

แผนวิสาหกิจ

พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

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

๑. บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ประเภทบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service: ATS) ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM) และประเภทการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ภายใน Bangkok FIR
๒. บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance (CNS) Services)
๓. บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design: IFPD) รวมทั้ง การบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service) ในส่วนการปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานในการออกประกาศผู้ทำการในอากาศและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศกับต่างประเทศ (International Notice to Airmen (NOTAM) Office: NOF) และบริการ Pre-flight Information Service บางส่วน พร้อมทั้ง บริการเกี่ยวเนื่อง และงานตามนโยบายรัฐบาล

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

แผนวิสาหกิจปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ ฉบับนี้ ทบทวนและปรับปรุงขึ้นจากแผนวิสาหกิจฉบับปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ โดยมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายใน/ภายนอกที่สำคัญ เพื่อเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาจัดทำแผนวิสาหกิจให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของโลก ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี นโยบายและแผนงานภาครัฐ ประสพการณ์และการเรียนรู้ขององค์กรในช่วงเวลาที่ผ่านมา 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

จากการพิจารณาสภาพแวดล้อม แม้ว่าจะมีปัจจัยการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญให้ต้องปรับเปลี่ยนทิศทางหรือจุดมุ่งหมายการดำเนินงานขององค์กรในระดับวิสัยทัศน์ โดยยังคงมุ่งเน้นภารกิจในการเป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ซึ่ง “คุณภาพการให้บริการ” เป็นสิ่งสำคัญสูงสุด และเป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการคาดหวัง ดังนั้น บวท. จึงต้องให้ความสำคัญและมุ่งเน้นในการพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถให้บริการการเดินอากาศ “ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของประชาคมการบินและผู้ใช้บริการ

ทั้งนี้ การให้บริการการเดินทางอากาศด้วย “คุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” จะส่งผลให้องค์กรสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง ด้วยความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ในทุกสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ สามารถข้ามผ่านผลกระทบจากวิกฤตการณ์ COVID-19 และความท้าทายของอุตสาหกรรมการบินที่เพิ่มมากขึ้น สามารถรักษาการดำเนินภารกิจของ บพท. ในการ “เป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศได้อย่างยั่งยืน” ตามวิสัยทัศน์ ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

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

จากวิสัยทัศน์องค์กร นำมาถ้อยโยงสู่การกำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและแนวทางเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ โดยเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละด้านได้กำหนดเป้าหมายเพื่อวัดความสำเร็จของการดำเนินการ เพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) และได้กำหนดการประเมินความสำเร็จ ในการบรรลุวิสัยทัศน์ขององค์กร จากความสำเร็จของเป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) ของเป้าหมายวิสัยทัศน์ โดยได้กำหนดช่วงเวลาการบรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์องค์กร (AEROTHAI Destination 2037 Vision) ให้สอดคล้องตามกรอบเวลายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นเป้าหมายของการพัฒนาประเทศ อย่างยั่งยืน

โดยมีพันธกิจ ดังนี้

พันธกิจ (Mission)

“เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ”

ค่านิยมองค์กร (Value)

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

รายละเอียดของแผนวิสาหกิจฉบับนี้ มีที่มาจาก การประเมินลักษณะของสภาพแวดล้อมและสิ่งที้องค์กรดำเนินการอยู่ภายใต้ จุดมุ่งหมายแต่ละระดับ (วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมายวิสัยทัศน์ ประเด็นยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ฯลฯ) ซึ่งอาจ มีทั้งการเปลี่ยนแปลงและการคงที่ ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมและแนวโน้มที่วิเคราะห์และตรวจพบ

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

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

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

กลยุทธ์ที่จัดวางไว้จะถูกแปลงไปสู่การปฏิบัติผ่านแผนงาน (Programs) ซึ่งแต่ละแผนงานจะประกอบไปด้วยโครงการ (Projects) และ/หรืองาน (Strategic Activities) ที่เป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญภายใต้แผนงานนั้น ๆ เพื่อให้หน่วยปฏิบัติกำหนดแผนงาน โครงการและ/หรืองาน บรรลุไว้ในแผนวิสาหกิจฯ ทั้งที่ปรากฏในฉบับนี้ และที่จะมีการทบทวนในโอกาสต่อไป ทั้งนี้ โครงการซึ่งเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ บวท. ได้จัดทำกิจกรรมการดำเนินงาน (Activities) เพื่อใช้ดำเนินงานต่อไปแล้ว ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีขององค์กรต่อไปด้วย

แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ 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. ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้ สำหรับการจัดทำแผนวิสาหกิจในปีนี้ได้มีการบูรณาการเชื่อมโยงกระบวนการจัดทำและข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนแม่บทต่าง ๆ เพื่อให้แผนขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกัน เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ได้แก่ ๑) แผนการเงิน ๒) แผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๓) แผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ๔) แผนหลักการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน ๕) แผนปฏิบัติการดิจิทัล ๖) แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ๗) แผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ๘) แผนแม่บทด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ ๙) แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ๑๐) แผนแม่บทการจัดการความรู้ ๑๑) แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม และ ๑๒) แผนแม่บทอาคารสถานที่

หากมีคำถามหรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับแผนวิสาหกิจ บวท. กรุณาติดต่อ
สำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๑๐๒ งามดูพลี พุฒินาเมฆ สาทรร กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐
โทรศัพท์: +๖๖-๒-๒๘๗-๘๘๐๙
โทรสาร: +๖๖-๒-๒๘๗-๘๐๙๓

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Achievements)

ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘
ภาพรวม	<p>ภาพรวมธุรกิจการบิน</p> <p>ก่อนปี ๒๕๖๓ ภาพรวมธุรกิจการบินมีการเติบโตอย่างรวดเร็วแบบก้าวกระโดด ด้วยการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว จึงทำให้ได้รับความนิยมอย่างมาก ในอดีตการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคตนั้นเป็นไปในทิศทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงอย่างต่อเนื่อง ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น ๒ เท่า ทุก ๑๕ ปี และประเทศจีนจะกลายเป็นประเทศที่มีปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก หลายประเทศทั่วโลกใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-Down) หรือการปิดประเทศ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเดินทางจนไม่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้ ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวได้ว่า เหตุการณ์โรคระบาดครั้งนี้มีความรุนแรงมากกว่าเหตุการณ์ในอดีตที่เคยเกิดขึ้นอย่างสิ้นเชิง ไม่ว่าจะเป็น SARS (พ.ศ. ๒๕๔๖) Avian Flu (พ.ศ. ๒๕๕๖) และ MERS Flu (พ.ศ. ๒๕๕๘) ทั้งระดับความรุนแรง พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเชิงกว้างทั่วโลก และระยะเวลาที่ยืดเยื้อ</p> <p>ในปี ๒๕๖๔ ด้วยปัจจุบัน (ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔) ในหลายประเทศทั่วโลกยังพบการรายงานผู้ติดเชื้อระลอกใหม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับประเทศไทยที่พบการระบาดครั้งแรกตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ซึ่งยังมีผลกระทบต่อจนถึงปีงบประมาณ ๒๕๖๔ โดยการระบาดในแต่ละระลอก ตั้งแต่เดือนมีนาคม ๒๕๖๓ เดือนธันวาคม ๒๕๖๓ และล่าสุดเดือนเมษายน ๒๕๖๔ หน่วยงานภาครัฐออกมาตรการระดับเข้มข้นเพื่อยับยั้งการระบาด ตามระดับของสถานการณ์ในแต่ละช่วงเวลา ปัจจัยดังกล่าวนับเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินอย่างมีนัยสำคัญ ตลอดระยะเวลา ๑ ปีทั่วโลกได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การระบาด โดยมีมาตรการเพื่อควบคุมป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำในหลายวิธี และที่สำคัญที่สุดคือทุกประเทศเร่งดำเนินการฉีดวัคซีนให้กับประชาชน เพื่อให้เกิดภูมิคุ้มกัน ลดอัตราการติดเชื้อและการเสียชีวิต</p> <p>กล่าวได้ว่า แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินจะรอดพ้นจากผลกระทบที่ได้รับจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 เมื่อใดนั้น ยังไม่มีความชัดเจน ดังนั้นวิธีการคาดการณ์ในช่วงที่ได้รับผลกระทบจากการระบาด จึงใช้วิธี Scenario Analysis ที่ใช้ข้อมูลประกอบจากหลายส่วนมาวิเคราะห์ คำนวณปริมาณเที่ยวบิน</p> <p>สำหรับปัจจัยที่กระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน ประกอบด้วย สถานการณ์การระบาด อัตราการขยายของเชื้อ มาตรการ/แนวปฏิบัติ เพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง การจัดหาวัคซีน และการฉีดวัคซีนให้กับประชากรในประเทศ และนโยบายสนับสนุนของภาครัฐ เช่น แผนการเปิดประเทศให้มีการเดินทางเข้า/ออกประเทศ</p> <p>การประเมินผลกระทบจาก COVID-19 ต่อธุรกิจการบินทั่วโลก</p> <ul style="list-style-type: none">• สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้ประเมินผลกระทบจาก COVID-19 ต่อธุรกิจการบินทั่วโลก (ณ วันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๓) โดยคาดการณ์ว่าการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาทำการบินเร็วกว่าการเดินทางระหว่างประเทศ และจะกลับมาสู่ภาวะปกติเท่ากับก่อนได้รับผลกระทบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๖ หรือ ค.ศ. ๒๐๒๓• ICAO Economic Impact Analysis (ณ วันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๔) ได้ประเมินแนวโน้มระยะสั้น โดยภาพรวมของภูมิภาค Asia/Pacific จำนวน Passenger Total (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ + ผู้โดยสารภายในประเทศ) ยังต่ำกว่าปี ๒๕๖๒ ในทุก Scenarios แต่เมื่อแยกเป็นประเภท พบว่า ในปี ๒๕๖๔ ผู้โดยสารระหว่างประเทศ ยังต่ำกว่าปี ๒๕๖๒ มากกว่าร้อยละ ๖๐ สำหรับผู้โดยสารภายในประเทศ ในปี ๒๕๖๔ มีแนวโน้มดีขึ้น และเป็นไปในทิศทางเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๒ ตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นไป <p>สรุปได้ว่า ในอนาคตสัดส่วนการทำการบินหลังจากผ่านพ้นสถานการณ์การระบาด เที่ยวบินภายในประเทศจะมีการทำการบินมากขึ้น และมีสัดส่วนมากกว่าเที่ยวบินระหว่างประเทศ และจากผลกระทบจากระบาดระลอกเดือนเมษายน ๒๕๖๔ ของประเทศจะทำให้ปริมาณเที่ยวบินรวมเลื่อนออกไปเล็กน้อยจากที่ประมาณการไว้เดิม โดยคาดว่าปริมาณเที่ยวบินกลับมาสู่ภาวะปกติเท่ากับก่อนได้รับผลกระทบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ หรือ ค.ศ. ๒๐๒๔</p>
๑. การให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	<p>ความปลอดภัย</p> <p>๑.๑ ระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น</p> <p>ในปี ๒๕๖๔ บวท. มุ่งเน้นแก้ไขข้อตรวจพบจากการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (Serious Incident)/อุบัติเหตุการณ์ ความรุนแรงปานกลาง (Major Incident) และข้อขัดข้องต่าง ๆ ในการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ โดยมีการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง (Root Cause) เพื่อนำมากำหนดมาตรการลดความเสี่ยงและป้องกันการเกิดความไม่ปลอดภัยด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ</p> <p>อีกทั้ง ได้ให้ความสำคัญในการทบทวนประเด็นด้านความปลอดภัย (Safety Review) ของหน่วยงาน ซึ่งเป็นการทบทวน</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p>
	<p>ประเด็นความปลอดภัยทั้งด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ และระดับนโยบายของ บพท. รวมถึงได้พัฒนากระบวนการ Safety Audit เพื่อพัฒนาระบบการบริหารความปลอดภัย (Safety Management Systems: SMS) ให้ได้ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ควบคู่กับการพัฒนาระบบ SMS ตามแนวทางจาก CANSO Standard of Excellence in Safety Management System (CANSO SoE) อย่างจริงจัง</p> <p>การดำเนินงานเพื่อพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยและสร้างความมั่นใจว่า บพท. ยังคงให้บริการการเดินอากาศด้วยความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง บพท. ได้มีการกำกับดูแล ติดตามให้มีการนำข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยจากผลการสอบสวนเหตุ (Safety Recommendations) ไปดำเนินการแก้ไขปรับปรุง และสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัยผ่านการประชุมทั้งระดับผู้บริหารระดับสูงและระดับปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ได้แก่ (๑) การประชุมด้านมาตรฐานและความปลอดภัยระดับบริหาร (Executive Standard and Safety Response: SR) (๒) การประชุมด้านมาตรฐานและความปลอดภัยระดับหน่วยงาน (Unit Standard and Safety Response: Unit SR) (๓) การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยบริการการเดินอากาศ และ (๔) การประชุมคณะกรรมการมาตรฐานและความปลอดภัยบริการการเดินอากาศ</p> <p>จากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับการดำเนินงานสนับสนุนจากหลายส่วนงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ปี ๒๕๖๔ บพท. ยังคงมีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในระดับที่เทียบเคียงกับกลุ่มประเทศชั้นนำต่าง ๆ ได้ในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19</p> <p>๑.๒ การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ</p> <p>บพท. ให้ความสำคัญกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) มาอย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดแผนงานกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ประกาศแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ ประจำปีที่ จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) หรือ ISO 22301:2012 สำหรับฝ่ายจัดการและพนักงานทั่วทั้งองค์กร โดยวิทยากรจากภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ ทำการประเมินความเสี่ยงอุบัติการณ์/เหตุการณ์ ที่อาจทำให้การให้บริการการเดินอากาศต้องหยุดชะงัก โดยอ้างอิงเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงจากแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน และแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme: NCASP) เพื่อนำไปทบทวนมาตรการควบคุมที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป และทบทวน/ปรับปรุงแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) ทั้งส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ ดอนเมือง และสุวรรณภูมิ) และส่วนภูมิภาค ทั้ง ๙ แห่ง ให้ความเป็นปัจจุบัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการนำไปใช้ อีกทั้งกำหนดให้มีการฝึกซ้อม BCP เป็นประจำทุกปี โดยมีคณะทำงาน BCP ประจำพื้นที่แต่ละแห่ง ทำหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง เพื่อกำหนดสถานการณ์สมมติในการฝึกซ้อม โดยรูปแบบการฝึกซ้อม (Table Top Exercise, Partial Exercise และ Full Scale Exercise) ขึ้นอยู่กับความพร้อมในหลายปัจจัยของแต่ละพื้นที่ โดยมีการกำหนดขอบเขตและวัตถุประสงค์การฝึกซ้อมที่สามารถวัดผลการฝึกซ้อมเทียบเคียงกับปีที่ผ่านมา</p> <p>นอกจากนี้ บพท. สามารถรักษาการรับรองมาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ISO 22301:2012) สำหรับส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ ดอนเมือง สุวรรณภูมิ) ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ และมีแผนการขอรับรองมาตรฐาน ISO 22301:2012 สำหรับส่วนภูมิภาคทั้ง ๙ แห่ง ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ทั้งนี้ สืบเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และมีการปรับปรุง Version ของมาตรฐาน ISO 22301 จาก Version 2012 เป็น Version 2019 ส่งผลให้แผนการขอรับรองของส่วนภูมิภาค ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ไม่มีความคุ้มค่าในการดำเนินการ จึงได้ปรับเปลี่ยนแผนขอการรับรองมาตรฐาน ISO 22301 สำหรับส่วนภูมิภาค ออกไปจนกว่าสถานการณ์ในภาพรวมของ บพท. จะเข้าสู่ภาวะปกติ อย่างไรก็ตาม บพท. ยังคงให้ความสำคัญกับการดำเนินระบบ BCM โดยยังคงดำเนินระบบเอกสารและปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO 22301 อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีการปรับปรุงและพัฒนาตามกระบวนการ Plan-Do-Check-Act ที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดอย่างครบถ้วน</p> <p>ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการทำการบิน</p> <p>๑.๓ ความสามารถในการจัดการปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง</p> <p>ปริมาณเที่ยวบินในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องจนถึงปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และมีการหยุดชะงักจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศไทยและทั่วโลก ทำให้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดเป็นจำนวน ๑๖๖,๙๐๕ เที่ยวบิน ลดลงจากปี ๒๕๖๒ คิดเป็นร้อยละ ๔๑</p> <p>อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๓ เป็นต้นมา ปริมาณเที่ยวบินได้กลับมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกครั้ง เนื่องจากสถานการณ์ภายในประเทศคลี่คลาย สามารถควบคุมการแพร่ระบาดฯ จนทำให้มีการเดินทางภายในประเทศ ทั้งการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจ และการท่องเที่ยวมีอัตราเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะสนามบินในส่วนภูมิภาคที่รองรับการเดินทางภายในประเทศ มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว ซึ่งในขณะนั้นประเมินได้ว่า ปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติหรือเท่ากับปี ๒๕๖๒ ได้ภายในต้นปีงบประมาณ ๒๕๖๖</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p>
	<p>ปริมาณเที่ยวบินปี ๒๕๖๔ ในช่วงไตรมาส ๑ มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปลายเดือนธันวาคม ๒๕๖๓ พบการรายงานผู้ติดเชื้อภายในประเทศไทยมีจำนวนมากขึ้น นับเป็นการระบาดระลอกใหม่ (เดือนธันวาคม ๒๕๖๓) ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินที่ลดลงโดยทันทีในเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ และเริ่มดีขึ้นในเดือนมีนาคม ๒๕๖๔ แต่กลับพบการระบาดระลอกใหม่อีกครั้ง (เดือนเมษายน ๒๕๖๔) ซึ่งการระบาดระลอกล่าสุดนี้มีระดับความรุนแรงมากกว่า ๒ ครั้งที่ผ่านมา มีจำนวนผู้ติดเชื้อหลักพันต่อวัน และมีการรายงานผู้เสียชีวิตอย่างต่อเนื่อง</p> <p>สถานการณ์ในปี ๒๕๖๔ ทำให้การเติบโตของปริมาณเที่ยวบินหยุดชะงักอีกครั้ง โดยประเมินว่า หากสถานการณ์คลี่คลายจะมีปริมาณความต้องการ (Demand) ของเที่ยวบินภายในประเทศอยู่ในระดับที่สูง จากข้อมูลการเดินทางปี ๒๕๖๓ รวมถึงการฉีดวัคซีนได้ตามแผนของรัฐบาลจะทำให้เกิดภูมิคุ้มกันหมู่ ทำให้มีการเดินทางเข้า/ออก จนสามารถเปิดประเทศได้อีกครั้ง ทำให้ประเมินได้ว่า ปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติหรือเท่ากับปี ๒๕๖๒ ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๗</p> <p>อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๖๔ บวท. ได้ดำเนินการพัฒนาประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศการปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางบินและการบริหารห้วงอากาศอย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการกลับมาของปริมาณเที่ยวบินและการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต ดังรายละเอียดตาม ๑.๔ และ ๑.๕</p> <p>ทั้งนี้ การพัฒนาความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน แบ่งเป็น</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) การดำเนินงานภายใน บวท. มีกลยุทธ์ในการยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินทางอากาศตลอดทุกช่วงการบิน ๒) การดำเนินงานภายนอก มีด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ณ ท่าอากาศยาน โดยท่าอากาศยานที่สำคัญในประเทศไทยต่างมีโครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับอากาศยานและผู้ใช้โดยสาร โดย บวท. ได้ให้ความร่วมมือกับท่าอากาศยานต่าง ๆ ในการพัฒนาความสามารถในการรองรับอย่างเต็มที่มาโดยตลอด <p>๑.๔ การเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ</p> <p>บวท. มีการดำเนินการ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. กำหนดให้มีการพัฒนาห้วงอากาศสำหรับสนามบินที่มีความซับซ้อนของการจราจรทางอากาศ (Metroplex) เพื่อให้พร้อมรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ (๑) กลุ่มสนามบินภาคกลาง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา) (๒) กลุ่มสนามบินภาคใต้ (ภูเก็ตปัจจุบัน ภูเก็ตแห่งที่ ๒ และกระบี่) (๓) กลุ่มสนามบินภาคเหนือ (เชียงใหม่ปัจจุบัน เชียงใหม่แห่งที่ ๒ และลำปาง) โดยมีกระบวนการทำงานตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศใหม่ การทดสอบความเหมาะสมในการนำมาใช้งาน และการจัดทำแผนพัฒนาห้วงอากาศไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ สำหรับกลุ่มสนามบินภาคกลาง และภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ สำหรับกลุ่มสนามบินภาคใต้ และภาคเหนือ ๒. ริเริ่มให้มีการวิเคราะห์หาค่าขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่ง (Runway Capacity) สำหรับสนามบินขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลที่เป็นปัจจุบันของสนามบิน โดยข้อมูลที่ได้สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศให้ได้ตามขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินแต่ละแห่ง อันจะทำให้ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยานลดลง และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินในช่วงที่ปริมาณการจราจรทางอากาศมีความหนาแน่น โดย บวท. ได้ดำเนินการวิเคราะห์หาค่า Runway Capacity สำหรับสนามบินแล้วเสร็จ ทั้งสิ้นจำนวน ๘ แห่ง ได้แก่ หาดใหญ่ เชียงราย พิษณุโลก นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี อุตรธานี ขอนแก่น และอุบลราชธานี ๓. ดำเนินการวิเคราะห์และประกาศค่าขีดความสามารถในการรองรับของพื้นที่ห้วงอากาศ (Airspace Capacity) สำหรับพื้นที่ความรับผิดชอบในการให้บริการจราจรทางอากาศของ บวท. ครอบคลุมพื้นที่ ซึ่งเป็นข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญต่อการพัฒนาและวางแผนบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ได้ดำเนินการวิเคราะห์ Airspace Capacity ประกอบด้วย ๑) พื้นที่ให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศเขตเส้นทางบิน (Area Control Centre Sectors) จำนวน ๑๒ Sectors และ ๒) พื้นที่ให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Terminal Control Area/Control Zone) จำนวน ๓๒ แห่ง รวมทั้ง ได้กำหนดให้มีกระบวนการทบทวนค่า Airspace Capacity เป็นประจำทุกปี ตามการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางการบินที่เปลี่ยนไป <p>๑.๕ การลดความล่าช้าในช่วงขับเคลื่อนเข้าสู่ทางวิ่ง (Taxi-out Delay) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง</p> <p>บวท. มีการบริหารความล่าช้าต่อเที่ยวบินในช่วงขับเคลื่อนเข้าสู่ทางวิ่ง (Taxi-out Delay) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ผ่านกระบวนการ Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) ซึ่งเป็นกระบวนการบริหารเที่ยวบิน โดยใช้การตัดสินใจร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ปฏิบัติการในเขตสนามบิน เช่น สายการบิน หน่วยงานท่าอากาศยาน หน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศ หน่วยให้บริการภาคพื้น เป็นต้น ผ่านการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันข้อมูลการปฏิบัติงานที่เป็นปัจจุบันระหว่างกัน ซึ่งได้แก่ ข้อมูลความพร้อมของเที่ยวบิน ข้อมูลหลุมจอด ข้อมูลสภาพการจราจรทางอากาศในปัจจุบัน ลำดับการบินเข้า/ออก เหล่านี้เป็นต้น เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดในการจัดการของแต่ละหน่วย ลดการประสานงาน ลดความล่าช้าของ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘
	<p>เที่ยวบิน รวมถึงลดต้นทุนของสายการบินอีกด้วย</p> <p>กระบวนการ A-CDM ที่นำเข้ามาบริหารเที่ยวบินขาออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ดำเนินการผ่านระบบบริหารจัดการจราจรขาออกที่ชื่อว่าระบบ IDEP (Intelligent Departure Enhancement Program) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการคำนวณลำดับการ Pushback ออกจากหลุมจอด (Pre-Departure Sequencing Tool) ที่ บวท. ได้พัฒนาขึ้น โดยระบบจะนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในกระบวนการ A-CDM มาทำการคำนวณ เช่น ข้อมูลหลุมจอด เวลาที่เครื่องพร้อมออกเดินทาง ข้อมูลทางวิ่ง สภาพการจราจรขณะนั้น รวมถึงเงื่อนไขพิเศษอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการจัดการมาใช้คำนวณร่วมกัน เพื่อให้ได้เวลา Pushback ที่เหมาะสม ส่งผลให้การจราจรภายในสนามบินมีความคล่องตัว เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของหน่วยงานต่าง ๆ ลดภาระงานของผู้ปฏิบัติงาน ลดความล่าช้าของเที่ยวบิน รวมถึงลดค่าใช้จ่ายของทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องได้อีกด้วย</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง สามารถนำกระบวนการ A-CDM เข้าใช้งานตลอด ๒๔ ชั่วโมง ได้สำเร็จ สอดคล้องกับแผนงานที่ ICAO กำหนดให้ท่าอากาศยานที่เป็น High Density Aerodrome ต้องจัดหาระบบ A-CDM เข้าใช้งาน เพื่อให้สนามบินสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงสามารถตอบสนองรูปแบบการจัดการใหม่ ๆ ที่มีความซับซ้อนมากขึ้น เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการบริหารการจราจรทางอากาศในภาพรวมให้สูงขึ้นอีกด้วย</p>
<p>๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</p>	<p>การพัฒนากระบวนการทรัพยากรบุคคล</p> <p>๒.๑ การพัฒนาระบบพื้นฐานสารสนเทศด้านทรัพยากรบุคคล (Human Resource Information System)</p> <p>การสร้างคุณค่าเพิ่มในงานบริหารทรัพยากรบุคคล คือ การมุ่งสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพ และการทำงานในเชิงกลยุทธ์ที่จำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว มีการใช้ข้อมูลและสารสนเทศเพื่อใช้ในการวางแผนและการตัดสินใจมากกว่าการใช้ดุลยพินิจ ซึ่งความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศปัจจุบันสามารถนำมาพัฒนาระบบงานทรัพยากรบุคคล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของงานได้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการจัดเก็บข้อมูลพนักงาน การจัดทำรายงาน การบันทึกประวัติ เป็นต้น โดย บวท. ได้พัฒนาระบบสารสนเทศด้านทรัพยากรบุคคล (HRIS) ที่สามารถลดภาระงานทั้งในสายงานทรัพยากรบุคคล และสายงานอื่น ๆ เช่น ระบบบันทึกเวลา (Time Management) รวมทั้งการลดขั้นตอนการทำงาน การอนุมัติ ฯลฯ</p> <p>๒.๒ การพัฒนาระบบประเมินความสามารถของบุคลากร</p> <p>บวท. พัฒนาระบบความสามารถของบุคลากร เพื่อกำหนดความสามารถที่จำเป็นของบุคลากรที่สอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละสายงาน โดยในปี ๒๕๖๔ บวท. มีการประเมินความสามารถ (Competency Assessment) และนำไปกำหนดแผนการพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) รวมทั้งเริ่มมีการพัฒนา เพื่อเพิ่มความสามารถให้กับบุคลากรตามแผนการพัฒนาแล้ว</p> <p>๒.๓ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</p> <p>ในปี ๒๕๖๔ บวท. ปรับปรุงกระบวนการพัฒนาบุคลากรเชื่อมโยงระบบการบริหารความสามารถ (AEROTHAI Competency Management System) โดยมีการกำหนดมาตรฐานหลักสูตรและจัดทำ Training Roadmap เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีทั้งความรู้ (Knowledge) และทักษะ/ความเชี่ยวชาญ (Skill) รวมถึงพฤติกรรม/ทัศนคติ (Attitude) ที่ดีในการทำงาน สอดคล้องกับความสามารถในแต่ละระดับตำแหน่งงาน นำไปสู่การพัฒนาความสามารถหลัก (Core Competency) และความสามารถเชิงวิชาชีพ (Functional Competency) ของพนักงานต่อไป สำหรับการพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการ ได้มีการจัดทำหลักสูตร ATS training instructor (Classroom Instructor) เพื่อขอการรับรองต่อ กพท. อันจะนำมาสู่การพัฒนาครูผู้สอนและวิทยากรด้านปฏิบัติการ ให้มีความสามารถและคุณสมบัติสูงขึ้น ในส่วนการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม มีการดำเนินการประเมินความสามารถและการออกเอกสารรับรองการปฏิบัติงานให้แก่วิศวกรที่สอดคล้องตามที่ กพท. กำหนด</p> <p>นอกจากนี้ ยังมีการปรับปรุงรูปแบบการพัฒนาบุคลากรที่ไม่ได้มุ่งเน้นการอบรมเพียงอย่างเดียว เช่น การสอนงาน (Coaching) และการ On-the-job Training รวมถึงการสร้างแนวคิดและสร้างความรับผิดชอบในการพัฒนาตนเอง (Self-Learning) สนับสนุนและส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล โดยได้ปรับปรุงรูปแบบการเรียนรู้จาก Classroom Training มาเป็น Virtual Training ผ่านโปรแกรม Zoom และระบบ AEROTHAI Learning Management System-LMS เพื่อสามารถตอบสนองความจำเป็นและลดข้อจำกัดในการเข้าถึงการเรียนรู้และพัฒนาของบุคลากร บวท. โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ช่วงสถานการณ์การระบาดของ Covid-19 อีกด้วย</p>
<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการ</p> <p>๓.๑ ผลการประเมินตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานวิสาหกิจที่ดีขึ้น</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ บวท. มีผลการประเมินตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานวิสาหกิจ ที่ระดับคะแนน ๓.๕๕๓๖ เมื่อเปรียบเทียบกับผลประเมินในปี ๒๕๖๒ พบว่า บวท. มีคะแนนลดลง ๐.๔๗๘๓ คะแนน โดยในหมวดที่ ๑ การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ ได้รับระดับคะแนน ๔.๗๑๔๓ ลดลงจากปี ๒๕๖๒ (เท่ากับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน) หมวดที่ ๒ ผลการดำเนินงานวิสาหกิจ ได้รับระดับคะแนน ๓.๘๐๙๗ ลดลงจากปี ๒๕๖๒ (เท่ากับ ๔.๔๓๓๘ คะแนน) สำหรับหมวดที่ ๓ Core</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘						
	<p>Business Enablers ได้รับคะแนน ๓.๘๕๒๗ (หลัง Handicap) ซึ่งเป็นระบบการประเมินผลใหม่ตามระบบประเมินผลวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model: SE-AM ประกอบด้วยผลการประเมินผล ๘ ด้าน โดยเริ่มการประเมินในปี ๒๕๖๓ เป็นปีแรก แทนการประเมินผลด้วยระบบประเมินคุณภาพวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA)</p> <p>ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ จนถึงปัจจุบัน บวท. ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และยังคงให้ความสำคัญกับการวางแผน ปรับปรุงวิธีการดำเนินงาน และบริหารจัดการผลการดำเนินงานขององค์กร โดยบรรจุเป็นวาระการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและบริหารผลลัพธ์ ติดตามความคืบหน้าคาดการณ์ผลการดำเนินงานล่วงหน้า ๓ เดือน/สิ้นปี พร้อมแก้ไขข้อขัดข้องเป็นประจำทุกเดือน เพื่อบรรลุเป้าหมายอันนำไปสู่การพัฒนาองค์กรสมรรถสูงอย่างยั่งยืนต่อไป</p> <p>การกำกับดูแลที่ดี ๓.๒ การจัดทำแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๘</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ บวท. ได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดีจากสภาพแวดล้อมระดับชาติสู่สภาพแวดล้อมระดับองค์กร เริ่มจาก ๑) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ รัฐฯ จัดให้มียุทธศาสตร์เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล และมาตรา ๗๖ รัฐฯ ฟื้นฟูพัฒนา ระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ๒) กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ในยุทธศาสตร์การปรับสมดุลและพัฒนาาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ๓) แผนปฏิรูปประเทศ ๔) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย ๕) Thailand 4.0 Creativity + Innovation Smart Thailand ๖) แผนพัฒนาระบบวิสาหกิจภาพรวม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ในยุทธศาสตร์การปรับปรุงระบบการกำกับดูแลด้วยหลักการที่โปร่งใส มีธรรมาภิบาลและปลอดจากความขัดแย้งของผลประโยชน์ทุกระดับและต้องมีประสิทธิภาพและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดีขึ้น ๗) แผนยุทธศาสตร์วิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ในยุทธศาสตร์ด้านธรรมาภิบาลและบริหารจัดการ และ ๘) หลักการและแนวทางกำกับดูแลที่ดีในวิสาหกิจ (CG Code) ปี ๒๕๖๒ และเกณฑ์การประเมินผลวิสาหกิจ (SE-AM) ปี ๒๕๖๒ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิสาหกิจ (สคร.)</p> <p>ผลการทบทวนสภาพแวดล้อมได้นำมากำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance: CG) พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘ ครอบคลุม ๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การดำเนินการตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ความยั่งยืน และผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล และ ๒) การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างทั่วถึงทั้งภายในและภายนอกองค์กร</p> <table border="1" data-bbox="384 1211 1414 1447"> <thead> <tr> <th>ยุทธศาสตร์</th> <th>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ยุทธศาสตร์ ๑</td> <td>๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี</td> </tr> <tr> <td>ยุทธศาสตร์ ๒</td> <td>๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.</td> </tr> </tbody> </table> <p>ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๔ ตามแผนแม่บท CG พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๘ ทั้ง ๒ ยุทธศาสตร์ มีกิจกรรมดำเนินการ ๙ กิจกรรม และมีผลลัพธ์เป็นไปตามตัวชี้วัดทั้ง ๙ กิจกรรม</p> <p>๓.๓ การดำเนินงานศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน</p> <p>หลังจากที่ บวท. ได้ดำเนินการทบทวนและจัดทำกระบวนการดำเนินงานของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียนที่ผ่านการรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้บริหาร และได้ปรับปรุงคู่มือการจัดการเรื่องร้องเรียนให้สอดคล้องตามกัน โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ CG&CSR และคณะกรรมการ บวท. เรียบร้อยแล้ว (พฤศจิกายน ๒๕๖๑) จึงได้เผยแพร่คู่มือการจัดการเรื่องร้องเรียนฉบับปรับปรุงครั้งที่ 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 <p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๒</p> <ul style="list-style-type: none"> - เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๕ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๕ เรื่อง - ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย 	ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ ๑	๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี	ยุทธศาสตร์ ๒	๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.
ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์						
ยุทธศาสตร์ ๑	๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี						
ยุทธศาสตร์ ๒	๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.						

