอย่างของผู้บริหาร ตลอดจนความสามารถของพนักงานในด้านมาตรฐานและมีมือ และความพร้อมของเทคโนโลยี เพื่อเชื่อมโยงอย่างมีระบบ
- SO4. ยกระดับการให้บริการการเดินทางและบริการเกี่ยวเนื่อง จากโอกาสการเติบโตของปริมาณเที่ยวบิน การใช้ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหาร-พลเรือนอย่างคล่องตัว เพื่อพัฒนาความสามารถในการรองรับของห้วงอากาศให้เกิดการใช้ห้วงอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นไปตามหลักสากล โดยใช้จุดแข็งที่องค์กรมีเทคโนโลยีด้านการบินและบริหารจัดการที่มีการพัฒนาและพร้อมนำมาใช้งาน รวมถึงผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมขององค์กร

กลุ่มที่ ๒ กลุ่มกลยุทธ์เสถียรภาพ หรือ คงที่ (Stability Strategies)

ST - ใช้ความเข้มแข็งภายในหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวาง/อุปสรรคภายนอกเพื่อลดอุปสรรค แสวงหาโอกาสใหม่

- ST1. รองรับการดำเนินงานที่ไม่แน่นอน รวมถึงรักษาระดับมาตรฐานและความปลอดภัย ความต่อเนื่องในการให้บริการ โดยบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง การจัดทำแผนสำรอง การบริหารความเสี่ยงเชิงรุกอย่างเป็นระบบ และใช้ความสามารถและเชี่ยวชาญของบุคลากรทางด้านเทคโนโลยีและบริการจราจรทางอากาศ รวมถึงนวัตกรรมในการจัดวางมาตรการและจัดให้มีเทคโนโลยี/เครื่องมือบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ และสร้างโอกาสทางธุรกิจ เพื่อใช้บรรเทาผลกระทบ
- ST2. พัฒนาศักยภาพอย่างเป็นระบบให้สอดคล้องและตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อม และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมทั้งบริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป และสร้างความสามารถ (Competency) ให้กับองค์กรในระยะยาว ภายใต้ ATM Professional Center โดยมีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี เพื่อสร้างแรงจูงใจ และความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของ บพท. ที่เป็นกลไกของความสำเร็จตามแผนการพัฒนาของโลกและภูมิภาค
- ST3. ผลักดันการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยและมาตรฐานการปฏิบัติงาน/การให้บริการการเดินทางอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการสร้างความพร้อมด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน การผลักดันการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผ่านการกำหนดทิศทางและวางแผนที่ชัดเจน และความสามารถพิเศษขององค์กร

เพื่อควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการบริการการเดินทางทางอากาศ รวมทั้งการจัดการปัจจัยอันตรายทางการบิน และความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

- ST4. เร่งพัฒนาการให้บริการตาม แผนการเดินทางอากาศสากล/ภูมิภาค โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย ความสามารถในการรองรับ ประสิทธิภาพทางการบิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าการลงทุน โดยอาศัยแนวโน้มรายได้และสภาพคล่องที่ดี ประกอบกับศักยภาพการปฏิบัติงานและการให้บริการการเดินทางทางอากาศ

กลุ่มที่ ๓ กลุ่มกลยุทธ์พลิกฟื้น (Turn Around Strategies)

WO - จัดการจุดอ่อนภายใน โดยมุ่งใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอกทั้งเพื่อลดจุดอ่อนและทำให้เกิดประโยชน์

- WO1. ใช้ระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ และแนวทาง Performance-Based Approach ของ ICAO เพื่อปรับปรุง/พัฒนาขอบเขตของภารกิจและการดำเนินงาน การบริหารผลลัพธ์องค์กร ตลอดจนการบริหารจัดการ/พัฒนาความสามารถของบุคลากร โดยใช้โอกาสจากวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินทางอากาศและอื่น ๆ ที่พร้อมให้เลือกนำมาใช้งาน
- WO2. เพิ่มคุณภาพและเน้นประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การบริหารจัดการทรัพยากรภายใน และความรู้ในองค์กร เพื่อยกระดับมาตรฐานบริการการเดินทางอากาศเทียบเคียงกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศอื่น ๆ และเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศผ่านการพัฒนาตามแผนการเดินทางอากาศสากล แผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) รวมถึงช่องทางความร่วมมือในอาเซียน กลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง และกับประเทศคู่เจรจาของอาเซียนที่มีประสบการณ์/ความชำนาญและอิทธิพลด้านการบิน
- WO3. บูรณาการข้อมูลสำคัญ รวมถึงผลการเทียบเคียง (Benchmarking) เพื่อการตัดสินใจและบริหารยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้แนวทางเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านบริหารจัดการที่มีพร้อมนำมาใช้งาน

กลุ่มที่ ๔ กลุ่มกลยุทธ์เชิงรับ หรือ ตัดทอน (Retrenchment Strategies)

WT - ลดจุดอ่อนภายใน และหลีกเลี่ยงปัญหา/อุปสรรคจากภายนอก

- WT1. บริหารและควบคุมค่าใช้จ่าย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- WT2. ผลักดันระบบการประเมินผลองค์กร ที่สอดคล้องกับบริบทของผู้ให้บริการการเดินทางอากาศและความคาดหวังผู้ใช้บริการ และบูรณาการร่วมกันอย่างเป็นระบบ และการบริหารผลลัพธ์ให้ได้ตามเป้าหมาย ปรับปรุงระบบควบคุมภายใน เพื่อให้สามารถนำมาปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ การปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง และบรรลุความคาดหวังของประชาคมการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อความยั่งยืนขององค์กร
- WT3. ผลักดันองค์กร เพื่อสร้างบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และผูกพันต่อองค์กร รวมทั้งมีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี เพื่อสร้างแรงจูงใจ และพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของผู้รับบริการทั้งภายในและภายนอก

๓. เป้าหมายวิสัยทัศน์/ประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงาน
ของ บวท. (AEROTHAI Goals/ Strategic Issues/ Strategic Objectives/ Strategies/
Programs)

“บทที่ ๓: เป้าหมายวิสัยทัศน์/ประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงานของ บวท.” เป็นการกำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ (Goals) ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) พร้อมด้วยเป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Targets: KPTs) รวมถึงได้กำหนดกลยุทธ์ (Strategies) และแผนงาน (Programs) (ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน Quick Win สำหรับการปรับปรุง/แก้ปัญหาที่ต้องเริ่มดำเนินการในทันทีและให้เกิดผลลัพธ์ในระยะสั้น และแผนงาน Long Term สำหรับการพัฒนาเชิงระบบและให้เกิดผลลัพธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยั่งยืนให้องค์กร) ของ บวท. พร้อมภาพรวมสรุปงบประมาณ ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ซึ่งพิจารณาจากวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) รวมทั้งผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและประเมินองค์กร (Environmental Analysis) ที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานของ บวท. โดยการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์นี้แสดงให้เห็นถึงสิ่งที่ บวท. ให้ความสำคัญ ทิศทางการพัฒนา สามารถเข้าใจได้ง่าย และที่สำคัญที่สุด สามารถวัดผลสำเร็จได้จริง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพ (Performance) ของการดำเนินพันธกิจของ บวท. ได้อย่างเป็นรูปธรรม

จาก วิสัยทัศน์ บวท. ได้กำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ เป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) กรอบการดำเนินงานสำคัญ (Key Performance Areas: KPAs) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (Key Performance Indicators: KPIs) และค่าเป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานตามพันธกิจขององค์กร เป็นแนวทางเพื่อบ่งชี้วิสัยทัศน์ และใช้ในการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงาน ดังนี้

เป้าหมายวิสัยทัศน์ และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)

เป้าหมายวิสัยทัศน์	คำอธิบาย
<p>๑. ให้บริการการเดินทางอากาศ ที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายด้านการสร้างอัตลักษณ์การให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัย ทัวถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับหรือเหนือกว่าความคาดหวังผู้ใช้บริการ อย่างครอบคลุมทุกปัจจัย</p> <p>“ให้บริการการเดินทางอากาศที่ทัวถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค พร้อมด้วยคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ ที่มีมาตรฐานและปลอดภัย บรรลุเป้าหมายในระดับที่เหนือกว่าความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ รวมทั้งการบริหารจัดการด้านอื่น ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินด้วยต้นทุนที่คุ้มค่าสูงสุด นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการพัฒนา บริการเพื่อใหักิจการบินช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ”</p>
<p>๒. สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายการสร้างความเป็นมืออาชีพทั้งในระดับบุคคลและระดับองค์กร สามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นองค์กรที่มีแรงดึงดูดคนดีและคนเก่งทั้งที่มีอยู่และในอนาคต</p> <p>“บุคลากรขององค์กรเป็นผู้ที่มีความรู้ และทักษะ ความเชี่ยวชาญ ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับ เทียบเคียงกับองค์กรชั้นนำ ท่ามกลางบรรยากาศและวัฒนธรรมองค์กรที่เหมาะสม และคุณภาพชีวิตที่ดีเยี่ยม เป็นองค์กรที่เป็นทางเลือกแรกของคนเก่งและคนดี”</p>
<p>๓. พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (HPO)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายการพัฒนาเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Organization : HPO)</p> <p>“เป็นองค์กรสมรรถนะสูง ที่ได้รับการยอมรับ/ยกย่องจากประชาคมการบินทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และระดับสากล มีการเติบโตที่ยั่งยืน ด้วยคุณภาพการบริหารจัดการทั่วทั้งองค์กร บริหารการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ ระบบการกำกับดูแลที่ดี พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล รวมทั้งบริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล และมุ่งเน้นการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับความสามารถการดำเนินการสู่ระดับสากล สร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ และบริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อบรรลุเป้าหมายองค์กรอย่างยั่งยืน”</p>
<p>๔. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายในการเป็นกลไกหลักในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านการขนส่งทางอากาศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน</p> <p>“เป็นกลไกหลักในการพัฒนาศักยภาพของประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทั้งในด้านการสร้างขีดความสามารถด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศที่สนับสนุนธุรกิจท่องเที่ยว และในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติ และความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และผลักดันการบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ ซึ่งเป็นเป้าหมายและผลประโยชน์ที่จะได้รับร่วมกัน เพื่อสนับสนุนการยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศ และความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมอย่างยั่งยืน”</p>

โดยมีเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา ตามภาพประกอบที่ ๕

AEROTHAI Destination 2037 Vision			
วิสัยทัศน์			
“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงอย่างยั่งยืน” A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider			
เป้าหมายวิสัยทัศน์			
1. ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)	2. สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals)	3. พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (HPO)	4. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)
เป้าหมายวิสัยทัศน์ระยะต่างๆ			
พ.ศ. 2565 มีความสามารถในการรองรับได้ 1.5 ล้านเที่ยวบิน พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในท่าอากาศยาน	พนักงานในกลุ่มงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งหมด มีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ นำไปสู่ผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) ที่สูงขึ้น	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 2.80 พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการ และพัฒนานวัตกรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจ และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งภาคทศและการเดินทางอากาศแห่งชาติอย่างครบถ้วน
พ.ศ. 2570 มีความสามารถในการรองรับได้ 2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้าอันเกิดจากการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในท่าอากาศยาน	พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลิตภาพการปฏิบัติงานสูงขึ้น โดยผลิตภาพอยู่ในระดับเดียวกับหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจในคะแนนสูงสุด พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการ และพัฒนานวัตกรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงขึ้นไป 2565 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	ดำเนินการตาม แผนทางเดินอากาศชาติ ASEAN ATM Master Plan และ APAC Seamless ANS Plan แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา
พ.ศ. 2575 มีความสามารถในการรองรับได้ 2.5 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้าอันเกิดจากการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในท่าอากาศยาน	พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลิตภาพสูงขึ้น โดยผลิตภาพอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ โดยการจัดตำแหน่งงานที่ เหมาะสมและนำเทคโนโลยีเข้าใช้งาน	ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการ และพัฒนานวัตกรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงขึ้นกว่าปี 2570 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	ร่วมพัฒนาเทคโนโลยี และแนวปฏิบัติที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศตามแผนการเดินอากาศโลก (GANP)
พ.ศ. 2580 มีความสามารถในการรองรับได้ 3 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้าอันเกิดจากการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในท่าอากาศยาน	พนักงานมีความสามารถ ความเป็นมืออาชีพ และผลิตภาพสูงจนสามารถสร้างคุณค่าให้กับอุตสาหกรรมการบิน (Export Experts) ได้อย่างต่อเนื่อง และได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภายนอก	ได้รับรางวัลด้านการบริหารจัดการองค์กรระดับโลก พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการ และพัฒนานวัตกรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงกว่าความคาดหวัง และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	สร้างนวัตกรรมด้านบริการการเดินทางอากาศที่มีคุณค่าต่อประเทศ และกิจการบินอย่างต่อเนื่อง

