

# แผนวิสาหกิจ

พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด  
รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

## บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

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

- บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ประเภทบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service: ATS) ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM) และประเภทการจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ภายใน Bangkok FIR
- บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance (CNS) Services)
- 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. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ฉบับนี้ ทบทวนและปรับปรุงขึ้นจากแผนวิสาหกิจฉบับปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ โดยมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายใน/ภายนอกที่สำคัญ เพื่อเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาจัดทำแผนวิสาหกิจให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของโลก ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง นโยบายและแผนงานภาครัฐ ประสบการณ์และการเรียนรู้ขององค์กรในช่วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งความคาดหวัง/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

หลักการและข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการวางแผน ประกอบด้วย หลักการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Management) ระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (Key Performance Targets: KPTs) รวมถึงการพิจารณาข้อมูลจุดมุ่งหมายขององค์กรในระดับต่าง ๆ นับตั้งแต่หน้าที่และความรับผิดชอบที่องค์กรได้รับมอบหมายจากรัฐ (Role and Responsibilities) และยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นที่มาของวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) และทิศทางการบริหารจัดการองค์กร (Direction) นอกจากนี้แผนวิสาหกิจได้มีการบริหารความเสี่ยงในทุกชั้นตอนที่สำคัญ โดยนำการบริหารความเสี่ยงมาประยุกต์ใช้ประกอบการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม ตลอดจนการกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ แผนงาน และโครงการ/งาน เพื่อให้แผนวิสาหกิจมีรายละเอียดที่ครบถ้วน มีประสิทธิภาพ สามารถขี้นเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อองค์กร และสามารถจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ รวมทั้งมีการบริหารผลลัพธ์การดำเนินงาน ตัวชี้วัด แผนงาน โครงการ/งาน ตามแผนวิสาหกิจ โดยนำเสนอคณะกรรมการ บวท. เป็นประจำ เพื่อทราบความคืบหน้าและสรุปผลการบริหารผลลัพธ์ ตัวชี้วัด แผนงาน โครงการ/งาน ตามแผนวิสาหกิจ และความสามารถในการเบิกจ่ายงบประมาณ พร้อมทั้งมอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน เพื่อนำมาใช้ประกอบการบริหารจัดการในเรื่องดังกล่าวต่อไป

โดยในขั้นตอนแรก ได้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ประเมินสภาพแวดล้อม ซึ่งได้ข้อสรุปเป็น จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และ อุปสรรค (SWOT) ประมวลผลกับปัจจัยขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ขององค์กร รวม ๑๐ ด้าน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณา/ทบทวนการกำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์ขององค์กรที่เหมาะสมต่อไป

จากการพิจารณาสภาพแวดล้อม แม้ว่าจะมีปัจจัยการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญให้ต้องปรับเปลี่ยนทิศทางหรือจุดมุ่งหมายการดำเนินงานขององค์กรในระดับวิสัยทัศน์ โดยยังคงมุ่งเน้นภารกิจในการเป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศ ซึ่ง “คุณภาพการให้บริการ” เป็นสิ่งสำคัญสูงสุด และเป็นสิ่งที่ผู้ใช้บริการคาดหวัง ดังนั้น บวท. จึงต้องให้ความสำคัญและมุ่งมั่นในการพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถให้บริการการเดินทางอากาศ “ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของประชาคมการบินและผู้ใช้บริการ

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

### **วิสัยทัศน์ (Vision)**

**“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”**

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

จากวิสัยทัศน์องค์กร นำมาถ้อยโยงสู่การกำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและแนวทางเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ โดยเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละด้านได้กำหนดเป้าหมายเพื่อวัดความสำเร็จของการดำเนินการเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) และได้กำหนดการประเมินความสำเร็จในการบรรลุวิสัยทัศน์ขององค์กร จากความสำเร็จของเป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) ของเป้าหมายวิสัยทัศน์ โดยได้กำหนดช่วงเวลาการบรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์องค์กร (AEROTHAI Destination 2037 Vision) ให้สอดคล้องตามกรอบเวลายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ซึ่งเป็นเป้าหมายของการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

โดยมีพันธกิจ ดังนี้

### **พันธกิจ (Mission)**

**“เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้แก่กิจการบิน”**

## ค่านิยมองค์กร (Value)

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

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

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

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

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 ๒๕๖๗ บวท. ได้จัดทำกิจกรรมการดำเนินงาน (Activities) เพื่อใช้ดำเนินงานต่อไปได้แล้ว ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีขององค์กรต่อไปด้วย

แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ฉบับนี้ เป็นเอกสารรวบรวมวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์กร (Organizational Strategic Objectives) ที่เป็นปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึงกลยุทธ์ (Strategies) แผนงาน (Programs) โครงการ

(Projects) และงาน (Strategic Activities) ที่สำคัญ ของ บวท. ตลอดระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า และเพื่อช่วยในการกำกับ ตรวจสอบ เป็นทิศทางในการบริหารจัดการและประเมินความสำเร็จ และดำเนินงานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการ บวท. ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนเป็นข้อมูลสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก ได้ทราบถึงความตั้งใจ ในประเด็นที่มุ่งเน้นและแนวทางการดำเนินการพัฒนาของ บวท. ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันและ แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้ สำหรับการจัดทำแผนวิสาหกิจ ได้มีการบูรณาการเชื่อมโยงกระบวนการจัดทำและข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนแม่บทต่าง ๆ เพื่อให้แผนขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกัน เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ได้แก่ ๑) แผนการเงิน ๒) แผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๓) แผนยุทธศาสตร์ ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ๔) แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุม ภายใน ๕) แผนปฏิบัติการดิจิทัล ๖) แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ๗) แผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ๘) แผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ ๙) แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ๑๐) แผนแม่บทการจัดการความรู้ ๑๑) แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม และ ๑๒) แผนแม่บทอาคารสถานที่

หากมีคำถามหรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับแผนวิสาหกิจ บวท. กรุณาติดต่อ ฝ่ายนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด  
๑๐๒ งามดูพลี พุ้มหามาฒ สาทรร กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๒๐  
โทรศัพท์: +๖๖-๒-๒๘๗-๘๖๓๗  
โทรสาร: +๖๖-๒-๒๘๗-๘๐๙๓

# สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Achievements)

ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐
ภาพรวม	<p>ก่อนปี ๒๕๖๓ ภาพรวมธุรกิจการบินมีการเติบโตอย่างรวดเร็วแบบก้าวกระโดด ด้วยการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว จึงทำให้ได้รับความนิยมอย่างมาก ในอดีต การคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคตนั้นเป็นไปในทิศทางที่เพิ่มขึ้น โดยธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงอย่างต่อเนื่อง ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น ๒ เท่า ทุก ๑๕ ปี และประเทศจีนจะกลายเป็นประเทศที่มีปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด</p> <p>ปี ๒๕๖๓ การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก หลายประเทศทั่วโลกใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-Down) หรือกระทั่งปิดประเทศ 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>ปี ๒๕๖๔-๒๕๖๕ ในช่วงระยะเวลาระหว่าง ๒ ปี หลายประเทศทั่วโลกยังพบการรายงานผู้ติดเชื้อโรคใหม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสถานการณ์การแพร่ระบาด มีแนวโน้มดีขึ้น มีจำนวนผู้ติดเชื้อและระดับอาการรุนแรงลดลงในระหว่างปี ๒๕๖๕ ส่งผลให้สายการบินของไทยมีสัญญาณฟื้นตัวดีขึ้น สอดคล้องกับทิศทางของสายการบินทั่วโลก</p> <p>ปี ๒๕๖๖ ธุรกิจขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มเติบโตดีขึ้น จากการขนส่งผู้โดยสารทั้งในประเทศและระหว่างประเทศที่เติบโตตามการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าที่ทยอยฟื้นตัวตามภาวะเศรษฐกิจ โดยเมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๖๖ องค์การอนามัยโลกได้ประกาศยกเลิกภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุข หลังจาก COVID-19 ระบาดหนักทั่วโลกมาตลอด ๓ ปี อีกทั้งประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกเปิดทำการบินระหว่างกันเช่นเดิม รวมถึงประเทศจีนที่มีการเปิดประเทศเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๖ ทำให้ประเทศไทยมีปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>ถึงแม้ว่า ปี ๒๕๖๖ อุตสาหกรรมการบินเข้าสู่ช่วงฟื้นตัวจากการได้รับผลกระทบจากโรคระบาด แต่ด้วยผลกระทบที่ยาวนาน ทำให้เศรษฐกิจโลกได้รับผลกระทบเช่นกัน จึงทำให้การกลับมาของอุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญกับการแข่งขันด้านราคาที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ท่ามกลางภาระการฟื้นธุรกิจและต้นทุนที่มีแนวโน้มปรับสูงขึ้นตามราคาพลังงาน</p> <p>การประเมินผลกระทบจาก COVID-19 ต่อธุรกิจการบินทั่วโลก</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ได้ประเมินผลกระทบจาก COVID-19 ต่อธุรกิจการบินทั่วโลก (ณ วันที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๕) โดยคาดการณ์ว่าการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาทำการบินเร็วกว่าการเดินทางระหว่างประเทศ และจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติเท่ากับก่อนได้รับผลกระทบประมาณปี ค.ศ. ๒๐๒๔/พ.ศ. ๒๕๖๗</li><li>▪ ICAO Economic Impact Analysis (ณ วันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๖๖) ได้ประเมินแนวโน้มระยะสั้น<ul style="list-style-type: none"><li>• การเดินทางทางอากาศ ปี ค.ศ. ๒๐๒๓/พ.ศ. ๒๕๖๖ จะฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว เข้าสู่ระดับก่อนที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 โดยการฟื้นตัวนี้จะเริ่มตั้งแต่ไตรมาสแรกของปี ซึ่งจะทำให้ปริมาณเที่ยวบินรวมทั้งปีมากกว่าปี ๒๕๖๒ ประมาณร้อยละ ๓</li><li>• การขนส่งทางอากาศ ปี ค.ศ. ๒๐๒๓/พ.ศ. ๒๕๖๖ ลดลงเล็กน้อยจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม ในระยะยาว แนวโน้มยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่องตามที่คาดการณ์ไว้เดิม</li><li>• สำหรับปี ค.ศ. ๒๐๒๔/พ.ศ. ๒๕๖๗ คาดว่า การเดินทางทางอากาศ จะเพิ่มขึ้นจากปี ค.ศ. ๒๐๑๙/พ.ศ. ๒๕๖๒ ประมาณร้อยละ ๔ โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปี ตั้งแต่ ค.ศ. ๒๐๑๙-๒๐๒๔ ประมาณร้อยละ ๐.๗</li></ul></li></ul> <p>สรุปได้ว่า แนวโน้มสถานการณ์การระบาดฯ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน จะดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดการณ์ว่า ณ สิ้นปี ๒๕๖๖ เที่ยวบินทั้งหมดจะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๖๐ และเที่ยวบินที่เป็นรายได้จะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗๑ เมื่อเทียบกับปีก่อน และคาดว่าในปี ๒๕๖๗ ประเทศไทยจะมีปริมาณเที่ยวบินใกล้เคียงหรือมากกว่าปริมาณเที่ยวบินปี ๒๕๖๒</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</p>
<p><b>๑. การให้บริการ การเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</b></p>	<p><b>ความปลอดภัย</b></p> <p><b>๑.๑ ระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๖ บพท. มุ่งเน้นการดำเนินการตามกระบวนการใหม่ ๆ ของระบบบริหารความปลอดภัย ให้ได้ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รวมทั้งแนวทางจาก CANSO Standard of Excellence in Safety Management System (CANSO SoE) เช่น การจัดทำ Safety Performance Indicators การทบทวนประเด็นด้านความปลอดภัย (Safety Review) ของหน่วยงานด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ รวมถึงการเริ่มพิจารณาแนวทางการจัดทำ SMS Interface ร่วมกับผู้ดำเนินการสนามบิน เช่น การบริหารความเสี่ยงที่มาจากปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องระหว่างองค์กร การแลกเปลี่ยนข้อมูลความปลอดภัย (Safety Information Sharing) ภายใต้แนวทางกรฟิทักซ์ข้อมูลและสารสนเทศด้านความปลอดภัย เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ</p> <p>นอกจากนี้ ได้มีการพัฒนา/จัดทำหลักสูตร/ข้อมูลด้านความปลอดภัย เพื่อใช้ฝึกอบรมและสื่อสารให้เกิดความรู้ความเข้าใจในข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมกับพนักงานในแต่ละกลุ่มงาน สำหรับเป็นแนวทางในการดำเนินระบบบริหารความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>อีกทั้ง เพื่อสร้างความมั่นใจว่า บพท. ยังคงให้บริการการเดินอากาศด้วยความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง บพท. ได้มีการกำกับดูแล ติดตามให้มีการนำข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยจากผลการสอบสวนเหตุ (Safety Recommendations) ไปดำเนินการแก้ไขปรับปรุง และสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัย ผ่านการประชุมทั้งระดับผู้บริหารระดับสูงและระดับปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง 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 ๒๕๖๖ บพท. ยังคงมีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในระดับที่เทียบเคียงกับกลุ่มประเทศชั้นนำต่าง ๆ ได้</p> <p><b>๑.