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘														
	<p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๓</p> <ul style="list-style-type: none"> - เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๑ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๑ เรื่อง - ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย <p>ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ (ตุลาคม ๒๕๖๓ - ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๖๔)</p> <ul style="list-style-type: none"> - เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๑ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๑ เรื่อง - ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย <p>๓.๔ การผลักดันแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของ บพท.</p> <p>ในปี ๒๕๖๔ บพท. ได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลที่ดีจากสภาพแวดล้อมระดับชาติสู่สภาพแวดล้อมระดับองค์กร เริ่มจาก ๑) แผนปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ๒) ยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระหว่าง สำนักงาน ป.ป.ช. สคร. และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ๕๓ แห่ง ๓) แผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตประพตติมิชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ๔) แผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐวิสาหกิจ (พ.ศ.๒๕๖๒-๒๕๖๔) โดยได้นำผลการทบทวนสภาพแวดล้อมมากำหนดแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของ บพท. และสามารถกำหนดกิจกรรมการดำเนินการสำคัญได้ ๖ กิจกรรม ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="384 882 1407 1211"> <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>การวิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐ ของกระทรวงคมนาคม</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๓</td> <td>การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๔</td> <td>การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมของกระทรวงคมนาคม</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๕</td> <td>การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการวิเคราะห์ความเสี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (COI)/วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตประจำปี</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๖</td> <td>การประกวดคนต้นแบบคมนาคม</td> </tr> </tbody> </table> <p>ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๔</p> <p>กิจกรรมที่ ๑ บพท. ดำเนินการครบถ้วนตามกรอบการประเมิน ITA โดยมีการประเมินการรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใสของบุคลากรภายใน (IIT) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (EIT) และการประเมินข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อสาธารณะ (OIT) ในระบบสารสนเทศการประเมิน ITA (ITAS) ของสำนักงาน ป.ป.ช.</p> <p>กิจกรรมที่ ๒ บพท. วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐ ของกระทรวงคมนาคม โดยจัดทำแบบรายงานการประเมินความเสี่ยงการทุจริตตามกรอบการประเมิน FRAUD Risk Management อย่างครบถ้วน</p> <p>กิจกรรมที่ ๓ บพท. ประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงคมนาคม</p> <p>กิจกรรมที่ ๔ บพท. ขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม โดยดำเนินการตามแผนส่งเสริมคุณธรรมอย่างครบถ้วน มีการติดตามและประเมินผลคุณธรรมเป้าหมายที่กำหนด และมีการยกย่องเชิดชูบุคลากรที่ทำความดีจนเป็นแบบอย่างได้/หน่วยงานดีเด่นที่ส่งเสริมคุณธรรมเป้าหมายตามแผนส่งเสริมคุณธรรม</p> <p>กิจกรรมที่ ๕ บพท. ให้ฝ่ายจัดการและพนักงานรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์พนักงานประจำปีทั่วทั้งองค์กร โดยฝ่ายจัดการและพนักงานร้อยละ ๑๐๐.๐๐ ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ส่วนการวิเคราะห์ความเสี่ยงและจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนกับส่วนรวม อยู่ในระดับ L4 โดยมีมาตรการควบคุม ๖ มาตรการ ได้แก่ ๑) การมุ่งเน้นในเรื่องการปลูกและปลูกจิตสำนึกฯ ๒) การรายงานความขัดแย้งฯ ประจำปี ๓) การสัมมนาถ่ายทอดความรู้กฎหมายฯ ๔) ส่งเสริมข้อกำหนดจริยธรรม ๕) การจัดการข้อร้องเรียน และ ๖) สื่อสารเผยแพร่การกระทำความผิดเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ฯ ในองค์กร</p> <p>กิจกรรมที่ ๖ บพท. ส่งประกวดบุคคลที่ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรม เพื่อเป็น “คนต้นแบบคมนาคม” ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ในเดือนมิถุนายน และกระทรวงคมนาคมจะประกาศรางวัลในเดือนกันยายน</p> <p>การวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม</p> <p>๓.๕ การสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลงานนวัตกรรม</p> <p>บพท. ได้ปรับแนวทางการบริหารจัดการนวัตกรรม เป็นการมุ่งเน้นนวัตกรรมที่ตอบโจทย์องค์กรและเสี่ยงจากลูกค้าและ</p>	กิจกรรม	การดำเนินการที่สำคัญ	กิจกรรม ๑	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.	กิจกรรม ๒	การวิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐ ของกระทรวงคมนาคม	กิจกรรม ๓	การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม	กิจกรรม ๔	การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมของกระทรวงคมนาคม	กิจกรรม ๕	การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการวิเคราะห์ความเสี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (COI)/วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตประจำปี	กิจกรรม ๖	การประกวดคนต้นแบบคมนาคม
กิจกรรม	การดำเนินการที่สำคัญ														
กิจกรรม ๑	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.														
กิจกรรม ๒	การวิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐ ของกระทรวงคมนาคม														
กิจกรรม ๓	การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม														
กิจกรรม ๔	การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมของกระทรวงคมนาคม														
กิจกรรม ๕	การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการวิเคราะห์ความเสี่ยงความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (COI)/วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตประจำปี														
กิจกรรม ๖	การประกวดคนต้นแบบคมนาคม														

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p>
	<p>ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (VOC/VOS) ทั้งภายในและภายนอก โดยแสวงหาความต้องการในการพัฒนานวัตกรรมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ปัจจุบันได้นำเสนอข้อมูลต่อคณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม เพื่อกำหนดประเด็นความต้องการของ บวท. แล้ว คือ “การพัฒนาแอปพลิเคชัน หรือ Software ที่สามารถนำมาวิเคราะห์รูปแบบ Electromagnetic และสภาพแวดล้อมที่ถูกต้อง” ในส่วนของการพัฒนาผลงานนวัตกรรมด้านบริการการบินอากาศยาน มีจำนวน ๒ ผลงาน คือ Flight permission และ WXXM</p> <p>นอกจากนี้ บวท. ได้ดำเนินการจัดเสวนานวัตกรรม D2 Transformation เพื่อระดมความคิดสร้างสรรค์จากคนรุ่นใหม่ มีประเด็นที่จะต่อยอดไปสู่นวัตกรรม ๕ ประเด็น ได้แก่ ๑) UAVFC : Unmanned Aerial Vehicle (UAV) for flight check ๒) Air Traffic Navigation Systems Engineering Department (NE.SE.) Online Form ๓) DATCO : DATA Air Traffic Control Office ๔) การบริหารจัดการการบินแบบ Unmanned Aerial Vehicle (UAV) และ Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM) และ ๕) ATC Tower Visual Assistant</p> <p>อันดับเครดิตขององค์กร ๓.๖ การทบทวนอันดับเครดิตขององค์กร</p> <p>บวท. ได้รับการทบทวนอันดับเครดิตองค์กรเป็นประจำทุกปี โดยในปี ๒๕๖๓ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้คงอันดับเครดิตองค์กรของ บวท. ที่ระดับ “AAA” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” ซึ่งเป็นระดับสูงสุดและต่อเนื่องเป็นปีที่ ๖ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนอันดับเครดิตองค์กรประจำปี ๒๕๖๔ ซึ่งคาดว่าจะประกาศผลการทบทวนอันดับเครดิตในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔</p>
<p>๔. การสร้าง ความสามารถใน การแข่งขันให้กับ ประเทศ และสร้าง คุณค่าให้กับ กิจการบิน</p>	<p>บทบาทภายในประเทศ</p> <p>๔.๑ การผลักดันการแก้ปัญหาบั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน</p> <p>ภายหลังจากการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ร่วมกับ ๑๐ หน่วยงาน (กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และ กรุงเทพมหานคร) เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ในปี ๒๕๕๙ บวท. ผลักดันการแก้ปัญหาบั้งไฟ โคมลอยและโคมควันอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยสื่อสารปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบาย และเดินทางรณรงค์สื่อสารและสร้างความตระหนักให้กับผู้เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนได้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการประสานให้ข้อมูลต่อกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งได้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๔๔ ออกมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนจากการจุดและปล่อยบั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟ โคมควัน หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ เป็นต้นไป และต่อมากระทรวงมหาดไทยได้มอบหมายให้สำนักนิติการดำเนินการจัดทำประกาศจังหวัด เพื่อออกประกาศให้ทุกจังหวัดกำหนดแนวทางเรื่อง มาตรการป้องกันและการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาความเรียบร้อยของประชาชน ในการจุดและปล่อยหรือกระทำการอย่างใด เพื่อให้บั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟหรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันขึ้นไปสู่อากาศ โดยให้แต่ละจังหวัดเป็นผู้ออกประกาศเอง ซึ่งในปี ๒๕๖๐ จนถึงปี ๒๕๖๒ ได้ออกประกาศจังหวัดไปแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๗๕ ฉบับ และ บวท. ได้มีการติดตามผลความก้าวหน้าการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ๑๐ หน่วยงานที่ได้กล่าวข้างต้น ซึ่งทุกหน่วยงานได้ดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ อย่างเข้มงวด โดยดำเนินการรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา ตระหนักถึงอันตรายและผลกระทบที่เกิดขึ้น และยังได้มอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกระทรวงมหาดไทย ดำเนินการเร่งรัดการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้การแก้ไขปัญหาในเรื่องนี้เกิดความยั่งยืน</p> <p>ทั้งนี้ บันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟ ระหว่าง ๑๐ หน่วยงาน ได้หมดอายุลงเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ แต่ บวท. ยังคงผลักดันเพื่อให้เกิดความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงการบิน เพื่อลดความเสี่ยงและการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีการรายงานผลเป็นประจำทุกไตรมาส โดยยังคงหลักการและเป้าหมายสำคัญ คือ การส่งเสริมให้งานประเพณีและการประกอบอาชีพสุจริต อยู่คู่กับสังคม และอยู่ร่วมกันได้กับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และการสร้างความรู้ความเข้าใจถึงภัยอันตรายและผลที่จะตามมา หากเกิดอุบัติเหตุอากาศยานจากปัจจัยอันตรายดังกล่าว รวมทั้ง บวท. ยังให้การสนับสนุนภาครัฐตามมาตรการที่ภาครัฐกำหนด และรายงานสถิติของบั้งไฟ โคมลอยและโคมควันต่อภาครัฐเป็นประจำเพื่อใช้บริหารจัดการในภาพรวมของประเทศ</p> <p>๔.๒ การผลักดันการแก้ปัญหาวิทยุภาคพื้นรับรบกวนการสื่อสารการบิน</p> <p>บวท. และสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ได้ร่วมกันหาแนวทางแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับรบกวนการสื่อสารการบิน โดยสนับสนุนให้มีการบรรลุข้อตกลงความร่วมมือ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p>
	<p>ระหว่างกระทรวงคมนาคมและสำนักงาน กสทช. เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และข้อตกลงความเข้าใจระหว่าง บวท. และสำนักงาน กสทช. เรื่องการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับกวนการสื่อสารการบิน เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการ การฝึกอบรม การแลกเปลี่ยนข้อมูล การทำความเข้าใจ การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ให้เกิดความร่วมมือและเป็นเครือข่ายร่วมกันในการรณรงค์ เผยแพร่ สร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับกวนการสื่อสารการบิน ให้กับสถานีวิทยุชุมชนในแต่ละภูมิภาค รวมถึงประสานการดำเนินงาน การบูรณาการแผนงาน และการบังคับใช้กฎหมายร่วมกันระหว่างองค์กร เพื่อให้การปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของแต่ละองค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ภายใต้กรอบข้อตกลงดังกล่าว บวท. และสำนักงาน กสทช. ได้ร่วมกันดำเนินการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับกวนการสื่อสารการบินอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ สนับสนุนให้มีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เข้มงวดในการควบคุมการแพร่การรบกวนจากสถานีทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงจำนวน ๓ ฉบับ จัดเก็บข้อมูลและประสานงาน เพื่อยุติการรบกวน พิจารณาจัดทหาคความถี่สำรองใช้งานเพิ่มเติม การจัดอบรม/สัมมนาให้กับเจ้าหน้าที่ บวท. และ เจ้าหน้าที่ กสทช. จำนวน ๔ ครั้ง ใน ๔ ภูมิภาค (ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการทำงานของแต่ละหน่วยงาน เกิดการตระหนักรู้ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการรบกวนของคลื่นวิทยุชุมชน รวมทั้งการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และสิ่งที่เป็นปัญหาในการทำงาน นอกจากนี้ บวท. ยังได้สนับสนุนวิศวกรร่วมเป็นวิทยากรบรรยายในการให้ความรู้กับผู้ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงร่วมกับสำนักงาน กสทช. ตามที่ได้รับการร้องขอเพื่อทราบถึงปัญหา/การป้องกันแก้ไขการรบกวนการสื่อสารการบิน อันเกิดจากคลื่นวิทยุชุมชน รวมถึงการนำเสนอปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบายอย่างต่อเนื่อง ในปี ๒๕๖๐ บวท. ได้ลงพื้นที่ตรวจสอบการแพร่แปลกปลอม ร่วมกับสำนักงาน กสทช. เขต เพื่อติดตามแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับกวนการสื่อสารการบินร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ในด้านการติดต่อสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ได้มีการพัฒนาและนำระบบ Customer Relationship Management (CRM) สำหรับแจ้งปัญหาและติดตามแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับกวนการสื่อสารการบินผ่าน Internet แล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี ๒๕๖๒ ทำให้การปฏิบัติงานร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ในด้านนวัตกรรม บวท. ได้สร้างอุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่งวิทยุกระจายเสียง เพื่อเฝ้าระวังตัวเองไม่ให้เกิดการแพร่กระจายคลื่นแปลกปลอมออกไปรบกวนการสื่อสารการบิน และได้ขยายผลนวัตกรรมโดยการให้ความรู้และสร้างแรงจูงใจกับผู้ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงให้นำไปติดตั้งใช้งานเพื่อเฝ้าระวังตัวเอง โดยเมื่อวันที่ ๒๑-๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ได้รับการประสานงานจากสำนักงาน กสทช. ภาค ๓ (เชียงใหม่) แจ้งว่า สมาคมวิชาชีพวิทยุ-โทรทัศนภาคประชาชนเชียงใหม่ (สวทช.เชียงใหม่) มีความประสงค์ให้วิศวกรของ บวท. ไปอบรมให้ความรู้ในการประกอบ/ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่งวิทยุกระจายเสียง ในครั้งนั้นมีการติดตั้งไปแล้วจำนวน ๑๕ สถานี</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สำนักงาน กสทช. และ บวท. มีการประชุมติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานการดำเนินการแก้ไขปัญหาความถี่รบกวนการสื่อสารการบินประจำปี ๒๕๖๒ ระหว่างวันที่ ๑๐-๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ณ โรงแรมเซนทารา บลูมารีน รีสอร์ท แอนด์สปา จังหวัดภูเก็ต เพื่อติดตามผลการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตามประกาศของสำนักงาน กสทช. ทั้ง ๓ ฉบับ และสรุปผลแนวโน้มของสภาพปัญหาการรบกวน เพื่อปรับแผนการดำเนินการแก้ไขปัญหาคต่อไป โดยผลจากการประชุม ที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันในการแต่งตั้งคณะทำงานระหว่าง บวท. และสำนักงาน กสทช. เพื่อจัดทำข้อมูลสถานีวิทยุกระจายเสียงลงในแผนที่การบิน เพื่อใช้งานร่วมกันในการวิเคราะห์แก้ไขปัญหาค และกำหนดแผนการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบการแพร่แปลกปลอมของสถานีวิทยุกระจายเสียงรบกวนการสื่อสารการบินร่วมกับสำนักงาน กสทช. เขต จำนวน ๑๑ เขต ประกอบด้วย สำนักงาน กสทช. เขต ๑๑, ๑๒, ๑๔, ๑๕, ๑๖, ๑๗, ๑๘, ๑๙, ๒๑, ๒๒, ๒๓, ๒๔, ๒๕, ๓๓, ๓๔, ๓๕ และ ๔๕ เพื่อติดตามการแก้ไขปัญหาการรบกวนในแต่ละพื้นที่ โดยยังพบการรบกวนการสื่อสารการบินในบางพื้นที่ และได้จัดให้มีประชุมย่อยร่วมกับสำนักงาน กสทช. ภาค/เขต เพื่อสรุปผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาคการรบกวนในแต่ละภูมิภาค</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ บวท. ยังคงดำเนินการแก้ไขปัญหาความถี่รบกวนการสื่อสารการบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีการประสานงานการทำงานร่วมกัน แจ้งเหตุการรบกวนไปยังสำนักงาน กสทช. ภาค และเขต ผ่านระบบ CRM และประสานงานการแก้ไขปัญหาการรบกวนผ่านกลุ่มไลน์ ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ยังไม่สามารถลงพื้นที่ปฏิบัติงานแก้ไขปัญหาการรบกวนร่วมกับ สนง. กสทช. เขตภาค ๒ ได้ ดังนั้นจึงเน้นประสานงานแก้ไขปัญหาผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น</p> <p>๔.๓ การผลักดันการแก้ไขปัญหาด้านมาตรฐานของบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน</p> <p>บวท. ผลักดันการแก้ไขปัญหาคข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยการทำงานร่วมกับ กพท. และกรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) เพื่อระบุประเด็นปัญหา (ทั้งในด้านระบบอุปกรณ์การปฏิบัติงานและคุณภาพข้อมูล) แนวทางการแก้ไข ผู้รับผิดชอบและระยะเวลา เพื่อแก้ไขข้อขัดข้องในการให้บริการ ตลอดจนการแก้ไขข้อตรวจพบจากการตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach: USOAP-CMA)</p> <p>บวท. และ อต. ได้ลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง บวท. กับ อต. ตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง USOAP-CMA ข้อ ๗.๔๑๕ ของ บวท. เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๙ และได้นำเสนอข้อตกลง</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p>
	<p>ดังกล่าวให้ กพท. ทราบแล้ว และในวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บวท. ตามที่ข้อตกลงได้กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารข้อตกลงระหว่าง อต. กับ บวท. ประกอบด้วย ผู้แทนของแต่ละฝ่าย ฝ่ายละ ๕ คน เพื่อบริหารและควบคุมการดำเนินงานตามเงื่อนไขข้อตกลงให้เกิดความสำเร็จและบรรลุตามวัตถุประสงค์ นอกจากนี้ บวท. ได้จัดทำคู่มือการแจ้งข่าวอากาศประเภท Special air-reports by voice communication ระหว่าง Area Control Centre (ACC) และ Meteorological Watch Office (MWO) โดยผ่านการทบทวนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย กพท. MWO และ ACC เรียบร้อยแล้ว และจัดประชุมกับผู้เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอแนวปฏิบัติการแจ้งข่าวอากาศประเภท Special air-reports เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๐ และในวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๐ ได้มีการประกาศใช้คู่มือปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่ง บวท. และ อต. ได้จัดทำร่วมกัน โดยเป็นไปตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง USOAP-CMA ข้อ ๗.๑๓๑ ของ บวท.</p> <p>ในปี ๒๕๖๒ บวท. มีการพัฒนาและทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินในรูปแบบมาตรฐานใหม่ IWXXM ตามภาคผนวก ๓ ของอนุสัญญาชิคาโก (Annex 3 Meteorological Service for International Air Navigation) เพื่อดำเนินการรับ - ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยาการบินได้ทั้งรูปแบบ TAC และรูปแบบ IWXXM ตามกำหนดของ ICAO อีกทั้ง ยังมีการริเริ่มการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินตามแผนการเดินอากาศทั้งในระดับสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และระดับภูมิภาค (Asia/Pacific Seamless ATM Plan)</p> <p>ต่อมาในปี ๒๕๖๓ บวท. และ อต. ร่วมดำเนินการทบทวนข้อตกลงการปฏิบัติงานฯ ให้สอดคล้องกับสถานะแวดล้อมการรับ - ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยาการบินในรูปแบบ ICAO Meteorological Information Exchange Model (IWXXM) และหน้าที่ความรับผิดชอบของ อต. ในฐานะ Thailand NOC ซึ่งจัดตั้งแล้วเสร็จอย่างเป็นทางการ</p> <p>และในปี ๒๕๖๔ บวท. และ อต. ดำเนินการปรับปรุงคู่มือปฏิบัติงานฯ เพื่อกำหนดรูปแบบการปฏิบัติงานในการจัดส่งข้อมูลมายัง Regional OPMET Services Centre ของ บวท. ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของ ICAO</p> <p>บทบาทในระดับภูมิภาคและระดับโลก</p> <p><u>๔.๔ การเข้าร่วมเป็นคณะทำงานใน ICAO Panel การเข้าร่วมเป็นสมาชิกใน Study Group ของ ICAO และการเข้าร่วมปฏิบัติหน้าที่ประธาน/ประธานร่วม (Chairman/Co-Chairman) ในกลุ่มทำงานต่าง ๆ ของ ICAO APAC</u></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) เข้าร่วมเป็นสมาชิก ICAO Trust Framework Study Group (TFSG) รวมถึงการเข้าร่วมแสดงบทบาทในกลุ่มทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาระบบการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p><u>๔.๔.๑ คณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP)</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) ในฐานะ Panel member และ Advisor โดยคณะทำงาน ATMOPSP ได้รับการมอบหมายให้กรดำเนินการวิเคราะห์ แก้ไข และผลักดันการพัฒนามาตรฐานการให้บริการการจราจรทางอากาศ การพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติการ การพัฒนาแนวทางการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างภาคทหารและภาคพลเรือน รวมถึงการวางแผนและนโยบายในการพัฒนา Air Traffic Flow Management (ATFM) ในระดับสากล ซึ่งจะถูกนำไปเป็นแนวทางหลักในการกำหนดแผนของแต่ละภูมิภาคต่อไป</p> <p>การส่งผู้แทนเข้าร่วมคณะทำงานฯ นี้ ถือเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้แทน บวท. มีโอกาสได้วิเคราะห์ถึงปัญหาและแนวโน้มการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศ ในหลาย ๆ มุมมอง (State, Sub-Regional, Regional and Global) อีกทั้งยังได้มีส่วนร่วมในการวิเคราะห์/กำหนด/วางแผนแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศในระดับสากล อนึ่งจากการประชุม ATMOPSP Working Group ครั้งที่ ๗ โดยเมื่อปี ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีการนำเสนอรายชื่อและได้มีมติให้แต่งตั้งให้นายปิยวุฒิ ตันติเมฆบุตร ศท.บจ. รับตำแหน่งเป็น Vice-Chairman ของ Air Traffic Management Operations Panel</p> <p><u>๔.๔.๒ คณะทำงาน Surveillance Panel (SP)</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Surveillance Panel (SP) ในฐานะ Panel member และ Advisor โดยคณะทำงาน SP มีหน้าที่ปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับระบบติดตามอากาศยาน และรายละเอียดข้อมูลสำหรับใช้ในการวางแผนวิจัยและพัฒนา เพื่อกำหนดทิศทางในการนำเทคโนโลยีติดตามอากาศยานรูปแบบใหม่เข้ามาใช้งาน เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุด โดยผู้แทน บวท. ได้มีส่วนร่วมและสนับสนุนในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณาพัฒนา/ปรับปรุง ข้อกำหนด (Provisions) 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>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘
	<p><u>๔.๔.๓ คณะทำงาน Communications Panel (CP)</u> บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Communications Panel (CP) ในฐานะ Panel member และ Advisor อื่นๆ บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน CP ครั้งแรกเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ โดยคณะทำงาน CP ได้รับผิดชอบการศึกษาและการพัฒนาข้อกำหนดของ ICAO ในเรื่องปฏิบัติการ และเทคนิคสำหรับระบบการสื่อสารทางด้านเสียง (voice) และข้อมูล (data) ของการจัดการจราจรทางอากาศ ซึ่งสนับสนุนวิธีปฏิบัติ และ Application ต่าง ๆ ที่ได้รับไว้ในแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) โดยการเข้าร่วมเป็นคณะทำงานดังกล่าว ผู้แทน บวท. ได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน CP อย่างต่อเนื่อง และมีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณากลยุทธ์ กำหนดทิศทาง และการวางแผนสำหรับการสื่อสารด้านการบินให้มีความสอดคล้องกันตามที่ระบุในแผน GANP ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญของ ICAO และหน่วยงานด้านการบินสากล รวมทั้งได้ติดตามเป็นประจำทุกปีเพื่อการพัฒนาและการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อสามารถนำมาวางแผนพัฒนาการสื่อสารด้านการบินของประเทศไทยในอนาคตต่อไปได้นอกจากนี้ ผู้แทน บวท. ยังได้เข้าร่วมการประชุมย่อยต่างๆ ภายใต้คณะทำงาน CP เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสนับสนุนข้อมูลด้านการพัฒนาด้านการสื่อสารการบิน และการทบทวนร่างเอกสารและคู่มือต่าง ๆ เป็นประจำ และเมื่อปี ๒๕๖๓ ทาง ICAO ได้เชิญให้ผู้แทน บวท. เข้าร่วม Project Team - Terrestrial Data Link (PT-T) ซึ่งเป็นการประชุมภายใต้ CP Infrastructure Working Group (IWG) โดยกลุ่มทีมดังกล่าวจะทำงานเพื่อเตรียมการ/จัดหา terrestrial data link ในอนาคต</p> <p><u>๔.๔.๔ คณะทำงาน Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG)</u> บวท. ได้ส่งผู้เชี่ยวชาญ (Subject Matter Expert: SME) เข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG) เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๖๓ ซึ่งคณะทำงานดังกล่าว (Study Group) ได้รับการรับรองและจัดตั้งจาก Air Navigation Commission (ANC) เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญที่มีคุณสมบัติในด้านการวางแผน/นโยบาย/กลยุทธ์ด้านปฏิบัติการ และด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้อง/มีประสบการณ์ในการพัฒนา/การวางแผน/การนำแนวคิด/แนวทาง/วิธีปฏิบัติ/เทคโนโลยีระบบการเดินอากาศใหม่ ๆ ไปใช้งาน จากวงการอุตสาหกรรมการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากทั่วโลกเข้าร่วมเป็นสมาชิก เพื่อจะได้ประสานกิจกรรม/การดำเนินการต่าง ๆ รวมทั้งการหารือแลกเปลี่ยนและร่วมกันกำหนด/จัดลำดับความสำคัญของหัวข้อการพัฒนา GANP ซึ่งถือว่าเป็น backbone ของแผนการพัฒนาการให้บริการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการบูรณาการ (Integrated) ความสอดคล้อง (Harmonization) และความสามารถในการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (interoperability)</p> <p><u>๔.๔.๕ คณะทำงาน ICAO Trust Framework Study Group (TFSG)</u> บวท. ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน TFSG ตั้งแต่วันที่ ๒๕๖๓ โดยคณะทำงานดังกล่าวจัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนา/จัดทำกรอบการดำเนินการสากล (Global Trust Framework) สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบดิจิทัลในกิจการบิน โดยครอบคลุมทั้งส่วนการพัฒนา/จัดทำนโยบาย เอกสารคำแนะนำ/คู่มือ และแผน/กลยุทธ์ ในการเปลี่ยนถ่ายไปสู่ระบบที่สามารถทำงานร่วมกันได้ในระดับสากลผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบภาคพื้นดิน (Ground-Ground)/ ภาคอากาศ (Air-Air) ด้วยกันเอง หรือระหว่างภาคอากาศและภาคพื้นดิน (Air-Ground) ที่เชื่อถือได้ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการของรัฐภาคีเป็นไปอย่างสอดคล้องกัน และครอบคลุมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีอยู่ในกิจการบินในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต</p> <p><u>๔.๔.๖ ประธาน/ประธานร่วมของกลุ่มทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG)</u> สำนักงานสาขาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (CAO APAC) ได้มีการแบ่งโครงสร้างกลุ่มการทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ออกเป็น ๕ กลุ่มใหญ่ (ATM, CNS, AOP, MET และ RASMAG) โดยจะมีการแบ่งกลุ่มการทำงาน/คณะทำงานย่อยภายใต้กลุ่ม เพื่อร่วมมือกันในการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาค (Regional Air Navigation Plan: RANP) แผนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ANS Plan) ซึ่งจะมีการประชุมเพื่อผลักดัน/ส่งเสริมการดำเนินการให้เป็นไปตามโมดูลต่าง ๆ ของ ASBUs เพื่อยกระดับขีดความสามารถของระบบการเดินอากาศในภูมิภาค และเพื่อให้การดำเนินการของรัฐภาคีในภูมิภาคให้เป็นไปอย่างสอดคล้องกัน โดย บวท. ได้รับบทบาทสำคัญจาก ICAO APAC ในการร่วมผลักดันแผนพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาค โดยมีผู้แทน บวท. ได้รับการเสนอให้เข้าร่วมเป็นประธาน/ประธานร่วมของกลุ่มทำงานภายใต้ APANPIRG ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - นายชลวิทย์ บรรพวัฒน์รักษ์ ผนบ. (พน.) ประธานร่วม (Co-chair) ของการประชุม Aeronautical Communication System Implementation Coordination Group (ACSICG) - นางสาวสายฝน อบรมสุข คป.ม.ป. ประธาน (Chair) ของการประชุม Regional Airspace Safety Monitoring Advisory Group (RASMAG) - นายปิยวุฒิ ต้นติเมฆบุตร ศท.บจ. ประธาน (Chair) ของการประชุม ATFM Steering Group - นายชยันนัท ชัยสมพงษ์ อว.สว. ประธาน (Chair) ของการประชุม Spectrum Review Working Group (SRWG) - นางสาวอมรรัตน์ จิรัฎฐิติกาลโชติ นบ. ประธานร่วม (Co-chair) ของการประชุม ICAO Asia/Pacific System Wide