ภาพประกอบที่ ๕: เป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)

ในการนี้ บพท. ได้พิจารณากำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕/๒๕๗๐/๒๕๗๕/๒๕๘๐) คือ ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ขององค์กร (Strategic Positioning) เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานขององค์กร และได้วิเคราะห์พร้อมทั้งจัดทำ Business Model ที่เหมาะสมในการบรรลุเป้าหมายในแต่ละตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ขององค์กรในแต่ละระยะ โดยใช้เครื่องมือ The Business Model Canvas วิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลสภาพแวดล้อม เป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา พร้อมทั้งได้กำหนด Intelligent Risk ในการบรรลุเป้าหมายในแต่ละตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ขององค์กร ซึ่งนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์องค์กรที่ตอบสนองต่อตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ขององค์กรในแต่ละระยะได้อย่างชัดเจน เพื่อสร้างความยั่งยืนให้องค์กร

รวมทั้ง ได้มีการวิเคราะห์ Scenario Planning ที่แสดงถึงการประมาณการผลประกอบการทางการเงินล่วงหน้าตามระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ บรรจุไว้ในแผนการเงิน โดยได้กำหนดเป็นแต่ละสถานการณ์ (Best Case/ Base Case/ Worst Case) และมีสมมติฐานที่ใช้วิเคราะห์และเป็นที่มาของแต่ละสถานการณ์อย่างชัดเจน เพื่อนำผลการวิเคราะห์ในแต่ละ Scenario มาประกอบการพิจารณาทบทวน/กำหนดยุทธศาสตร์ การดำเนินการโครงการ/งานต่าง ๆ ให้มีความครบถ้วนเหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ สามารถขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บพท. ได้จัดเตรียมแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทางการเงิน (Contingency Plan) ผ่านมาตรการต่าง ๆ อาทิ การปรับลดค่าใช้จ่ายดำเนินการ การชะลอ/ปรับลดการลงทุนการดำเนินโครงการ/งานที่ไม่เร่งด่วนและไม่กระทบต่อภารกิจด้านความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งจะดำเนินการ

เชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจตามยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้ รวมทั้งกลยุทธ์ในการบริหารการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ มุ่งเน้นการรักษาสมดุลของสัดส่วนค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมและไม่สูงกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

ทั้งนี้ การวิเคราะห์และกำหนด Business Model การระบุ Intelligent Risk และการวิเคราะห์ Scenario Planning ส่งผลให้การกำหนดยุทธศาสตร์ขององค์กรตอบสนองต่อตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ขององค์กร (Strategic Positioning) ที่กำหนดไว้ในแต่ละระยะและสถานการณ์ได้อย่างชัดเจน ส่งผลให้องค์กรเติบโตได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งสอดคล้องตามเกณฑ์ระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจระบบใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ด้านการวิเคราะห์ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ตามกระบวนการวางแผนเชิงกลยุทธ์

นอกจากนี้ จากเป้าหมายวิสัยทัศน์ บพท. ได้กำหนดกรอบการดำเนินการที่สำคัญ (Key Performance Areas: KPAs) โดยอ้างอิงความคาดหวังของประชาคมการบิน (ICAO ATM User Expectation (11 KPAs)) และเป้าหมายการดำเนินการที่สำคัญอื่น ๆ ตามการประเมินผลงานรัฐวิสาหกิจ

โดย 11 KPAs ของ ICAO ประกอบด้วย

ความคาดหวังของประชาคมการบิน (ATM User Expectation (11 KPAs)) และ คำอธิบาย
(อ้างอิงจาก ICAO Doc 9854)

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
Societal Outcome	Safety	Safety is the highest priority in aviation, and ATM plays an important part in ensuring overall aviation safety. Uniform safety standards and risk and safety management practices should be applied systematically to the ATM system. In implementing elements of the global aviation system, safety needs to be assessed against appropriate criteria and in accordance with appropriate and globally standardized safety management processes and practices.	ระบบจราจรทางอากาศ จะต้องทำให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด ทั้งในแง่ของการรักษามาตรฐาน การบริหารความปลอดภัย และการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บพท. กำหนด</u> ๑. การได้รับการรับรองเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศ ๒. ความสามารถในการยกระดับมาตรฐานไปสู่ PBA ๓. SMS Maturity Level ๔. Safety Occurrence Ratio ๕. CNS/Support System Service Availability
	Security	Security refers to the protection against threats that stem from intentional acts (e.g. terrorism) or unintentional acts (e.g. human error, natural disaster) affecting aircraft, people or installations on the ground. Adequate security is a major expectation of the ATM community and of citizens. The ATM system should therefore contribute to security, and the ATM system, as well as ATM-related information, should be protected against security threats. Security risk management should balance the needs of the members of the ATM community that require access to the system, with the need to protect the ATM system. In the event of threats to aircraft or threats using aircraft, ATM shall provide the authorities responsible with appropriate assistance and information.	ระบบจราจรทางอากาศ จะต้องมี ความมั่นคงปลอดภัย มีความต้านทานสูงต่อเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ ทั้งที่เกิดขึ้นโดยความไม่ตั้งใจ (เช่น ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ฯลฯ) และเกิดขึ้นโดยการจงใจ (เช่น การก่อการร้าย ฯลฯ) <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บพท. กำหนด</u> ๑. ไม่มี การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการให้บริการการเดินอากาศ ๒. ไม่มี Incident ที่เกิดจากการแทรกแซงฯ ๓. ไม่มี Incident ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ ๔. ดำเนินงานตามข้อกำหนดมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัย ๕. ดำเนินการแก้ไขข้อตรวจพบด้านการรักษาความปลอดภัยจากการตรวจสอบภายในองค์กร

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
Operational Performance	Environment	The ATM system should contribute to the protection of the environment by considering noise, gaseous emissions and other environmental issues in the implementation and operation of the global ATM system.	ระบบจะต้องออกแบบให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งในเชิงป้องกันและลดผลกระทบด้านมลภาวะทางเสียง มลภาวะทางอากาศ ตลอดจนปัญหาอื่น ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. ปริมาณ Carbon Emission จากการปฏิบัติการบินตลอดช่วงการบิน
	Cost-Effectiveness	The ATM system should be cost-effective, while balancing the varied interests of the ATM community. The cost of service to airspace users should always be considered when evaluating any proposal to improve ATM service quality or performance. ICAO policies and principles regarding user charges should be followed.	ระบบจะต้องมีความคุ้มค่า มีการใช้ต้นทุนที่มีประสิทธิภาพสูงสุด สร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มซึ่งมีความต้องการแตกต่างกันได้อย่างสมดุล และจะต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้ห้วงอากาศเป็นหลักการสำคัญ <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. Total Cost per IFR Flight Hour ๒. รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กพร.
	Capacity	The global ATM system should exploit the inherent capacity to meet airspace user demands at peak times and locations while minimizing restrictions on traffic flow. To respond to future growth, capacity must increase, along with corresponding increases in efficiency, flexibility and predictability, while ensuring that there are no adverse impacts on safety and giving due consideration to the environment. The ATM system must be resilient to service disruption and the resulting temporary loss of capacity.	ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศต้องสอดคล้องกับการเติบโต ลดข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อความคล่องตัว และมีระดับความสามารถในการรองรับเพียงพอต่อปริมาณการจราจรในช่วงที่มีความคับคั่งสูงสุด <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. Declared Capacity ๒. ATFM Delay
	Flexibility	Flexibility addresses the ability of all airspace users to modify flight trajectories dynamically and adjust departure and arrival times, thereby permitting them to exploit operational opportunities as they occur.	ผู้ใช้ห้วงอากาศทุกประเภทจะต้องสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางบินและปรับตารางเวลาได้อย่างสะดวกคล่องตัว <u>หมายเหตุ :</u> มีเนื้อหาเชื่อมโยงกับด้าน Efficiency โดยวัดผลผ่านตัวชี้วัดด้าน Efficiency
	Efficiency	Efficiency addresses the operational and economic cost-effectiveness of gate-to-gate flight operations from a single-flight perspective. In all phases of flight, airspace users want to depart and arrive at the times they select and fly the trajectory they determine to be optimum.	ทุกระยะของการบิน (All phases of flight) ในแต่ละเที่ยวบินจะต้องมีประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐกิจ (ประหยัด) รวมทั้งประสิทธิภาพของปฏิบัติการบิน (ความตรงต่อเวลาและวิถีการบินที่เป็นไปตามต้องการ) สูงสุด <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. Taxi-out Efficiency ๒. Actual En-route Extension ๓. Filed Flight plan En-route Extension ๔. Terminal Efficiency ๕. Taxi-in Efficiency ๖. Flight Time Variability ๗. ความสำเร็จตาม APAC Seamless ANS Plan
	Predictability	Predictability refers to the ability of airspace users and ATM service providers to provide consistent and dependable levels of performance. Predictability is essential to airspace users as they develop and operate their schedules.	ผู้ใช้ห้วงอากาศ และผู้ให้บริการการบินต้องมีสามารถในการดำเนินงานที่สอดคล้องร่วมกัน เพื่อให้ปฏิบัติการบินเป็นไปตามตารางการบินที่กำหนดไว้อย่างแม่นยำ <u>หมายเหตุ :</u> มีเนื้อหาเชื่อมโยงกับด้าน Efficiency โดยวัดผลผ่านตัวชี้วัดด้าน Efficiency

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
Performance Enablers	Access & Equity	A global ATM system should provide an operating environment that ensures that all airspace users have right of access to the ATM resources needed to meet their specific operational requirements and that the shared use of airspace by different users can be achieved safely. The global ATM system should ensure equity for all users that have access to a given airspace or service. Generally, the first aircraft ready to use the ATM resources will receive priority, except where significant overall safety or system operational efficiency would accrue or national defence considerations or interests dictate that priority be determined on a different basis.	ต้องทำให้ผู้ใช้ห้วงอากาศทุกกลุ่ม (Commercial Air Transport/GA/Aerial Work/State's Aircraft) สามารถเข้าถึงบริการและใช้งานโครงสร้างพื้นฐานของระบบจราจรทางอากาศของประเทศได้อย่างทั่วถึง ตามความต้องการของอากาศยาน และสามารถเข้าถึงน่านฟ้าและบริการที่ผู้ใช้ห้วงอากาศมีสิทธิ์เข้าถึงได้ <u>หมายเหตุ :</u> บวท. ดำเนินการโดยคำนึงถึงความเท่าเทียม เสมอภาค และดำเนินการภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ Servicemark พร้อมทั้งมีการวัดผลความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการ (Customer Engagement) และความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด (Stakeholder Satisfaction)
	Participation by ATM community	The ATM community should have a continuous involvement in the planning, implementation and operation of the system to ensure that the evolution of the global ATM system meets the expectations of the community.	การพัฒนาจราจรทางอากาศ ต้องมาจากการมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องของประชาคมการบิน ทั้งในข่วงการวางแผน การดำเนินงานตามแผน และการใช้งานระบบ เพื่อให้มั่นใจว่าจะบรรลุความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๒. ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ใช้บริการ ๓. ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ใช้บริการ ๔. สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ <u>หมายเหตุ:</u> บวท. มีการสื่อสารกับผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง
	Global Interoperability	The ATM system should be based on global standards and uniform principles to ensure the technical and operational interoperability of ATM systems and facilitate homogeneous and non-discriminatory global and regional traffic flows.	ระบบจราจรทางอากาศต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลเพื่อให้ระบบบริหารจราจรทางอากาศทั่วโลกสามารถเชื่อมโยงและทำงานร่วมกันได้ <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. ความเป็นผู้นำด้าน ATFM ในภูมิภาค ๒. ความเป็นผู้นำด้าน SWIM ในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก

กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (KPA) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (KPI) และ เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลาปี พ.ศ. ๒๕๖๔ – ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐	
AEROTHAI Servicemark: ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า											
Implementation of Standard (SO1)	ให้บริการการเดินทางที่มีมาตรฐานขั้นสูงสุด ตัวชี้วัด (KPI) ๑.๑ : การได้รับการรับรองเป็นผู้ให้บริการการบินทางอากาศอย่างต่อเนื่องโดยไม่มีเงื่อนไข	๑.๑: ได้รับใบรับรองเป็นผู้ให้บริการ ATS, CNS และ IFPD จาก กพท.	๑.๑: ได้รับใบรับรองเป็นผู้ให้บริการ ASM และ ATFM จาก กพท. และสามารถดำเนินการต่อเนื่องได้ครบถ้วน	๑.๑: สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจความรับผิดชอบของบท	๑.๑: สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจความรับผิดชอบของบท	๑.๑: สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจความรับผิดชอบของบท	๑.๑: สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจความรับผิดชอบของบท. และดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานสำหรับบริการการเดินทางและแก้ไขข้อตรวจพบของ กพท. ได้ครบถ้วน โดยได้รับข้อตรวจพบไม่มากกว่าปีก่อนหน้า	๑.๑: สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจความรับผิดชอบของบท. และดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานสำหรับบริการการเดินทางและแก้ไขข้อตรวจพบของ กพท. ได้ครบถ้วน โดยได้รับข้อตรวจพบไม่มากกว่าปีก่อนหน้า	๑.๑: สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจความรับผิดชอบของบท. และดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานสำหรับบริการการเดินทางและไม่มีข้อตรวจพบจาก กพท. (Zero Finding)	๑.๑: สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจความรับผิดชอบของบท. และดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานสำหรับบริการการเดินทาง	๑.๑: การดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานบริการการเดินทางในระดับแนวหน้าเทียบเคียงได้กับหน่วยงาน ANSP ที่เป็น Best Practice
	๑.๒: ความสามารถในการยกระดับมาตรฐานไปสู่ PBA	๑.๒ : รายงานผลการศึกษาระดับมาตรฐาน (PBA) และเริ่มดำเนินการ PBA	๑.๒ : ดำเนินการ PBA step 1	๑.๒ : ดำเนินการ PBA step 2-4 และ เริ่มดำเนินการ PBA step 5 ในโครงการหลัก ๆ	๑.๒ : ดำเนินการ PBA step 5 อย่างต่อเนื่อง และเริ่มดำเนินการ PBA Step 6	๑.๒ : ดำเนินการ PBA step 5 และ step 6 อย่างต่อเนื่อง	๑.๒ : ดำเนินการ PBA ทั้ง 6 step อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง	๑.๒ : รักษามาตรฐานตามคุณสมบัติของผู้ถือใบรับรองฯ และสามารถเริ่มดำเนินการตามคู่มือการพัฒนาคุณภาพของระบบการเดินทางอากาศ (Doc 9883) ในส่วนที่เกี่ยวข้องได้ครบถ้วน	๑.๒ : รักษามาตรฐานตามคุณสมบัติของผู้ถือใบรับรองฯ และสามารถแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องด้านขีดความสามารถ (Performance Gaps) ได้ครบทุกด้าน	๑.๒ : สามารถดำเนินงานในฐานะ Certified ANSP ที่มีศักยภาพและขีดความสามารถขั้นสูง โดยมีผลลัพธ์ตามตัวชี้วัดของ KAO ที่อยู่ในระดับแนวหน้าของผู้ให้บริการการเดินทางของโลก	

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
Safety (SO1)	ให้บริการที่มีระดับความปลอดภัยขั้นสูงและยั่งยืน ตัวชี้วัด (KPI) ๑.๓: ระดับ SMS Maturity	๑.๓: On SMS Maturity Pathway Level C – Managed	๑.๓: Completion on SMS Maturity Level C-Managed	๑.๓: SMS Maturity Level D – Assured (Phase 1)	๑.๓: SMS Maturity Pathway Level D – Assured (Phase – 2)	๑.๓: Completion on SMS Maturity Level D – Assured	๑.๓: รักษาระดับ SMS Maturity Level D	๑.๓: รักษาระดับ SMS Maturity Level D	๑.๓: รักษาระดับ SMS Maturity Level D	๑.๓: รักษาระดับ SMS Maturity Level D
	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice ๑.๔.๑ Rate of Accident ๑.๔.๒ Rate of Air Traffic Incident (a) aircraft proximity or near collision (Loss of Separation) (b) serious difficulty resulting in a hazard to aircraft caused by: i) faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures (PROCEDURAL) ii) failure of ground facilities (FACILITY) ๑.๔.๓ Rate of Runway Incursion	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) อยู่ใน ๕ อันดับต่ำสุดในกลุ่ม ANSP ที่มีปริมาณจราจรทางอากาศใกล้เคียงกัน

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
Capacity (SO2)	รองรับการเติบโตของการขนส่งทางอากาศได้โดยมีความล่าช้าในระดับเดียวกับ Best Practices <u>ตัวชี้วัด (KPI)</u> ๒๑: Declared Capacity	๒.๑: มีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR เพื่อให้มีค่า Declared Capacity สำหรับห้วงอากาศหลักได้แก่ ๑. ห้วงอากาศเส้นทางบิน (ACC Sectors Capacity) และ ๒. ห้วงอากาศของสนามบินหลักที่มีปริมาณเที่ยวบินหนาแน่น (TMA Sectors Capacity) ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง อุตะภาณุ เก็ด เชียงใหม่ เชียงราย หาดใหญ่ กระบี่ สมุย อุตรดิตถ์ ขอนแก่น อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี พิษณุโลก และนครศรีธรรมราช	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน และมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR เพื่อให้มีค่า Declared Capacity สำหรับห้วงอากาศของสนามบินเพิ่มเติมได้แก่ นครพนม ตังหวัท หินบุรีรัมย์ร้อยเอ็ด และชุมพร	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน และมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR เพื่อให้มีค่า Declared Capacity สำหรับห้วงอากาศของสนามบินเพิ่มเติมได้แก่ ลำปาง นราธิวาส และสกลนคร	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน และมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR เพื่อให้มีค่า Declared Capacity สำหรับห้วงอากาศของสนามบินเพิ่มเติมได้แก่ ๗ ประจวบคีรีขันธ์ นครราชสีมา และระนอง	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน และมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR เพื่อให้มีค่า Declared Capacity สำหรับห้วงอากาศของสนามบินเพิ่มเติมได้แก่ แม่ฮ่องสอน น่าน สุโขทัย และแม่สอด	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน และมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR เพื่อให้มีค่า Declared Capacity สำหรับห้วงอากาศของสนามบินเพิ่มเติมได้แก่ สุรินทร์	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๒ ล้านเที่ยวบิน และมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR ครบทุกพื้นที่ ห้วงอากาศที่ให้บริการ	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๒.๕ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๓ ล้านเที่ยวบิน

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๐.๕ นาที/เที่ยวบิน	๒.๒: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๐.๕ นาที/เที่ยวบิน
Efficiency (SO2)	เพิ่ม ประสิทธิภาพ การปฏิบัติการบินใน ทุกช่วงการบิน ตัวชี้วัด (KPI) ๒.๓: Taxi-out Efficiency	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก (high density) <๖๐ นาที/ลำ (สนามบิน ที่มีความหนาแน่น นมาก คือ มีเที่ยวบินประจำมากกว่า ๑๐๐๐๐๐ เที่ยวบินต่อปี ในปี ๒๕๖๒ ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ตโดยเชียงใหม่ เที่ยวบิน ประจำ ๓๕๖๐๕๕ เที่ยวบิน)	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก (high density) <๖๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตาม การจัดกลุ่มสนามบิน ของ ICAO Annex14)	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก (high density) <๖๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตาม การจัดกลุ่มสนามบิน ของ ICAO Annex14)	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก (high density) <๖๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตาม การจัดกลุ่มสนามบิน ของ ICAO Annex14)	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก (high density) <๖๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตาม การจัดกลุ่มสนามบิน ของ ICAO Annex14)	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก (high density) <๖๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตาม การจัดกลุ่มสนามบิน ของ ICAO Annex14)	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก และปานกลาง (heavy & medium) <๕๐ นาที/ลำ	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก และปานกลาง (heavy & medium) <๕๐ นาที/ลำ	๒.๓: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่น นมาก และปานกลาง (heavy & medium) <๕๐ นาที/ลำ
	๒.๔: Actual En-route Extension	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <4% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <3% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๔: ค่า Actual En-route Extension <3% ของระยะทางที่สั้นที่สุด
	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension	๒.๕: มีค่าฐานสำหรับ Filed Flight Plan En-route Extension	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension <4.5%	๒.๕: Filed Flight Plan En-route Extension <3.5%

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐	
	๒.๖ : Terminal Efficiency	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency ลดลง จากปี ๒๕๖๑	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency ลดลง จากปี ๒๕๖๑	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency ลดลง หรือเท่ากับปี ๒๕๖๑	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency ลดลง หรือเท่ากับปี ๒๕๖๕	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency ลดลง หรือเท่ากับปี ๒๕๖๕	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency ลดลง หรือเท่ากับปี ๒๕๖๕	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency ลดลง จากปี ๒๕๖๕	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency <๙ นาที	๒.๖: ค่า Terminal Inefficiency <๙ นาที	
	๒.๗: Taxi-in Efficiency	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต)	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และปานกลาง (high & medium density) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และปานกลาง (high & medium density) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๗: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และปานกลาง (high & medium density) <๕.๐ นาที/ลำ	
	๒.๘ : Flight Time Variability	๒.๘: มีค่าฐานสำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ ทสก.-ทตม.-ทชม./ ทตม.-ทสก.)	๒.๘: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทสก./ ทสก.-ทตม.-ทชม./ ทตม.-ทสก.)	๒.๘: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ ทสก.-ทสก./ ทตม.-ทชม./ ทตม.-ทสก.)	๒.๘: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ ทสก.-ทสก./ ทตม.-ทชม./ ทตม.-ทสก.)	๒.๘: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ ทสก.-ทสก./ ทตม.-ทชม./ ทตม.-ทสก.)	๒.๘: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ ทสก.-ทสก./ ทตม.-ทชม./ ทตม.-ทสก.)	๒.๘: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ ทสก.-ทสก./ ทตม.-ทชม./ ทตม.-ทสก.)	๒.๘: ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๖๕	๒.๘: ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๐	๒.๘: ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๕
	๒.๙: ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan	๒.๙: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase II แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐	๒.๙: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase II แล้วเสร็จ	๒.๙: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จร้อยละ ๒๕	๒.๙: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จร้อยละ ๕๐	๒.๙: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ	๒.๙: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ	๒.๙: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จร้อยละ ๕๐	๒.๙: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ	๒.๙: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 2 แล้วเสร็จ	๒.๙: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 3 แล้วเสร็จ
Environment (SO2)	ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตัวชี้วัด (KPI) ๒.๑๐: ปริมาณ Carbon Emission จาก การปฏิบัติการบินตลอดช่วงการบิน	๒.๑๐: ริเริ่มวัดผล ปริมาณ Carbon Emission จาก การปฏิบัติการบินตามวิธีการคำนวณและเกณฑ์วัดผลที่จัดทำไว้ในปี ๒๕๖๓	๒.๑๐: วัดผลต่อเนื่องของปริมาณ Carbon Emission จาก การปฏิบัติการบิน และปรับวิธีการคำนวณ และเกณฑ์วัดผล (หากจำเป็น) จากผลที่วัดได้				๒.๑๐: จัดให้มีการดำเนินการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Carbon emission จาก การปฏิบัติการบิน	๒.๑๐: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่ง ที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๖๙ เทียบกับผลที่วัดได้ในปี ๒๕๖๔ และกำหนด/ผลักดัน การ	๒.๑๐: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่ง ที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๗๔ เทียบกับผลที่วัดได้ในปี ๒๕๖๔ และกำหนด/ผลักดัน การ	๒.๑๐: ปริมาณ Carbon Emission จาก การปฏิบัติการบินตลอดช่วงการบินในปี ๒๕๘๐ ลดลงร้อยละ ๕ จากปี ๒๕๖๔ (เทียบเคียงกับเป้าหมาย)	