๒ การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ</b></p> <p>บพท. ให้ความสำคัญกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) มาอย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดแผนงาน/กิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การประกาศแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ/คณะทำงานบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำพื้นที่ จัดให้มีกระบวนการประเมินความเสี่ยงอุบัติการณ์ที่อาจทำให้การให้บริการการเดินอากาศต้องหยุดชะงัก โดยอ้างอิงเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงจากแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน และคู่มือการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย เพื่อนำไปทบทวนมาตรการควบคุมที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป และจัดให้มีกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ (Business Impact Analysis: BIA) เพื่อทบทวนค่าที่สำคัญขององค์กร ได้แก่ ค่าช่วงเวลาการหยุดชะงักที่ยอมรับได้สูงสุด (Maximum Tolerable Period of Disruption: MTPD) ระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นคืนสภาพ (Recovery Time Objective: RTO) ระดับการให้บริการที่ยอมรับขั้นต่ำ (Minimum Acceptable Level: MAL) รวมถึงจัดให้มีกระบวนการทบทวน/ปรับปรุงแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) และแผนฟื้นฟู (Recovery Plan: RP) ทั้งส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ ดอนเมือง และสุวรรณภูมิ) และส่วนภูมิภาค ทั้ง ๙ แห่ง เพื่อให้แผนฯ มีความเป็นปัจจุบันและเกิดประสิทธิภาพต่อการนำไปใช้ อีกทั้งกำหนดให้มีการฝึกซ้อม BCP และ RP เป็นประจำทุกปี โดยมีคณะทำงานจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ/คณะทำงานบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำพื้นที่ทำหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยงร่วมกับปัจจัยภายนอกอื่น ๆ เพื่อกำหนดสถานการณ์สมมติในการฝึกซ้อมและรูปแบบการฝึกซ้อม (Table Top Exercise, Partial Exercise และ Full Scale Exercise) ขึ้นอยู่กับความพร้อมในหลายปัจจัยของแต่ละพื้นที่ โดยมีการกำหนดขอบเขตและวัตถุประสงค์การฝึกซ้อมที่สามารถวัดผลการฝึกซ้อมเทียบเคียงกับปีที่ผ่านมา</p> <p>นอกจากนี้ บพท. จัดให้มีกระบวนการตรวจประเมินภายในระบบ BCM เพื่อให้เกิดการพัฒนา และปรับปรุงระบบ BCM อย่างต่อเนื่อง โดยดำเนินการตามระบบเอกสารและปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO 22301:2019 เพื่อให้มีการปรับปรุงและพัฒนาตามกระบวนการ Plan-Do-Check-Act ที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดอย่างครบถ้วน</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐																		
	<p><b>ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการทำการบิน</b></p> <p><b>๑.๓ ความสามารถในการจัดการปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง</b></p> <p>ปริมาณเที่ยวบินในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องจนถึงปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และมีการหยุดชะงักจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศไทยและทั่วโลก ทำให้ปริมาณเที่ยวบินลดลง ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="470 488 1329 741"> <thead> <tr> <th></th> <th>ปี ๒๕๖๒</th> <th>ปี ๒๕๖๓</th> <th>ปี ๒๕๖๔</th> <th>ปี ๒๕๖๕</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>เที่ยวบินทั้งหมด</td> <td rowspan="3">๑,๐๔๕,๗๔๑</td> <td>๖๑๖,๙๐๕</td> <td>๓๐๘,๐๕๖</td> <td>๔๕๐,๗๑๓</td> </tr> <tr> <td>% เพิ่ม (ลด) จากปีก่อน</td> <td>-๔๑%</td> <td>-๕๐%</td> <td>๔๖%</td> </tr> <tr> <td>% เพิ่ม (ลด) เทียบกับปี ๒๕๖๒</td> <td>-๔๑%</td> <td>-๗๑%</td> <td>๕๗%</td> </tr> </tbody> </table> <p>จากสถานการณ์ปริมาณเที่ยวบินมีแนวโน้มดีขึ้น ตั้งแต่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๕ ที่ประเทศไทยเปิดประเทศเต็มรูปแบบ โดยการเดินทางเข้าประเทศไทยไม่ต้องกักตัว ทำให้มีปริมาณเที่ยวบินทยอยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปี ๒๕๖๖ และเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อประเทศจีนประกาศเปิดประเทศในเดือนมกราคม ๒๕๖๖ จากข้อมูลเที่ยวบินทั้งหมด ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕-๓๐ เมษายน ๒๕๖๖ และคาดการณ์แนวโน้มปริมาณเที่ยวบินสะสมทั้งปีงบประมาณ ๒๕๖๖ โดยประเมินแนวโน้มเที่ยวบินเดือนพฤษภาคม-กันยายน ๒๕๖๖ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปัจจัยสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวในช่วงที่เป็น Low Season โดยคาดว่าทั้งปีจะมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดเป็นจำนวน ๗๒๒,๖๖๐ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖๐ เมื่อเทียบกับปริมาณเที่ยวบินของปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ที่ผ่านมา</p> <p>อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๖๖ บวท. ได้ดำเนินการพัฒนาประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ การปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางบิน และการบริหารห้วงอากาศ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการกลับมาของปริมาณเที่ยวบินและการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคตที่คาดว่าจะในปี ๒๕๖๑ จะมีเที่ยวบินประมาณ ๒ ล้านเที่ยวบิน ทั้งนี้ การพัฒนาความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน แบ่งเป็น</p> <p>๑) การดำเนินงานภายใน บวท. มีกลยุทธ์ในการยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินทางตลอดทุกช่วงการบิน รวมทั้งการเตรียมพร้อมในด้านเทคโนโลยี ด้านบุคลากรเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินที่จะเพิ่มขึ้น</p> <p>๒) การดำเนินงานภายนอก มีด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ณ ท่าอากาศยาน โดยท่าอากาศยานที่สำคัญในประเทศไทยต่างมีโครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับอากาศยานและผู้โดยสาร โดย บวท. ได้ให้ความร่วมมือกับท่าอากาศยานต่าง ๆ ในการพัฒนาความสามารถในการรองรับอย่างเต็มที่มาโดยตลอด</p> <p><b>๑.๔ การเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ</b></p> <p>บวท. มีการดำเนินการ ดังนี้</p> <p>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 โดยมีรายละเอียดการดำเนินการของทั้ง ๓ กลุ่ม ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กลุ่มสนามบินภาคกลาง (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา) อยู่ระหว่างดำเนินการประชุมการจัดทำ Safety Assessment ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในกันยายน ๒๕๖๖ สำหรับกำหนดการในการนำไปประกาศใช้งานนั้น ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป และการดำเนินการของโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในระยะที่ ๒ เป็นต้น</li> <li>- กลุ่มสนามบินภาคใต้ (ภูเก็ตปัจจุบัน ภูเก็ตแห่งที่ ๒ และกระบี่) อยู่ในระหว่างการพัฒนาแบบวิธีปฏิบัติการบินร่วมกับ</li> </ul>		ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕	เที่ยวบินทั้งหมด	๑,๐๔๕,๗๔๑	๖๑๖,๙๐๕	๓๐๘,๐๕๖	๔๕๐,๗๑๓	% เพิ่ม (ลด) จากปีก่อน	-๔๑%	-๕๐%	๔๖%	% เพิ่ม (ลด) เทียบกับปี ๒๕๖๒	-๔๑%	-๗๑%	๕๗%
	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕															
เที่ยวบินทั้งหมด	๑,๐๔๕,๗๔๑	๖๑๖,๙๐๕	๓๐๘,๐๕๖	๔๕๐,๗๑๓															
% เพิ่ม (ลด) จากปีก่อน		-๔๑%	-๕๐%	๔๖%															
% เพิ่ม (ลด) เทียบกับปี ๒๕๖๒		-๔๑%	-๗๑%	๕๗%															



ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>
	<p>หน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้อง ในการจัดทำเส้นทางการบินเข้า - ออก มาตรฐาน Standard Instrument Departure และ Standard Arrival Route รวมทั้งวางแผนการประชุมร่วมกับหน่วยงานภายนอก ได้แก่ หน่วยงานทหารเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนเส้นทางบิน รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงห้วงอากาศของสนามบินภูเก็ต และสนามบินกระบี่ หลังจากนั้นจะเป็นการประชุมร่วมกับ Stakeholders ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ทั้งหน่วยงานภายใน และภายนอก เช่น หน่วยงานทหาร ท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งสายการบินที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมพร้อมในการทำ Safety Assessment ต่อไป โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จ และสามารถนำไปใช้งานได้จริงในปี ๒๕๖๘</p> <p>- กลุ่มสนามบินภาคเหนือ (เชียงใหม่ปัจจุบัน เชียงใหม่แห่งที่ ๒ และลำปาง) อยู่ในระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลความจำเป็นในการออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศให้มีความเหมาะสม และคาดว่าจะเริ่มดำเนินการในปี ๒๕๖๘ และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๓</p> <p>๒. ดำเนินการวิเคราะห์หาค่าขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่ง (Runway Capacity) ของแต่ละสนามบิน เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลที่เป็นปัจจุบันของสนามบิน โดยข้อมูลที่ได้สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศให้ได้ตามขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินแต่ละแห่ง อันจะทำให้ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยานลดลง และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินในช่วงที่ปริมาณการจราจรทางอากาศมีความหนาแน่น และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศด้วยความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงสุด โดย บวท. ได้ดำเนินการวิเคราะห์หาค่า Capacity สำหรับสนามบินที่ บวท. รับผิดชอบ ทั้งหมด ๓๖ สนามบิน เรียบร้อยแล้ว และมีการทวนสอบข้อมูลทางกายภาพหรือปัจจัยที่มีผลกระทบต่อหาค่าขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่ง (Runway Capacity) ของแต่ละสนามบินทุก ๆ ๖ เดือน (มีนาคม และกันยายนของทุกปี) เพื่อให้ค่าความสามารถในการรองรับของทางวิ่ง (Runway Capacity) เป็นปัจจุบัน และสามารถนำไปเป็นข้อมูลเพื่อบริหารจัดการในส่วนที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้อง</p> <p>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 ตามการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางด้านการบินที่เปลี่ยนไป</p>
<p><b>๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</b></p>	<p><b>การพัฒนาระบบงานทรัพยากรบุคคล</b></p> <p>๒.๑ การพัฒนาระบบพื้นฐานสารสนเทศด้านทรัพยากรบุคคล (Human Resource Information System: HRIS)</p> <p>การสร้างคุณค่าเพิ่มในงานบริหารทรัพยากรบุคคล คือการมุ่งสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพ และการทำงานในเชิงกลยุทธ์ที่จำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนอย่างรวดเร็ว มีการใช้ข้อมูลและสารสนเทศเพื่อใช้ในการวางแผนและการตัดสินใจมากกว่าการใช้ดุลยพินิจ ซึ่งความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีสารสนเทศปัจจุบัน สามารถนำมาพัฒนาระบบงานทรัพยากรบุคคลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของงานได้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการจัดเก็บข้อมูลพนักงาน การจัดทำรายงาน การบันทึกประวัติ เป็นต้น โดย บวท. ได้พัฒนาระบบสารสนเทศด้านทรัพยากรบุคคล (HRIS) ที่สามารถลดภาระงานทั้งในสายงานทรัพยากรบุคคล และสายงานอื่น ๆ เช่น ระบบบันทึกเวลา (Time Management) รวมทั้งการลดขั้นตอนการทำงาน การอนุมัติ ฯลฯ โดยในปี ๒๕๖๖ ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาระบบ HRIS อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถดำเนินงานได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีการวางแผนเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบ HRIS กับระบบฐานข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ วางแผน และบริหารจัดการบุคลากรให้เหมาะสมและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด</p> <p>๒.๒ การพัฒนาระบบประเมินความสามารถของบุคลากร</p> <p>บวท. มีการพัฒนาระบบความสามารถของบุคลากร เพื่อกำหนดความสามารถที่จำเป็นของบุคลากรที่สอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละสายงาน โดยในปี ๒๕๖๖ ได้มีการทบทวน Functional Competency สำหรับหน่วยงานที่มีการปรับเปลี่ยนภารกิจ และหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่จากการปรับทบทวนโครงสร้างองค์กร รวมทั้งได้มีการประเมินความสามารถ (Competency Assessment) และนำไปจัดทำแผนการพัฒนาศักยภาพบุคคล (Individual Development Plan: IDP) ตามแนวทางการประเมินความสามารถประจำปี ๒๕๖๖</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>
	<p><b>๒.๓ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๖ บพท. มีนโยบายพัฒนาพนักงานที่มีศักยภาพสูง (Talents) และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialists) ให้เป็นผู้แทนในเวที ICAO Panels/Study Groups ซึ่งได้กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือก รูปแบบการทดสอบ การสัมภาษณ์ และแนวทางการพัฒนา รวมทั้งดำเนินการจัดหลักสูตร Talent Development Program-ICAO (TDP-ICAO) ประจำปี ๒๕๖๖ เพื่อพัฒนาพนักงานที่ผ่านการคัดเลือกให้มีคุณสมบัติ/ความสามารถและมีความพร้อมในการสนับสนุน/เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน/เข้าร่วมประชุมในเวที ICAO Panels/Study Groups ทั้งนี้ มีผู้ผ่านการพัฒนาตามคุณสมบัติของผู้แทน ICAO จำนวน ๑๑ คน จากนั้นได้ดำเนินการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตามกรอบการพัฒนา (Talent Development Framework) โดยเน้นรูปแบบการฝึกปฏิบัติงานจริง (On-the-job Training) การมอบหมายโครงการ (Project Assignment) หรือการมอบหมายงานที่ท้าทาย (Challenging Tasks) เพื่อให้ Talents (Specialists) เก็บเกี่ยวประสบการณ์การทำงานกับ ICAO ร่วมกับรุ่นพี่ Members of ICAO Panels/Study Groups และผู้เชี่ยวชาญ (Subject Matter Experts: SME) ของ บพท. ในรูปแบบการรับช่วงต่อ (Succession Management) เพื่อสร้างความต่อเนื่องของรุ่น (Generations) เกิดการพัฒนาเชิงระบบ พร้อมสานต่อการดำเนินงานที่สำคัญ และสร้างสรรค์ผลงานที่มีคุณค่าต่อกิจการบิน</p> <p>นอกจากนี้ ในปี ๒๕๖๖ บพท. ได้ปรับเปลี่ยนแนวทางและเครื่องมือการประเมิน Competency ให้เหมาะสมกับกลุ่มพนักงานตามภารกิจงานที่รับผิดชอบ (กลุ่มพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ กลุ่มพนักงานวิศวกรจราจรทางอากาศ และกลุ่มพนักงานสนับสนุน) โดยมีการทบทวน Functional Competency สำหรับหน่วยงานที่มีการปรับเปลี่ยนภารกิจ และจัดทำ Functional Competency สำหรับหน่วยงานที่จัดตั้งใหม่ เพื่อให้เหมาะสมกับบริบทองค์กรที่เปลี่ยนแปลง มีการกำหนดมาตรฐานหลักสูตร จัดทำ Training Roadmap เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีทั้งความรู้ (Knowledge) และทักษะ/ความเชี่ยวชาญ (Skills) รวมถึงพฤติกรรม/ทัศนคติ (Attitude) ที่ดีในการทำงานที่สอดคล้องกับความสามารถในแต่ละระดับตำแหน่งงาน ซึ่งระบบการบริหารความสามารถนี้ จะช่วยสนับสนุนแนวคิดในการสร้างความรับผิดชอบในการพัฒนาตนเอง (Self-Learning) ของพนักงานต่อไป ทั้งนี้ มีการปรับรูปแบบการพัฒนาบุคลากรที่ไม่ได้มุ่งเน้นการอบรมเพียงอย่างเดียว เช่น การสอนงาน (Coaching) และการ On-the-job Training มีการสนับสนุนและส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านระบบเทคโนโลยีดิจิทัล (Learning Management System: LMS) และปรับรูปแบบการเรียนรู้จาก Classroom Training มาเป็น Virtual Training ด้วยโปรแกรม Zoom เพื่อสามารถตอบสนองความจำเป็นในการเรียนรู้ของพนักงาน (Learn from Anywhere &amp; Anytime)</p>