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p>
	<p style="text-align: center;">Information Management Task Force (SWIM TF)</p> <p>๔.๕ การเพิ่มบทบาทบนเวที CANSO</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), System-Wide Information Management (SWIM) 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 ผ่านการทำงานของ Global Benchmarking Workgroup, 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 รวมทั้ง บวท. ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาเอกสาร CANSO Guide/Best Practice รวมถึงเข้าร่วมกิจกรรมการวัดเปรียบเทียบสมรรถนะการดำเนินการในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านประสิทธิภาพค่าใช้จ่ายในการให้บริการการเดินอากาศ Cost Efficiency ด้านความปลอดภัย Safety Performance Measurement เป็นต้น</p> <p>๔.๖ การร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก</p> <p>การร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับภูมิภาค</p> <p>บวท. ยังคงบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับภูมิภาค อาทิ</p> <p>๑ การดำเนินการด้านการบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System-Wide Information Management: SWIM)</p> <p>บวท. ยังคงบทบาทความเป็นผู้นำทั้งในระดับอาเซียนและภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก กล่าวคือ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ เป็นต้นมา บวท. ได้ร่วมเป็นสมาชิกและสนับสนุนการดำเนินการของ ICAO Asia/Pacific SWIM Task Force (SWIM TF) เพื่อจัดทำแผนดำเนินการและข้อกำหนดต่าง ๆ ด้าน SWIM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก โดย บวท. ได้รับมอบหมายต่อเนื่องจากคณะทำงานฯ ให้เป็นผู้ดำเนินการดำเนินการในหลายส่วน อาทิ การจัดทำ SWIM Roadmap ของภูมิภาค การพัฒนารูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามบริบทการใช้งานของภูมิภาค การกำหนดรูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน SWIM สำหรับภูมิภาค เป็นต้น ทั้งนี้ ผู้แทน บวท. ยังได้รับเลือกให้เป็นประธานของคณะทำงานฯ (Co-Chair) ซึ่งมีวาระการดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ เป็นต้นไป โดยการได้รับเลือกให้เป็นประธานของคณะทำงานฯ นี้ ทำให้ บวท. ได้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางและผลักดันการพัฒนา/การดำเนินการด้าน SWIM ของภูมิภาคในทุกภาคส่วน นอกจากนี้ ในปี ๒๕๖๔ บวท. ยังได้พัฒนาต่อขยายรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM และการบูรณาการระหว่าง ATFM และ A-CDM สำหรับใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลบนโครงสร้างพื้นฐาน/ตามแนวคิด SWIM ให้สอดคล้องกับรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่วิบูลิน เวอร์ชันล่าสุด (Flight Information Exchange Model Version 4.2 Extension) รวมถึงได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาแนวคิดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance Data) ผ่านการเชื่อมต่อกับแนวคิด SWIM ด้วย</p> <p>หลังจากที่ บวท. ร่วมกับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) ได้เป็นเจ้าภาพจัดการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ขึ้น ในระหว่างปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ โดยมีหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ หน่วยงานอุตุนิยมวิทยาการบิน และหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จาก ๑๓ ประเทศ รวมทั้งสายการบินพาณิชย์หลักในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และสำนักงานสาขาภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกของ ICAO (ICAO Asia and Pacific Regional Office) เข้าร่วม และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีแล้ว เพื่อพัฒนาต่อเนื่องไปสู่การใช้งานจริง ปัจจุบัน บวท. CAAS และ Hong Kong Civil Aviation Department (HK CAD) ได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันที่จะจัดการสาธิต SWIM/CRV Demonstration ภายในปี ๒๕๖๕ เพื่อสาธิต/ทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWIM บนเครือข่าย CRV</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p>
	<p>(Common aeRonautical Virtual Private Network) ซึ่งเป็นเครือข่ายสื่อสารที่ครอบคลุมทั้งภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกที่ Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (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> <p>บวท. ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องในฐานะผู้นำในโครงการความร่วมมือ Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration หรือ AMNAC (ชื่อเดิม Distributed Multi-Nodal ATFM Operational Trial) ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศสิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย เวียดนาม จีน อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย กัมพูชา ฟิลิปปินส์ เมียนมาร์ ลาว และหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ โดยการดำเนินการด้าน ATFM ภายใต้โครงการนี้ เป็นการให้บริการตามแนวคิด Distributed Multi-Nodal ATFM ซึ่งเป็นแนวคิดการปฏิบัติการด้าน ATFM ที่ APANPIRG ให้การรับรองให้ใช้เป็นแนวคิดสำหรับการดำเนินการของภูมิภาค (รายละเอียดตาม ICAO Asia/Pacific Regional Framework for Collaborative ATFM) ทั้งนี้ ในปัจจุบัน AMNAC ถือเป็นการดำเนินการร่วมด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดของภูมิภาค ในปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ บวท. และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ร่วมกันดำเนินการต่อเนื่องและประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี นอกจากนี้ ตั้งแต่ที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ในปี ๒๕๖๓ เป็นต้นมา บวท. ยังได้เป็นผู้นำในการริเริ่มให้มีการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันข้อมูลสถานการณ์ด้านปฏิบัติการระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศในภูมิภาคอย่างเป็นประจำ เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาด้วย ทั้งนี้ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการดำเนินการด้าน ATFM โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสิทธิภาพในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานซึ่งดำเนินการตามแนวคิด Distributed Multi-Nodal ATFM ในปี ๒๕๖๔ คณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub-Group) ภายใต้โครงการ ยังได้บรรลุข้อตกลงทางเทคนิคสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM ตามแนวคิด SWIM ในเบื้องต้น และมีกำหนดจะทดสอบระบบร่วมกันภายใน ๒๕๖๕</p> <p><u>การร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับสากล</u></p> <p>บวท. ได้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับสากล อาทิ</p> <p>๑. การปฏิบัติการตามแนวคิด Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) ในปี ๒๕๖๒ บวท. ได้ร่วมกับ CAAS ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE (Tabletop Exercise) เพื่อทดสอบความเป็นไปได้/ความเหมาะสมในการดำเนินการตามวิธีการที่ระบุในร่าง ICAO Doc 9965 Manual on FF-ICE, Volume II Implementation Guidance โดยผลการทดสอบ/ข้อพิจารณา/ข้อเสนอแก้ไขต่อร่าง ICAO Doc 9965 ที่ได้รับการทดสอบดังกล่าว ได้ถูกนำเสนอต่อ ICAO ATM Requirements and Performance Panel (ATMRPP) เพื่อ ATMRPP ใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุง/แก้ไขร่าง ก่อนขอความเห็นชอบจาก ICAO Air Navigation Commission และ ICAO Council ก่อนตีพิมพ์เป็นเอกสารให้รัฐภาคีใช้เป็นวิธีการมาตรฐานในการดำเนินการ FF-ICE ต่อไป นอกจากนี้ บวท. ยังได้บรรลุข้อตกลงกับ CAAS ที่จะทำการสาธิต/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE ระหว่างประเทศ ในช่วงปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ เพื่อทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE ผ่านการแลกเปลี่ยน/บริหารจัดการข้อมูลแนวคิด SWIM อนึ่ง ในปี ๒๕๖๓ บวท. ยังประสบความสำเร็จในการผลักดันให้มีการบรรจุการดำเนินการต่าง ๆ ตามแนวคิด FF-ICE ในแผนแม่บทการเดินอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Navigation Master Plan) ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๒ เพื่อให้ AMSs ใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินการของตนให้สอดคล้อง/สัมพันธ์กับประเทศอื่น ๆ ในอนุภูมิภาคด้วย</p> <p>๒. การปฏิบัติการตามแนวคิด Trajectory-Based Operation (TBO) ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ เป็นต้นมา บวท. ร่วมกับ Federal Aviation Administration (FAA), Japan Civil Aviation Bureau (JCAB), CAAS และ NAV CANADA ได้เริ่มหารือและร่วมกันจัดทำแนวคิด/วัตถุประสงค์/ขอบเขตในการจัดการสาธิต Multi-Regional TBO Demonstration ที่จะเริ่มขึ้นในปี ๒๕๖๕ เพื่อสาธิต/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE และ TBO โดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานตามแนวคิด SWIM ที่ได้พัฒนาขึ้นภายใต้การสาธิต Mini Global Demonstration และ SWIM in ASEAN Demonstration รวมถึงเพื่อทดสอบต้นแบบโครงสร้างรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีผลต่อเที่ยวบินหลายเที่ยวบินที่อยู่ระหว่างพัฒนาขึ้นใหม่ ก่อนนำเสนอผลการสาธิตฯ แก่ ICAO เพื่อพิจารณาใช้เป็นมาตรฐานทั้งด้านเทคนิคและวิธีปฏิบัติในระดับสากล รวมทั้งใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงเอกสารแนวคิด TBO ต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากรายละเอียดการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE และ TBO มีค่อนข้างมาก ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔ บวท. ร่วมกับหน่วยงานดังกล่าวข้างต้นจึงได้มีการทดสอบทางเทคนิค (Technical Exercise) ในระยะแรกร่วมกัน ก่อนที่จะสาธิตต่อองค์ประกอบทั้งหมดในปี ๒๕๖๕ ด้วย</p>

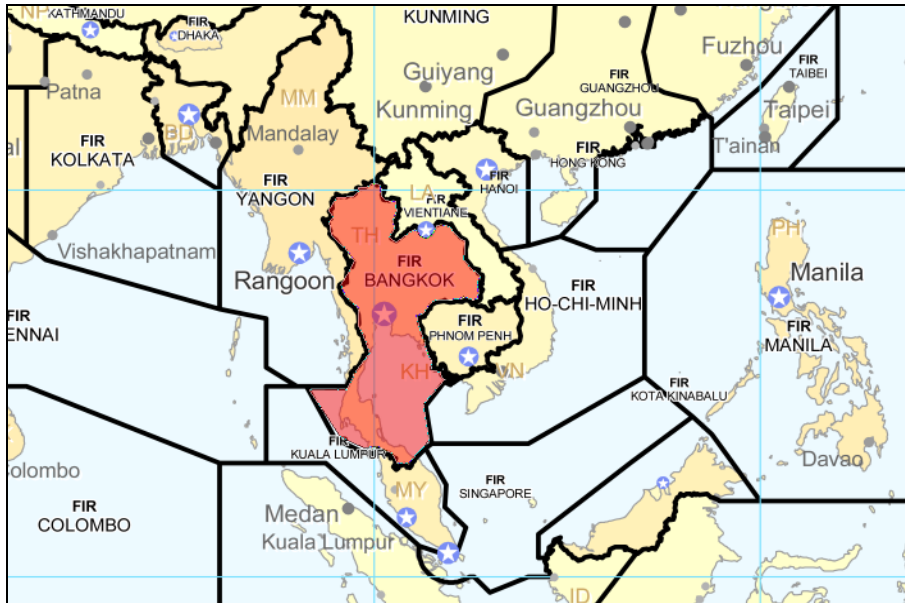
ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘								
	<p>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ</p> <p><u>๔.๗ ความคืบหน้าโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา</u></p> <p>บวท. ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ตามข้อเสนอของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมกับกองทัพเรือ (ทร.) ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ ของกรุงเทพมหานคร บวท. จึงดำเนินโครงการจัดเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา และ บวท. ได้จัดตั้ง คณะกรรมการจัดเตรียมความพร้อมในการเข้าดำเนินการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา (UTASP Steering Committee: SC) พร้อมกับจัดตั้ง สำนักงานบริหารโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา (สบอภ.) เพื่อบริหารผลลัพธ์การดำเนินโครงการในกรอบระยะเวลาดำเนินโครงการระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๘ มีเป้าหมายเปิดให้บริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เป็นต้นไป โดย บวท. เป็นผู้จัดหาทุนในการดำเนินโครงการฯ เพื่อให้ครอบคลุมขอบเขตการให้บริการ ณ สนามบินอู่ตะเภา ของ บวท.</p> <p>ภาพรวมการดำเนินงานโครงการจัดเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ของ บวท. ประกอบด้วยการดำเนินการหลัก ๔ ด้าน ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) ด้านการออกแบบและก่อสร้างอาคาร ประกอบด้วย กลุ่มอาคารควบคุมการจราจรทางอากาศและพื้นที่สนับสนุน และกลุ่มอาคารสถานีติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ฯ ๒) ด้านการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ได้แก่ อุปกรณ์ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน ระบบจัดการจราจรทางอากาศ และระบบสนับสนุนอื่น ๆ ๓) ด้านบุคลากร ประกอบด้วย แนวทางการรับเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ กองทัพอากาศ เข้าเป็นพนักงาน บวท. ตามข้อกำหนดคุณสมบัติของ บวท. การจัดสรรอัตรากำลังรองรับการปฏิบัติงาน และแนวทางกระบวนการสรรหา คัดเลือกอัตรากำลังเพิ่มเติม ในกรณีที่จำนวนบุคลากรที่รับจากกองทัพเรือไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน รวมทั้ง แนวทางการฝึกอบรม พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจแนวทางวิธีการปฏิบัติงาน ความคุ้นเคย ความชำนาญการใช้เครื่องมืออุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการขอรับการรับรองความสามารถตามข้อกำหนดและมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) จาก กพท. ๔) ด้านการเตรียมความพร้อมเพื่อเปิดให้บริการ ประกอบด้วย การขอความเห็นชอบจาก กพท. ในการดำเนินโครงการฯ การขอรับการรับรอง (เพิ่มเติม) การจัดทำเอกสารสำคัญสำหรับการปฏิบัติงาน เช่น ข้อตกลงร่วมระหว่างหน่วยงาน (Letter of Agreement: LOA) คู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOP) ฯลฯ และการเตรียมความพร้อมในการส่งมอบการดำเนินงานสนามบิน (Operational Readiness and Airport Transfer: ORAT) เป็นต้น <p>การดำเนินการในปี ๒๕๖๔ ได้ดำเนินการโดยมีรายละเอียดดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="384 1346 1414 2024"> <thead> <tr> <th data-bbox="384 1346 906 1384">โครงการ/กิจกรรม</th> <th data-bbox="906 1346 1414 1384">สถานะการดำเนินการ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="384 1384 906 1570">๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ</td> <td data-bbox="906 1384 1414 1570">บวท. นำเสนอเอกสารฯ เป็นวาระการประชุมคณะกรรมการ บวท. ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ และจะดำเนินการขออนุมัติงบประมาณ จาก ครม. ให้แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแหล่งเงินทุนโครงการ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1570 906 1966">๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ ๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/ Support Building/ พื้นที่จอดรถ ๒.๓) ก่อสร้างอาคารระบบ/อุปกรณ์ CNS - อาคารสถานี Communication ๓ สถานี - อาคารสถานี Navigation ๖ สถานี - อาคารสถานี Surveillance (หอบฯ ส้ารอง) ๑ สถานี</td> <td data-bbox="906 1570 1414 1966">ได้รับข้อมูลประกอบการออกแบบและก่อสร้างหอบฯ ในเดือนเมษายน ๒๕๖๔ แต่ยังไม่ได้รับข้อมูลพื้นที่อาคาร CNS และจุดเชื่อมต่อระบบไฟฟ้า/สาธารณูปโภคจาก UTA อาจส่งผลให้เปิดบริการล่าช้า บวท. จึงดำเนินการมาตรการการเปิดให้บริการด้วย หอบฯ ส้ารอง และอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล และออกแบบอาคาร รวมถึงการทำ Safety Assessment ให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ และเริ่มกระบวนการจัดจ้างงานก่อสร้างในเดือนมกราคม ๒๕๖๕ เพื่อให้สามารถเปิดบริการได้ทันในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ รวมถึงการขอรับข้อมูลที่จำเป็นต่าง ๆ เพื่อการออกแบบและก่อสร้างจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔</td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1966 906 2024">๓. การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ๓.๑) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบวิทยุสื่อสาร VHF/UHF</td> <td data-bbox="906 1966 1414 2024">เริ่มดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้างระบบ/อุปกรณ์ CNS และ Network ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔ จัดซื้อ/จัดจ้างระบบ</td> </tr> </tbody> </table>	โครงการ/กิจกรรม	สถานะการดำเนินการ	๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ	บวท. นำเสนอเอกสารฯ เป็นวาระการประชุมคณะกรรมการ บวท. ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ และจะดำเนินการขออนุมัติงบประมาณ จาก ครม. ให้แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแหล่งเงินทุนโครงการ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕	๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ ๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/ Support Building/ พื้นที่จอดรถ ๒.๓) ก่อสร้างอาคารระบบ/อุปกรณ์ CNS - อาคารสถานี Communication ๓ สถานี - อาคารสถานี Navigation ๖ สถานี - อาคารสถานี Surveillance (หอบฯ ส้ารอง) ๑ สถานี	ได้รับข้อมูลประกอบการออกแบบและก่อสร้างหอบฯ ในเดือนเมษายน ๒๕๖๔ แต่ยังไม่ได้รับข้อมูลพื้นที่อาคาร CNS และจุดเชื่อมต่อระบบไฟฟ้า/สาธารณูปโภคจาก UTA อาจส่งผลให้เปิดบริการล่าช้า บวท. จึงดำเนินการมาตรการการเปิดให้บริการด้วย หอบฯ ส้ารอง และอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล และออกแบบอาคาร รวมถึงการทำ Safety Assessment ให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ และเริ่มกระบวนการจัดจ้างงานก่อสร้างในเดือนมกราคม ๒๕๖๕ เพื่อให้สามารถเปิดบริการได้ทันในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ รวมถึงการขอรับข้อมูลที่จำเป็นต่าง ๆ เพื่อการออกแบบและก่อสร้างจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔	๓. การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ๓.๑) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบวิทยุสื่อสาร VHF/UHF	เริ่มดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้างระบบ/อุปกรณ์ CNS และ Network ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔ จัดซื้อ/จัดจ้างระบบ
โครงการ/กิจกรรม	สถานะการดำเนินการ								
๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ	บวท. นำเสนอเอกสารฯ เป็นวาระการประชุมคณะกรรมการ บวท. ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๔ และจะดำเนินการขออนุมัติงบประมาณ จาก ครม. ให้แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ เพื่อจัดหาแหล่งเงินทุนโครงการ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๕								
๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ ๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/ Support Building/ พื้นที่จอดรถ ๒.๓) ก่อสร้างอาคารระบบ/อุปกรณ์ CNS - อาคารสถานี Communication ๓ สถานี - อาคารสถานี Navigation ๖ สถานี - อาคารสถานี Surveillance (หอบฯ ส้ารอง) ๑ สถานี	ได้รับข้อมูลประกอบการออกแบบและก่อสร้างหอบฯ ในเดือนเมษายน ๒๕๖๔ แต่ยังไม่ได้รับข้อมูลพื้นที่อาคาร CNS และจุดเชื่อมต่อระบบไฟฟ้า/สาธารณูปโภคจาก UTA อาจส่งผลให้เปิดบริการล่าช้า บวท. จึงดำเนินการมาตรการการเปิดให้บริการด้วย หอบฯ ส้ารอง และอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล และออกแบบอาคาร รวมถึงการทำ Safety Assessment ให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ และเริ่มกระบวนการจัดจ้างงานก่อสร้างในเดือนมกราคม ๒๕๖๕ เพื่อให้สามารถเปิดบริการได้ทันในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๘ รวมถึงการขอรับข้อมูลที่จำเป็นต่าง ๆ เพื่อการออกแบบและก่อสร้างจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๔								
๓. การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ๓.๑) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบวิทยุสื่อสาร VHF/UHF	เริ่มดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้างระบบ/อุปกรณ์ CNS และ Network ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔ จัดซื้อ/จัดจ้างระบบ								