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐	
			ในปี ๒๕๖๔					ดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๖๐ ได้	ดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๖๐ ได้	ของ European ATM (Master Plan)	
Professionals: สร้างบุคลากรมืออาชีพ											
Competency (SO3)	พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถหลักตามที่กำหนด ตัวชี้วัด (KPI) ๓.๑: พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถ (Core Competency และ Functional Competency) ตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ	๓.๑: ทบทวนและเตรียมความพร้อมของระบบประเมินความสามารถให้ครอบคลุมทุกตำแหน่งงาน	๓.๑: พนักงานในกลุ่มงานควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC) ทั้งหมดมีความสามารถตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ		๓.๑: พนักงานทุกคนได้รับการประเมินความสามารถตามตำแหน่งงาน		๓.๑: จัดทำแผนพัฒนาพนักงานรายบุคคลสำหรับพนักงานทั่วทั้งองค์กรแล้วเสร็จ		๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ
	๓.๒: ATM Professional Center	๓.๒: มีการดำเนินงานฝึกอบรมตามมาตรฐาน Approved Training Organization (ATO) ของ กพท. และมีหลักสูตรฝึกอบรมที่มีมาตรฐานและได้รับความเห็นชอบจาก บพท.	๓.๒: มีการดำเนินการ ATM Professional Center ที่ครอบคลุมงานด้านฝึกอบรมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมของระบบการจัดการจราจรทางอากาศ รวมถึงกรอบงบประมาณที่ใช้	๓.๒: มีการดำเนินการ ATM Professional Center ที่ครอบคลุมงานด้านฝึกอบรมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมของระบบการจัดการจราจรทางอากาศอย่างต่อเนื่อง	๓.๒: มีการดำเนินการ ATM Professional Center ที่ครอบคลุมงานด้านฝึกอบรมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมของระบบการจัดการจราจรทางอากาศอย่างต่อเนื่อง และบรรลุได้ตามแผนที่กำหนดไว้ รวมถึงจัดตั้งศูนย์พัฒนาภาษาอังกฤษ	๓.๒: จัดตั้ง Academy Center และปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับ ICAO ATO Guidelines (Quality and Safety Management)	๓.๒: ริเริ่มขยายขอบเขตงานของ Academy Center ให้ครอบคลุมความต้องการของประเทศ และภูมิภาค	๓.๒: มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญเพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กรและเพียงพอสำหรับการเริ่มก่อตั้งศูนย์ผลิตบุคลากรการจัดการจราจรทางอากาศ (ATM Professional Center) ที่ได้รับการยอมรับในระดับโลก และ บพท. มีความสามารถในการเป็น ASEAN Simulation and Modeling Function	๓.๒: มีศูนย์ผลิตบุคลากรการจัดการจราจรทางอากาศที่มีอาชีพ (ATM Professional Center) ที่ได้รับการยอมรับในระดับโลก และ บพท. มีความสามารถในการเป็น ASEAN Simulation and Modeling Function	๓.๒: เป็น ATM Professional Center ที่ Export Expert ได้อย่างต่อเนื่อง	

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐	
Productivity (SO3)	เพิ่มผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน ตัวชี้วัด (KPI) ๓.๓: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity)	๓.๓: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๓๗	๓.๓: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๔ (Q1 ตามการรายงานใน CANSO)	๓.๓: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๔๕ (Q1 ตามการรายงานใน CANSO)	๓.๓: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๔๙ (Q1 ตามการรายงานใน CANSO)	๓.๓: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๕ (Q1 ตามการรายงานใน CANSO)	๓.๓: ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๙ (Q1 ตามการรายงานใน CANSO)	๓.๓: ค่า ATCOs in OPS Productivity > ๐.๖๑ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO)	๓.๓: ค่า ATCOs in OPS Productivity > Q3 ตามการรายงานใน CANSO อ้างอิงจากผลในรายงานปี ๒๕๖๒ โดยมีการจัดตำแหน่งงานที่เหมาะสมและนำเทคโนโลยีเข้าใช้งาน	๓.๓: ค่า ATCOs in OPS Productivity > Q3 ตามการรายงานใน CANSO อ้างอิงจากผลในรายงานปี ๒๕๖๗	๓.๓: ค่า ATCOs in OPS Productivity > Q3 ตามการรายงานใน CANSO อ้างอิงจากผลในรายงานปี ๒๕๗๗
	๓.๔: ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการจ้างงานผู้ควบคุมจราจรทางอากาศที่ปฏิบัติงานต่อจำนวนชั่วโมงบินด้วยเครื่องบินโดยรวม (Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour)	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour น้อยกว่า ค่าของปี ๒๕๖๓	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๓.๔: รักษาในระดับค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO	๓.๔: รักษาในระดับค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO
Employee Engagement (SO4)	ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร ตัวชี้วัด (KPI) ๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		น้อยกว่า ๓๙๕	น้อยกว่า ๔	น้อยกว่า ๔.๐๒	น้อยกว่า ๔.๐๓	ไม่น้อยกว่า ๔.๐๔	น้อยกว่า ๔.๐๕	น้อยกว่า ๔.๑	น้อยกว่า ๔.๒	๔๓ และระดับความพึงพอใจผู้ใช้บริการมากกว่าความคาดหวัง
	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 12%	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 12%	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 11%	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 11%	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 10%	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 10%	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 9%	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 7%	๕.๔: ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 5%
	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ (ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย) ไม่ต่ำกว่า 70% หมายเหตุ : จะเริ่มวัดผลการดำเนินการ แบ่งเป็น ด้านผู้ใช้บริการ และด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในปี ๒๕๖๕ เป็นต้นไป	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ 100% - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า 70%	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ 100% - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า 70%	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ 100% - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า 70%	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ 100% - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า 70%	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ 100% - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า 70%	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ 100% - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า 70%	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ 100% - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า 70%	๕.๕: สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ - ด้านผู้ใช้บริการ 100% - ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า 70%
Corporate Governance and Social Responsibility (SO6)	มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับที่เยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ตัวชี้วัด (KPI) ๖.๑: ผลการประเมินความโปร่งใส (CG)	๖.๑: มีผลประเมินตามเกณฑ์ การประเมินรัฐวิสาหกิจ สคร. ๒๕๖๒ ได้ ครบถ้วน	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร.๒๕๖๒) ได้ ครบถ้วน	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร.	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร.	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร.	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร.	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร.	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร.	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร.

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		ในระดับ ๔ ขึ้นไป และผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน ฯ (ITA ๒๕๖๒-๒๕๖๔) ในระดับ A	และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน อย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A	๒๕๖๖) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A (>=91%)	๒๕๖๖) ได้ครบถ้วนและดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A (>=92%)	๒๕๖๖) ได้ครบถ้วนและดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A (>=93%)	๒๕๖๖) ได้ครบถ้วนและดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A (>=94%)	และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน อย่างครบถ้วน ได้ ITA ระดับ AA (>=95%)	และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน อย่างครบถ้วน ได้ ITA ระดับ AA (>=95%)	และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน อย่างครบถ้วน ได้ ITA ระดับ AA (>=95%)
	๖.๒: การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการดำเนินงานขององค์กร (CSR In-process) ที่สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO 26000	๖.๒: มีนโยบาย คู่มือปฏิบัติงาน และแผนแม่บทด้าน CSR in process ที่มีองค์ประกอบและสาระสำคัญครบถ้วน ตามมาตรฐาน ISO 26000	๖.๒: มีการดำเนินการตามแผน CSR in process ครบถ้วน ร้อยละ ๑๐๐	๖.๒: ดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ ๑๐๐	๖.๒: บรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ ๑๐๐	๖.๒: ประเมินคุณภาพและ/หรือ ประสิทธิภาพของระบบ/กระบวนการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๖.๒: ปรับปรุงนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงาน และ/หรือกระบวนการปฏิบัติงานในระดับชั้นตอนองค์ประกอบ/ย่อย หรือระบบงานโดยรวม โดยใช้ผลประเมินกระบวนการที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรมโดยภายหลังการปรับปรุงการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจต้องมีผลการดำเนินงานดีกว่ปีที่ผ่านมาติดต่อกันอย่างน้อย ๓ ปี	๖.๒: มีการดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	๖.๒: มีการดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	๖.๒: มีการดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
Digital Transformation Knowledge Management and Innovation (S07)	มีการสร้างสรรค์ และพัฒนานวัตกรรม บนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยี ดิจิทัล เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มอย่างก้าวกระโดด									

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	ตัวชี้วัด (KPI) ๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล	๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล สูงขึ้นจากปี ๒๕๖๓	๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๓๐	๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๓๒	๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๓๔	๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๓๖	๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๓๘	๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๔๐	๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เท่ากับ ๕๐	๗.๑: เป็นองค์กรดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบโดยมีการดำเนินงานที่สามารถแทนที่ด้วยการใช้ระบบอัตโนมัติได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์
	๗.๒: ความสำเร็จในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (CT Security)	๗.๒: ความสำเร็จในการจัดทำนโยบายมาตรฐาน และมอบหมายหน้าที่ผู้รับผิดชอบด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ	๗.๒: การรักษาความปลอดภัยของระบบดิจิทัล เป็นไปตามมาตรฐานสากล หรือ กฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง	๗.๒: ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐	๗.๒: ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐	๗.๒: ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	๗.๒: ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	๗.๒: ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	๗.๒: ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	๗.๒: ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์
	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๒๔	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๒๗	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓๐	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓๒	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓๔	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓๘	๗.๓: มีคลังความรู้ในรูปแบบดิจิทัล ที่สามารถปรับปรุงได้อย่างพลวัต (dynamic) และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่น ๆ ขององค์กร เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึง และใน	๗.๓: มีการสร้างองค์ความรู้ใหม่ ที่เป็นประโยชน์ สำหรับอุตสาหกรรมการบิน และมีการพัฒนาส่งผลลัพธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องและบูรณาการกับงานประจำ	๗.๓: เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่เป็นประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมการบิน

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
								ทุกพื้นที่ และมีกรรมนำความรู้ไปใช้ทั่วทั้งองค์กรจนเกิดผลลัพธ์		
	๗.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม และคุณภาพของนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับองค์กร	๗.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๑๘	๗.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒๒	๗.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒๕	๗.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๓๐	๗.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๓๕	๗.๔: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๔๐	๗.๔: มีนวัตกรรมที่นำเข้าใช้งานได้ และสร้างมูลค่าไม่มิติด้านเวลา ด้านความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ หมายเหตุ : มิติในการสร้างมูลค่าเมื่อนำไปใช้งานจากเกณฑ์ในการพิจารณารางวัลนวัตกรรมขององค์กร	๗.๔: มีนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการบิน	๗.๔: มีนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง
Cost Effectiveness (SO8)	บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้บริการที่คุ้มค่า ตัวชี้วัด (KPI) ๘.๑: ค่าใช้จ่ายโดยรวมต่อจำนวนชั่วโมงบินด้วยเครื่องบินตัวประกอบการบิน (Total Cost/IFR Flight Hour)	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour น้อยกว่าค่าของปี ๒๕๖๓	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงาน ใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงาน ใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงาน ใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงาน ใน CANSO ปี ๒๕๖๓	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO	๘.๑: Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO
	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ปัจจุบันจนถึงปี ๒๕๖๔	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.	๘.๒: รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.