<p><b>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</b></p>	<p><b>การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการ</b></p> <p><b>๓.๑ ผลการประเมินตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจที่ดีขึ้น</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๕ บพท. มีผลการประเมินตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ที่ระดับคะแนน ๓.๙๑๗๑ เมื่อเปรียบเทียบกับผลประเมินในปี ๒๕๖๔ พบว่า บพท. มีคะแนนลดลง ๐.๓๒๖๔ คะแนน โดยในหมวดที่ ๑ การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ ได้รับระดับคะแนน ๓.๖๖๖๗ ลดลงจากปี ๒๕๖๔ (เท่ากับ ๕.๐๐๐๐ คะแนน) หมวดที่ ๒ ผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ได้รับระดับคะแนน ๕.๐๐๐๐ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๔ (เท่ากับ ๔.๕๗๑๒ คะแนน) สำหรับหมวดที่ ๓ Core Business Enablers ได้รับคะแนน ๒.๕๑๕๙ (ก่อน Handicap) เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๔ (เท่ากับ ๒.๓๙๓๕ คะแนน) (ในปี ๒๕๖๔-๒๕๖๕ คะแนน Handicap เท่ากับ ๑.๑๖๕๔ และ ๐.๗๗๗๐ คะแนน)</p> <p>บพท. ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และยังคงให้ความสำคัญกับการวางแผน ปรับปรุงวิธีการดำเนินงาน และบริหารจัดการผลการดำเนินงานขององค์กร โดยบรรจุเป็นวาระการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและบริหารผลลัพธ์องค์กร ติดตามความคืบหน้า คาดการณ์ผลการดำเนินงานล่วงหน้า ๓ เดือน และสิ้นปี พร้อมแก้ไขข้อขัดข้องเป็นประจำทุกเดือน เพื่อบรรลุเป้าหมายอันนำไปสู่การพัฒนาองค์กรสมรรถนะสูงอย่างยั่งยืนต่อไป</p> <p><b>การกำกับดูแลที่ดี</b></p> <p><b>๓.๒ การจัดทำแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๖ บพท. ได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดี จากสภาพแวดล้อมระดับชาติสู่สภาพแวดล้อมระดับองค์กร เริ่มจาก ๑) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล และมาตรา ๗๖ รัฐพึงพัฒนาระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ๒) กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>										
	<p>“มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ในยุทธศาสตร์การปรับสมดุลและพัฒนาาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ๓) แผนปฏิรูปประเทศ ๔) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐที่ป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย ๕) Thailand 4.0 Creativity + Innovation Smart Thailand ๖) แผนพัฒนาระบบรัฐวิสาหกิจ ภาพรวม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ในยุทธศาสตร์การปรับปรุงระบบการกำกับดูแลด้วยหลักการที่โปร่งใส มีธรรมาภิบาลและปลอดภัยจากความขัดแย้งของผลประโยชน์ทุกระดับ และต้องมีประสิทธิภาพและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดีขึ้น ๗) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ในยุทธศาสตร์ด้านธรรมาภิบาลและบริหารจัดการ และ ๘) หลักการและแนวทางกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (CG Code) ปี ๒๕๖๒ และเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)</p> <p>ผลการทบทวนสภาพแวดล้อมได้นำมากำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance: CG) พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ครอบคลุม ๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การดำเนินการตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ความยั่งยืน และผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล และ ๒) การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างทั่วถึงทั้งภายในและภายนอกองค์กร</p> <table border="1" data-bbox="383 761 1412 1030"> <thead> <tr> <th>ยุทธศาสตร์</th> <th>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ยุทธศาสตร์ ๑</td> <td>๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั้งองค์กร</td> </tr> <tr> <td></td> <td>๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี</td> </tr> <tr> <td>ยุทธศาสตร์ ๒</td> <td>๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี</td> </tr> <tr> <td></td> <td>๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.</td> </tr> </tbody> </table> <p>การดำเนินงานที่สำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ด้านการพัฒนาระบบงานให้สอดคล้องกับหลักการ/แนวทางและเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรของ สคร. โดยมีการจัดทำ Core Business Enablers อย่างครบถ้วนทั้ง ๑๐ ด้าน ได้แก่ ๑) การสนองนโยบายภาครัฐ ๒) การแข่งขันทางการตลาดที่เป็นธรรม ๓) สิทธิของผู้ถือหุ้น ๔) บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๕) การเปิดเผยข้อมูล ๖) คณะกรรมการ ๗) การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ๘) จรรยาบรรณ ๙) ความยั่งยืนและนวัตกรรม และ ๑๐) การติดตามผลการดำเนินงาน</p> <p>ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๖ ตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ทั้ง ๒ ยุทธศาสตร์ มีกิจกรรมดำเนินการ ๑๐ กิจกรรม และมีผลลัพธ์เป็นไปตามตัวชี้วัดทั้ง ๑๐ กิจกรรม</p> <p><b>๓.๓ การดำเนินงานศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน</b></p> <p>บวท. ได้ดำเนินการทบทวนและจัดทำกระบวนการดำเนินงานของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียนที่ผ่านการรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้บริหาร เพื่อให้มีความเป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับการปฏิบัติงานจริงในปัจจุบัน และได้ปรับปรุงคู่มือการจัดการเรื่องร้องเรียนให้สอดคล้องตามกัน โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ CG&amp;CSR และคณะกรรมการ บวท. เรียบร้อยแล้ว (กันยายน ๒๕๖๕) จึงได้เผยแพร่คู่มือการจัดการเรื่องร้องเรียนฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๕ ในหน้าเว็บไซต์ บวท. และ Intranet เรียบร้อยแล้ว</p> <p>ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน มีดังนี้</p> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๕</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๓ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๓ เรื่อง</li> <li>- ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย</li> </ul> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๖ (ตุลาคม ๒๕๖๕ – ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๖)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๑ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๑ เรื่อง</li> <li>- ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย</li> </ul>	ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ ๑	๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั้งองค์กร		๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี	ยุทธศาสตร์ ๒	๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี		๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.
ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์										
ยุทธศาสตร์ ๑	๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั้งองค์กร										
	๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี										
ยุทธศาสตร์ ๒	๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี										
	๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.										