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘	
	๓.๒ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ VCCS และ DVR ๓.๓ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ ILS/DME จำนวน ๓ ชุด - Runway 36L: ILS CAT II/III - Runway 18R: ILS CAT II/III - Runway 36R: ILS CAT II ๓.๔ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ DVOR/DME* ๓.๕ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ SSR ๓.๖ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ MLAT ๓.๗ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ Tower ATM ๓.๘ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ Backbone MUX for CNS and ICT: Fiber Optic & Backbone MUX, Microwave Link & AeroMACS, CNS & ICT Backbone, SAT & WAN MUX, IT Security & UA Terminal, SMC & BAPP Link ๓.๙ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ CCTV for ATS ๓.๑๐ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ UPS for ATS * ปรับเปลี่ยนแผนการจัดหาออกไปในกรณีใช้ระบบของ ทร. ในระยะแรกไปก่อนจนกว่าจะหมดอายุการใช้งาน	ATM ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๕ เพื่อให้พร้อมใช้งานในเดือนมกราคม ๒๕๖๘
	๔. การพัฒนาห้วงอากาศและวิธีปฏิบัติ* *เป็นโครงการแยกอิสระ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการเตรียมความพร้อมเปิดให้บริการ อู่ตะเภาของ บวท.	- มีการแต่งตั้งคณะทำงาน Metroplex เพื่อดำเนินการโครงการการออกแบบห้วงอากาศทั้ง ๓ สนามบิน (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา): คณะทำงานฯ เริ่มดำเนินการออกแบบห้วงอากาศ และวิธีปฏิบัติในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ เพื่อให้สามารถนำไปใช้งานได้ในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๘
	๕. การเตรียมการด้านบุคลากร ประกอบด้วยกิจกรรมย่อยดังนี้ - Outreach ทร., สรุปลำดับรายชื่อผู้สมัคร - การรับสมัคร - การคัดเลือก - การฝึกอบรม Basic Training - Conversion Training Twr (RTN) (HMI & Procedure Training)	- โครงการ Outreach ทร. ประเมินจำนวนผู้สนใจในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๖ (ATC) และดำเนินการรับสมัครในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๗ เพื่อให้แล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๗ - อยู่ระหว่างจัดทำแผนการสรรหาและพัฒนาบุคลากร (วิศกรรูปแบบใหม่)
	๖. การเตรียมความพร้อมเพื่อเปิดให้บริการ ๖.๑ การปรับปรุงโครงสร้างห้วงอากาศแบบ Metroplex ๖.๒ การกำหนดแนว/วิธีปฏิบัติ (Procedure) ๖.๓ กระบวนการ Safety Management System (SMS) ๖.๔ การขอรับรองมาตรฐานการให้บริการ ๖.๕ Operational Trial / Operational Readiness Activation and Transition (ORAT)	- รายละเอียด ตามข้อ ๔. - การดำเนินการด้านข้อตกลงร่วมระหว่างหน่วยงาน (Letter of Agreement: LOA) บวท. ได้มีการติดตามความคืบหน้าและอยู่ระหว่างการศึกษาร่างเอกสารฯ ร่วมกับ สกพอ. - ดำเนินการโดยฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยของ บวท. - การดำเนินการเรื่อง CIR อยู่ระหว่างรอข้อสรุปจาก กพท. ซึ่งเกี่ยวข้องกับใบอนุญาตสนามบินสาธารณะ - การดำเนินการเตรียมความพร้อมในการส่งมอบการดำเนินงานสนามบิน (ATC ORAT) จะเริ่มดำเนินการในเดือนมกราคม ๒๕๖๘
<p>ทั้งนี้ มีการรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานและประชุมติดตามผลลัพธ์ในการดำเนินงานทุก ๒ สัปดาห์ รวมถึงจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร ความเสี่ยง R8 “การดำเนินงานของ บวท. ไม่ตอบสนองต่อเป้าหมายตามโครงการสำคัญ หรือตามนโยบายของรัฐบาล” นำเสนอเป็นวาระการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและบริหารผลลัพธ์ เป็นประจำทุกเดือน รวมทั้ง มีการรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการจัดเตรียมความพร้อมในการเข้าดำเนินการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา</p>		

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;">ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘</p>
	<p>๔.๘ การผลักดันและขับเคลื่อนนโยบายทางอากาศแห่งชาติและแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ</p> <p>บวท. ได้นำเสนอการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ ข้อจำกัดของโครงสร้างทางอากาศ และความจำเป็นในการพัฒนาระบบการบินทั้งระบบต่อ คค. มาอย่างต่อเนื่อง โดย บวท. ได้นำเสนอเหตุผลความจำเป็นในการจัดตั้งองค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายทางอากาศระดับสูง (National High-Level Airspace Policy Body) ต่อ คค. และ คค. ได้พิจารณาให้นำเรื่องดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ซึ่งต่อมาได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการจัดทำร่างนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการทางอากาศ รวมทั้งโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะบุคคลเพื่อทำหน้าที่ที่องค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายทางอากาศระดับสูง เพื่อเสนอต่อ กปร. ให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาร่างนโยบายฯ และความจำเป็นของการมีคณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายทางอากาศระดับสูง ดังกล่าว ในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายและบริหารจัดการทางอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสร้างความยั่งยืนของระบบการบินของประเทศไทย</p> <p>ในปี ๒๕๖๑ ร่างนโยบายทางอากาศแห่งชาติ ที่ บวท. ผลักดันและได้ร่วมดำเนินการจัดทำกับ กพท. นั้น ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. บวท. จึงได้กำหนดแนวทางดำเนินการภายใน บวท. ที่สอดคล้องกับรายละเอียดตามมติ ครม. ดังกล่าวขึ้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมล่วงหน้าและใช้เป็นกรอบการหารือ รวมทั้งร่วมจัดทำแผนดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการนำแนวคิดการใช้ทางอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace: FUA) ตามเจตนารมณ์ที่ได้รับ ความเห็นชอบจาก ครม. เข้าใช้งานให้เป็นรูปธรรมต่อไป นอกจากนี้ บวท. ยังได้เข้าหารือกับ กพท. เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานร่วมกันในอนาคต เพื่อให้เกิดการจัดการโครงสร้างและการบริหารทางอากาศชาติ อันเป็นทรัพยากรสำคัญที่ต้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อความมั่นคงและเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงการดำเนินงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิด FUA โดยสมบูรณ์ด้วย</p> <p>ต่อมาในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ บวท. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องร่วมกับ กพท. และหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในกิจการการบินของไทย ผ่านคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติและคณะอนุกรรมการบริหารจัดการทางอากาศ ในการจัดทำร่างแผนแม่บทฯ ซึ่งเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ กปร. ได้ให้ความเห็นชอบให้ใช้ร่างแผนแม่บทฯ ดังกล่าวเป็นแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๓ (National Airspace and Air Navigation Master Plan 2020) แล้ว ปัจจุบัน เพื่อผลักดันให้มีการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ อย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงานเทคนิค (Technical Working Group) ตามด้านการพัฒนาภายใต้แผนแม่บทฯ ทุกคณะ กล่าวคือ คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดรูปแบบและจัดการทางอากาศ (Airspace Organization and Management) คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) คณะทำงานเทคนิคด้านระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation and Surveillance) คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการข้อมูล (Information Management) คณะทำงานเทคนิคด้านท่าอากาศยาน (Aerodrome) และคณะทำงานด้านบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aeronautical Meteorological Service) อีกทั้ง บวท. ยังได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group) เพื่อขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินงานของคณะทำงานเทคนิคทั้ง ๖ คณะดังกล่าวด้วย</p>

๑. บทนำ (Introduction)

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



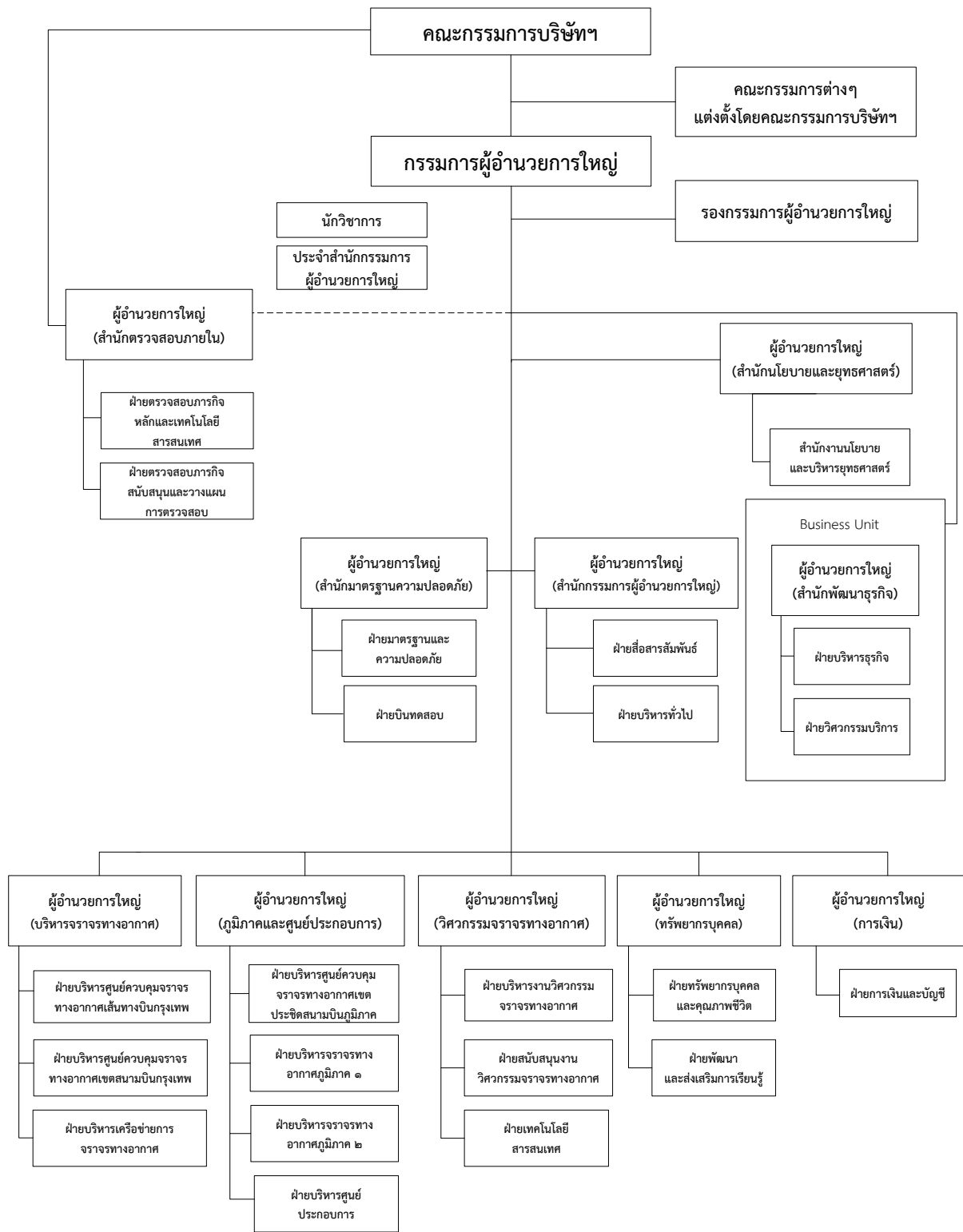
ภาพประกอบที่ ๑: เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

ภายในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) บวท. ให้บริการการเดินอากาศในบริเวณพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ของสนามบิน (Aerodrome Control Service) จำนวน ๓๔ แห่ง และเขตประชิดสนามบิน (Terminal Control Area : TMA) จำนวน ๓๒ เขตประชิดสนามบิน รวมทั้งเขตบริการจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Enroute Airspace) ผ่านระบบ การจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตาม อากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance (CNS) Services) 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 ๑๑๓ สายการบิน ในอัตราส่วน ๙๑:๙ โดยมีลักษณะ การบริหารงานแบบองค์กรธุรกิจแบบไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาล มีคณะกรรมการ บวท. เป็นผู้กำกับการบริหารจัดการ โดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งมาจากการสรรหาทำหน้าที่เป็นหัวหน้าหน่วยงาน และ กรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ บวท. โดยมีโครงสร้างการบริหารจัดการองค์กรตามภาพประกอบที่ ๒ และมีพนักงาน ๓,๒๐๘ อัตราโดยประมาณ

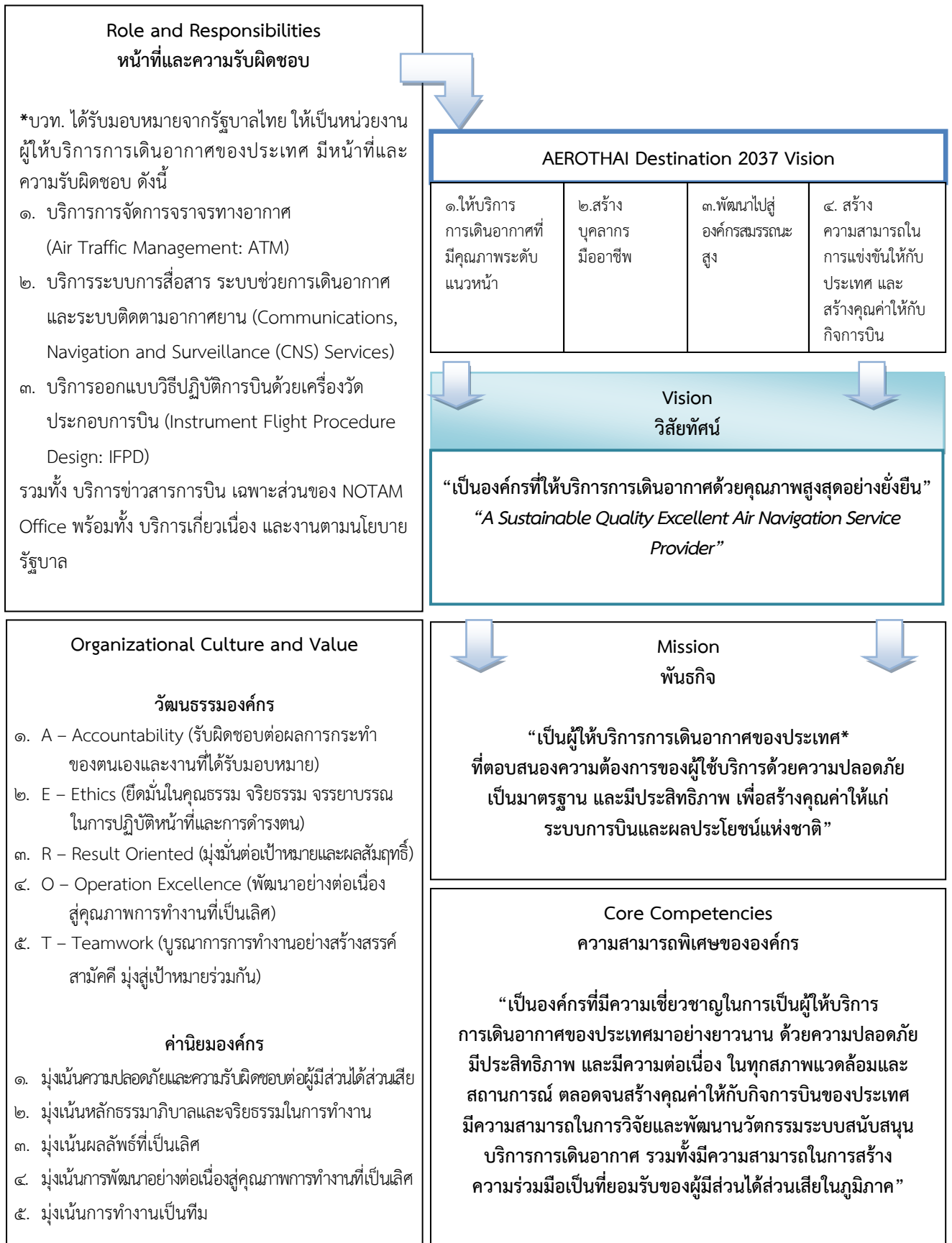


ภาพประกอบที่ ๒: โครงสร้างการบริหารจัดการองค์กร

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>การสร้างเสริมแข่งขันทางเศรษฐกิจ (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)	การสร้างเสริมแข่งขันทางเศรษฐกิจ (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>การบริหารจัดการภาครัฐป้องกันการทุจริต (ย.๖)</p>
การพัฒนาด้านแรงงาน (ย.๑)	วิทยาศาสตร์และนวัตกรรม (ย.๔)													
การสร้างเสริมแข่งขันทางเศรษฐกิจ (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>๖. การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (BCG Model)</p>								
<p>ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ/ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจสาขาขนส่ง</p>	<p>๑. กำหนดบทบาทของรัฐวิสาหกิจให้ชัดเจนเพื่อเป็นพลังขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ</p>	<p>๒. บริหารแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ</p>	<p>๓. เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อความยั่งยืนในระยะยาว</p>	<p>๔. สนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐ และแผน DE</p>	<p>๕. ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลให้มีความโปร่งใสและมีคุณธรรม</p>	<p>๖. การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (BCG Model) (พัฒนาเศรษฐกิจใน ๓ มิติ ได้แก่ เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว) มาประกอบการดำเนินงาน</p>								
<p>ยุทธศาสตร์ บวท.</p>	<p>๑. การให้บริการเดินอากาศที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</p>	<p>๔. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับกิจการ</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๑. การให้บริการเดินอากาศที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</p>								

๑.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัฒนธรรมองค์กร และความสามารถพิเศษขององค์กร



๑.๓ วัตถุประสงค์แผนวิสาหกิจ บพท. (Corporate Plan Objective)

แผนวิสาหกิจ บพท. จัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินพันธกิจของ บพท. ในกรอบระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙) 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)

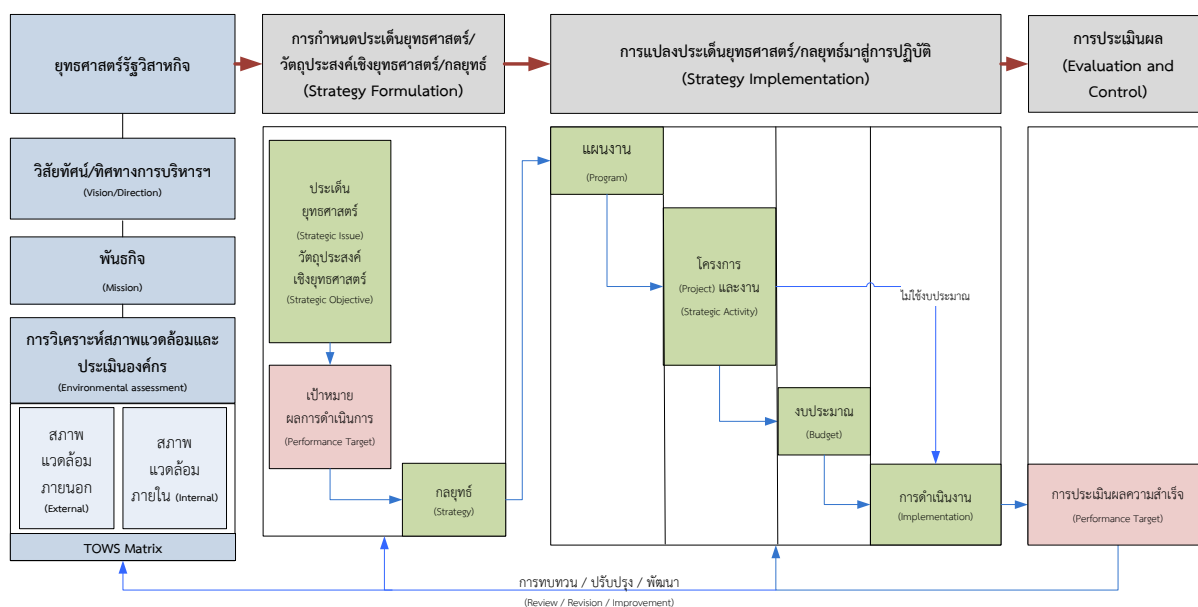
แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ แบ่งเนื้อหาออกเป็น ๓ บท ดังนี้

- 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 เป็นบทสรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากทั้งภายนอกและภายในที่มีความสำคัญต่อการดำเนินการของ 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” เพื่อพิจารณากำหนดและให้ข้อเสนอแนะในการจัดทำแผนวิสาหกิจของ บพท. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ บพท. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยมีผู้บริหารระดับสูงร่วมกันจัดทำร่างแผนฯ โดยการทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจฉบับนี้ ดำเนินการในระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ – มิถุนายน ๒๕๖๔ และนำเสนอต่อ คณะกรรมการ บพท. และ คค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในเดือน มิถุนายน ๒๕๖๔ และ กันยายน ๒๕๖๔ ตามลำดับ

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

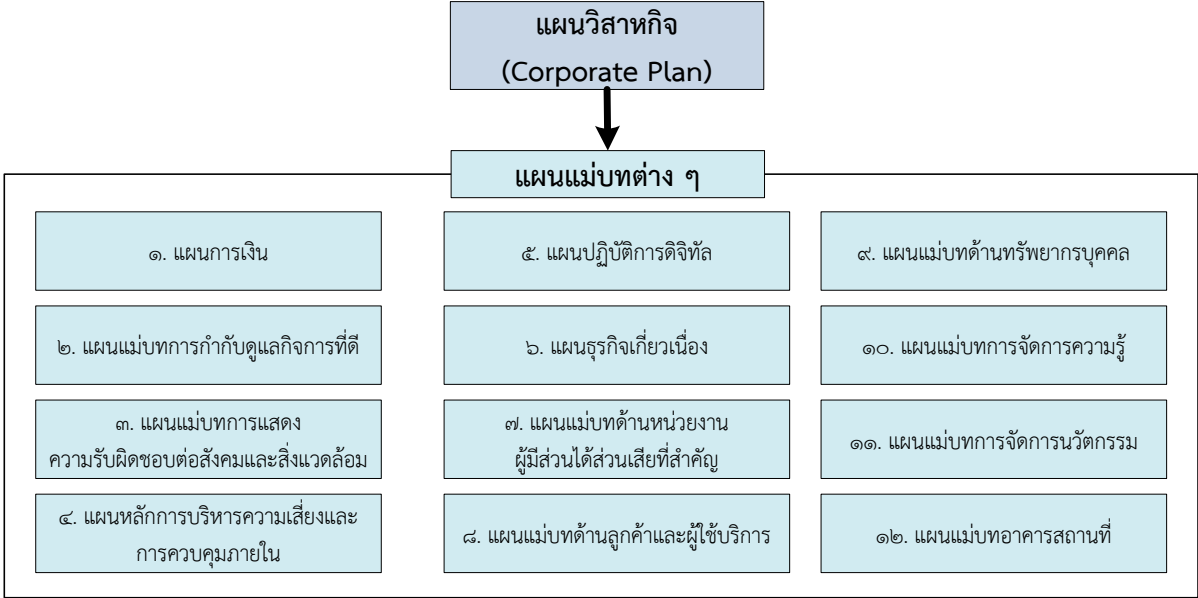
นอกจากแผนวิสาหกิจ บวท. มีการจัดทำ “แผนการเงิน” ซึ่งเป็นไปตามนโยบายรัฐบาล เรื่องมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจ ที่มีสาระสำคัญส่วนหนึ่งกำหนดให้รัฐวิสาหกิจทุกแห่ง ต้องจัดทำแผนการเงิน เพื่อให้องค์กรสามารถบริหารและดำเนินการด้านการเงิน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยกำหนดแนวปฏิบัติในการจัดทำแผนการเงิน 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
- แผนปฏิบัติการดิจิทัล
- แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง
- แผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ
- แผนแม่บทด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ
- แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล
- แผนแม่บทการจัดการความรู้
- แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม
- แผนแม่บทอาคารสถานที่

แผนเหล่านี้ เชื่อมโยงและใช้สาระสำคัญในแผนวิสาหกิจ อันได้แก่ สภาพแวดล้อม SWOT องค์กร ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ ความสามารถพิเศษขององค์กร ทิศทางองค์กร (วิสัยทัศน์ เป้าหมายวิสัยทัศน์ และพันธกิจ) ตัวชี้วัด/เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๗๐/๒๕๗๕/๒๕๘๐) รวมทั้งประเด็นยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงาน ไปเป็นข้อมูลประกอบการกำหนด SWOT ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด/เป้าหมาย และโครงการ/งาน ของแผนแม่บทในแต่ละด้าน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะสะท้อนมาเป็นรายละเอียดของการดำเนินงานในแผนวิสาหกิจ เพื่อแสดงให้เห็นถึงภาพรวมการดำเนินงานทั้งองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙

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 ที่ส่งผลต่อสมรรถนะขององค์กร	- ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
- ผลประโยชน์แห่งชาติ	- บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง
- นโยบาย กฎ ระเบียบ ฯลฯ ภาครัฐ	- ปัจจัยด้านประชากร บุคลากร และการพัฒนาบุคลากร ด้านการบินของประเทศ
- การเติบโตและแนวโน้มของปริมาณจราจรทางอากาศ	- ความร่วมมือประชาคมอาเซียน
- แผนพัฒนาและสภาพอุตสาหกรรมการบินของโลก/ภูมิภาค	- ทิศทางและแนวโน้มของเทคโนโลยีและมาตรฐานที่ส่งผลต่อ ยุทธศาสตร์องค์กร

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

จุดแข็ง (S - Strengths)