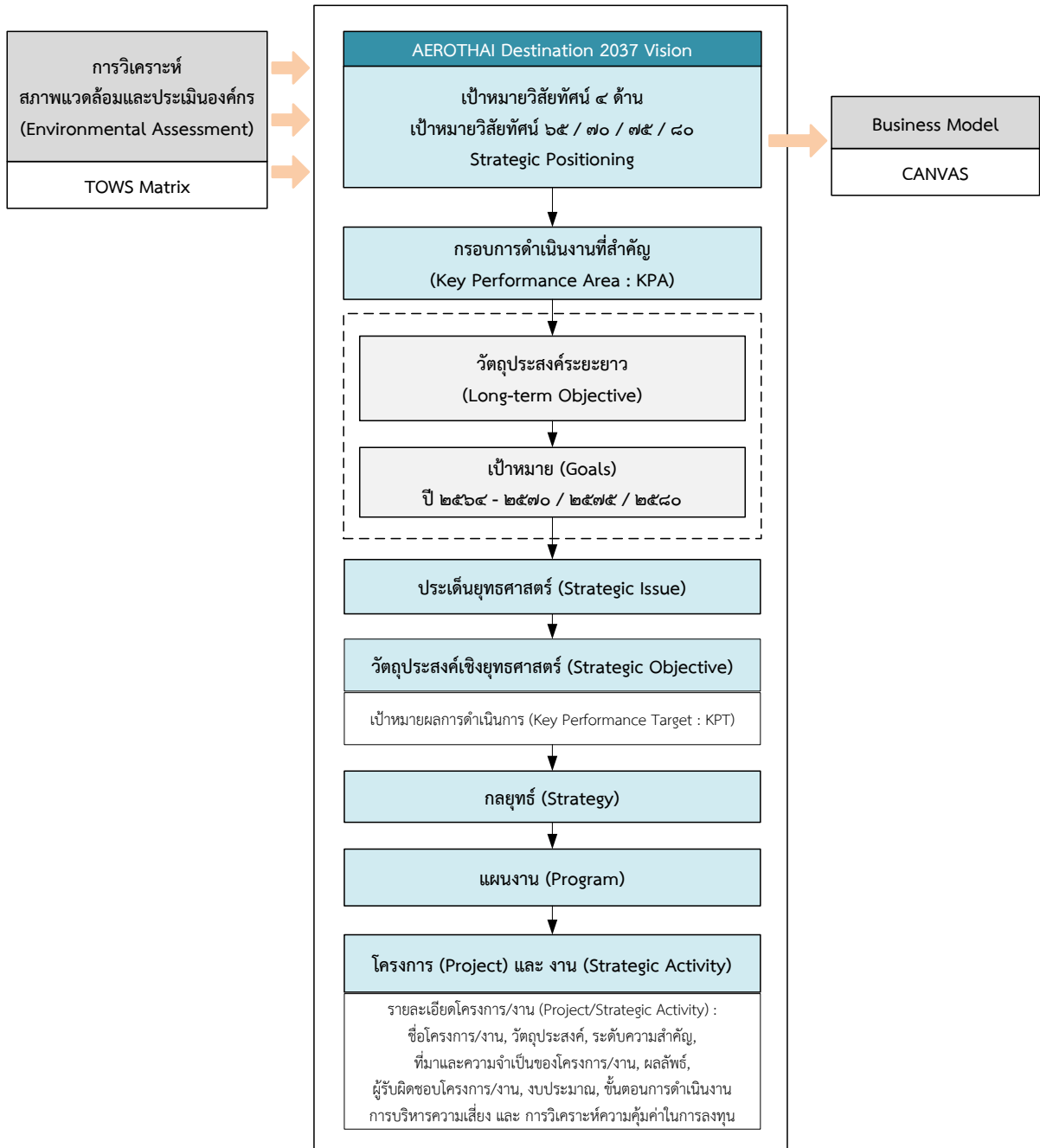
KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๔	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐	
	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)	
Value for National Competitiveness and Aviation Industry: สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน											
Global Interoperability (SO9)	พัฒนาบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ ตัวชี้วัด (KPI) ๙.๑: ความเป็นผู้นำด้าน ATFM ในภูมิภาค	๙.๑: ร้อยละเที่ยวบินที่ได้ประสานมาตรการ ATFM มากกว่าปี ๒๕๖๓	๙.๑: ไทยร่วมกับประเทศชั้นนำในเอเชีย/แปซิฟิก ผลักดันการนำ ATFM มาใช้งานสำหรับพื้นที่ที่มีความคับคั่ง การจราจรสูงภายในภูมิภาค	๙.๑: ไทยร่วมกับประเทศชั้นนำในเอเชีย/แปซิฟิก ผลักดันการนำ ATFM มาใช้งานสำหรับพื้นที่ที่มีความคับคั่ง การจราจรสูงภายในภูมิภาค	๙.๑: ไทยร่วมกับประเทศชั้นนำในเอเชีย/แปซิฟิก ผลักดันการนำ ATFM มาใช้งานสำหรับพื้นที่ที่มีความคับคั่ง การจราจรสูงภายในภูมิภาค	๙.๑: ไทยร่วมกับประเทศชั้นนำในเอเชีย/แปซิฟิก ผลักดันการนำ ATFM มาใช้งานสำหรับพื้นที่ที่มีความคับคั่ง การจราจรสูงภายในภูมิภาค	๙.๑: ไทยร่วมกับประเทศชั้นนำในเอเชีย/แปซิฟิก ผลักดันการนำ ATFM มาใช้งานสำหรับพื้นที่ที่มีความคับคั่ง การจราจรสูงภายในภูมิภาค	๙.๑: ไทยผลักดันให้ประเทศในอาเซียนมีการดำเนินการด้าน ATFM	๙.๑: ไทยผลักดันให้ประเทศในอาเซียนมีการดำเนินการด้าน ATFM อย่างครบถ้วน และเชื่อมโยงกับการดำเนินการในระดับภูมิภาค	๙.๑: ไทยผลักดันให้มีการเชื่อมโยง ATFM ในระดับโลก	๙.๑: ไทยผลักดันให้มีการเชื่อมโยง ATFM ในระดับโลก
	๙.๒: ความเป็นผู้นำด้าน SWM ในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก	๙.๒: รักษาความเป็นผู้นำในการจัดทำแนวทาง/หลักคิดการดำเนินการด้าน SWM ในระดับภูมิภาค	๙.๒: ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศริเริ่มนำแนวคิด SWM มาใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติตามแนวคิดการบริหารจราจรทางอากาศยุคใหม่				๙.๒: มีการให้บริการ ATFM ที่อาศัยการบริหารจัดการ/แลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWM (ATFM-on-SWM)		๙.๒: ผลักดันให้หน่วยงานด้านกิจการบินของไทยมีการดำเนินการตามแนวคิด SWM ร่วมกัน	๙.๒: มีการให้บริการตามแนวคิด FF-ICE เบื้องต้น (บางส่วนของ FF-ICE/1) ที่อาศัยการบริหารจัดการ/แลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWM	๙.๒: บพท. รักษาความเป็นผู้นำด้าน SWM อย่างต่อเนื่อง

จากการพิจารณาถึงสิ่งที่ บวท. ได้มุ่งเน้นและให้ความสำคัญ ร่วมกับเป้าหมายวิสัยทัศน์ ๔ ด้าน และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลาสามารถนำมากำหนดเป็น ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ในระดับองค์กร ดังนี้

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑: การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒: การสร้างบุคลากรมืออาชีพ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓: การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔: การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน

ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) จะมีการกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) โดยมีเป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Targets: KPTs) กลยุทธ์ (Strategies) แผนงาน (Programs) และโครงการ (Projects) / งาน (Strategic Activities) อธิบายเพิ่มเติมตามภาพประกอบที่ ๖

ทั้งนี้ แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ได้ใช้หลักการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management) การบริหารกลยุทธ์และผลสัมฤทธิ์ขององค์กรอย่างสมดุลและระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (Key Performance Targets: KPTs) โดยได้มีการจัดทำ Strategy Map ตามภาพประกอบที่ ๗



ภาพประกอบที่ ๖: รูปแบบการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ของ บวท.

AEROTHAI Destination 2037 Vision
วิสัยทัศน์
“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”
A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider

เป้าหมายวิสัยทัศน์			
1. ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)	2. สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals)	3. พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (HPO)	4. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)

เป้าหมายวิสัยทัศน์ระยะต่างๆ			
พ.ศ. 2565	มีความสามารถในการรองรับได้ 1.5 ล้านเที่ยวบินพร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน	พนักงานในกลุ่มงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งหมด มีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ นำไปสู่ผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) ที่สูงขึ้น	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 2.80 พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจ และมีความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
พ.ศ. 2570	มีความสามารถในการรองรับได้ 2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้าอันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน	พนักงานทั้งหมดมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลิตภาพการปฏิบัติงานสูงขึ้น โดยผลิตภาพอยู่ในระดับเดียวกับหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ใช้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่คะแนนสูงสุด พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงขึ้นกว่าปี 2565 และมีความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
พ.ศ. 2575	มีความสามารถในการรองรับได้ 2.5 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้าอันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน	พนักงานทั้งหมดมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลิตภาพสูงขึ้น โดยผลิตภาพอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ใช้บริการการเดินทางอากาศ โดยการจัดตำแหน่งงานที่ เหมาะสมและนำเทคโนโลยีมาใช้	ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงขึ้นกว่าปี 2570 และมีความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
พ.ศ. 2580	มีความสามารถในการรองรับได้ 3 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้าอันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน	พนักงานมีความสามารถ เป็นมืออาชีพ และผลิตภาพสูงจนสามารถสร้างคุณค่าให้กับอุตสาหกรรมการบิน (Export Experts) ได้อย่างต่อเนื่อง และได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภายนอก	ได้รับรางวัลด้านการบริหารจัดการองค์กรระดับสากล พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงกว่าค่าเฉลี่ยของภาคธุรกิจ และมีความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

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

<p>1. Implementation of Standard [ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีมาตรฐานขั้นสูงสุด]</p> <p>2. Safety [ให้บริการที่มีระดับความปลอดภัยขั้นสูงและยั่งยืน]</p> <p>3. Security [ให้บริการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศที่มีความมั่นคง]</p> <p>4. Capacity [รองรับการเดินทางของจราจรทางอากาศได้โดยมีความล่าช้าในระดับเดียวกับ Best Practices]</p> <p>5. Efficiency [เพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน]</p> <p>6. Environment [ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม]</p>	<p>7. Competency [พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถที่ทันสมัย]</p> <p>8. Productivity [เพิ่มผลิตภาพการปฏิบัติงาน]</p> <p>9. Employee Engagement [ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร]</p>	<p>10. Corporate Performance [มีผลการประเมินองค์กรในระดับดีเยี่ยม]</p> <p>11. Stakeholder Satisfaction [บริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อบรรลุตามเป้าหมายองค์กร]</p> <p>12. Customer Engagement [ให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มมีความพึงพอใจและผูกพันต่อบริการองค์กร]</p> <p>13. Corporate Governance & Corporate Social Responsibility [มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล]</p> <p>14. Digital Transformation, Knowledge Management & Innovation [มีการสร้างสรรค์ และพัฒนาวัฒนธรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มอย่างก้าวกระโดด]</p> <p>15. Cost Effectiveness [บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อการใช้บริการที่มีมูลค่า]</p>	<p>16. Global Interoperability [พัฒนาบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ]</p> <p>17. National Competitiveness [พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย]</p>
---	--	--	--

ประเด็นยุทธศาสตร์

1. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการป็น
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
<p>SO 1 ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน</p> <p>SO 2 พัฒนาศักยภาพในการรองรับเที่ยวบิน และยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทางอากาศยาน</p>	<p>SO 3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน</p> <p>SO 4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี</p>	<p>SO 5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั้งองค์กรและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม</p> <p>SO 6 มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับที่เยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล</p> <p>SO 7 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>SO 8 มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้</p>	<p>SO 9 สร้างคุณค่าให้กับกิจการป็นทุกระดับ</p> <p>SO 10 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ</p>
ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)	ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)	ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)	ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)
<p>Implementation of Standard SO 1</p> <p>KPI1.1 การให้บริการของพนักงานบริการเดินอากาศ</p> <p>KPI1.2 ความสามารถในการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน PBA</p> <p>Safety</p> <p>KPI1.3 SMS Maturity Level</p> <p>KPI1.4 Safety Occurrences Ratio</p> <p>KPI1.5 CNS/Support System Service Availability</p> <p>Security</p> <p>KPI1.6 ไม่มีการตรวจพบข้อผิดพลาดหรือความผิดปกติในการเดินอากาศ</p> <p>KPI1.7 ไม่มี Incident ที่เกิดจากการตรวจเช็ค</p> <p>KPI1.8 ไม่มี Incident ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์</p> <p>KPI1.9 ดำเนินงานตามข้อกำหนดมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัย</p> <p>KPI1.10 ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยจากการตรวจสอบภายในองค์กร</p> <p>Capacity SO 2</p> <p>KPI2.1 Declared Capacity</p> <p>KPI2.2 ATM Delay</p> <p>Efficiency</p> <p>KPI2.3 Taxi-out Efficiency</p> <p>KPI2.4 Actual En-route Extension</p> <p>KPI2.5 Filed Flight Plan En-route Extension</p> <p>KPI2.6 Terminal Efficiency</p> <p>KPI2.7 Taxi-in Efficiency</p> <p>KPI2.8 Flight Time Variability</p> <p>KPI2.9 ความสำเร็จตาม APAC Seamless ANS Plan</p> <p>Environment</p> <p>KPI2.10 นวัตกรรม Carbon Emission จากการปฏิบัติงานตลอดช่วงการบิน</p>	<p>Competency SO 3</p> <p>KPI3.1 พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้และสามารถเปลี่ยนแปลงของงานให้บริการการเดินทาง</p> <p>KPI3.2 ATM Professional Center</p> <p>Productivity</p> <p>KPI3.3 ATCOs in OPS Hours Productivity</p> <p>KPI3.4 Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour</p> <p>Employee Engagement SO 4</p> <p>KPI4.1 ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม</p>	<p>Corporate Performance SO 5</p> <p>KPI5.1 ได้รับการยอมรับด้านจัดการในระดับประเทศ/ภูมิภาค/โลก</p> <p>Stakeholder Satisfaction</p> <p>KPI5.2 ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้บริหารที่มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>Customer Engagement</p> <p>KPI5.3 ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ</p> <p>KPI5.4 ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ</p> <p>KPI5.5 สัดส่วนร้อยละเงินที่จัดการได้</p> <p>Corporate Governance & Corporate Social Responsibility SO 6</p> <p>KPI6.1 ผลการประเมินความโปร่งใส (CG)</p> <p>KPI6.2 CSR In-process ที่สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO 26000</p> <p>Digital Transformation, Knowledge Management and Innovation SO 7</p> <p>KPI7.1 คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>KPI7.2 ความสำเร็จในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ</p> <p>KPI7.3 คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ในหัวข้อการจัดการความรู้</p> <p>KPI7.4 คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรมและคุณภาพของนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับองค์กร</p> <p>Cost Effectiveness SO 8</p> <p>KPI8.1 Total Cost per IFR Flight Hour</p> <p>KPI8.2 รักษาเรตยอการค้าบริการ</p> <p>KPI8.3 รายได้จากการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ</p>	<p>Global Interoperability SO 9</p> <p>KPI9.1 ความสัมพันธ์ด้าน ATM ในภูมิภาค</p> <p>KPI9.2 ความสัมพันธ์ด้าน SWIM ในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก</p> <p>National Competitiveness SO 10</p> <p>KPI10.1 คะแนนประเมินการชี้วัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure)</p> <p>KPI10.2 ประสิทธิภาพของแผนแม่บททางอากาศและการเดินทางแห่งชาติ</p>

กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)
<p>S1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานตามกระบวนการมาตรฐานที่สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดของภาครัฐ</p> <p>S1.2 ผู้ประกอบการมีความพร้อมองค์กรด้วย PBA</p> <p>S1.3 พัฒนาระบบบริการความปลอดภัยตามมาตรฐานขั้นสูงขององค์กรผู้ให้บริการเดินอากาศ</p> <p>S1.4 จัดการความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพ</p> <p>S1.5 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารระบบเทคโนโลยีบริการเดินอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อตกลงระดับบริการ</p> <p>S1.6 ผู้ประกอบการต้องยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการให้บริการรัฐวิสาหกิจ</p>	<p>S2.1 พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์ที่ให้ความสำคัญต่อคนและมีความเป็นมืออาชีพและมีประสิทธิภาพ</p> <p>S2.2 พัฒนาระบบการปฏิบัติงานในระดับที่เทียบเคียงกับ ANSP ชั้นนำ</p> <p>S2.3 พัฒนาระบบการปฏิบัติงานที่มีความสามารถตรงตามแผนปฏิบัติงาน</p> <p>S2.4 พัฒนาระบบการปฏิบัติงานที่มีความเป็นมืออาชีพและมีประสิทธิภาพ</p> <p>S2.5 พัฒนาระบบการปฏิบัติงานที่มีความเป็นมืออาชีพและมีประสิทธิภาพ</p> <p>S2.6 พัฒนาระบบการปฏิบัติงานที่มีความเป็นมืออาชีพและมีประสิทธิภาพ</p>	<p>S3.1 กำหนดแผนพัฒนาและบริหารคุณภาพที่ทั้งองค์กรโดยการปรับปรุงและจัดการกระบวนการทำงานที่สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับพันธมิตรความสำคัญและเป้าหมายขององค์กร</p> <p>S3.2 สร้างความเชื่อมั่นและการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ภายในและภายนอกประเทศ เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายด้านนวัตกรรมที่จำเป็นของ บพข.</p> <p>S3.3 ยกระดับความพึงพอใจในการบริการพร้อมกับการจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง</p>	<p>S4.1 ดำเนินการเชิงรุกด้านพัฒนาเดินอากาศให้ทันกับภูมิภาค/โลก</p> <p>S4.2 สร้างความร่วมมือและบริหารจัดการสหภาพกับพันธมิตรที่มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงเส้นทางบินกับภูมิภาค</p> <p>S10.1 ยกระดับขีดความสามารถระบบการขนส่งทางอากาศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการเดินอากาศที่มีคุณภาพพร้อมทั้งบริการที่ทันสมัยและปลอดภัย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภูมิภาคอาเซียน และเชื่อมโยงเส้นทางบินกับภูมิภาค</p>
<p>S2.1 ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสนับสนุนการเดินอากาศ ตลอดช่วงการบิน</p> <p>S2.2 พัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลเพื่อระบบการเดินอากาศ</p>	<p>S4.1 พัฒนาระบบการปฏิบัติงานที่มีความเป็นมืออาชีพและมีประสิทธิภาพ</p> <p>S4.2 พัฒนาระบบการปฏิบัติงานที่มีความเป็นมืออาชีพและมีประสิทธิภาพ</p> <p>S4.3 พัฒนาระบบการปฏิบัติงานที่มีความเป็นมืออาชีพและมีประสิทธิภาพ</p>	<p>S6.1 ดำเนินการตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ความยั่งยืน และผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมหรือจิตสำนึกที่เน้นเรื่องสังคม</p> <p>S6.2 มุ่งมั่นให้เกิดการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมในเชิงรุก พร้อมขยายการปฏิบัติการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR In Process) สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO 26000 ให้ครอบคลุมทั้งองค์กรอย่างยั่งยืนและยั่งยืน</p>	<p>S10.1 ยกระดับขีดความสามารถระบบการขนส่งทางอากาศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการเดินอากาศที่มีคุณภาพพร้อมทั้งบริการที่ทันสมัยและปลอดภัย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภูมิภาคอาเซียน และเชื่อมโยงเส้นทางบินกับภูมิภาค</p>

แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)
<p>1.1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารงานการบินให้บริการเดินอากาศ ตามกลยุทธ์ฯและข้อกำหนดฯ (Quick win)</p> <p>1.2.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยตามหลักด้านผลกระทบของระบบการบินอากาศ (Long Term)</p> <p>1.3.1 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัยและการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงรุก (Safety Promotion & Development of a Positive and Proactive Safety Culture) (Quick win)</p> <p>1.3.2 แผนงานด้านนโยบายและวัตถุประสงค์การบริหารความปลอดภัย (ระยะที่ 2) (Long Term)</p> <p>1.3.3 แผนงานพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) (Long Term)</p> <p>1.3.4 แผนงานการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick win)</p> <p>1.3.5 แผนงานพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)</p>	<p>3.1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารบุคลากรที่มีคุณลักษณะพิเศษตามต้นแบบฯและสอดคล้องกับทิศทางการบินบริการเดินอากาศ (Quick win)</p> <p>3.1.2 แผนงานพัฒนาแนวทางทางผลิตภาพ (Productivity) และลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term)</p> <p>3.1.3 แผนงานพัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Long Term)</p> <p>3.2.1 แผนงานพัฒนาระบบความสามารถ (Competency Management System) (Quick win)</p> <p>3.2.2 แผนงานพัฒนาศูนย์กลางด้าน AT/AMM ตามแนวทาง Next Generation of Aviation Professional (NGAP) (Quick win)</p> <p>3.2.3 แผนงานพัฒนาศูนย์กลางด้านวิศวกร ชก และด้านวิศวกรระบบขนส่งตามแนวทาง Next Generation of Aviation Professional (NGAP) (Quick win)</p> <p>3.2.4 แผนงานพัฒนาศูนย์กลางด้านบริหารจัดการและสนับสนุน (Quick win)</p> <p>3.2.5 แผนงานพัฒนาศูนย์กลางด้านภาษาอังกฤษ (Quick win)</p> <p>3.2.6 แผนงานบริหารวิชาชีพด้านปฏิบัติการและวิศวกรอากาศยานด้าน Safety & Standard และด้านช่าง (Quick Win)</p> <p>3.2.7 แผนงานพัฒนาศูนย์กลางที่มีศักยภาพสูง (Talent) ที่มี Competency ในระดับที่สูงขึ้น และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) (Long Term)</p> <p>3.2.8 แผนงานพัฒนาศูนย์กลางที่มีศักยภาพในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและสร้างนวัตกรรมดิจิทัล (Quick win)</p> <p>3.3.1 แผนงานการจัดตั้ง Academy Center (Quick Win)</p> <p>3.3.2 แผนงานการจัดตั้งศูนย์วิจัยพัฒนา และนวัตกรรม (Long Term)</p>	<p>5.1.1 แผนงานปรับปรุงกระบวนการ เพื่อใช้ผลิตผลด้วยต้นทุนที่น้อยลง (Quick win)</p> <p>5.1.2 แผนงานบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Long Term)</p> <p>5.2.1 แผนงานการสร้างความสัมพันธ์กับผู้บริหารระดับสูงและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการดำเนินงานของประเทศไทย (Quick win)</p> <p>5.2.2 แผนงานยกระดับความสัมพันธ์กับผู้บริหารระดับสูงและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Long Term)</p> <p>5.3.1 แผนงานการจัดการความสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ (Quick win)</p> <p>5.3.2 แผนงานยกระดับความพึงพอใจผู้ใช้บริการ เพื่อตอบสนองผู้ใช้บริการให้ตามความคาดหวัง และเหนือกว่าที่ลูกค้าคาดหวัง และเพิ่มความรู้แก่พนักงาน (Long Term)</p> <p>6.1.1 แผนงานผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บพข. เพื่อขยายการปฏิบัติตามมาตรฐานสากลทั่วทั้งองค์กร (Quick win)</p> <p>6.1.2 แผนงานส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมที่ดีในจริยธรรมวินัยที่ดีภายใต้วัฒนธรรมวินัยของการบินไทย (Long Term)</p> <p>6.2.1 แผนงานการลดความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Quick Win)</p> <p>6.2.2 แผนงานลดความเสี่ยงกับสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)</p>	<p>9.1.1 แผนงานขับเคลื่อนองค์กรเชิงกลยุทธ์ในทุกระดับปฏิบัติการ (Quick win)</p> <p>9.2.1 แผนงานเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินที่ระบบ (Quick win)</p> <p>9.2.2 แผนงานผลักดันให้เกิดการใช้พลังงานทดแทน FUA เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศไทย (Long Term)</p> <p>10.1.1 แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บททั้งอากาศและการบินอากาศแห่งชาติ (Quick win)</p> <p>10.1.2 แผนงานพัฒนาการบริการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Long Term)</p> <p>10.1.3 แผนงานพัฒนาการบริการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด (Quick win)</p> <p>10.1.4 แผนงานพัฒนาการบริการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Quick win)</p> <p>10.1.5 แผนงานพัฒนาศูนย์ควบคุมการบินที่ภูเก็ต (Quick Win)</p> <p>10.1.6 แผนงานพัฒนาการบริการเดินอากาศ ณ สนามบินผู้ดูแลฯ (Quick Win)</p> <p>10.1.7 แผนงานพัฒนาการบริการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Long Term)</p> <p>10.1.8 แผนงานพัฒนาการบริการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด (Quick Win)</p> <p>10.1.9 แผนงานปรับปรุงพัฒนากระบวนการบริการเดินอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อจำกัด ให้สามารถใช้งานระบบฯ ได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง (Long Term)</p>
<p>1.4.1 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากอาชญากรรมและภัยคุกคามด้านความปลอดภัย (Quick win)</p> <p>1.4.2 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน (Quick win)</p> <p>1.4.3 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนบก (Quick win)</p> <p>1.4.4 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านปฏิบัติการที่เชื่อมโยงกับมาตรฐาน (Risk of faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures – Procedural Risk) (Quick win)</p> <p>1.4.5 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของอากาศยานและระบบสนับสนุน (Risk of failure of ground facilities: Facility Risk) (Long Term)</p> <p>1.4.6 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของการบิน (Long Term)</p>	<p>4.1.1 แผนงานการจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>4.1.2 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Long Term)</p> <p>4.2.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>4.2.2 แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในภาคี (Employee Experience) (Long Term)</p>	<p>6.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>6.2.2 แผนงานลดความเสี่ยงกับสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)</p>	<p>7.1.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้ทันสมัย (Quick Win)</p> <p>7.1.2 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick win)</p> <p>7.1.3 แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick win)</p> <p>7.1.4 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)</p> <p>7.2.1 แผนงานส่งเสริมและพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม (Quick win)</p> <p>7.2.2 แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม (Long Term)</p>
<p>1.5.1 แผนงานปรับปรุงระบบบริหารจราจรทางอากาศตามมาตรฐานข้อกำหนดการบิน (Quick win)</p> <p>1.5.2 แผนงานพัฒนาระบบบริหารจราจรทางอากาศเพื่อรักษาความปลอดภัย (Long Term)</p> <p>1.5.3 แผนงานยกระดับความปลอดภัยของระบบบริหารจราจรทางอากาศและระบบสนับสนุน (Long Term)</p>	<p>4.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>4.2.2 แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในภาคี (Employee Experience) (Long Term)</p>	<p>6.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>6.2.2 แผนงานลดความเสี่ยงกับสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)</p>	<p>7.1.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้ทันสมัย (Quick Win)</p> <p>7.1.2 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick win)</p> <p>7.1.3 แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick win)</p> <p>7.1.4 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)</p> <p>7.2.1 แผนงานส่งเสริมและพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม (Quick win)</p> <p>7.2.2 แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม (Long Term)</p>
<p>1.6.1 แผนงานจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ แห่งที่ 2 และศูนย์ให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินจารุวัชร (Remote Tower Center) (Long Term)</p> <p>1.6.2 แผนงานด้านการรักษาความปลอดภัย (Quick win)</p> <p>1.6.3 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่องค์กร (Quick Win)</p>	<p>4.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>4.2.2 แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในภาคี (Employee Experience) (Long Term)</p>	<p>6.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>6.2.2 แผนงานลดความเสี่ยงกับสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)</p>	<p>7.1.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้ทันสมัย (Quick Win)</p> <p>7.1.2 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick win)</p> <p>7.1.3 แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick win)</p> <p>7.1.4 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)</p> <p>7.2.1 แผนงานส่งเสริมและพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม (Quick win)</p> <p>7.2.2 แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม (Long Term)</p>
<p>2.1.1 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)</p> <p>2.1.2 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต (Long Term)</p> <p>2.1.3 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินและตามเส้นทางบินเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)</p> <p>2.1.4 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินและตามเส้นทางบินเพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต (Long Term)</p> <p>2.1.5 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน (Quick Win)</p> <p>2.1.6 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารควบคุมการจราจรทางอากาศ (Quick Win)</p> <p>2.1.7 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศตามแนวคิดเทคโนโลยีใหม่ (Long Term)</p>	<p>4.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>4.2.2 แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในภาคี (Employee Experience) (Long Term)</p>	<p>6.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>6.2.2 แผนงานลดความเสี่ยงกับสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)</p>	<p>7.1.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้ทันสมัย (Quick Win)</p> <p>7.1.2 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick win)</p> <p>7.1.3 แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick win)</p> <p>7.1.4 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)</p> <p>7.2.1 แผนงานส่งเสริมและพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม (Quick win)</p> <p>7.2.2 แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม (Long Term)</p>
<p>2.2.1 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการข้อมูลและแนวคิด SWM (Quick Win)</p> <p>2.2.2 แผนงานพัฒนา SWM-Enabled Applications (Long Term)</p>	<p>4.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>4.2.2 แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในภาคี (Employee Experience) (Long Term)</p>	<p>6.1.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>6.2.2 แผนงานลดความเสี่ยงกับสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)</p>	<p>7.1.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้ทันสมัย (Quick Win)</p> <p>7.1.2 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick win)</p> <p>7.1.3 แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick win)</p> <p>7.1.4 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัยเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)</p> <p>7.2.1 แผนงานส่งเสริมและพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม (Quick win)</p> <p>7.2.2 แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม (Long Term)</p>