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>																
	<p>๓.๔ การผลักดันแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของ บวท.</p> <p>ในปี ๒๕๖๖ บวท. ได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลที่ดีจากสภาพแวดล้อมระดับชาติสู่สภาพแวดล้อมระดับองค์กร เริ่มจาก ๑) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๒๑) ประเด็นการต่อต้านการทุจริตประพตติมิชอบ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ๒) บันทึกข้อตกลงความร่วมมือขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและบริษัทภิบาล ๓) แผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตประพตติมิชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ๔) แผนปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตในภาครัฐวิสาหกิจ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) โดยได้นำผลการทบทวนสภาพแวดล้อมมากำหนดแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของ บวท. และสามารถกำหนดกิจกรรมการดำเนินการสำคัญได้ ๗ กิจกรรม ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="383 613 1412 1079"> <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>การวิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐของกระทรวงคมนาคม</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๓</td> <td>การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม และการประกาศนโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy)</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๔</td> <td>การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ ๒</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๕</td> <td>การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวมประจำปี</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๖</td> <td>ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและบริษัทภิบาล</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๗</td> <td>การเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรการต่อต้านการทุจริตและประพตติมิชอบของสำนักงาน ป.ป.ช.</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๖</b></p> <p>กิจกรรมที่ ๑ บวท. ดำเนินการครบถ้วนตามกรอบการประเมิน ITA โดยมีการประเมินการรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใสของบุคลากรภายใน (IIT) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (EIT) และการประเมินข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อสาธารณะ (OIT) ในระบบสารสนเทศการประเมิน ITA (ITAS) ของสำนักงาน ป.ป.ช.</p> <p>กิจกรรมที่ ๒ บวท. วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตการจัดซื้อจัดจ้างโครงการจัดซื้อระบบวิทยุสื่อสารและอุปกรณ์ประกอบ ณ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก หอควบคุมการจราจรทางอากาศแพร่ เพชรบูรณ์ สุโขทัย ตาก น่าน และแม่สอด วงเงินรวมทั้งสิ้น ๗๐,๕๓๗,๐๐๐ บาท จำนวน ๑ โครงการ โดย กพ.บท. จัดทำแบบรายงานการประเมินความเสี่ยงการทุจริตตามกรอบการประเมิน Corruption Risk Management ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ (ป.ป.ท.) อย่างครบถ้วน</p> <p>กิจกรรมที่ ๓ บวท. ประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงคมนาคม มีการประกาศนโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy) ประจำปี ๒๕๖๖ รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายฯ และรายงานการรับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ของทุกหน่วยงานภายใน บวท. และรายงานการดำเนินงานตามนโยบายฯ ต่อกระทรวงคมนาคม</p> <p>กิจกรรมที่ ๔ บวท. ขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมตามแผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ โดยดำเนินการตามหลักเกณฑ์การประเมินองค์กรส่งเสริมคุณธรรม ระยะที่ ๒ อย่างครบถ้วน โดยมีการประกาศเจตนารมณ์คุณธรรม กำหนดคุณธรรมเป้าหมายและจัดทำแผนส่งเสริมคุณธรรมครอบคลุม ๕ ด้าน ได้แก่ ซื่อสัตย์สุจริต พอเพียง วินัย จิตอาสา และกตัญญู กระทรวงคมนาคมจะประกาศเกียรติคุณองค์กรส่งเสริมคุณธรรม ระยะที่ ๒ ในเดือนกันยายน ๒๕๖๖</p> <p>กิจกรรมที่ ๕ บวท. ให้ฝ่ายจัดการและพนักงานรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์พนักงานประจำปีทั่วทั้งองค์กร โดยฝ่ายจัดการและพนักงานทุกคนไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์</p> <p>กิจกรรมที่ ๖ บวท. ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและบริษัทภิบาล ระหว่างสำนักงาน ป.ป.ช. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ๕๑ แห่ง</p> <p>กิจกรรมที่ ๗ บวท. จัดส่งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานด้านการป้องกันการทุจริตและประพตติมิชอบ จำนวน ๕ คน เข้ารับการอบรมหลักสูตรการสร้างและพัฒนาศักยภาพเครือข่ายวิทยากรตัวคูณในการปลูกฝังวิถีคิดแยกแยะผลประโยชน์ส่วนตนและผลประโยชน์ส่วนรวม และกิจกรรมเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจหลักสูตรด้านทุจริตศึกษาและนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมของสำนักงาน ป.ป.ช.</p>	กิจกรรม	การดำเนินการที่สำคัญ	กิจกรรม ๑	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.	กิจกรรม ๒	การวิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐของกระทรวงคมนาคม	กิจกรรม ๓	การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม และการประกาศนโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy)	กิจกรรม ๔	การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ ๒	กิจกรรม ๕	การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวมประจำปี	กิจกรรม ๖	ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและบริษัทภิบาล	กิจกรรม ๗	การเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรการต่อต้านการทุจริตและประพตติมิชอบของสำนักงาน ป.ป.ช.
กิจกรรม	การดำเนินการที่สำคัญ																
กิจกรรม ๑	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.																
กิจกรรม ๒	การวิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐของกระทรวงคมนาคม																
กิจกรรม ๓	การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม และการประกาศนโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy)																
กิจกรรม ๔	การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ ๒																
กิจกรรม ๕	การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวมประจำปี																
กิจกรรม ๖	ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและบริษัทภิบาล																
กิจกรรม ๗	การเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรการต่อต้านการทุจริตและประพตติมิชอบของสำนักงาน ป.ป.ช.																