- **S1. ทิศทาง/ยุทธศาสตร์ขององค์กรที่ชัดเจน:** วิสัยทัศน์องค์กรมีความสอดคล้องกับแนวพันธกิจองค์กรและผลักดันให้มีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง พร้อมด้วยทิศทาง/เป้าหมายระยะยาวที่ชัดเจน พร้อมทั้งมียุทธศาสตร์/กลยุทธ์องค์กรที่เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ และสนับสนุนให้วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายองค์กรที่กำหนดไว้สัมฤทธิ์ผลอย่างชัดเจน
- **S2. อันดับเครดิตองค์กร:** บท. มีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสูงสุดอย่างคงที่มาอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับการจัดเครดิตองค์กรในระดับ AAA ติดต่อกันตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๓ จากการเป็นองค์กรที่มีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและมีความเป็นไปได้อย่างมากที่จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันการณ์ หาก บท. ประสบภาวะวิกฤตทางการเงิน อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของ บท. อาจได้รับการปรับลดลงได้ หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของ บท. กับภาครัฐเปลี่ยนแปลงไป จนถึงระดับที่มีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันการณ์หาก บท. ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน
- **S3. โครงสร้างอำนาจหน้าที่ของผู้บริหารและโครงสร้างงานสอดคล้องกับยุทธศาสตร์องค์กร:** บท. มีโครงสร้างอำนาจหน้าที่/ความรับผิดชอบของผู้บริหาร และโครงสร้างงานที่มีการจัดแบ่งสายงานที่ชัดเจน มีหน่วยงานหลักในการปฏิบัติภารกิจหลักและภารกิจสนับสนุนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และเป้าหมายองค์กรที่กำหนดไว้สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- **S4. การยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ:** บท. มีการยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยง โดยมีการดำเนินงานในเชิงรุกอย่างเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง มีสถิติความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม (Safety Performance อยู่ในระดับดีกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม) มีแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินพร้อมรับการเผชิญสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยเฉพาะที่กระทบต่อความต่อเนื่องในการให้บริการได้อย่างทันท่วงที
- **S5. การตอบสนองต่อนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ:** องค์กรตอบสนองต่อหลักการและแนวนโยบายภาครัฐ ดำเนินการตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) รวมถึงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้อย่างตรงประเด็นและต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบิน การเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และการจัดวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศ

- **S6. มีกระบวนการ และการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างชัดเจนทั่วทั้งองค์กร:** บวท. ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกระบวนการ/ระบบงาน/ตัวชี้วัดและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน
- **S7. มีความสามารถพิเศษเฉพาะด้าน:** บวท. มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ และมีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค
- **S8. แนวทางการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลที่ชัดเจน:** องค์กรมีการบริหาร/พัฒนาทรัพยากรบุคคลที่ชัดเจน มีแผนอัตรากำลัง เพื่อสร้างบุคลากรที่มีศักยภาพ มีความผูกพัน และมีความเป็นมืออาชีพ ให้เพียงพอรองรับในอนาคต เพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ขององค์กรให้เป็นไปตามเป้าหมาย ตลอดจนมีแนวทางจัดตั้งศูนย์ผลิตบุคลากรจัดการจราจรทางอากาศมืออาชีพ (ATM Professional Center) เพื่อสร้างบุคลากรด้านการบิน ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล
- **S9. การเรียนรู้ งานวิจัยและนวัตกรรมขององค์กร:** บวท. มีการส่งเสริมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร และมีผลงานวิจัยที่ใช้สนับสนุนภารกิจและได้รับรางวัลทั้งในระดับประเทศและระดับโลก รวมทั้งพัฒนาองค์กรเป็น Learning Organization และมีแผนมุ่งสู่การเป็น Innovation Organization เพื่อการสร้างความสามารถให้กับองค์กร และเพื่อเกิดการเรียนรู้ระยะยาว และยั่งยืน
- **S10. ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ/กำหนดทิศทางองค์กร:** ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการกำหนด ทิศทาง/นโยบายองค์กร ส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมและค่านิยมองค์กร รวมทั้งบริหารจัดการและผลักดันไปสู่การปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรมเพื่อให้ได้ผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้โดยมีการประเมินผลการปฏิบัติงานตาม Performance Target

จุดอ่อน (W - Weaknesses)

- **W1. การบริหารจัดการแผนงาน โครงการ/งานให้สัมฤทธิ์ผล และพัฒนาการบริหารการเปลี่ยนแปลงเพื่อความยั่งยืนขององค์กร:** บวท. ยังต้องผลักดันและบริหารจัดการการดำเนินงานแผนงาน โครงการ/งาน ให้สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งให้ความสำคัญในการพัฒนา การบริหารการเปลี่ยนแปลงให้องค์กรสามารถปรับตัวรองรับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างรวดเร็ว เพื่อความยั่งยืนขององค์กร
- **W2. ขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในบางภารกิจที่สำคัญตามบริบทที่เปลี่ยนแปลง:** งานบางส่วน ยังไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ส่งผลต่อการดำเนินการสนับสนุนให้องค์กรบรรลุผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ อย่างยั่งยืน เช่น งานกำหนดนโยบายและดำเนินการในเรื่องสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- **W3. การวิเคราะห์ข้อมูล:** บวท. ยังต้องการ Data Scientist และ Data Analytic รวมทั้งพัฒนาบุคลากรให้ครอบคลุมทักษะ/ความรู้ด้าน Data Analytic, Data Engineer และ Machine Learning เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ นำไปสู่การมีระบบสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (Decision Support System)
- **W4. ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ:** โครงสร้างเส้นทางบิน และการบริหารห้วงอากาศยังไม่สอดคล้องกับการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ รวมถึงปริมาณจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มจะสูงขึ้นในอนาคต ส่งผลให้ บวท. ควรพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ บวท. มีศักยภาพเพียงพอในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่จะกลับมาภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยุติลง
- **W5. กระบวนการปฏิบัติงานและการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลเข้าใช้งาน:** กระบวนการปฏิบัติงานยังมีประเด็นที่ต้องพัฒนา/ปรับปรุงในการนำ Job List ไปปรับปรุงการดำเนินงานต่าง ๆ เช่น ทบทวน Competency Job Description ของหน่วยงานเพื่อให้เกิดการติดตามบริหารผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และการปรับปรุง/ประเมินผลตัวชี้วัดกระบวนการตามโครงสร้างกระบวนการ รวมถึงการนำระบบสารสนเทศมาสนับสนุนการดำเนินการ

การบูรณาการ แลกเปลี่ยน/จัดเก็บข้อมูลระหว่างสายงาน และการนำข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ รวมทั้งการนำเทคโนโลยีเข้าใช้งานเพื่อลดต้นทุนและภาระงานของพนักงาน ยังไม่ทั่วถึงเพียงพอต่อความต้องการทั่วทั้งองค์กร

- **W6. การจัดการนวัตกรรมและการนำผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมเข้าใช้งาน:** บวท. ยังต้องปรับปรุงกระบวนการจัดการนวัตกรรมภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามเกณฑ์ประเมินผลองค์กรด้านการจัดการนวัตกรรม รวมทั้งปรับปรุง/พัฒนาและผลักดันการขยายผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรม ให้สามารถนำเข้าใช้งานได้จริง ในระบบงานขององค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นกลไกในการปรับวิถีปฏิบัติงานและเพิ่มผลผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงาน เพิ่มช่องทางการแสวงหารายได้ สร้างมูลค่าเพิ่มและขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน
- **W7. สถานะการเงินและค่าใช้จ่ายพนักงาน:** จากปริมาณจราจรทางอากาศที่ลดต่ำลงอย่างมากในปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการให้บริการฯ ของ บวท. ทำให้รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จนส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานซึ่งถือเป็นต้นทุนคงที่ ไม่สามารถปรับลดได้อย่างรวดเร็ว จึงควรมุ่งการปรับลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้งานแทนบุคลากรอย่างเหมาะสมเพื่อลดภาระงานของพนักงาน และเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติ (Productivity)
- **W8. การบริหารและพัฒนาความสามารถของพนักงานและฝ่ายจัดการ:** พนักงานมากกว่าร้อยละ ๒๐ จะเกษียณภายในปี ๒๕๗๓ รวมทั้งปัจจุบัน บวท. ขะลอกการรับพนักงานใหม่ และถึงแม้ว่า บวท. จะมีแผนอัตรากำลัง แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล แผนแม่บทการจัดการความรู้ และกำหนด Competency ของพนักงานที่ชัดเจน แต่ยังคงต้องพัฒนาความสามารถของพนักงานและฝ่ายจัดการให้ตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อมการทำงานและการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมถึงการสร้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางองค์กรในระยะยาวและการเปลี่ยนแปลงของกลุ่มบุคลากร
- **W9. การสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทาง นโยบายองค์กร:** การสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทาง นโยบาย และสถานการณ์องค์กร ยังไม่ชัดเจนทั่วถึงทั้งองค์กร อาจส่งผลกระทบต่อผลไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด
- **W10. ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน:** ระดับความผูกพันฯ ยังไม่คงที่ บวท. ยังคงต้องให้ความสำคัญ และทบทวนโครงการ/กิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อยกระดับความผูกพันฯ อย่างจริงจัง รวมทั้งส่งเสริมและปลูกฝังให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีวัฒนธรรมองค์กรที่เหมาะสมตามที่องค์กรกำหนด เพื่อให้เกิดความผูกพันต่อองค์กรและสนับสนุนให้องค์กรบรรลุตามเป้าหมาย

โอกาส (O – Opportunities)

- **O1. ยุทธศาสตร์ภาครัฐมีความชัดเจน:** ภาครัฐกำหนดยุทธศาสตร์สำคัญที่มีเป้าหมายและกรอบเวลาในระยะกลางและระยะยาว อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ร่างแผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติอันเป็นผลมาจากสถานการณ์โควิด-19 พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๕ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ ระยะ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ยุทธศาสตร์ Thailand 4.0/แผนพัฒนามาตรฐานดิจิทัล ๒๐๒๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๖) แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เป็นต้น ทำให้ บวท. มีกรอบทิศทางในการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์และวางแผนพัฒนา/กำหนดกลยุทธ์ขององค์กรให้สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ภาครัฐ เพื่อสนับสนุนการพัฒนา/สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างชัดเจน
- **O2. แนวทางการจัดโครงสร้างและบริหารห้วงอากาศของไทย:** ภาครัฐและภาคความมั่นคงตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้างและบริหารห้วงอากาศ เพื่อพัฒนาความสามารถในการรองรับของห้วงอากาศให้เกิดการใช้ห้วงอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นไปตามหลักสากล รวมทั้งยอมรับในหลักการบริหารห้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (FUA) และมีส่วนร่วมสนับสนุนและผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาห้วงอากาศและการบิน รวมถึงเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศ

- **O3. แผนพัฒนาด้านการบินสากลที่ชัดเจน:** แผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาระบบการบิน (ASBUs) แผนการเดินทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (APAC Seamless ANS Plan) แผนความปลอดภัยทางการบิน (GASP) ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เช่น Next Generation of Aviation Professional (NGAP) และ Standard of Excellence in Human Performance Management กำหนดนโยบาย ทิศทาง กรอบเวลาการพัฒนา เป้าหมายการพัฒนา และแนวทางการวัดผล มีความชัดเจนและแบ่งเป็นช่วงระยะเวลา ไปถึงอนาคต ทำให้สามารถวางแผนพัฒนาอย่างมีทิศทาง
- **O4. ความร่วมมือในอาเซียน:** ตาม ASEAN ANS Master Plan ได้กำหนด Lead Country ในการจัดทำแผนพัฒนา ร่วมกัน (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 ANS Master Plan ฉบับใหม่ ซึ่งจะเปิดโอกาสแก่ บวท. ในการใช้ประโยชน์จากการยอมรับและความพร้อมมากกว่าบางประเทศในอาเซียน
- **O5. วิชาการทางเทคโนโลยี:** วิชาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินทางอากาศและอื่น ๆ (สารสนเทศการบริหารจัดการ และการวิเคราะห์/ประมวลผล) ที่พร้อมให้เลือกนำมาใช้งาน เป็นปัจจัยบวกต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ด้านการเพิ่มผลผลิต (Productivity) และสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบ รวมถึงอาจใช้เป็นโอกาสในการทำธุรกิจต่อไป

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

- **T1. ปัจจัยอันตรายทางการบิน:** ปัจจัยอันตรายทางการบิน ทั้งในส่วนของบั้งไฟ/โคมลอย/วิทยุชุมชน/ข้อมูล อุตุนิยามวิทยาการบิน 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 ในอุตสาหกรรมการบินประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ ซึ่งมาตรการ/เป้าหมาย ที่จะมีการบังคับใช้ อาจส่งผลกระทบต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน
- **T3. บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง:** ปัจจุบันเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว การพัฒนา Unmanned Aircraft System (UAS) มีความเสถียรและได้รับความนิยมมากขึ้น มีแนวโน้มขยายตัว ในการปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้น ในอนาคตอันใกล้จึงจำเป็นต้องมี Unmanned Aircraft Traffic Management (UTM) ซึ่งเป็นการบริหารจัดการและให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มเติมจากบริบทการบินปัจจุบัน เพื่อบริหารจัดการ UAS รวมทั้ง พ.ร.บ. การเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่เปิดโอกาสในการแข่งขันในการเป็นผู้ประกอบกิจการบริการ การเดินทางอากาศ และการขอใบรับรองในการให้บริการการเดินทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาของเทคโนโลยีดิจิทัล และการวิเคราะห์ข้อมูล ส่งผลให้ผู้ที่มีข้อมูลและศักยภาพในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้รับโอกาสจากข้อได้เปรียบนั้น แสดงให้เห็นถึงบริบทการให้บริการที่เป็นเชิงการแข่งขันมากขึ้น และเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ
- **T4. ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ:** ปริมาณจราจรทางอากาศมีความผันผวนตามสถานการณ์โรคระบาด สถานะเศรษฐกิจ และการเมืองทั้งในระดับประเทศและระดับโลกเป็นอย่างมาก หากสถานการณ์มีความต่อเนื่องยาวนาน วิกฤตการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ จะส่งผลกระทบต่อวิกฤตการณ์ทางการเงินและการวางแผนเตรียมการรองรับ ของ บวท.
- **T5. วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก:** วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ทั้งวิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง โรคระบาด ภัยธรรมชาติ ภัยคุกคาม เหตุอุกเหิน ข้อขัดข้องต่าง ๆ ส่งผลกระทบต่อความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน เป็นความเสี่ยงต่อ ความต่อเนื่อง/คุณภาพในการให้บริการการเดินทางอากาศมีมากขึ้นในปัจจุบัน
- **T6. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ:** คะแนนความคาดหวังที่มีค่าสูงกว่าความพึงพอใจ (Gap) แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้บริการ ยังมีความคาดหวังที่จะให้เกิดการพัฒนาการให้บริการ/เทคโนโลยีให้ตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการ

และความคุ้มค่าในการลงทุน จึงจำเป็นต้องมีแผนการแก้ไข การพัฒนา และการติดตามอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งกลุ่มสายการบินภายในประเทศยังได้เสนอขอให้ขยายเวลาการให้ส่วนลดค่าบริการฯ ไปจนถึงธันวาคม ๒๕๖๔

- T7. การแพร่ระบาดของโรค COVID-19: การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรทางอากาศและรายได้จากการให้บริการฯ ของ บวท. ลดลง และพฤติกรรมของประชากรในโลกได้เปลี่ยนแปลงไป โดยมีการรักษาระยะห่างมากขึ้น และลดการเดินทางลง โดยเฉพาะการเดินทางทางอากาศ รวมทั้งมาตรการช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากรัฐบาล ที่ให้ บวท. ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการโดยให้ส่วนลดค่าบริการแก่สายการบิน และขยายเวลาชำระค่าบริการ อาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของ บวท.
- T8. การดำเนินการ/ความร่วมมือของหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน: แม้ว่าจะมีแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศแล้ว แต่ยังคงมีนโยบายพัฒนาสนามบินซึ่งอยู่นอกแผนแม่บทฯ โดยยังไม่มีการบูรณาการและร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ รวมทั้งยังไม่มีการบูรณาการการจัดตั้งสนามบินของประเทศ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่ทางอากาศและเส้นทางบินในภาพรวม ส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ

๒.๒ สรุปผลการวิเคราะห์ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges - SC)

ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์	
<u>ความท้าทายในภาพรวมขององค์กร (Business)</u>	
๑.	วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก ทั้งโรคระบาด ภัยธรรมชาติ วิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง และสถานการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ ความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน ส่งผลต่อการเกิดวิกฤตการณ์ด้านปริมาณเที่ยวบิน การบริการให้บริการการเดินทางอากาศ และรายได้จากการให้บริการการเดินทางอากาศ หรือวิกฤตการณ์ทางการเงิน ส่งผลต่อความอยู่รอดและความยั่งยืนขององค์กร เป็นความท้าทายต่อการปรับตัวและขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้อย่างยั่งยืน
๒.	การพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการจราจรทางอากาศของประเทศ ระบบสนามบิน และการจัดการจราจรทางอากาศ ที่จำเป็นต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่องและบูรณาการให้ทันต่อการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ตลอดจนรักษา/พัฒนาระดับศักยภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ ให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ พร้อมรองรับเมื่อสถานการณ์ด้านการบินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ COVID-19 กลับเข้าสู่ภาวะปกติ
๓.	บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป การเกิดขึ้นขององค์กรให้บริการการเดินทางอากาศข้ามชาติ (ผู้ผลิต/องค์กรชั้นนำด้านเทคโนโลยีขนาดใหญ่) ซึ่งมีความได้เปรียบหลายด้าน หรือผู้ให้บริการการเดินทางอากาศจากต่างประเทศ และการพัฒนาของเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น Unmanned Aircraft System (UAS) ซึ่งส่งผลให้ต้องมีการบริหารจัดการและให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มเติมจากบริบทการบินปัจจุบัน (Unmanned Aircraft Traffic Management : UTM) รวมทั้ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ แสดงให้เห็นถึงบริบทการให้บริการที่เป็นเชิงการแข่งขันมากขึ้น และเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ อาจเข้ามาแก่งแย่งธุรกิจขององค์กรไปดำเนินการในอนาคต
๔.	กฎหมาย/ระเบียบ/ข้อกำหนด/มาตรฐานด้านการบินที่กำหนดขึ้นใหม่ โดยเฉพาะ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการบริการการเดินทางอากาศต้องขอใบรับรองบริการการเดินทางอากาศ ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวให้สอดคล้องและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและมาตรฐานด้านการบินของประเทศ เพื่อความเป็นมาตรฐานและความยั่งยืนขององค์กร
หมายเหตุ: ๔ ปัจจัยข้างต้น เป็นความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ที่ส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนขององค์กร	
๕.	วิวัฒนาการโลกการบิน และความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการเดินทางอากาศโดยรวม รวมถึงเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการดำเนินการกิจขององค์กร ซึ่งใหม่และเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวอย่างต่อเนื่องและทันต่อการเปลี่ยนแปลง
๖.	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศ และดิจิทัล ตลอดจนผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมเข้าใช้งาน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงาน และลดภาระงานของพนักงาน ตลอดจนการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) รวมถึงตอบสนองต่อนโยบาย Thailand 4.0 ของภาครัฐ จำเป็นต้องดำเนินการให้รวดเร็ว ทันกาล และเพียงพอต่อการพัฒนาทางเทคโนโลยีของโลก

ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์
<p>ความท้าทายด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation)</p> <p>๗. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ โดยปัจจัยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีส่งผลให้ผู้ใช้บริการเกิดความคาดหวังและความต้องการในการปรับปรุงและพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และการให้บริการให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับความต้องการและความคุ้มค่าในการลงทุน</p> <p>๘. ความสามารถองค์กรในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต ด้วยการให้บริการการเดินทางที่มีความปลอดภัย (Safety) และมีประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นไปตามกฎหมาย/ระเบียบ/มาตรฐานด้านการบินเป็นที่ยอมรับและเทียบเคียงได้กับหน่วยงานชั้นนำด้านการบินระดับโลก</p> <p>๙. ปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน/ข้อมูลอุตุวิทยุการบิน และปัจจัยใหม่ ๆ ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และเลเซอร์ (Laser and Bright light)) มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม</p> <p>๑๐. แผนพัฒนา ASBUs การดำเนินงานตามแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan : GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาในรูปแบบของ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) และแผนการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ให้ได้ตามเป้าหมาย และกรอบเวลาที่กำหนด</p> <p>๑๑. Airspace Management การพัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศของประเทศ ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต</p>
<p>ความท้าทายด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)</p> <p>๑๒. สิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียง ถูกยกระดับความสำคัญมากยิ่งขึ้น ในอุตสาหกรรมการบินประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ ซึ่งมาตรการ/เป้าหมายที่จะมีการบังคับใช้ อาจส่งผลกระทบต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน</p>
<p>ความท้าทายด้านบุคลากร (Workforce)</p> <p>๑๓. Workforce Management การบริหารจัดการอัตรากำลังและความสามารถของบุคลากร (Competency) ที่ยังต้องพัฒนาให้ตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อมการทำงาน และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมถึงการสร้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) ให้มีความเพียงพอและทันกาลต่อภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนการสามารถรักษานักงานในองค์กรไว้ได้ ไม่มีการเคลื่อนย้ายไปสู่องค์กรเอกชนที่ให้ผลตอบแทนที่ดีกว่า หรือสร้างความพึงพอใจได้มากกว่า</p> <p>๑๔. Engagement การยกระดับคุณภาพชีวิต การสร้างความผูกพันและแรงจูงใจที่ดีให้กับบุคลากร</p>

๒.๓ สรุปผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages - SA)

ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์
<p>ความได้เปรียบในภาพรวมขององค์กร (Business)</p> <p>๑. องค์กรมีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัยมีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอากาศอื่น ๆ ในหลายมิติและหลายระดับ เช่น การให้ความช่วยเหลือ การถ่ายทอดเทคโนโลยี การให้ความร่วมมือและสนับสนุนกิจกรรม และการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินของภูมิภาครวมทั้งในระดับนานาชาติ</p> <p>๒. ภาครัฐและภาคความมั่นคง ตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้างและบริหารห้วงอากาศ และมีส่วนร่วมในการสนับสนุน/ผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาระบบห้วงอากาศและการบินของประเทศ</p> <p>๓. บวท. เป็นองค์กรที่มีผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพ และมีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสูงสุด ได้รับการจัดเครดิตองค์กรในระดับ AAA ติดต่อกันตั้งแต่ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๓ จากการเป็นองค์กรที่มีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและมีความเป็นไปได้อย่างมากที่จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันการณ์ หาก บวท. ประสบภาวะวิกฤตทางการเงิน (อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของ บวท. อาจได้รับการปรับลดลงได้ หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของ บวท. กับภาครัฐเปลี่ยนแปลงไป จนถึงระดับที่มีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันการณ์ หาก บวท. ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน)</p>

ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์	
๔.	การพัฒนาด้านการบิน มีแผนการพัฒนาที่ชัดเจน สอดคล้องและส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีการบินอากาศยาน รวมทั้งบุคลากรด้านการบิน การพัฒนาของเทคโนโลยีเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนการให้บริการฯ มีประสิทธิภาพ และความปลอดภัยสูงขึ้น
ความได้เปรียบด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation)	
๕.	Safety Performance ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) ของ บวท. อยู่ในระดับที่เทียบเคียงได้กับประเทศชั้นนำของโลก (Best Practices) และมีแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พร้อมรับการเผชิญสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยเฉพาะที่กระทบต่อความต่อเนื่องในการให้บริการฯ ได้อย่างทันท่วงที
ความได้เปรียบด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)	
๖.	การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ได้อย่างตรงประเด็น และต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบินอากาศยานและการพัฒนาระบบบริการการบินอากาศยาน ท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมทั้งการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศ
ความได้เปรียบด้านบุคลากร (Workforce)	
๗.	บวท. มีบุคลากรที่มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการบินอากาศยานได้ภายในองค์กร ซึ่งเป็นหนึ่งในความสามารถพิเศษ (Core Competency) ขององค์กร
๘.	บวท. มีความได้เปรียบในการสร้างความสามารถให้กับองค์กร โดยมีแนวทางการบริหารจัดการ/พัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน มีอัตรากำลังที่จะพัฒนาความสามารถและผลิภาพการปฏิบัติงาน รวมทั้งมีแนวทางการจัดตั้ง ATM Professional Center เพื่อสร้างบุคลากรด้านการบินให้กับประเทศ ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล เป็นการสร้าง Competency ให้กับองค์กรในระยะยาว ตลอดจนถึงเส้นทางสายอาชีพให้กับพนักงาน

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 ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ที่เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ นำองค์กรและใช้ระบบการกำกับดูแลองค์กรตามแนวนโยบาย การกำกับดูแลที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการพัฒนา/ปรับปรุงกระบวนการ การบริหารผลลัพธ์ที่ดี ในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางที่ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม การดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ เพื่อยกระดับการแข่งขันของประเทศ การเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ รวมถึงการเตรียมความพร้อมในทุกด้านสู่การพัฒนาระบบการเดินทางทางอากาศ
- SO2. ผลักดันให้มีการดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs และแผน APAC Seamless ANS Plan ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยและภูมิภาค ให้ได้ตามเป้าหมายและกรอบเวลาและวัดผลได้ โดยนำแนวคิดและวิธีการดำเนินการตลอดจนองค์ประกอบด้านปฏิบัติการและวิวัฒนาการทางเทคโนโลยี มาผนวกเข้ากับทิศทางการดำเนินงานและยุทธศาสตร์ของ บพท.
- SO3. ปรับปรุงกระบวนการ/ระบบงาน/ตัวชี้วัดภายในองค์กรและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) ให้มีประสิทธิภาพตามระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจใหม่ โดยใช้เครื่องมือ TQM ในการบริหารจัดการ และใช้จุดแข็งของการกำหนดทิศทาง/นโยบายองค์กร และความเป็นแบบอย่างของผู้บริหาร ตลอดจนความสามารถของพนักงานในด้านมาตรฐานและมีฝีมือ และความพร้อมของเทคโนโลยี เพื่อเชื่อมโยงอย่างมีระบบ
- SO4. ยกระดับการให้บริการการเดินทางและบริการเกี่ยวเนื่อง จากโอกาสการเติบโตของปริมาณเที่ยวบิน การใช้ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหาร-พลเรือนอย่างคล่องตัว เพื่อพัฒนาความสามารถในการรองรับของห้วงอากาศให้เกิดการใช้ห้วงอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นไปตามหลักสากล โดยใช้จุดแข็งที่องค์กรมีเทคโนโลยีด้านการบินและบริหารจัดการที่มีการพัฒนาและพร้อมนำมาใช้งาน รวมถึงผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมขององค์กร

กลุ่มที่ ๒ กลุ่มกลยุทธ์เสถียรภาพ หรือ คงที่ (Stability Strategies)

ST - ใช้ความเข้มแข็งภายในหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวาง/อุปสรรคภายนอกเพื่อลดอุปสรรค แสวงหาโอกาสใหม่

- ST1. รองรับวิกฤตการณ์ สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน รวมถึงรักษาระดับมาตรฐานและความปลอดภัย ความต่อเนื่องในการให้บริการ โดยบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง การจัดทำแผนสำรอง แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน การบริหารความเสี่ยงเชิงรุกอย่างเป็นระบบ และใช้ความสามารถและเชี่ยวชาญของบุคลากรทางด้านเทคโนโลยีและบริการจราจรทางอากาศ รวมถึงนวัตกรรม ในการจัดวางมาตรการและจัดให้มีเทคโนโลยี/เครื่องมือบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ และสร้างโอกาสทางธุรกิจ เพื่อบรรเทาผลกระทบ พร้อมรองรับเมื่อสถานการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ
- ST2. พัฒนาศักยภาพอย่างเป็นระบบให้สอดคล้องและตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อม และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมทั้งบริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป และสร้างความสามารถ (Competency) ให้กับองค์กรในระยะยาว ภายใต้อาชีพ Professional Center โดยมีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี เพื่อสร้างแรงจูงใจ และความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของ บพท. ที่เป็นกลไกของความสำเร็จตามแผนการพัฒนาของโลกรวมและภูมิภาค
- ST3. พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยและมาตรฐานการปฏิบัติงาน/การให้บริการการเดินทางอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ รวมทั้งการสร้างความพร้อมด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน การผลักดันการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผ่านการกำหนดทิศทางและวางแผนที่ชัดเจน และความสามารถพิเศษขององค์กร เพื่อควบคุม

ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการบริการการเดินอากาศ รวมทั้งการจัดการปัจจัยอันตรายทางการบินและความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

- ST4. พัฒนาการให้บริการตามแผนการเดินอากาศสากล/ภูมิภาค โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย ความสามารถในการรองรับ ประสิทธิภาพทางการบิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าการลงทุน โดยอาศัยความน่าเชื่อถือ อันดับเครดิต ศักยภาพการปฏิบัติงานและการให้บริการการเดินอากาศขององค์กร

กลุ่มที่ ๓ กลุ่มกลยุทธ์พลิกฟื้น (Turn Around Strategies)

WO - จัดการจุดอ่อนภายใน โดยมุ่งใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอกทั้งเพื่อลดจุดอ่อนและทำให้เกิดประโยชน์

- WO1. ใช้ระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ และแนวทาง Performance-Based Approach ของ ICAO เพื่อปรับปรุง/พัฒนาขอบเขตของภารกิจและการดำเนินงานองค์กรการบริหารผลสัมฤทธิ์องค์กร ตลอดจนการบริหารจัดการ/พัฒนาความสามารถของบุคลากร โดยใช้โอกาสจากวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินอากาศและอื่นๆ ที่พร้อมให้เพื่อนำมาใช้งาน
- WO2. เพิ่มคุณภาพและเน้นประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การบริหารจัดการทรัพยากรภายใน และความรู้ในองค์กร เพื่อยกระดับมาตรฐานบริการการเดินอากาศเทียบเคียงกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศอื่น ๆ และเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศผ่านการพัฒนาตามแผนการเดินอากาศสากล แผนแม่บทการจัดการจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) รวมถึงช่องทางความร่วมมือในอาเซียน กลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง และกับประเทศคู่เจรจาของอาเซียนที่มีประสบการณ์/ความชำนาญและอิทธิพลด้านการบิน
- WO3. บูรณาการข้อมูลสำคัญ รวมถึงผลการเทียบเคียง (Benchmarking) เพื่อการตัดสินใจและบริหารยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้แนวทางเก็บข้อมูลการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านบริหารจัดการที่มีพร้อมนำมาใช้งาน

กลุ่มที่ ๔ กลุ่มกลยุทธ์เชิงรับ หรือ ตัดทอน (Retrenchment Strategies)

WT - ลดจุดอ่อนภายใน และหลีกเลี่ยงปัญหา/อุปสรรคจากภายนอก

- WT1. บริหารสภาพคล่อง ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงานและควบคุมค่าใช้จ่าย ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคตอย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม ตลอดจนบริหารและสร้างรายได้ นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน
- WT2. ผลักดันระบบการประเมินผลองค์กร ที่สอดคล้องกับบริบทของผู้ให้บริการการเดินอากาศและความคาดหวัง ผู้ใช้บริการ และบูรณาการร่วมกันอย่างเป็นระบบ และการบริหารผลสัมฤทธิ์ให้ได้ตามเป้าหมาย 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 สำหรับการพัฒนาระบบและให้เกิดผลลัพธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยั่งยืนให้องค์กร) ของ บวท. พร้อมภาพรวมสรุปงบประมาณ ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ 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. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานตามพันธกิจขององค์กร เป็นแนวทางเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ 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>“ให้บริการการเดินทางอากาศที่ทั่วถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค พร้อมด้วยคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ ที่มีมาตรฐานและปลอดภัย บรรลุเป้าหมายในระดับที่เหนือกว่าความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ รวมทั้งการบริหารจัดการด้านอื่น ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินด้วยต้นทุนที่คุ้มค่าสูงสุด นอกจากนั้น ยังมุ่งเน้นการพัฒนา บริการเพื่อให้กิจการบินช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ”</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			
“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider			
เป้าหมายวิสัยทัศน์			
1. ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)	2. สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals)	3. พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (HPO)	4. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการป็น (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)
เป้าหมายวิสัยทัศน์ระยะต่างๆ			
พ.ศ. 2565 มีความสามารถในการรองรับได้ 1.2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน	พนักงานในองค์กรมีความสามารถทางอากาศทั้งหมด มีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ นำไปสู่ผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) ที่สูงขึ้น	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 2.80 พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุน อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจ และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งทางอากาศและการเดินทางภาคเมฆชาติอย่างครบถ้วน ตามกำหนดเวลา
พ.ศ. 2570 มีความสามารถในการรองรับได้ 1.5 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน	พนักงานที่องค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลิตภาพการปฏิบัติงานสูงขึ้น โดยผลิตภาพอยู่ในระดับเดียวกับหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ใช้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุด พร้อมด้วยมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงกว่าปี 2565 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	ดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายแผนแม่บททั้งทางอากาศและการเดินทางภาคเมฆชาติ พร้อมร่วมพัฒนาเทคโนโลยี และแนวปฏิบัติที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศตามแผนการเดินทางอากาศโลก (GANP)
พ.ศ. 2575 มีความสามารถในการรองรับได้ 2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน	พนักงานที่องค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลิตภาพสูงขึ้น โดยผลิตภาพอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงาน ผู้ใช้บริการการเดินทางอากาศ โดยการจัดตำแหน่งงานที่เหมาะสมและนำเทคโนโลยีมาใช้ใช้งาน	ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม พร้อมด้วยมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงขึ้น กว่าปี 2570 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	ร่วมพัฒนาเทคโนโลยี และแนวปฏิบัติที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาบริการการเดินทางอากาศตามแผนการเดินทางอากาศโลก (GANP) อย่างต่อเนื่อง
พ.ศ. 2580 มีความสามารถในการรองรับได้ 2.5 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน	พนักงานมีความสามารถ ความเป็นมืออาชีพ และผลิตภาพสูง จนสามารถสร้างคุณค่าให้กับอุตสาหกรรมการบิน (Export Experts) ได้อย่างต่อเนื่อง และได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภายนอก	ได้รับรางวัลด้านการบริหารจัดการองค์กรระดับโลก พร้อมด้วยมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงกว่าความคาดหวังและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	สร้างนวัตกรรมด้านบริการการเดินทางอากาศ ที่มีคุณค่าต่อประเทศ และทำงานได้อย่างต่อเนื่อง โดยประเทศไทยได้รับโอกาสเข้าร่วมเลือกตั้งที่เป็นสมาชิก ICAO Council

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 (High/Base/Low) และมีสมมติฐานที่ใช้วิเคราะห์และเป็นที่มาของแต่ละสถานการณ์อย่างชัดเจน เพื่อนำผลการวิเคราะห์ในแต่ละ Scenario มาประกอบการพิจารณาทบทวน/กำหนดยุทธศาสตร์ การดำเนินการโครงการ/งานต่าง ๆ ให้มีความครบถ้วน เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ สามารถขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บพท. ได้จัดเตรียมแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทางการเงิน (Contingency Plan) ผ่านมาตรการต่าง ๆ อาทิ การปรับลดค่าใช้จ่ายดำเนินการ การชะลอ/ปรับลดการลงทุนการดำเนินโครงการ/งานที่ไม่เร่งด่วนและไม่กระทบต่อการกิจด้านความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งจะดำเนินการเชื่อมโยง

กับแผนวิสาหกิจตามยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล 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) ด้านการวิเคราะห์ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ ตามกระบวนการวางแผนเชิงกลยุทธ์

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 เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บพท. กำหนด ๑. การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศ 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) เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บพท. กำหนด ๑. ไม่มี การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายต่อการให้บริการการเดินอากาศ ๒. ไม่มี Incident ที่เกิดจากการแทรกแซงฯ ๓. ไม่มี Incident ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
	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 ที่ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อม <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. Additional Fuel Burn
Operational Performance	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 กบร.
	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. ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศ ของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR ๒. Airport Peak Capacity
	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. Airport Throughput Efficiency ๒. Airport/Terminal ATFM Delay ๓. Taxi-out Efficiency ๔. Actual En-route Extension ๕. Filed Flight Plan En-route Extension ๖. ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ๗. Terminal Efficiency ๘. Taxi-in Efficiency ๙. Flight Time Variability ๑๐. ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ตรงสว่นการใช้งานห้วงอากาศ ๑๑. อัตราการออกแผนใช้งานห้วงอากาศล่วงหน้า (AUP) ๑๒. ประสิทธิภาพการใช้ห้วงอากาศที่ถูกสงวนไว้

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
	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 และผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ ต้องมีความสามารถในการดำเนินงานที่สอดคล้องร่วมกัน เพื่อให้ปฏิบัติการบินเป็นไปตามตารางการบินที่กำหนดไว้อย่างแม่นยำ หมายเหตุ : มีเนื้อหาเชื่อมโยงกับด้าน Efficiency โดยวัดผลผ่านตัวชี้วัดด้าน Efficiency
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) สามารถเข้าถึงบริการและการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานของระบบจราจรทางอากาศของประเทศได้อย่างทั่วถึง ตามความต้องการของอากาศยาน และสามารถเข้าถึงน่านฟ้าและบริการที่ผู้ใช้ห้วงอากาศมีสิทธิ์เข้าถึงได้ หมายเหตุ : 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 ทั้งในช่วงการวางแผน การดำเนินงานตามแผน และการใช้งานระบบ เพื่อให้มั่นใจว่าจะบรรลุความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด ๑. ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๒. ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ใช้บริการ ๓. ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ใช้บริการ ๔. สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ หมายเหตุ: บวท. มีการสื่อสารกับผู้ให้บริการ 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.	ระบบจราจรทางอากาศต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลเพื่อให้ระบบการจัดการจราจรทางอากาศทั่วโลกสามารถเชื่อมโยงและทำงานร่วมกันได้ เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด ๑. ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan

กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (KPA) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (KPI) และ เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลาปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
AEROTHAI Servicemark: ให้บริการการเดินอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า									
Implementation of Standard (SO1)	ให้บริการการเดินอากาศที่มีมาตรฐานขั้นสูงสุด ตัวชี้วัด (KPI) ๑.๑: การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศ								
	๑.๑.๑: ใ้บริการการเดินอากาศ	๑.๑.๑: ได้รับรับรองเป็นผู้ให้บริการ ASM และ ATFM จาก กพท. เพิ่มเติม และสามารถดำเนินการตามเงื่อนไขการได้รับใบรับรอง ATSCNS IFPDS ได้ครบถ้วน							
	๑.๑.๒: ข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศ		๑.๑.๒: แก้ไขข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศโดย กพท. ได้ครบถ้วนตามแผน	๑.๑.๒: แก้ไขข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศโดย กพท. ได้ครบถ้วนตามแผน	๑.๑.๒: แก้ไขข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศโดย กพท. ได้ครบถ้วนตามแผน	๑.๑.๒: ข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศจาก กพท. ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๑.๑.๒: ข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศจาก กพท. ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๑.๑.๒: ไม่มีข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศที่ได้รับจาก กพท.	๑.๑.๒: การดำเนินงานเป็นไปตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศในระดับแนวหน้าเทียบเคียงได้กับหน่วยงาน ANSP ที่เป็น Best Practice
๑.๒: ความสามารถในการยกระดับมาตรฐานไปสู่ 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 อย่างต่อเนื่องและเริ่มดำเนินการ PBA Step 6	๑.๒ : ดำเนินการ PBA step 5 และ step 6 อย่างต่อเนื่อง	๑.๒ : ดำเนินการ PBA ทั้ง 6 step อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง	๑.๒ : รักษามาตรฐานตามคุณสมบัติของผู้ถือใบรับรองฯ และสามารถเริ่มดำเนินการตามคู่มือการพัฒนาศักยภาพของระบบการเดินอากาศ (Doc	๑.๒ : รักษามาตรฐานตามคุณสมบัติของผู้ถือใบรับรองฯ อย่างต่อเนื่อง และสามารถแก้ไขปรับปรุงข้อบกพร่องด้านขีดความสามารถ	๑.๒ : สามารถดำเนินงานในฐานะ Certified ANSP ที่มีศักยภาพและขีดความสามารถขั้นสูงโดยมีผลลัพธ์ตามตัวชี้วัดของ ICAO ที่อยู่ใน	

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
							9883) ใน ส่วน ที่ เกี่ยวข้องได้ครบถ้วน	(Performance Gaps) ได้ครบทุกด้าน	ระดับ แนว หน้า ของ ผู้ ให้ บริการ การเดินอากาศของโลก
Safety (SO1)	ให้บริการที่มีระดับความปลอดภัยขั้นสูงและยั่งยืน ตัวชี้วัด (KPI) ๑.๓: ระดับ SMS Maturity	๑.๓: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	๑.๓: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	๑.๓: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	๑.๓: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	๑.๓: Completion on SMS Maturity Level C - Managed	๑.๓: SMS Maturity Pathway Level D - Assured	๑.๓: Completion on SMS Maturity Level D - Assured	๑.๓: รักษา ระดับ SMS Maturity Level D
	๑.๔: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio)								
	๑.๔.๑ Rate of Accident	๑.๔.๑ : Rate of Accident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๑ : Rate of Accident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๑ : Rate of Accident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๑ : Rate of Accident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๑ : Rate of Accident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๑ : Rate of Accident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๑ : Rate of Accident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๑ : Rate of Accident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice
	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)	๑.๔.๒ : Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๒ : Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๒ : Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๒ : Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๒ : Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๒ : Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๒ : Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๔.๒ : Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย Best Practice

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	service provider response)								
	๑.๘: 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)	๑.๘: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้	๑.๘: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้	๑.๘: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้	๑.๘: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้	๑.๘: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้	๑.๘: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้	๑.๘: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้	๑.๘: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการจัดการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้
Capacity (SO2)	มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศสอดคล้องต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน ตัวชี้วัด (KPI) ๒.๑: ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR	๒.๑: มีความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ๑.๒ ล้านเที่ยวบิน และกำหนดค่าความสามารถในการรองรับปริมาณ : เที่ยวบินที่ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของ บพ. รองรับได้	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ให้สามารถรองรับได้ ๑.๒๕ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ให้สามารถรองรับได้ ๑.๓ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ให้สามารถรองรับได้ ๑.๓๕ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ให้สามารถรองรับได้ ๑.๔ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ให้สามารถรองรับได้ ๑.๕ ล้านเที่ยวบินและมีค่าความสามารถในการรองรับในภาพรวมของ Bangkok FIR ครบทุกพื้นที่ในห้วงอากาศที่ให้บริการ	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ให้สามารถรองรับได้ ๒ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ให้สามารถรองรับได้ ๒.๕ ล้านเที่ยวบิน

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๒.๒ : Airport Peak Capacity	๒.๒ : มี ค่า Peak Capacity สำหรับ Slotted Airport และ สนามบินอื่นอีก ๕ สนามบิน (พิจารณาจาก ความเหมาะสม และ ความเป็นไปได้ในการดำเนินการ)	๒.๒ : มี ค่า Peak Capacity สำหรับ Slotted Airport และ สนามบินอื่นอีก ๑๐ สนามบิน	๒.๒ : มี ค่า Peak Capacity สำหรับ Slotted Airport และ สนามบินอื่นอีก ๑๕ สนามบิน	๒.๒ : มี ค่า Peak Capacity สำหรับ Slotted Airport และ สนามบินอื่นอีก ๒๐ สนามบิน	๒.๒ : มี ค่า Peak Capacity ครบ ทุก สนามบินในประเทศ ที่ บวท. ให้บริการ	๒.๒ : บริหาร Peak Capacity ให้เหมาะสม กับความต้องการสำหรับ ทุกสนามบินที่ บวท. ให้บริการ	๒.๒ : บริหาร Peak Capacity ให้เหมาะสม กับความต้องการสำหรับ ทุกสนามบินที่ บวท. ให้บริการ	๒.๒ : บริหาร Peak Capacity ให้เหมาะสม กับความต้องการ สำหรับทุกสนามบินที่ บวท. ให้บริการ
Efficiency (SO2)	เพิ่มประสิทธิภาพ การปฏิบัติการบินในทุก ช่วงการบิน <u>ตัวชี้วัด (KPI)</u> ๒.๓: Airport Throughput Efficiency	๒.๓ : มี ค่า ฐาน Throughput Efficiency สำหรับทุกสนามบิน (สำหรับสนามบินที่ไม่มี ค่า capacity ให้คำนวณ เทียบกับ demand)	๒.๓: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุก สนามบิน ไกล่เพียง ๑ (Throughput efficiency = actual throughput/ capacity กรณี demand > capacity หรือ actual throughput/demand กรณี demand < capacity Throughput ที่มากกว่า ๑ แม้ว่าจะหมายถึงการ ให้บริการได้มาก แต่เป็นการ ให้บริการที่มากกว่า ความสามารถในการ ให้บริการจริง จึงอาจมี	๒.๓: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุก สนามบิน ไกล่เพียง ๑	๒.๓: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุก สนามบิน ไกล่เพียง ๑	๒.๓: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุก สนามบิน ไกล่เพียง ๑	๒.๓: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุก สนามบิน ไกล่เพียง ๑	๒.๓: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุก สนามบิน ไกล่เพียง ๑	๒.๓: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุก สนามบิน ไกล่เพียง ๑

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
			ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้						
	๒.๔ : Airport/Terminal ATFM Delay	๒.๔ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน (ค่า ATFM delay ไม่สามารถปรับลดให้ต่ำลงอย่างต่อเนื่องได้ แต่สามารถควบคุมให้อยู่ในค่าที่เหมาะสม และผู้ใช้บริการฯ พึงพอใจ)	๒.๔ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๔ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๔ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๔ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๔ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๔ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๔ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน
	๒.๕ : Taxi-out Efficiency	๒.๕ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตามการจัดกลุ่มสนามบินของ ICAO Annex14)	๒.๕ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตามการจัดกลุ่มสนามบินของ ICAO Annex14)	๒.๕ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตามการจัดกลุ่มสนามบินของ ICAO Annex14)	๒.๕ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตามการจัดกลุ่มสนามบินของ ICAO Annex14)	๒.๕ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ (อ้างอิงตามการจัดกลุ่มสนามบินของ ICAO Annex14)	๒.๕ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และปานกลาง (heavy & medium) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๕ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และปานกลาง (heavy & medium) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๕ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และปานกลาง (heavy & medium) <๕.๐ นาที/ลำ
	๒.๖ : Actual En-route Extension	๒.๖ : ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๖ : ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๖ : ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๖ : ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๖ : ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๖ : ค่า Actual En-route Extension <4% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๖ : ค่า Actual En-route Extension <3% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๖ : ค่า Actual En-route Extension <3% ของระยะทางที่สั้นที่สุด
	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension <4.5%	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension <3.5%	๒.๗ : Filed Flight Plan En-route Extension <3.5%
	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๐.๕ นาที/เที่ยวบิน	๒.๘ : ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๐.๕ นาที/เที่ยวบิน

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
Global Interoperability (SO2)	พัฒนาบริการการเดินทางของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ ตัวชี้วัด (KPI) ๒.๑๕: ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan	๒.๑๕: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase II แล้วเสร็จ	๒.๑๕: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕	๒.๑๕: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐	๒.๑๕: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ	๒.๑๕: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐	๒.๑๕: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ	๒.๑๕: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 2 แล้วเสร็จ	๒.๑๕: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 3 แล้วเสร็จ
Environment (SO2)	ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตัวชี้วัด (KPI) ๒.๑๖: Additional Fuel Burn จาก การปฏิบัติการบินตลอดช่วงการบิน ในความรับผิดชอบของ บวท.	๒.๑๖: จัดทำวิธีการคำนวณ และวัดผลปริมาณ Additional Fuel Burn จาก การปฏิบัติการบิน	๒.๑๖: วัดผลปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบินและปรับวิธีการคำนวณพร้อม กำหนดเกณฑ์วัดผล (หากเป็นไปได้*) (*เป็นไปได้คือ ปริมาณจราจรทางอากาศของปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๙๕ ของปริมาณจราจรทางอากาศของปี ๒๕๖๒)	๒.๑๖: วัดผลต่อเนื้อของปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน และปรับวิธีการคำนวณ และเกณฑ์วัดผล (หากจำเป็น)	๒.๑๖: จัดให้มีการดำเนินการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน	๒.๑๖: จัดให้มีการดำเนินการต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน	๒.๑๖: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งๆที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๖๙ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และกำหนด/ผลักดัน การดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้	๒.๑๖: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งๆที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๗๕ เทียบกับผลที่วัดได้ในปี ฐาน และกำหนด/ผลักดัน การดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้	๒.๑๖: ปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน ตลอดช่วงการบิน ในปี ๒๕๘๐ ลดลงร้อยละ ๕ จากปี ฐาน (เทียบเคียงกับเป้าหมายของ European ATM Master Plan)
Professionals: สร้างบุคลากรมืออาชีพ									
Competency (SO3)	พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถหลักตามที่กำหนด ตัวชี้วัด (KPI) ๓.๑: ความสามารถของ	๓.๑: พนักงานในกลุ่มงาน		๓.๑: พนักงานทุกคน	๓.๑: จัดทำแผน	๓.๑: พนักงานทุกคน	๓.๑: พนักงานทุกคน	๓.๑: พนักงานทุกคน	๓.๑: พนักงานทุกคน

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	พนักงานทั่วทั้งองค์กร (Core Competency และ Functional Competency) ตามตำแหน่งหน้าที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการบินอากาศ	ควบคุมจรรยาบรรณอากาศ (ATC) ทั้งหมด มีความสามารถตรงตามตำแหน่งหน้าที่กำหนดไว้และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการบินอากาศ		ได้รับการประเมินความสามารถตามตำแหน่งงาน	พัฒนาพนักงานรายบุคคลสำหรับพนักงานทั่วทั้งองค์กรแล้วเสร็จ	พัฒนาตามแผนพัฒนาพนักงานรายบุคคล	มีความสามารถตรงตามตำแหน่งหน้าที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการบินอากาศ	มีความสามารถตรงตามตำแหน่งหน้าที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการบินอากาศ	มีความสามารถตรงตามตำแหน่งหน้าที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการบินอากาศ
	๓.๒ : ATM Professional Center	๓.๒: มีการดำเนินการ ATM Professional Center ที่ครอบคลุมงานด้านฝึกอบรมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมของระบบการจัดการจราจรทางอากาศ รวมถึงครอบคลุมประมาณที่ใช้ และมีความพร้อมเพื่อสร้างรายได้และลดค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานฝึกอบรมภายนอกให้ บพ.	๓.๒: มีการดำเนินการ ATM Professional Center ที่ครอบคลุมงานด้านฝึกอบรมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมของระบบการจัดการจราจรทางอากาศอย่างต่อเนื่อง	๓.๒: มีการดำเนินการ ATM Professional Center ที่ครอบคลุมงานด้านฝึกอบรมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมของระบบการจัดการจราจรทางอากาศอย่างต่อเนื่องและบรรลุได้ตามแผนที่กำหนดไว้ รวมถึงจัดตั้งศูนย์พัฒนาภาษาอังกฤษ	๓.๒: จัดตั้ง Academy Center และปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับ ICAO ATO Guidelines (Quality and Safety Management)	๓.๒: ริเริ่มขยายขอบเขตงานของ Academy Center ให้ครอบคลุมความต้องการของประเทศ และภูมิภาค	๓.๒: มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญชำนาญเพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กรและเพียงพอสำหรับการเริ่มก่อตั้งศูนย์ผลิตบุคลากร การจัดการจราจรทางอากาศมืออาชีพ (ATM Professional Center)	๓.๒: มีศูนย์ผลิตบุคลากร การจัดการจราจรทางอากาศมืออาชีพ (ATM Professional Center) ที่ได้รับการยอมรับในระดับโลก และ บพ. มีความสามารถในการเป็น ASEAN Simulation and Modeling Function	๓.๒ : เป็น ATM Professional Center ที่ Export Expert ได้อย่างต่อเนื่อง
Productivity (SO3)	เพิ่มผลิตภาพการปฏิบัติงาน ตัวชี้วัด (KPI) ๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS hour Productivity))	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) ดี ขึ้นจากปีก่อนหน้า	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) ดี ขึ้นจากปีก่อนหน้า	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๔๙	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๕	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๙	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

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๓.๔: ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการจ้างงานผู้ควบคุมจราจรทางอากาศที่ปฏิบัติงานต่อจำนวนชั่วโมงบิน ด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยรวม (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 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า (เน้นการเปรียบเทียบกับตัวเองในปีก่อนหน้า แทนการเปรียบเทียบกับ ANSP อื่นๆ เนื่องจากผลกระทบจาก COVID-19 ทำให้ IFR hours ยังไม่อยู่ในสถานการณ์ปกติ และต้นทุนส่วนใหญ่ของ บวท. เป็น ต้นทุนคงที่ ไม่สามารถปรับลดได้อย่างรวดเร็ว)	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO	๓.๔: รักษาระดับค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO	๓.๔: รักษาระดับค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO
Employee Engagement (SO4)	ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร ตัวชี้วัด (KPI) 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
HPO: พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง									
Corporate Performance (SO5)	มีผลการประเมินผลองค์กรในระดับดีเยี่ยม ตัวชี้วัด (KPI) ๕.๑: ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรที่ได้รับการยอมรับในระดับประเทศ/ภูมิภาค/โลก	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๒๘๐	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓๒๐	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓๕๐	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๔๐๐	๕.๑: รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลการบริหารจัดการองค์กรดีเด่น	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจอยู่ในระดับ ๑ ใน ๑๐ อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุด	๕.๑: รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม	๕.๑: รางวัลด้านบริหารจัดการองค์กรระดับสากล

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐	ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐	ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐	ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐	ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐	ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐	ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐	ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ ๗๐
Corporate Governance and Corporate Social Responsibility (SO6)	มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการ ในระดับที่เยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมตาม มาตรฐานสากล ตัวชี้วัด (KPI) ๖.๑: ผลการประเมินความ โปร่งใส (CG)	๖.๑: ปฏิบัติตาม หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีใน รัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วยความ โปร่งใส ในการดำเนินงานอย่าง ครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A	๖.๑: ปฏิบัติตามหลักการ และแนวทาง การกำกับดูแลที่ดีใน รัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วย คุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานอย่าง ครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ใน ระดับ A (>= 91%)	๖.๑: ปฏิบัติตาม หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีใน รัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วย คุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานอย่าง ครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ใน ระดับ A (>= 92%)	๖.๑: ปฏิบัติตาม หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีใน รัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วย คุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานอย่าง ครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ใน ระดับ A (>= 93%)	๖.๑: ปฏิบัติตาม หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีใน รัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วย คุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานอย่าง ครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ใน ระดับ A (>= 94%)	๖.๑: ปฏิบัติตาม หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีใน รัฐวิสาหกิจ ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วย คุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานอย่าง ครบถ้วน ได้ ITA ระดับ AA (>=95%)	๖.๑: ปฏิบัติตาม หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีใน รัฐวิสาหกิจ ได้ครบถ้วน และดำเนินงาน ด้วย คุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานอย่าง ครบถ้วน ได้ ITA ระดับ AA (>=95%)	๖.๑: ปฏิบัติตาม หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีใน รัฐวิสาหกิจ ได้ครบถ้วน และดำเนินงาน ด้วย คุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานอย่าง ครบถ้วน ได้ ITA ระดับ AA (>=95%)
	๖.๒: การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมในกระบวนการ ดำเนินงานขององค์กร (CSR In-process) ที่ สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO 26000	๖.๒: ดำเนินการตามแผน CSR in process ครบถ้วน ร้อยละ ๑๐๐	๖.๒: ดำเนินการตาม แผนปฏิบัติการประจำปี ด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน ร้อยละ ๑๐๐	๖.๒: บรรลุเป้าหมายของ แผนปฏิบัติการประจำปี ด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ครบถ้วน ร้อยละ ๑๐๐	๖.๒: ประเมินคุณภาพ และ/หรือ ประสิทธิภาพของ ระบบ/กระบวนการการ แสดงความรับผิดชอบต่อ สังคมและสิ่งแวดล้อม	๖.๒: ปรับปรุงนโยบาย และ/หรือกระบวนการ ปฏิบัติงาน ในระดับ ขั้นตอนองค์กรประกอบ/ ย่อย หรือระบบงาน โดยรวม โดยใช้ผล ประเมินกระบวนการฯ ที่ผ่านมาเป็นข้อมูล พื้นฐาน ประกอบ	๖.๒: ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่าง ต่อเนื่อง เพื่อแสดง ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทุกกลุ่ม	๖.๒: ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่าง ต่อเนื่อง เพื่อแสดง ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทุกกลุ่ม	๖.๒: ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่าง ต่อเนื่อง เพื่อแสดง ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทุกกลุ่ม