ภาพประกอบที่ ๗: Strategy Map (แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๘)

ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) ภายใต้แต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) พร้อมเป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Targets) ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๖๘)
<p>SI 1 การให้บริการ การเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมี ประสิทธิภาพ</p>	<p>SO 1 ให้บริการที่ปลอดภัย และมั่นคง เป็นไปตาม มาตรฐาน และต่อเนื่อง ในทุกช่วงการบิน</p>	<p>KPT1.1 – สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจ ความรับผิดชอบของ บพท.</p> <p>KPT1.2 – ดำเนินการ PBA step 5 และ step 6 อย่างต่อเนื่อง</p> <p>KPT1.3 – Completion on SMS Maturity Level D - Assured</p> <p>KPT1.4 – อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.5 – CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA (* ได้แก่ (๑) ระบบสื่อสาร (Communication) (๒) ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation) (๓) ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance) (๔) ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าต่อเนื่องอัตโนมัติ (UPS) และ (๕) ระบบ PABX)</p> <p>KPT1.6 – ไม่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการให้บริการการเดินอากาศ (Number of acts of unlawful interference (AUI) to ANS)</p> <p>KPT1.7 – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการ แทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)</p> <p>KPT1.8 – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับ การให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้ (Number of incidents due to unintentional factors such as human error, natural disasters, etc. that have led to unacceptable reduction in air navigation system capacity)</p> <p>KPT1.9 – ปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยครบทุกข้อ</p> <p>KPT1.10 - แก้ไขข้อตรวจพบด้านการรักษาความปลอดภัยจากการตรวจสอบภายในองค์กร แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด ร้อยละ ๑๐๐</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๖๘)
	<p>SO 2 พัฒนาศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ</p>	<p>KPT2.1 – เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน และมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR เพื่อให้มีค่า Declared Capacity สำหรับห้วงอากาศของสนามบินเพิ่มเติม ได้แก่ แม่ฮ่องสอน น่าน สุโขทัย และแม่สอด</p> <p>KPT2.2 – ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน</p> <p>KPT2.3 – ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ</p> <p>KPT2.4 – ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด</p> <p>KPT2.5 – Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%</p> <p>KPT2.6 – ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๕</p> <p>KPT2.7 – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ</p> <p>KPT2.8 – ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)</p> <p>KPT2.9 – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ</p> <p>KPT2.10 – จัดให้มีการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Carbon emission จากการปฏิบัติการบิน</p>
<p>SI 2 การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</p>	<p>SO 3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน</p>	<p>KPT3.1 – จัดทำแผนพัฒนาพนักงานรายบุคคลสำหรับพนักงานทั่วทั้งองค์กรแล้วเสร็จ</p> <p>KPT3.2 – จัดตั้ง Academy Center และปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับ ICAO ATO Guidelines (Quality and Safety Management)</p> <p>KPT3.3 – ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๕ (Q1 ตามการรายงานใน CANSO)</p> <p>KPT3.4 - ค่า 1 Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓</p>
	<p>SO 4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี</p>	<p>KPT4.1 – ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า</p>
<p>SI 3 การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>SO 5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดี ทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม</p>	<p>KPT5.1 – ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๔.๐๐</p> <p>KPT5.2 – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่น้อยกว่า ๔.๐๓</p> <p>KPT5.3 – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่น้อยกว่า ๔.๐๔</p> <p>KPT5.4 – ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 10%</p> <p>KPT5.5 – สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ ด้านผู้ใช้บริการ 100% และด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่า 70%</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๖๘)
	<p>SO 6 มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล</p>	<p>KPT6.1 - ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A (>=93%)</p> <p>KPT6.2 - ประเมินคุณภาพ และ/หรือ ประสิทธิภาพของระบบ/กระบวนการการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม</p>
	<p>SO 7 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล</p>	<p>KPT7.1 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๓.๖</p> <p>KPT7.2 - ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้เท่ากับร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์</p> <p>KPT7.3 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๕</p> <p>KPT7.4 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๓.๕</p>
	<p>SO 8 มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้</p>	<p>KPT8.1 - Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงาน ใน CANSO ปี ๒๕๖๓</p> <p>KPT8.2 - รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กปร.</p> <p>KPT8.3 - รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)</p>
<p>SI 4 การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน</p>	<p>SO 9 สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ</p>	<p>KPT9.1 - ไทยร่วมกับประเทศชั้นนำในเอเชีย/แปซิฟิกผลักดันการนำ ATFM มาใช้งานสำหรับพื้นที่ ที่มีความคับคั่งการจราจรสูงภายในภูมิภาค</p> <p>KPT9.2 - มีการให้บริการ ATFM ที่อาศัยการบริหารจัดการ/แลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWIM (ATFM-on-SWIM)</p>
	<p>SO 10 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วน และมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ</p>	<p>KPT10.1 - ดัชนีตัวแปรในการชี้วัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure) ของไทยไม่ลดลงจากปีก่อนหน้า</p> <p>KPT10.2 - หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บททางอากาศและการเดินทางแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๘) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด</p>

๓.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ - การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

<p>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 1: ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน</p>
<p>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘:</p> <p>KPT1.1 – สามารถรักษาการได้รับใบรับรองสำหรับทุกบริการตามภารกิจความรับผิดชอบของ บพท.</p> <p>KPT1.2 – ดำเนินการ PBA step 5 และ step 6 อย่างต่อเนื่อง</p> <p>KPT1.3 – Completion on SMS Maturity Level D - Assured</p> <p>KPT1.4 – อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio) ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.5 – CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA</p> <p>(* ได้แก่ (๑) ระบบสื่อสาร (Communication) (๒) ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation) (๓) ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance) (๔) ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าต่อเนื่องอัตโนมัติ (UPS) และ (๕) ระบบ PABX)</p> <p>KPT1.6 – ไม่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการให้บริการการเดินอากาศ (Number of acts of unlawful interference (AUI) to ANS)</p> <p>KPT1.7 – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)</p> <p>KPT1.8 – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้ (Number of incidents due to unintentional factors such as human error, natural disasters, etc. that have led to unacceptable reduction in air navigation system capacity)</p> <p>KPT1.9 – ปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยครบทุกข้อ</p> <p>KPT1.10 – แก้ไขข้อตรวจพบด้านการรักษาความปลอดภัยจากการตรวจสอบภายในองค์กร แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนดร้อยละ ๑๐๐</p>

กลยุทธ์ S1.1: พัฒนางค์ประกอบและการดำเนินงานตามกระบวนการมาตรฐานให้สอดคล้องกับกฎหมายและการกำกับของภาครัฐ
แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาระบบบริหารมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศตามกรอบกฎหมายและข้อกำหนดภาครัฐ (Quick Win)

กลยุทธ์ S1.2: มุ่งสู่การยกระดับมาตรฐานองค์กร ด้วย PBA (Performance Based Approach)
แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนามาตรฐานบริการตามกรอบมาตรฐานสากลด้านสมรรถนะของระบบการเดินอากาศ (Global Performance of the Air Navigation System) (Long Term)

กลยุทธ์ S1.3: พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยตามมาตรฐานขั้นสูงขององค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศสากล (CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems)
แผนงาน (Program)

- แผนงานส่งเสริมความปลอดภัยและการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงรุก (Safety Promotion & Development of a Positive and Proactive Safety Culture) (Quick Win)
- แผนงานด้านนโยบายและวัตถุประสงค์การบริหารความปลอดภัย (ระยะที่ ๒) (Long Term)
- แผนงานพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) (Long Term)
- แผนงานการเพิ่มประสิทธิผลด้านความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)

กลยุทธ์ S1.4: จัดการความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญสูงต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance)

ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

แผนงาน (Program)

- แผนงานบริหารความเสี่ยงจากความเหนื่อยล้าของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนทางวิ่ง (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านการปฏิบัติที่เบี่ยงเบนจากมาตรฐาน (Risk of faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures – Procedural Risk) (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านระบบวิศวกรรมจราจรทางอากาศและระบบสนับสนุน (Risk of failure of ground facilities: Facility Risk) (Long Term)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน (Long Term)

กลยุทธ์ S1.5: ปรับปรุง/พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารระบบ/เทคโนโลยีบริการการเดินทางอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อตกลงระดับบริการ

แผนงาน (Program)

- แผนงานปรับปรุงระบบวิศวกรรมจราจรทางอากาศตามมาตรฐานข้อกำหนดการใช้งาน (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาระบบวิศวกรรมจราจรทางอากาศเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย (Long Term)
- แผนงานมาตรการควบคุมความเสี่ยงด้านระบบวิศวกรรมจราจรทางอากาศและระบบสนับสนุน (Long Term)

กลยุทธ์ S1.6: มุ่งสู่การพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความต่อเนื่องในการให้บริการระดับสูงสุด

แผนงาน (Program)

- แผนงานจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ ๒ และศูนย์ให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินจากระยะไกล (Remote Tower Center) (Long Term)
- แผนงานด้านการรักษาความปลอดภัย (Quick Win)
- แผนงานบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจทั่วทั้งองค์กร (Quick Win)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 2: พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทางอากาศ

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘:

KPT2.1 – เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน และมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR เพื่อให้มีค่า Declared Capacity สำหรับห้วงอากาศของสนามบินเพิ่มเติม ได้แก่ แม่ฮ่องสอน น่าน สุโขทัย และแม่สอด

KPT2.2 – ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน

KPT2.3 – ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ

KPT2.4 – ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด

KPT2.5 – Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%

KPT2.6 – ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๕

KPT2.7 – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ

KPT2.8 – ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)

KPT2.9 – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ

KPT2.10 – จัดให้มีการดำเนินการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Carbon emission จากการปฏิบัติการบิน

กลยุทธ์ S2.1: ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินทางอากาศตลอดทุกช่วงการบิน

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคต (Long Term)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคต (Long Term)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหาร/จัดการห้วงอากาศ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศตามแนวคิด/เทคโนโลยียุคใหม่ (Long Term)

กลยุทธ์ S2.2: พัฒนาการบริหาร/จัดการข้อมูลทั้งระบบการเดินทางอากาศ

แผนงาน (Program)

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

๓.๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ - การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 3: มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘:

KPT3.1 – จัดทำแผนพัฒนาพนักงานรายบุคคลสำหรับพนักงานทั่วทั้งองค์กรแล้วเสร็จ

KPT3.2 – จัดตั้ง Academy Center และปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับ ICAO ATO Guidelines (Quality and Safety Management)

KPT3.3 – ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๕ (Q1 ตามการรายงานใน CANSO)

KPT3.4 – ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๓

กลยุทธ์ S3.1: พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์เพื่อให้บุคลากรมีคุณสมบัติและมีผลิตภาพในการปฏิบัติงานในระดับที่เทียบเคียงกับ ANSP ชั้นนำ

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาระบบสรรหาบุคลากร ให้มีคุณสมบัติตรงตามตำแหน่งงานและสอดคล้องกับทิศทางกาให้บริการเดินอากาศ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาแนวทางการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) และลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term)
- แผนงานพัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Long Term)

กลยุทธ์ S3.2: พัฒนาทุนมนุษย์ให้มีความสามารถตรงตามคุณสมบัติของตำแหน่งงานที่กำหนด

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาระบบความสามารถ (Competency Management System) (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาบุคลากรด้าน ATM/AIM ตามแนวทาง Next Generation of Aviation Professional (NGAP) (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม CNS และด้านวิศวกรรมสนับสนุน ตามแนวทาง Next Generation of Aviation Professional (NGAP) (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านบริหารจัดการและสนับสนุน (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านภาษาอังกฤษ (Quick Win)
- แผนงานบริหารวิชาชีพด้านนักบินและวิศวกรอากาศยาน ด้าน Safety & Standard และด้านครู (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) ให้มี Competency ในระดับที่สูงขึ้น และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) (Long Term)
- แผนงานพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และสร้างนวัตกรรมดิจิทัล (Quick Win)

กลยุทธ์ S3.3: พัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญโดยการจัดให้มีศูนย์พัฒนาฯ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้และทักษะขั้นสูง รวมทั้งการส่งเสริมให้บุคลากรเข้าสู่กระบวนการวิจัยและพัฒนา การออกแบบและสร้างนวัตกรรมด้วยศูนย์ปฏิบัติการที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพระดับสากล

แผนงาน (Program)

- แผนงานการจัดตั้ง Academy Center (Quick Win)
- แผนงานการจัดตั้งศูนย์วิจัย/พัฒนา และนวัตกรรม (Long Term)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 4: มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘:

KPT4.1 – ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า

กลยุทธ์ S4.1: พัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานและคุณภาพชีวิตของบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการตามปัจจัยสร้างความผูกพัน

แผนงาน (Program)

- แผนงานการจัดเตรียมอาคารสถานที่/ระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องกับความต้องการองค์กร (Quick Win)
- แผนงานส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Long Term)

กลยุทธ์ S4.2: สร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากร (Employee Experience) ตลอดระยะเวลาการทำงาน รวมทั้งรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพ และสร้างแรงจูงใจสำหรับบุคลากรรุ่นใหม่

แผนงาน (Program)

- แผนงานยกระดับและส่งเสริมความผูกพันองค์กร (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) (Long Term)

๓.๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ – การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 5: มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘:

KPT5.1 – ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๔.๐๐

KPT5.2 – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่น้อยกว่า ๔.๐๓

KPT5.3 – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่น้อยกว่า ๔.๐๔

KPT5.4 – ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกิน 10%

KPT5.5 – สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ ด้านผู้ให้บริการ 100% และด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่า 70%

กลยุทธ์ S5.1: กำหนดแผนพัฒนาและบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร โดยการปรับปรุงและจัดการกระบวนการทำงานที่สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเพิ่มขีดความสามารถและเป้าหมายขององค์กร

แผนงาน (Program)

- แผนงานปรับปรุงกระบวนการ เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายองค์กร (Quick Win)
- แผนงานบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Long Term)

กลยุทธ์ S5.2: สร้างความร่วมมือและการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายการดำเนินโครงการที่สำคัญของ บวท.

แผนงาน (Program)

- แผนงานการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (Quick Win)
- แผนงานยกระดับความสามารถในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Long Term)

กลยุทธ์ S5.3: ยกระดับความพึงพอใจผู้ให้บริการพร้อมกับจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

แผนงาน (Program)

- แผนงานการจัดการความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ (Quick Win)
- แผนงานยกระดับความพึงพอใจผู้ให้บริการ เพื่อตอบสนองผู้ให้บริการได้ตามความต้องการ และเหนือกว่าที่ลูกค้าคาดหวัง และเพิ่มความผูกพันให้กับลูกค้า (Long Term)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 6: มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘:

KPT6.1 - ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A ($\geq 93\%$)

KPT6.2 - ประเมินคุณภาพ และ/หรือ ประสิทธิภาพของระบบ/กระบวนการการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ S6.1: ดำเนินงานตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ความยั่งยืนและผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล

แผนงาน (Program)

- แผนงานผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร (Quick Win)
- แผนงานส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี (Long Term)

กลยุทธ์ S6.2: ผลักดันให้เกิดการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมในเชิงรุก พร้อมขยายการปฏิบัติการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO 26000 ให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มแข็งและยั่งยืน

แผนงาน (Program)

- แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และใช้ความสามารถหลักสนับสนุนเพื่อรักษาความร่วมมือกับภายนอก (Quick Win)
- แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 7: เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘:

KPT7.1 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๓.๖

KPT7.2 - ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้เท่ากับร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบ แก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

KPT7.3 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๕

KPT7.4 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๓.๕

กลยุทธ์ S7.1: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การกำกับดูแลข้อมูล การบริหารจัดการข้อมูล การบริหารความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ การพัฒนาความต่อเนื่อง/พร้อมใช้งานของระบบดิจิทัล ให้มีเสถียรภาพ และประสิทธิภาพสูง เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งานกับทุกส่วนงานขององค์กร

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพสูง (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศเพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)

กลยุทธ์ S7.2: พัฒนาระบบการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร และส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมเพื่อการขับเคลื่อนองค์กร
แผนงาน (Program)

- แผนงานส่งเสริม/พัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม (Long Term)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 8: มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘:

KPT8.1 – Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงาน ใน CANSO ปี ๒๕๖๓

KPT8.2 – รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กพร.

KPT8.3 – รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)

กลยุทธ์ S8.1: บริหารการเงินและต้นทุนขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามกรอบของแผนการลงทุน เพื่อให้มี
อัตราค่าบริการที่สอดคล้องตามข้อเสนอแนะของ ICAO (DOC 9082) คุ้มค่า/เหมาะสมตามสภาพแวดล้อม และมุ่งเน้นรักษา
สมดุลของสัดส่วนค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมและไม่สูงกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

แผนงาน (Program)

- แผนงานบริหารการเงินและการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพตามกรอบแผนการลงทุน/งบประมาณและค่าใช้จ่ายไม่สูงกว่า
ค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม (Quick Win)
- แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนด (Long Term)

กลยุทธ์ S8.2: บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บวท. โดยการรักษาฐานลูกค้าและขยายโอกาสธุรกิจใหม่

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อรักษาฐานลูกค้าและขยายโอกาสธุรกิจ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อความยั่งยืน (Long Term)

๓.๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ - การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 9: สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ
เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘: KPT9.1 – ไทยร่วมกับประเทศชั้นนำในเอเชีย/แปซิฟิกผลักดันการนำ ATFM มาใช้งานสำหรับพื้นที่ ที่มีความคับคั่งการจราจรสูงภายในภูมิภาค KPT9.2 – มีการให้บริการ ATFM ที่อาศัยการบริหารจัดการ/แลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWIM (ATFM-on-SWIM)

กลยุทธ์ S9.1: ดำเนินการเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินอากาศ ในเวทีระดับภูมิภาค/โลก
แผนงาน (Program)

- แผนงานขับเคลื่อนองค์กรเชิงกลยุทธ์ในเวทีระดับภูมิภาค/โลก (Quick Win)

กลยุทธ์ S9.2: สร้างความร่วมมือและบริหารจัดการเส้นทางบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และเชื่อมโยงเส้นทางบินทั้งภูมิภาค
แผนงาน (Program)

- แผนงานเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินทั้งระบบ (Quick Win)
- แผนงานผลักดันให้เกิดการใช้ห้วงอากาศแบบ FUA เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ (Long Term)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 10: มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ
เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๘: KPT10.1 – ดัชนีตัวแปรในการชี้วัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure) ของไทยไม่ลดลงจากปีก่อนหน้า KPT10.2 - หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๘) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด

กลยุทธ์ S10.1: ยกกระดับขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ มีศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ เพื่อให้สามารถเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและวิธีการปฏิบัติไปสู่ระบบการจัดการจราจรทางอากาศระบบใหม่อย่างสมบูรณ์ต่อเนื่อง และรองรับแนวทางพัฒนาระบบการบินของภาครัฐ แผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ
แผนงาน (Program)

- แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Long Term)
- แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานเบตง (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Long Term)
- แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานเลย (Quick Win)
- แผนงานปรับปรุง/พัฒนาระบบบริการการเดินอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อจำกัด ให้สามารถใช้งานระบบฯ ได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง (Long Term)

บทสรุปงบประมาณ (Budget Summary)

“บทสรุปงบประมาณ” เป็นการสรุปงบประมาณการลงทุน/การดำเนินการของโครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด ๒๘๗ โครงการ/งาน ประกอบด้วย โครงการ ๒๐๙ โครงการ และงาน ๗๘ งาน ใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๑๑,๓๑๓.๐๐ ล้านบาท จำแนกเป็น งบลงทุน จำนวน ๑๑,๐๙๑.๕๘ ล้านบาท และ งบดำเนินการ จำนวน ๒๒๑.๔๒ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการใช้งบประมาณ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	จำนวน				งบประมาณ (ล้านบาท)		
	กลยุทธ์	แผนงาน	โครงการ	งาน	งบลงทุน	งบดำเนินการ	รวม
๑. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๘	๒๘	๑๑๖	๔๗	๗,๐๕๙.๖๐	๑๓๖.๐๑	๗,๑๙๕.๖๑
๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	๕	๑๗	๒๖	๑๐	๑,๓๖๒.๕๔	๗.๗๔	๑,๓๗๐.๒๘
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	๙	๒๐	๓๑	๑๘	๕๑๔.๒๑	๒๒.๗๗	๕๓๖.๙๘
๔. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการ	๓	๑๒	๓๖	๓	๒,๑๕๕.๒๓	๕๔.๙๐	๒,๒๑๐.๑๓
รวม	๒๕	๗๗	๒๐๙	๗๘	๑๑,๐๙๑.๕๘	๒๒๑.๔๒	๑๑,๓๑๓.๐๐

หมายเหตุ งบประมาณเป็นตัวเลขเบื้องต้น โดยต้องปรับทบทวนอีกครั้งตามปัจจัยแวดล้อม ก่อนเสนอคณะกรรมการ บวท. เพื่อพิจารณาอนุมัติงบประมาณประจำปีนั้น ๆ

□□□□□□□□□□