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐												
	<p><b>การวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม</b></p> <p><b>๓.๕ การสร้างเครือข่ายความร่วมมือเพื่อพัฒนาบุคลากรและนวัตกรรม</b></p> <p>บพท. ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) โครงการผลิตบัณฑิตพันธุ์ใหม่ เพื่อสร้างกำลังคนที่มีสมรรถนะสูงฯ ร่วมกับ วิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (มช.) ภายใต้แนวคิดและทุนจากกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (อว.) ที่ต้องการสร้างบุคลากรที่มีสมรรถนะและศักยภาพสูงให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในยุคปัจจุบัน และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 โดย บพท. ได้ร่วมกับคณาจารย์จากวิทยาลัยนานาชาติ นวัตกรรมดิจิทัล มช. ออกแบบและพัฒนาหลักสูตร เน้นการพัฒนาทักษะเดิม (Reskill) และเพิ่มเติมทักษะใหม่ (Upskill) ภายใต้ชื่อโครงการพัฒนาศักยภาพนวัตกรรม บพท. โดยแบ่งกลุ่มการพัฒนาเป็น ๓ กลุ่มใหญ่ คือ ๑) UTM/UAS ๒) SMART Airport ๓) Digital Transformation และมีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น ๑๐๗ คน และมีผลลัพธ์เป็นโครงการนวัตกรรมทั้งสิ้น ๒๐ โครงการ รายละเอียดดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="384 696 1426 1621"> <thead> <tr> <th data-bbox="384 696 687 741">กลุ่ม</th> <th colspan="2" data-bbox="687 696 1426 741">โครงการ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="384 741 687 909">UTM/UAS</td> <td data-bbox="687 741 831 909">๔ โครงการ</td> <td data-bbox="831 741 1426 909">           ๑) UTM Business Model            ๒) UAV Prototype Development            ๓) Study of Surveillance System and Communication for UAV            ๔) UAS Transportation and Concept of Operation         </td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 909 687 1077">SMART Airport</td> <td data-bbox="687 909 831 1077">๔ โครงการ</td> <td data-bbox="831 909 1426 1077">           ๑) Movement Area Management System (MAMS)            ๒) Airport Situational Awareness Display (ASAD)            ๓) การให้บริการข้อมูลสภาพแวดล้อมสำหรับอากาศยานไร้คนขับ            ๔) Smart Assistant and Monitoring (SAM)         </td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1077 687 1621">Digital Transformation</td> <td data-bbox="687 1077 831 1621">๑๒ โครงการ</td> <td data-bbox="831 1077 1426 1621">           ๑) Digital Signature            ๒) Internal Audit ERP COSO ERM            ๓) วิเคราะห์ระบบตรวจจัดการละเมิดนโยบายความมั่นคงปลอดภัย            ๔) Microsoft 365 for Hybrid Workplace            ๕) AEROTHAI Knowledge Management            ๖) AEROTHAI Metaverse Business Showcase            ๗) VOC Sentiment Analysis            ๘) AEROVERSE Corporate Relations            ๙) AEROVERSE เพื่อพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร AEROTeam            ๑๐) ระบบปุมอากาศยานอิเล็กทรอนิกส์            ๑๑) ระบบสนับสนุนการวิเคราะห์ความเสี่ยงเพื่อการบริหารโครงการใหญ่            ๑๒) พัฒนา Application แบบสอบถาม         </td> </tr> </tbody> </table> <p><b>อันดับเครดิตขององค์กร</b></p> <p><b>๓.๖ การทบทวนอันดับเครดิตขององค์กร</b></p> <p>บพท. ได้รับการทบทวนอันดับเครดิตองค์กรเป็นประจำทุกปี โดยในปี ๒๕๖๕ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้คงอันดับเครดิตองค์กรของ บพท. ไว้ที่ระดับ “AAA” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” ซึ่งเป็นระดับสูงสุดและต่อเนื่องเป็นปีที่ ๘ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนอันดับเครดิตองค์กรประจำปี ๒๕๖๖ ซึ่งคาดว่าจะประกาศผลการทบทวนอันดับเครดิตในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๖</p>	กลุ่ม	โครงการ		UTM/UAS	๔ โครงการ	๑) UTM Business Model ๒) UAV Prototype Development ๓) Study of Surveillance System and Communication for UAV ๔) UAS Transportation and Concept of Operation	SMART Airport	๔ โครงการ	๑) Movement Area Management System (MAMS) ๒) Airport Situational Awareness Display (ASAD) ๓) การให้บริการข้อมูลสภาพแวดล้อมสำหรับอากาศยานไร้คนขับ ๔) Smart Assistant and Monitoring (SAM)	Digital Transformation	๑๒ โครงการ	๑) Digital Signature ๒) Internal Audit ERP COSO ERM ๓) วิเคราะห์ระบบตรวจจัดการละเมิดนโยบายความมั่นคงปลอดภัย ๔) Microsoft 365 for Hybrid Workplace ๕) AEROTHAI Knowledge Management ๖) AEROTHAI Metaverse Business Showcase ๗) VOC Sentiment Analysis ๘) AEROVERSE Corporate Relations ๙) AEROVERSE เพื่อพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร AEROTeam ๑๐) ระบบปุมอากาศยานอิเล็กทรอนิกส์ ๑๑) ระบบสนับสนุนการวิเคราะห์ความเสี่ยงเพื่อการบริหารโครงการใหญ่ ๑๒) พัฒนา Application แบบสอบถาม
กลุ่ม	โครงการ												
UTM/UAS	๔ โครงการ	๑) UTM Business Model ๒) UAV Prototype Development ๓) Study of Surveillance System and Communication for UAV ๔) UAS Transportation and Concept of Operation											
SMART Airport	๔ โครงการ	๑) Movement Area Management System (MAMS) ๒) Airport Situational Awareness Display (ASAD) ๓) การให้บริการข้อมูลสภาพแวดล้อมสำหรับอากาศยานไร้คนขับ ๔) Smart Assistant and Monitoring (SAM)											
Digital Transformation	๑๒ โครงการ	๑) Digital Signature ๒) Internal Audit ERP COSO ERM ๓) วิเคราะห์ระบบตรวจจัดการละเมิดนโยบายความมั่นคงปลอดภัย ๔) Microsoft 365 for Hybrid Workplace ๕) AEROTHAI Knowledge Management ๖) AEROTHAI Metaverse Business Showcase ๗) VOC Sentiment Analysis ๘) AEROVERSE Corporate Relations ๙) AEROVERSE เพื่อพัฒนาวัฒนธรรมองค์กร AEROTeam ๑๐) ระบบปุมอากาศยานอิเล็กทรอนิกส์ ๑๑) ระบบสนับสนุนการวิเคราะห์ความเสี่ยงเพื่อการบริหารโครงการใหญ่ ๑๒) พัฒนา Application แบบสอบถาม											
๔. การสร้าง ความสามารถใน การแข่งขันให้กับ	<p><b>บทบาทภายในประเทศ</b></p> <p><b>๔.๑ การผลักดันการแก้ปัญหาบั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน</b></p> <p>ภายหลังจากการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่องการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและ</p>												