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
						การพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยภายหลังการปรับปรุงการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจต้องมีการดำเนินงานดีกว่าปีที่ผ่านมามาติดต่อกันอย่างน้อย ๓ ปี			
Digital Transformation Knowledge Management and Innovation (SOT)	มีการสร้างสรรค์ และพัฒนานวัตกรรม บนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มอย่างก้าวกระโดด ตัวชี้วัด (KPI) ๗.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล	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 : เป็นองค์กรดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ โดยมีการดำเนินการที่สามารถแทนที่ด้วยการใช้ระบบอัตโนมัติได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์
	๗.๒ : ความสำเร็จในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (CT Security)	๗.๒ : การรักษาความปลอดภัยของระบบดิจิทัล เป็นไปตามมาตรฐานสากล หรือกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	๗.๒ : ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐	๗.๒ : ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐	๗.๒ : ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้	๗.๒ : ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้	๗.๒ : ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้	๗.๒ : ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้	๗.๒ : ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
					พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์
	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้	๗.๓ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๒.๗	๗.๓ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๐	๗.๓ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๒	๗.๓ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๕	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ รวมทั้งเกิดนวัตกรรม การเรียนรู้ และการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร	๗.๓: มีคลังความรู้ในรูปแบบดิจิทัล ที่สามารถปรับปรุงได้อย่างพลวัต (dynamic) และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่น ๆ ขององค์กรเพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้อย่างทันท่วงที และในทุกพื้นที่ และมีการนำความรู้ไปใช้ทั่วทั้งองค์กรจนเกิดผลลัพธ์	๗.๓: มีการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่เป็นประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมการบิน และมีการพัฒนาจนส่งผลลัพธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องและบูรณาการกับงานประจำ	๗.๓: เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่เป็นประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมการบิน
	๗.๔: การจัดการนวัตกรรมและคุณภาพของนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับองค์กร								
	๗.๔.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม	๗.๔.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๒	๗.๔.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๕	๗.๔.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๓.๐	๗.๔.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๓.๕	๗.๔.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๔.๐			
	๗.๔.๒: นวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับ บพท.	๗.๔.๒ : มีการพัฒนา นวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายในอนาคต (เช่น นำหัวข้อการสร้างรายได้/ลดค่าใช้จ่ายไป	๗.๔.๒ : มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้ (เช่น สามารถวัดผลค่าใช้จ่ายที่ลดลงจากการ	๗.๔.๒ : มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๗.๔.๒ : มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๗.๔.๒ : มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๗.๔.๒ : มีนวัตกรรมที่นำเข้าใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลาด้านความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้	๗.๔.๒ : มีนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการบิน	๗.๔.๒ : มีนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		เป็นส่วนหนึ่งของหัวข้อ การพัฒนาวิศวกรรม)	นำนวัตกรรมเข้าใช้งาน หรือรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการให้บริการวิศวกรรมแก่ลูกค้าเป็นต้น)				ขอ งบประมาณ หรือ การให้บริการ หมายเหตุ : มิติในการสร้างมูลค่าเมื่อนำไปใช้งานจากเกณฑ์ในการพิจารณารางวัล นวัตกรรมขององค์กร		
Cost Effectiveness (SO8)	<p>บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อการให้บริการที่คุ้มค่า</p> <p>ตัวชี้วัด (KPI)</p> <p>๘.๑: ค่าใช้จ่ายโดยรวมต่อจำนวนชั่วโมงบินด้วยเครื่องบินประกอบการบิน (Total Cost/FR Flight Hour)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเป้าหมายอ้างอิง จากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง*)</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเป้าหมายอ้างอิง จากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง*)</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเป้าหมายอ้างอิง จากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง*)</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงาน ใน CANSO)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง*)</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงาน ใน CANSO)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง*)</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงาน ใน CANSO)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง*)</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงาน ใน CANSO)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง*)</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงาน ใน CANSO)</p> <p>๘.๒: รักษาาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>๘.๓: รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง*)</p>
Value for National Competitiveness and Aviation Industry: สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน									
Leadership in ANS (SO9)	สร้างคุณค่าให้กับ กิจ การ บิน ผ่าน การ จัด ทำ / ผลัก ดัน ให้ เกิด การ พัฒ นา มา ต รุ ฐ า น ใน ระ ดับ ภูมิภาค โลก								

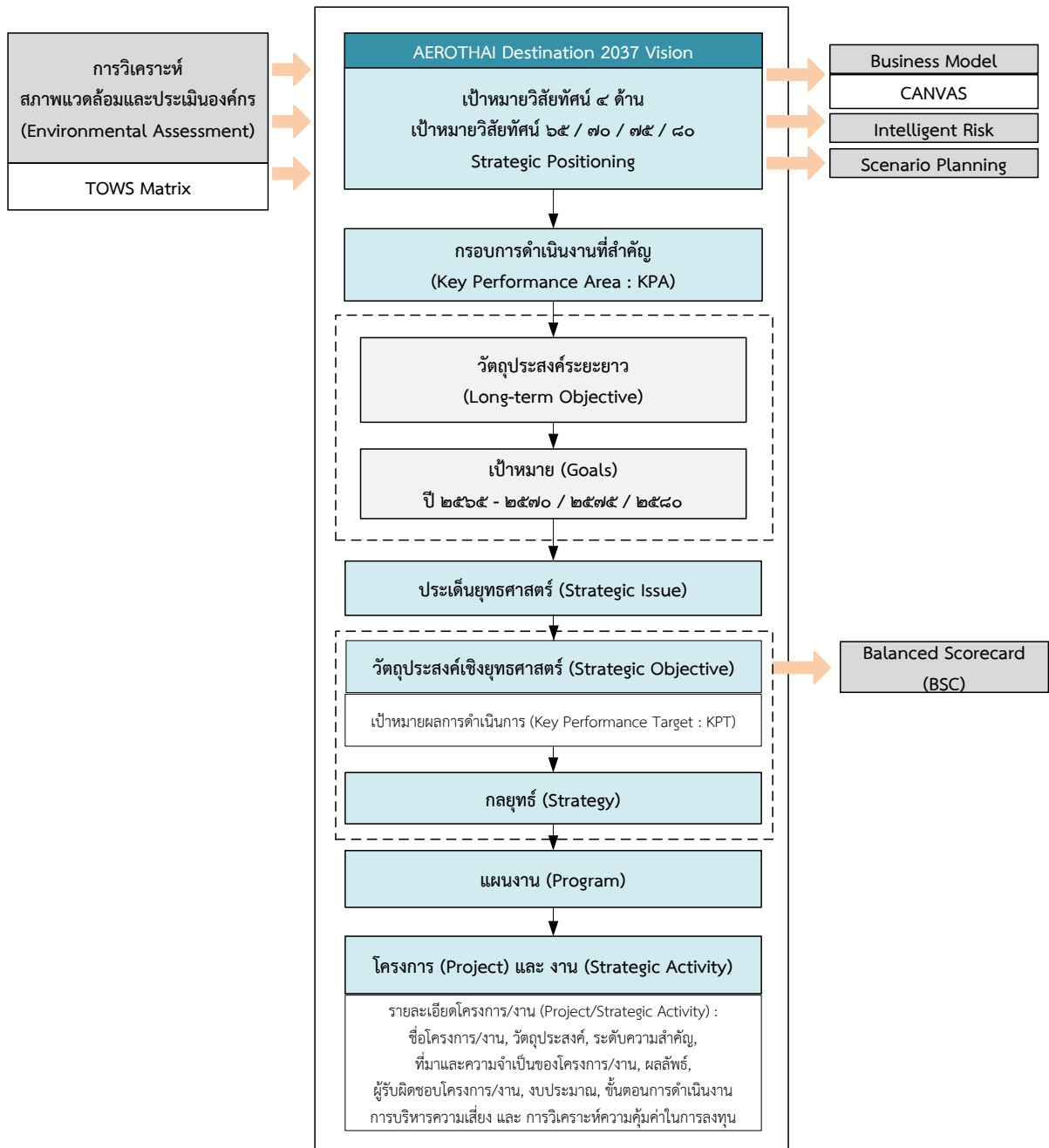
KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๕	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		<p>ระบบการบินของประเทศ และการใช้ ทั้วงอากาศให้ เกิดประโยชน์สูงสุด (วัดผลผ่านตัวชี้วัด ระดับบมหภาคของแผนแม่บทฯ</p> <p>-ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบ ทั้วงอากาศสามารถรองรับ ได้ ๑๒ ล้านเที่ยวบิน</p> <p>-มีศูนย์บริหารจัดการ ทั้วงอากาศ (AVC) ปฏิบัติ หน้าที่ บริหารการใช้ ทั้วงอากาศ</p> <p>-มีการพัฒนา Special Used Airspace นอกเหนือ จากพื้นที่ ทั้วงอากาศ สำหรับ การรักษา ความปลอดภัยให้เป็น รูป แบบ Temporary Segregate Area (TSA) และ Temporary Reserve Area (TRA) (โดยวัดผลจากพื้นที่ Manageable Area)</p>	<p>ของประเทศ และการใช้ ทั้วงอากาศให้เกิดประโยชน์ สูงสุด</p>	<p>ระบบการบินของประเทศ และการใช้ ทั้วงอากาศให้ เกิดประโยชน์สูงสุด</p>	<p>ระบบการบินของประเทศ และการใช้ ทั้วงอากาศให้ เกิดประโยชน์สูงสุด</p>	<p>ระบบการบินของประเทศ และการใช้ ทั้วงอากาศให้ เกิดประโยชน์สูงสุด</p>	<p>ระดับภูมิภาค และระดับ โลก จนบรรลุเป้าหมาย สำหรับปี ๒๕๗๐ (วัดผลผ่านตัวชี้วัด ระดับบมหภาคของแผนแม่บทฯ</p> <p>-ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบ ทั้วงอากาศสามารถรองรับ ได้ ๑๕ ล้านเที่ยวบิน</p> <p>-มี วิ ธี ปฏิ บั ติ ใน การวางแผน การใช้ ทั้วงอากาศร่วมกับ หน่วยงาน ATMU</p> <p>-มีการกำหนด ทั้วงอากาศ หรือวิธีปฏิบัติการบริหาร จัดการ ทั้วงอากาศเพื่อ รองรับการจัดการ UTM</p> <p>-มีระบบเชื่อมโยงข้อมูล การบริหาร จัดการ ทั้วงอากาศและข้อมูล การจัดการความคล่องตัว จราจรทางอากาศ)</p>	<p>บริการการเดินทางอากาศตาม แผนการเดินทางอากาศโลก (GANP)</p>	<p>ที่มีคุณค่าต่อประเทศ และ กิจการบินอย่างต่อเนื่อง (วัดผลผ่านตัวชี้วัด ระดับบมหภาคของแผนแม่บทฯ</p> <p>-ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบ ทั้วงอากาศสามารถรองรับ ได้ ๒๕ ล้านเที่ยวบิน</p> <p>-มีการกำหนดมิติของ ทั้วงอากาศ Temporary Segregate Area (TSA) และ Temporary Reserve Area (TRA) ที่เหมาะสมกับการใช้ งานในแต่ละภารกิจสำหรับ ในแต่ละช่วงเวลาโดยเฉพาะ</p> <p>-มีการกำหนดโครงสร้าง เส้นทางบินที่เหมาะสมกับ การบริหารจัดการจราจร ทางอากาศสำหรับในแต่ละ ช่วงเวลาโดยเฉพาะ</p> <p>-มีการกำหนดมิติของ Controlled Airspace ที่ เหมาะสมกับการบริหาร จัดการจราจรทางอากาศ สำหรับในแต่ละช่วงเวลา โดยเฉพาะ)</p>

จากการพิจารณาถึงสิ่งที่ บพท. 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. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ ได้ใช้หลักการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management) การบริหารกลยุทธ์และผลสัมฤทธิ์ขององค์กรอย่างสมดุลและระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (Key Performance Targets: KPTs) โดยได้มีการจัดทำ Strategy Map ตามภาพประกอบที่ ๗ รวมทั้ง ได้ใช้ Balanced Scorecard (BSC) มาเป็นเครื่องมือในการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ ให้มีการกำหนดยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ที่เชื่อมโยงและสนับสนุนซึ่งกันและกันอย่างสมดุลและวัดผลได้ชัดเจนเป็นรูปธรรม เพื่อให้โครงสร้างยุทธศาสตร์ที่กำหนดมีตัวชี้วัด กลยุทธ์ ที่ถูกต้อง ครบถ้วน เหมาะสม และสมดุล สามารถสนับสนุนให้วิสัยทัศน์บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมถึงสามารถถ่ายทอดสู่การปฏิบัติในการกำหนดแผนงาน โครงการ/งาน ได้อย่างครบถ้วน โดยมีรายละเอียด Strategy Map ตามมุมมอง BSC ตามภาพประกอบที่ ๘



ภาพประกอบที่ ๖: รูปแบบการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ของ บพท.

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	<p>มีความสามารถในการรองรับได้ 1.2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน</p>	<p>พนักงานในกำลังงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งหมด มีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ นำไปสู่ผลผลิตทางการปฏิบัติงาน (Productivity) ที่สูงขึ้น</p>	<p>ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 2.80 พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาองค์กร มีความพึงพอใจ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจ และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม</p>	<p>ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งภาคการเดินอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติอย่างครบถ้วน ตามกำหนดเวลา</p>
พ.ศ. 2570	<p>มีความสามารถในการรองรับได้ 1.5 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน</p>	<p>พนักงานทั้งหมดมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลผลิตทางการปฏิบัติงานสูงขึ้น โดยผลผลิตภายในระดับเดียวกันหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ใช้บริการการเดินทางอากาศ</p>	<p>ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่คะแนนสูงสุด พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาองค์กร มีความพึงพอใจ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงขึ้นกว่าปี 2565 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม</p>	<p>ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งภาคการเดินอากาศแห่งชาติ ร่วมร่วมพัฒนาเทคโนโลยี และแผนปฏิบัติการพัฒนาบริการการเดินทางตามแผนการเดินอากาศโลก (GANP)</p>
พ.ศ. 2575	<p>มีความสามารถในการรองรับได้ 2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน</p>	<p>พนักงานทั้งหมดมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลผลิตทางการปฏิบัติงานสูงขึ้น โดยผลผลิตภายในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ใช้บริการการเดินทางอากาศ โดยการจัดตำแหน่งงานที่เหมาะสมและนำเทคโนโลยีเข้าใช้งาน</p>	<p>ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลวิสาหกิจยอดเยี่ยม พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาองค์กร มีความพึงพอใจ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงขึ้นกว่าปี 2570 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม</p>	<p>ร่วมพัฒนาเทคโนโลยี และแผนปฏิบัติการพัฒนาบริการการเดินทางตามแผนการเดินอากาศโลก (GANP) อย่างต่อเนื่อง</p>
พ.ศ. 2580	<p>มีความสามารถในการรองรับได้ 2.5 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน</p>	<p>พนักงานมีความสามารถ ความเป็นมืออาชีพ และผลผลิตสูง จนสามารถสร้างคุณค่าให้กับอุตสาหกรรมการบิน (Export Exports) ได้อย่างต่อเนื่อง และได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภายนอก</p>	<p>ได้รับรางวัลด้านการบริหารจัดการองค์กรระดับสากล พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลสนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาองค์กร มีความพึงพอใจสูงว่าความคาดหวัง และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม</p>	<p>สร้างนวัตกรรมด้านบริการการเดินทางอากาศ ที่มีคุณค่าต่อประเทศ และกิจการบินอย่างต่อเนื่อง โดยประเทศไทยได้รับโอกาสเข้าร่วมเลือกตั้งที่ขึ้นในสมัชชา ICAO Council</p>

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 [ให้ระบบการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศมีความมั่นคง]</p> <p>4. Capacity [มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศสอดคล้องต่อความต้องการอุตสาหกรรมการบิน]</p> <p>5. Efficiency [เพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน]</p> <p>6. Global Interoperability [พัฒนาบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ]</p> <p>7. Environment [ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม]</p>	<p>8. Competency [พัฒนาบุคลากรที่มีความสามารถหลักตามที่กำหนด]</p> <p>9. Productivity [เพิ่มผลผลิตทางการปฏิบัติงาน]</p> <p>10. Employee Engagement [ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร]</p>	<p>11. Corporate Performance [มีผลการประเมินองค์กรในระดับดีเยี่ยม]</p> <p>12. Stakeholder Satisfaction [บริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องตามเป้าหมายองค์กร]</p> <p>13. Customer Engagement [ให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มมีความพึงพอใจและผูกพันต่อบริการขององค์กร]</p> <p>14. Corporate Governance & Corporate Social Responsibility [มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล]</p> <p>15. Digital Transformation, Knowledge Management & Innovation [มีการสร้างสรรค์ และพัฒนาองค์กรบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และริเริ่มเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสร้างความก้าวหน้าอย่างก้าวกระโดด]</p> <p>16. Cost Effectiveness [บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อการให้บริการที่มีมูลค่า]</p>	<p>17. Leadership in ANS [สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินผ่านการจัดทำ/ผลักดันให้เกิดการพัฒนามาตรฐานในระดับภูมิภาค/โลก]</p> <p>18. National Competitiveness [พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย]</p>
--	--	--	---

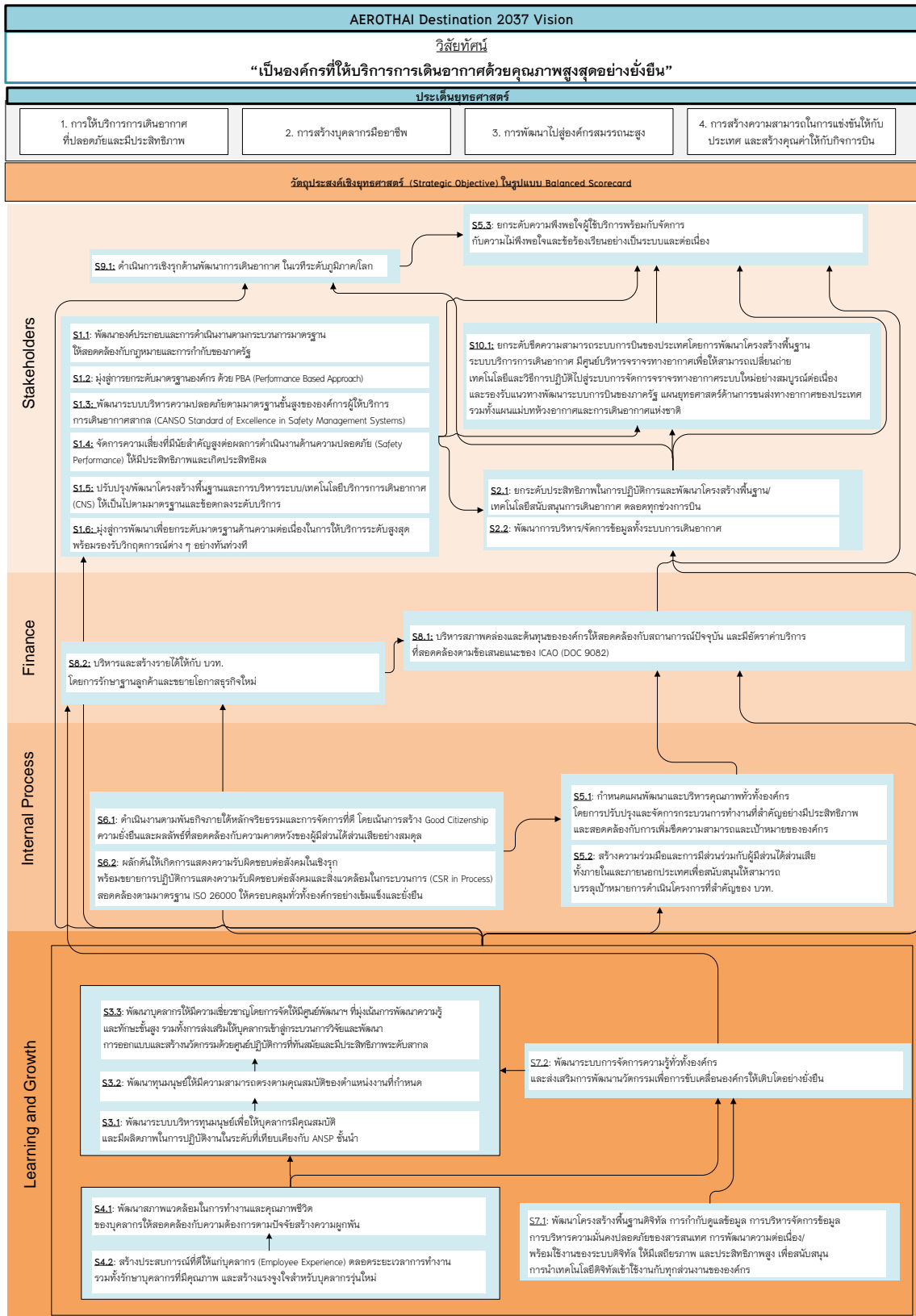
ประเด็นยุทธศาสตร์

1. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการ
วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
<p>SO 1 ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน</p> <p>SO 2 พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน และยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทาง</p>	<p>SO 3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน</p> <p>SO 4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี</p>	<p>SO 5 มีความสามารถในการจัดการที่ทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้บริการทุกกลุ่ม</p> <p>SO 6 มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล</p> <p>SO 7 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>SO 8 มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้</p>	<p>SO 9 สร้างคุณค่าให้กับกิจการในทุกระดับ</p> <p>SO 10 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ การเดินทางที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ</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 การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการเดินอากาศ</p> <p>KPI1.2 ความเสียหายในการขอคืนค่าความเสียหาย IATA PBA 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 ไม่มีเหตุการณ์ของภัยพิบัติที่กระทบต่อการให้บริการเดินอากาศ</p> <p>KPI1.7 ไม่มี Incident ที่เกิดจากการทรนเช่า</p> <p>KPI1.8 ไม่มี Incident ในช่วงที่มีระดับการให้บริการต่ำกว่าเกณฑ์</p> <p>Capacity SO 2</p> <p>KPI2.1 ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบทางอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR</p> <p>KPI2.2 Airport Peak Capacity</p> <p>Efficiency</p> <p>KPI2.3 Airport Throughput Efficiency</p> <p>KPI2.4 Airport/Terminal ATM Delay</p> <p>KPI2.5 Taxi-out Efficiency</p> <p>KPI2.6 Actual En-route Extension</p> <p>KPI2.7 Filed Flight Plan En-route Extension</p> <p>KPI2.8 ค่าเฉลี่ย En-route ATM Delay</p> <p>KPI2.9 Terminal Efficiency</p> <p>KPI2.10 Taxi-in Efficiency</p> <p>KPI2.11 Flight Time Variability</p> <p>KPI2.12 ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องลงนการขึ้นที่ท่าอากาศยาน</p> <p>KPI2.13 อัตราการขอและใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวก (ALP)</p> <p>KPI2.14 ประสิทธิภาพการใช้วงอากาศที่ทุกสถานี</p> <p>Global Interoperability</p> <p>KPI2.15 ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan</p> <p>Environment</p> <p>KPI2.16 Additional Fuel Burn</p>	<p>Competency SO 3</p> <p>KPI3.1 ความสามารถของพนักงานที่รองรับการดำเนินงานที่กำหนดไว้และสามารถเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ</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 ระดับความผูกพันต่อองค์กรในการทรม</p>	<p>Corporate Performance SO 5</p> <p>KPI5.1 ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรที่ได้รับรางวัลในระดับประเทศ/ภูมิภาค/โลก</p> <p>Stakeholder Satisfaction</p> <p>KPI5.2 ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อลูกค้าดำเนินงาน ในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p>Customer Engagement</p> <p>KPI5.3 ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ</p> <p>KPI5.4 ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้บริการ</p> <p>KPI5.5 สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้</p> <p>Corporate Governance & Corporate Social Responsibility SO 6</p> <p>KPI6.1 ผลการประเมินความโปร่งใส (CG)</p> <p>KPI6.2 CSR In-process ที่สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO26000</p> <p>Digital Transformation, Knowledge Management and Innovation SO 7</p> <p>KPI7.1 คะแนนประเมินผลการดำเนินงานวีรวิสาหกิจจาก สสร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p>KPI7.2 ความสำเร็จในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ</p> <p>KPI7.3 คะแนนประเมินผลการดำเนินงานวีรวิสาหกิจจาก สสร. ในหัวข้อการจัดการความรู้</p> <p>KPI7.4 การจัดการนวัตกรรมและคุณภาพของนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับองค์กร</p> <p>Cost Effectiveness SO 8</p> <p>KPI8.1 Total Cost per IFR Flight Hour</p> <p>KPI8.2 วัฏจักรชีวิตราคาค่าบริการ ไม่เกินตัวราคาค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.</p> <p>KPI8.3 รายได้สุทธิจากกิจการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ</p>	<p>Leadership in ANS SO 9</p> <p>KPI9.1 ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก</p> <p>National Competitiveness SO 10</p> <p>KPI10.1 คำนึงไปในการจัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure)</p> <p>KPI10.2 ประสิทธิภาพของแผนแม่บททางอากาศและการเดินทางแห่งชาติ</p>

กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)
<p>S1.1 พัฒนาระบบและภาคการดำเนินงานตามกระบวนการมาตรฐานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์หลักขององค์กร</p> <p>S1.2 ผู้ให้บริการระดับมาตรฐานขององค์กรด้วย PBA</p> <p>S1.3 พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยตามมาตรฐานขั้นสูงขององค์กรที่ใช้บริการการเดินทางอากาศ</p> <p>S1.4 จัดการความเสี่ยงที่มีผลสำคัญต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพ</p> <p>S1.5 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารระบบ/เทคโนโลยีบริการการเดินทางอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและสอดคล้องระดับบริการ</p> <p>S1.6 ผู้ให้บริการพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความต่อเนื่องในการให้บริการระดับสูงสุด พร้อมรองรับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง</p>	<p>S3.1 พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์เพื่อให้บุคลากรมีความรู้และมีขีดความสามารถในการทำงานในระดับที่เทียบเคียงกับ ANSP ชั้นนำ</p> <p>S3.2 พัฒนากฎเกณฑ์ที่มีประสิทธิภาพสามารถตรวจสอบได้ของค่าตอบแทนที่ก้าวหน้า</p> <p>S3.3 พัฒนาศักยภาพให้มีความเชี่ยวชาญโดยการจัดให้มีศูนย์พัฒนาที่มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้และทักษะสูง รวมถึงการส่งเสริมให้บุคลากรเข้าสู่กระบวนการวิจัยและพัฒนา การออกแบบและสร้างนวัตกรรมด้วยศูนย์ปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพระดับสากล</p>	<p>S5.1 กำหนดแผนพัฒนาและบริหารบุคลากรที่สอดคล้องกับกลยุทธ์และจัดการกระบวนการทำงานที่สำคัญขององค์กร</p> <p>S5.2 ส่งเสริมความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อสนับสนุนเป้าหมายการบรรลุเป้าหมายการดำเนินงานที่สำคัญของ บพท.</p> <p>S5.3 ยกระดับความพึงพอใจในการบริการร่วมกับผู้บริการกับความสัมพันธ์และจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง</p>	<p>S9.1 ดำเนินงานเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินทางในระดับภูมิภาค/โลก</p> <p>S10.1 ยกระดับขีดความสามารถของบริการในประเทศ โดยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการเดินอากาศ มีศูนย์บริการจราจรทางอากาศ เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อภาคพื้นดินและบริการปฏิบัติไปสู่ระบบการจราจรทางอากาศที่ครบถ้วนได้อย่างสมบูรณ์ตั้งแต่ต้น และรองรับในแนวทางพัฒนาระบบการบินของภาคพื้นดิน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บททางอากาศและการเดินทางแห่งชาติ</p>
<p>S2.1 ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสนับสนุนการเดินอากาศ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้อง</p> <p>S2.2 พัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลในระบบการเดินทาง</p>	<p>S4.1 พัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานและคุณภาพชีวิตของบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการด้านปัจจัยสร้างความผูกพัน</p> <p>S4.2 สร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากร (Employee Experience) ตลอดจนระยะเวลาการทำงาน รวมทั้งรักษาบุคลากรที่มีคุณภาพ และสร้างแรงจูงใจสำหรับบุคลากรรุ่นใหม่</p>	<p>S6.1 ดำเนินการตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ความยั่งยืน และผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล</p> <p>S6.2 ผลักดันให้เกิดการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมในเชิงรุก พร้อมขยายการปฏิบัติการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในระดับสากล (CSR In Process) สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO 26000 ให้ครอบคลุมทั้งองค์กรอย่างยั่งยืนและยั่งยืน</p>	
		<p>S7.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การกำกับดูแลข้อมูล การบริหารจัดการข้อมูล การบริหารความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ การพัฒนาความต่อเนื่องพร้อมบริการของระบบดิจิทัล ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพสูง เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งานกับทุกส่วนงานขององค์กร</p> <p>S7.2 พัฒนาระบบการจัดการความรู้ที่สอดคล้องและส่งเสริม การพัฒนาองค์กร เพื่อการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน</p>	
		<p>S8.1 บริหารสภาพแวดล้อมและต้นทุนขององค์กรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและมีอัตราค่าบริการที่สอดคล้องตามข้อเสนอแนะของ ICAO (DOC 9082)</p> <p>S8.2 บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บพท. โดยการรักษายูนิตค่าและขยายโอกาสธุรกิจใหม่</p>	

แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)
<p>1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารมาตรฐานการให้บริการทางอากาศ ตามกลยุทธ์ระยะและข้อกำหนดภาครัฐ (Quick win)</p> <p>1.2 แผนงานพัฒนาระบบบริหารความครอบคลุมทางอากาศ ด้านการซ่อมระบบการบินอากาศ (Long Term)</p> <p>1.3.1 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัยและการพัฒนาวัฒนธรรม ความปลอดภัยเชิงรุก (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 แผนงานการมีประสิทธิผลด้านความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick win)</p> <p>1.3.5 แผนงานพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)</p>	<p>3.1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารบุคลากรที่มีคุณสมบัติพร้อม ด้านแผนงานและสอดคล้องกับทิศทางงานในการบริการทางอากาศ (Quick win)</p> <p>3.1.2 แผนงานพัฒนาระบบบริหารการมีผลิตภาพ (Productivity) และลดค่าใช้จ่าย บุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term)</p> <p>3.1.3 แผนงานพัฒนาระบบบริหารบุคลากรปฏิบัติงาน (Long Term)</p> <p>3.2.1 แผนงานพัฒนาระบบความรู้ความสามารถ (Competency Management System) (Quick win)</p> <p>3.2.2 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้าน ATM/AN ด้านวิศวกรรม OIS และด้านวิศวกรรมสนับสนุน ทางแกว่ง Next Generation of Aviation Professional (NGAP) (Quick win)</p> <p>3.2.3 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านบริหารจัดการและสนับสนุน (Quick win)</p> <p>3.2.4 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านภาษาอังกฤษ (Quick win)</p> <p>3.2.5 แผนงานบริหารวิชาชีพด้านนักบินและวิศวกรอากาศยาน ด้าน Safety & Standard และด้านกฎ (Quick Win)</p> <p>3.2.6 แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Take up High Competency ในระดับที่สูงขึ้น และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) (Long Term)</p> <p>3.2.7 แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และสร้างนวัตกรรมดิจิทัล (Quick win)</p> <p>3.3.1 แผนงานการศึกษาศูนย์ (Academy Center) (Quick win)</p> <p>3.3.2 แผนงานการตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา และนวัตกรรม (Long Term)</p>	<p>5.1.1 แผนงานปรับปรุงกระบวนการ เพื่อเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการให้สอดคล้องตามเป้าหมายองค์กร (Quick win)</p> <p>5.1.2 แผนงานบริหารคุณภาพที่องค์กร (Long Term)</p> <p>5.2.1 แผนงานการสร้างความสัมพันธ์กับบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร จัดการด้านการบินของประเทศ (Quick win)</p> <p>5.2.2 แผนงานยกระดับความสามารถในการสร้างความสัมพันธ์กับบริหารจัดการ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Long Term)</p> <p>5.3.1 แผนงานการจัดการความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ (Quick win)</p> <p>5.3.2 แผนงานยกระดับความพึงพอใจผู้ให้บริการ เพื่อตอบสนอง ผู้ใช้บริการให้ตามความต้องการ และเหนือกว่าที่ลูกค้าคาดหวัง และเพิ่มความผูกพันให้กับลูกค้า (Long Term)</p> <p>6.1.1 แผนงานผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บกท. พร้อมขยายการปฏิบัติตามมาตรฐานระดับทั้งองค์กร (Quick win)</p> <p>6.1.2 แผนงานส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมคุณธรรมให้ในทุกระดับที่ดี ภายใต้วัฒนธรรมวินัยของการบินไทย (Long Term)</p> <p>6.2.1 แผนงานแสดงความเป็นมิตรต่อสังคมและขีดความสามารถที่สนับสนุนที่ยั่งยืนควบคู่กับเป้าหมาย (Quick Win)</p> <p>6.2.2 แผนงานแสดงความเป็นมิตรต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)</p>	<p>9.1.1 แผนงานขับเคลื่อนองค์กรเชิงกลยุทธ์ในทุกระดับภูมิภาค (Quick win)</p> <p>9.1.2 แผนงานผลักดันและเชื่อมความสัมพันธ์ในการแสดงความเป็นผู้นำ ในระดับภูมิภาค (Long Term)</p> <p>10.1.1 แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บททั้งภาค และการบินอากาศแห่งชาติ (Quick win)</p> <p>10.1.2 แผนงานพัฒนาการบริการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Long Term)</p> <p>10.1.3 แผนงานพัฒนาการบริการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด (Quick win)</p> <p>10.1.4 แผนงานพัฒนาศูนย์ควบคุมการบิน (Quick Win)</p> <p>10.1.5 แผนงานพัฒนาการบริการทางอากาศ ณ สนามบินอุดรธานี (Quick Win)</p> <p>10.1.6 แผนงานพัฒนาการบริการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Long Term)</p> <p>10.1.7 แผนงานพัฒนาการบริการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน (Quick Win)</p> <p>10.1.8 แผนงานปรับปรุงพัฒนาระบบบริการทางอากาศเพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพและลดข้อจำกัด ให้สามารถใช้งานระบบ ได้อย่างสมบูรณ์ และต่อเนื่อง (Long Term)</p>
<p>1.4.1 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ ควบคุมจราจรทางอากาศ (Quick win)</p> <p>1.4.2 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยเสี่ยงสายทางการบิน (Quick win)</p> <p>1.4.3 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของพนักงาน (Quick win)</p> <p>1.4.4 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของเครื่องบิน (Quick win)</p> <p>1.4.5 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของอากาศยาน (Quick win)</p> <p>1.4.6 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของกระบวนการปฏิบัติงาน (Long Term)</p>	<p>4.1.1 แผนงานการวิจัยและพัฒนาบุคลากรที่ระบบสายการบินไทยให้สอดคล้อง กับความต้องการองค์กร (Quick win)</p> <p>4.1.2 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงาน (Long Term)</p> <p>4.2.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมคุณภาพองค์กร (Quick Win)</p> <p>4.2.2 แผนงานพัฒนาแหล่งส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) และเป็นไปตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) (Long Term)</p>	<p>7.1.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้มีความยืดหยุ่น และประสิทธิภาพสูง (Quick win)</p> <p>7.1.2 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและ ให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick win)</p> <p>7.1.3 แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อให้บริการข้อมูล อย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick win)</p> <p>7.1.4 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่น ในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)</p> <p>7.2.1 แผนงานส่งเสริมพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management; KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม เพื่อเพิ่ม Productivity และสร้างรายได้ให้สอดคล้องกับเป้าหมาย (Quick win)</p> <p>7.2.2 แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม เพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน (Long Term)</p>	<p>8.1.1 แผนงานบริหารสภาพต้องและรับผิดชอบต่อสังคมอย่างยั่งยืน (Quick win)</p> <p>8.1.2 แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพตาม มาตรฐานกำหนด (Long Term)</p> <p>8.2.1 แผนงานพัฒนาธุรกิจที่ยั่งยืน เพื่อรักษาฐานลูกค้า และเพิ่มช่องทาง ขายโอกาสธุรกิจ เพื่อแสวงหารายได้นอกเหนือจากการบินหลัก (Quick win)</p> <p>8.2.2 แผนงานพัฒนาธุรกิจที่ยั่งยืน เพื่อความยั่งยืน (Long Term)</p>
<p>1.5.1 แผนงานปรับปรุงระบบการจราจรทางอากาศตามมาตรฐาน ข้อกำหนดการขึ้น (Quick win)</p> <p>1.5.2 แผนงานพัฒนาระบบการจราจรทางอากาศที่เชื่อถือได้ตามมาตรฐาน ความปลอดภัย (Long Term)</p> <p>1.5.3 แผนงานลดการควบคุมความเสี่ยงด้านระบบการจราจร ทางอากาศและระบบสนับสนุน (Long Term)</p> <p>1.6.1 แผนงานจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ แห่งที่ 2 และศูนย์ให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินจางงา (Remote Tower Center) (Long Term)</p> <p>1.6.2 แผนงานด้านการรักษาความปลอดภัย (Quick win)</p> <p>1.6.3 แผนงานบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจที่องค์กร (Quick Win)</p>	<p>2.1.1 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการ จราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตาม สภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)</p> <p>2.1.2 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการ จราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน ในอนาคต (Long Term)</p> <p>2.1.3 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการ จราจรทางอากาศในเขตสนามบินเป็นและตามแผนงาน (Quick Win)</p> <p>2.1.4 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการ จราจรทางอากาศในเขตสนามบินเป็นและตามแผนงาน (Quick Win)</p> <p>2.1.5 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ทั่วทั้งภาค (Quick Win)</p> <p>2.1.6 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหาร ความต้องจัดการจราจรทางอากาศ (Quick Win)</p> <p>2.1.7 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจราจร ทางอากาศตามแนวคิดเทคโนโลยีใหม่ (Long Term)</p> <p>2.2.1 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการจัดการข้อมูลตามแนวคิด SWM (Quick Win)</p> <p>2.2.2 แผนงานพัฒนา SWM-Enabled Application (Long Term)</p>	<p>8.1.1 แผนงานบริหารสภาพต้องและรับผิดชอบต่อสังคมอย่างยั่งยืน (Quick win)</p> <p>8.1.2 แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพตาม มาตรฐานกำหนด (Long Term)</p> <p>8.2.1 แผนงานพัฒนาธุรกิจที่ยั่งยืน เพื่อรักษาฐานลูกค้า และเพิ่มช่องทาง ขายโอกาสธุรกิจ เพื่อแสวงหารายได้นอกเหนือจากการบินหลัก (Quick win)</p> <p>8.2.2 แผนงานพัฒนาธุรกิจที่ยั่งยืน เพื่อความยั่งยืน (Long Term)</p>	

ภาพประกอบที่ ๗: Strategy Map (แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙)



ภาพประกอบที่ ๘: Strategy Map ตามมุมมอง BSC (แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙)

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 ๒๕๖๙)
<p>SI 1 การให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</p>	<p>SO 1 ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน</p>	<p>KPT1.1.1 – ได้รับใบรับรองเป็นผู้ให้บริการ ASM และ ATFM จาก กพท. เพิ่มเติมและสามารถดำเนินการตามเงื่อนไขการได้รับใบรับรอง ATS CNS IFPD ได้ครบถ้วน (ปี ๒๕๖๕)</p> <p>KPT1.1.2 – ข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศจาก กพท. ต่ำกว่าปีก่อนหน้า</p> <p>KPT1.2 – ดำเนินการ PBA ทั้ง 6 step อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง</p> <p>KPT1.3 – Completion on SMS Maturity Level C - Managed</p> <p>KPT1.4.1 – Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.4.2 – Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.4.3 – Rate of Runway Incursion 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 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>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๖๙)
	<p>SO 2 พัฒนาศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ</p>	<p>KPT2.1 – เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๔ ล้านเที่ยวบิน</p> <p>KPT2.2 – มีค่า Peak Capacity ครบทุกสนามบินในประเทศ ที่ บวท. ให้บริการ</p> <p>KPT2.3 – บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบิน ใกล้เคียง ๑</p> <p>KPT2.4 – ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน (เฉพาะสนามบินที่มี ATFM)</p> <p>KPT2.5 – ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ</p> <p>KPT2.6 – ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด</p> <p>KPT2.7 – Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%</p> <p>KPT2.8 – ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน</p> <p>KPT2.9 – ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๕</p> <p>KPT2.10 – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๕.๐ นาที/ลำ</p> <p>KPT2.11 – ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)</p> <p>KPT2.12 – ความสำเร็จของการปฏิบัติการกิจที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๙๐</p> <p>KPT2.13 – อัตราการออกแผนใช้งานห้วงอากาศ ล่วงหน้า มีค่าสูงขึ้นจากปีก่อนหน้า</p> <p>KPT2.14 – ประสิทธิภาพการใช้ห้วงอากาศที่ถูกสงวนไว้มีค่าสูงขึ้นจากปีก่อนหน้า</p> <p>KPT2.15 – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐</p> <p>KPT2.16 – จัดให้มีการดำเนินการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน</p>
<p>SI 2 การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</p>	<p>SO 3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน</p>	<p>KPT3.1 – พนักงานทุกคนพัฒนาตามแผน พัฒนาพนักงานรายบุคคล</p> <p>KPT3.2 – ริเริ่มขยายขอบเขตงานของ Academy Center ให้ครอบคลุมความต้องการของประเทศ และภูมิภาค</p> <p>KPT3.3 – ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐ .๕ ๙</p> <p>KPT3.4 - ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO</p>
	<p>SO 4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี</p>	<p>KPT4.1 – ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๖๙)
SI 3 การพัฒนาไปสู่ องค์กรสมรรถนะสูง	SO 5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม	<p><u>KPT5.1</u> – รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลการบริหารจัดการองค์กรดีเด่น</p> <p><u>KPT5.2</u> – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๔.๐๔</p> <p><u>KPT5.3</u> – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่น้อยกว่า ๔.๐๕</p> <p><u>KPT5.4</u> – ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกินร้อยละ ๑๐</p> <p><u>KPT5.5</u> – สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ ด้านผู้ให้บริการร้อยละ ๑๐๐ และด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐</p>
	SO 6 มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล	<p><u>KPT6.1</u> - ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A ($\geq 94\%$)</p> <p><u>KPT6.2</u> - ปรับปรุงนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงาน และ/หรือกระบวนการปฏิบัติงาน ในระดับขั้นตอนองค์ประกอบ/ย่อย หรือระบบงานโดยรวม โดยใช้ผลประเมินกระบวนการฯ ที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยภายหลังการปรับปรุงการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจต้องมีการดำเนินงานดีกว่าปีที่ผ่านมาติดต่อกันอย่างน้อย ๓ ปี</p>
	SO 7 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล	<p><u>KPT7.1</u> – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลไม่น้อยกว่า ๓.๘</p> <p><u>KPT7.2</u> – ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้เท่ากับร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์</p> <p><u>KPT7.3</u> - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ รวมทั้งเกิดนวัตกรรมการเรียนรู้และการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร</p> <p><u>KPT7.4.1</u> - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๔.๐</p> <p><u>KPT7.4.2</u> - มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้</p>
	SO 8 มีการบริหารจัดการทางการเงิน และต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้	<p><u>KPT8.1</u> – Total Cost/IFR Flight Hour<ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p> <p><u>KPT8.2</u> – รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กปร.</p> <p><u>KPT8.3</u> – รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)</p>
SI 4 การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน	SO 9 สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ	<u>KPT9.1</u> – แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๖๙)
	<p>SO 10 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ</p>	<p>KPT10.1 – ดัชนีตัวแปรในการชี้วัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure) ของไทยไม่ลดลงจากปีก่อนหน้า</p> <p>KPT10.2 - หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๙) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด</p>

๓.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ - การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

<p>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 1: ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน</p>
<p>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๙:</p> <p>KPT1.1.1 – ได้รับใบรับรองเป็นผู้ให้บริการ ASM และ ATFM จาก กพท. เพิ่มเติมและสามารถดำเนินการตามเงื่อนไขการได้รับใบรับรอง ATS CNS IFPD ได้ครบถ้วน (ปี ๒๕๖๕)</p> <p>KPT1.1.2 – ข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานบริการการเดินอากาศจาก กพท. ต่ำกว่าปีก่อนหน้า</p> <p>KPT1.2 – ดำเนินการ PBA ทั้ง 6 step อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง</p> <p>KPT1.3 – Completion on SMS Maturity Level C - Managed</p> <p>KPT1.4.1 – Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.4.2 – Rate of Air Traffic Incident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p>KPT1.4.3 – Rate of Runway Incursion 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 (AU) 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>

กลยุทธ์ S1.1: พัฒนางค์ประกอบและการดำเนินงานตามกระบวนการมาตรฐานให้สอดคล้องกับกฎหมายและการกำกับของภาครัฐ

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาระบบบริหารมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศตามกรอบกฎหมายและข้อกำหนดภาครัฐ (Quick Win)

กลยุทธ์ S1.2: มุ่งสู่การยกระดับมาตรฐานองค์กรด้วย 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 พร้อมรองรับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อย่างทันทั่วทั้ง

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 ๒๕๖๙:

- KPT2.1** – เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศให้สามารถรองรับได้ ๑.๔ ล้านเที่ยวบิน
- KPT2.2** – มีค่า Peak Capacity ครบทุกสนามบินในประเทศ ที่ บวท. ให้บริการ
- KPT2.3** – บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบิน ใกล้เคียง ๑
- KPT2.4** – ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน (เฉพาะสนามบินที่มี ATFM)
- KPT2.5** – ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๖.๐ นาที/ลำ
- KPT2.6** – ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด
- KPT2.7** – Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%
- KPT2.8** – ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน
- KPT2.9** – ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๕
- KPT2.10** – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก (high density) <๕.๐ นาที/ลำ
- KPT2.11** – ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 2: พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

ทภค.)

KPT2.12 – ความสำเร็จของการปฏิบัติการกิจที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศร้อยละ ๙๐

KPT2.13 – อัตราการออกแผนใช้งานห้วงอากาศล่วงหน้า มีค่าสูงขึ้นจากปีก่อนหน้า

KPT2.14 – ประสิทธิภาพการใช้ห้วงอากาศที่ถูกสงวนไว้ มีค่าสูงขึ้นจากปีก่อนหน้า

KPT2.15 – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐

KPT2.16 – จัดให้มีการดำเนินการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน

กลยุทธ์ S2.1: ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินอากาศตลอดทุกช่วงการบิน

แผนงาน (Program)

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

กลยุทธ์ S2.2: พัฒนาการบริหาร/จัดการข้อมูลทั้งระบบการเดินอากาศ

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 ๒๕๖๙:

KPT3.1 – พนักงานทุกคนพัฒนาตามแผนพัฒนาพนักงานรายบุคคล

KPT3.2 – ริเริ่มขยายขอบเขตงานของ Academy Center ให้ครอบคลุมความต้องการของประเทศ และภูมิภาค

KPT3.3 – ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) > ๐.๕ ๙

KPT3.4 – ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO

กลยุทธ์ S3.1: พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์เพื่อให้บุคลากรมีคุณสมบัติและมีผลิตภาพในการปฏิบัติงานในระดับที่เทียบเคียงกับ ANSP ชำนาญ

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาระบบสรรหาบุคลากร ให้มีคุณสมบัติตรงตามตำแหน่งงานและสอดคล้องกับทิศทางการให้บริการการเดินทาง (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 ด้านวิศวกรรม 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)
- แผนงานพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และสร้างนวัตกรรมดิจิทัล (Quick Win)

กลยุทธ์ S3.3: พัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญโดยการจัดให้มีศูนย์พัฒนา 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 ๒๕๖๙:

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) และเป็นไปตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) (Long Term)

๓.๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ – การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

<p>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 5: มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม</p>
<p>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๙:</p> <p>KPT5.1 – รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลการบริหารจัดการองค์กรดีเด่น</p> <p>KPT5.2 – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๔.๐๔</p> <p>KPT5.3 – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่น้อยกว่า ๔.๐๕</p> <p>KPT5.4 – ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกินร้อยละ ๑๐</p> <p>KPT5.5 – สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ ด้านผู้ให้บริการร้อยละ ๑๐๐ และด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐</p>

กลยุทธ์ S5.1: กำหนดแผนพัฒนาและบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร โดยการปรับปรุงและจัดการกระบวนการทำงานที่สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเพิ่มขีดความสามารถและเป้าหมายขององค์กร

แผนงาน (Program)

- แผนงานปรับปรุงกระบวนการ เพื่อเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการ ให้ได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายองค์กร (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 ๒๕๖๙:

KPT6.1 - ปฏิบัติตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (สคร. ๒๕๖๒) ได้ครบถ้วน และดำเนินงานด้วยคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานอย่างครบถ้วน มีผลประเมิน ITA ในระดับ A (>=94%)

KPT6.2 - ปรับปรุงนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงาน และ/หรือกระบวนการปฏิบัติงานฯ ในระดับชั้นตอนองค์ประกอบ/ย่อย หรือระบบงานโดยรวม โดยใช้ผลประเมินกระบวนการฯ ที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยภายหลังการปรับปรุงการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจต้องมีผลการดำเนินงานดีกว่าปีที่ผ่านมาติดต่อกันอย่างน้อย ๓ ปี

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: เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๙:

KPT7.1 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลไม่น้อยกว่า ๓.๘

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

KPT7.3 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ รวมทั้งเกิดนวัตกรรมการเรียนรู้และการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร

KPT7.4.1 - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๔.๐

KPT7.4.2 - มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้

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

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพสูง (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick Win)

- แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)

กลยุทธ์ S7.2: พัฒนาระบบการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร และส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรม เพื่อการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน

แผนงาน (Program)

- แผนงานส่งเสริม/พัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม เพื่อเพิ่ม Productivity และสร้างรายได้หรือลดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุนการให้บริการขององค์กร (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม เพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน (Long Term)

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

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๙:

KPT8.1 – Total Cost/IFR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO

KPT8.2 – รักษาระดับอัตราค่าบริการฯ ไม่เกินอัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจาก กบร.

KPT8.3 – รายได้สุทธิจากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลงฯ)

กลยุทธ์ S8.1: บริหารสภาพคล่องและต้นทุนขององค์กรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และมีอัตราค่าบริการที่สอดคล้องตามข้อเสนอแนะของ ICAO (DOC 9082)

แผนงาน (Program)

- แผนงานบริหารสภาพคล่อง และปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเหมาะสม (Quick Win)
- แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนด (Long Term)

กลยุทธ์ S8.2: บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บพท. โดยการรักษาฐานลูกค้าและขยายโอกาสธุรกิจใหม่

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อรักษาฐานลูกค้าและเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสธุรกิจ เพื่อแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อความยั่งยืน (Long Term)

๓.๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ - การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 9: สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๙:

KPT9.1 - แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives

กลยุทธ์ S9.1: ดำเนินการเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินอากาศ ในเวทีระดับภูมิภาค/โลก

แผนงาน (Program)

- แผนงานขับเคลื่อนองค์กรเชิงกลยุทธ์ในเวทีระดับภูมิภาค/โลก (Quick Win)
- แผนงานผลักดันและเตรียมความพร้อมในการแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก (Long Term)

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 10: มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วน และมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๙:

KPT10.1 - ดัชนีตัวแปรในการชี้วัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure) ของไทยไม่ลดลงจากปีก่อนหน้า

KPT10.2 - หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๙) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด

กลยุทธ์ S10.1: ยกกระดับขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ มีศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ เพื่อให้สามารถเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและวิธีการปฏิบัติไปสู่ระบบการจัดการจราจรทางอากาศระบบใหม่อย่างสมบูรณ์ต่อเนื่อง และรองรับแนวทางพัฒนาระบบการบินของภาครัฐ แผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

แผนงาน (Program)

- แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Long Term)
- 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” เป็นการสรุปประมาณการลงทุน/การดำเนินการของโครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด ๒๑๗ โครงการ/งาน ประกอบด้วย โครงการ ๑๖๘ โครงการ และงาน ๔๙ งาน ใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๘,๖๕๓.๕๒ ล้านบาท จำแนกเป็น งบลงทุน จำนวน ๘,๕๐๗.๖๖ ล้านบาท และงบดำเนินการ จำนวน ๑๔๕.๘๖ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการใช้งบประมาณ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	จำนวน				งบประมาณ (ล้านบาท)		
	กลยุทธ์	แผนงาน	โครงการ	งาน	งบลงทุน	งบดำเนินการ	รวม
๑. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๘	๒๘	๙๓	๒๙	๖,๐๐๓.๑๖	๘๕.๑๑	๖,๐๘๘.๒๗
๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	๕	๑๖	๑๘	๔	๙๐.๓๕	๘.๙๗	๙๙.๓๒
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	๙	๒๐	๒๙	๑๔	๒๘๔.๔๑	๑๒.๒๒	๒๙๖.๖๓
๔. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการ	๒	๑๐	๒๘	๒	๒,๑๒๙.๗๔	๓๙.๕๖	๒,๑๖๙.๓๐
รวม	๒๔	๗๔	๑๖๘	๔๙	๘,๕๐๗.๖๖	๑๔๕.๘๖	๘,๖๕๓.๕๒

หมายเหตุ งบประมาณเป็นตัวเลขเบื้องต้น โดยต้องปรับทบทวนอีกครั้งตามปัจจัยแวดล้อม ก่อนเสนอคณะกรรมการ บวท. เพื่อพิจารณาอนุมัติงบประมาณประจำปีนี้ ๆ

□□□□□□□□□□