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐
<p><b>ประเทศ และสร้าง ประโยชน์ให้กับ กิจการบิน</b></p>	<p>อากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ร่วมกับ ๑๐ หน่วยงาน (กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร) เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ในปี ๒๕๕๙ บวท. ผลักดันการแก้ปัญหาบั้งไฟ โคมลอยและโคมควันอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยสื่อสารปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบาย และเดินทางรณรงค์สื่อสารและสร้างความตระหนักให้กับผู้เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนได้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการประสานให้ข้อมูลต่อกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานต่าง ๆ ทำให้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๔๔ ออกมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนจากการจุดและปล่อยบั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟ โคมควัน หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ เป็นต้นไป และต่อมากระทรวงมหาดไทยได้มอบหมายให้สำนักนิติการดำเนินการจัดทำประกาศจังหวัด เพื่อออกประกาศให้ทุกจังหวัดกำหนดแนวทาง เรื่องมาตรการป้องกันและการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาความเรียบร้อยของประชาชน ในการจุดและปล่อยหรือกระทำการอย่างใด เพื่อให้บั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟหรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันขึ้นไปสู่อากาศ โดยให้แต่ละจังหวัดเป็นผู้ออกประกาศเอง ซึ่งปัจจุบันได้ออกประกาศจังหวัดไปแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๗๗ ฉบับ บวท. ได้มีการติดตามผลความก้าวหน้าการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ๑๐ หน่วยงานที่ได้กล่าวข้างต้น ซึ่งทุกหน่วยงานได้ดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ อย่างเข้มงวด โดยดำเนินการรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา ตระหนักถึงอันตรายและผลกระทบที่เกิดขึ้น และยังได้มอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกระทรวงมหาดไทย ดำเนินการเร่งรัดการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้การแก้ไขปัญหาในเรื่องนี้เกิดความยั่งยืน</p> <p>ทั้งนี้ บันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อกิจการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ระหว่าง ๑๐ หน่วยงาน ได้หมดอายุลงเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ แต่ บวท. ยังคงผลักดันเพื่อให้เกิดความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงการบิน เพื่อลดความเสี่ยงและการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีการรายงานผลเป็นประจำทุกไตรมาส โดยยังคงหลักการและเป้าหมายสำคัญ คือการส่งเสริมให้งานประเพณีที่สืบทอดกันมาและการประกอบอาชีพสุจริต อยู่คู่กับสังคม และอยู่ร่วมกันได้กับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และการสร้างความรู้ความเข้าใจถึงภัยอันตรายและผลที่จะตามมา หากเกิดอุบัติเหตุอากาศยานจากปัจจัยอันตรายดังกล่าว</p> <p><b>๔.๒ การผลักดันการแก้ปัญหาวิทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบิน</b></p> <p>บวท. และสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ได้ร่วมกันกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาวិทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบิน โดยสนับสนุนให้มีกระบวนการข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมและสำนักงาน กสทช. เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และข้อตกลงความเข้าใจระหว่าง บวท. และสำนักงาน กสทช. เรื่องการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบิน เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการ การฝึกอบรม การแลกเปลี่ยนข้อมูล การทำความเข้าใจ การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ให้เกิดความร่วมมือและเป็นเครือข่ายร่วมกันในการรณรงค์ เผยแพร่ สร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบิน ให้กับสถานีวิทยุชุมชนในแต่ละภูมิภาค รวมถึงประสานการดำเนินงาน การบูรณาการแผนงาน และการบังคับใช้กฎหมายร่วมกันระหว่างองค์กร เพื่อให้การปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของแต่ละองค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ภายใต้กรอบข้อตกลงดังกล่าว บวท. และสำนักงาน กสทช. ได้ร่วมกันดำเนินการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบินอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ สนับสนุนให้มีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เข้มงวดในการควบคุมการแพร่การรบกวนจากสถานีทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงจำนวน ๓ ฉบับ จัดเก็บข้อมูลและประสานงาน เพื่อยุติการรบกวน พิจารณาจัดทาดาวเทียมสื่อสารใช้งานเพิ่มเติม จัดอบรม/สัมมนาให้กับเจ้าหน้าที่ บวท. และ เจ้าหน้าที่ กสทช. จำนวน ๔ ครั้ง ใน ๔ ภูมิภาค (ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการทำงานของแต่ละหน่วยงาน เกิดการตระหนักรู้ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการรบกวนของคลื่นวิทยุชุมชน รวมทั้งการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และสิ่งที่ปัญหาในการทำงาน นอกจากนี้ บวท. ยังได้สนับสนุนวิศวกรร่วมเป็นวิทยากรบรรยายในการให้ความรู้กับผู้ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงร่วมกับสำนักงาน กสทช. ตามที่ได้รับบริการร้องขอ เพื่อทราบถึงปัญหา/การป้องกันแก้ไขการรบกวนการสื่อสารการบิน</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>
	<p>อันเกิดจากคลื่นวิทยุชุมชน รวมถึงการนำเสนอปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบายอย่างต่อเนื่อง ในปี ๒๕๖๐ บพท. ได้ลงพื้นที่ตรวจสอบการแพร่แปลกปลอม ร่วมกับสำนักงาน กสทช. และเขต เพื่อติดตามแก้ไขปัญหาวិทยุภาคพื้นรับกวนการสื่อสาร การบินร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ในด้านการติดต่อสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ได้มีการพัฒนาและนำระบบ Customer Relationship Management (CRM) สำหรับแจ้งปัญหาและติดตามแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับกวนการสื่อสารการบินผ่าน Internet แล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี ๒๕๖๒ ทำให้การปฏิบัติงานร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ในด้านนวัตกรรม บพท. ได้สร้างอุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่งวิทยุกระจายเสียง เพื่อเฝ้าระวังตัวเองไม่ให้เกิดการแพร่กระจายคลื่นแปลกปลอมออกไปรบกวนการสื่อสารการบิน และได้ขยายผลนวัตกรรมโดยการให้ความรู้และสร้างแรงจูงใจกับผู้ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียง ให้นำไปติดตั้งใช้งานเพื่อเฝ้าระวังตัวเอง โดยเมื่อวันที่ ๒๑-๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ได้รับการประสานงานจากสำนักงาน กสทช. ภาค ๓ (เชียงใหม่) แจ้งว่า สมาคมวิชาชีพวิทยุ-โทรทัศน์ภาคประชาชนเชียงใหม่ (สวทช. เชียงใหม่) มีความประสงค์ให้วิศวกรของ บพท. ไปอบรมให้ความรู้ในการประกอบ/ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่งวิทยุกระจายเสียง ในครั้งนี้มีการติดตั้งไปแล้วจำนวน ๑๕ สถานี</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔-๒๕๖๕ บพท. ยังคงดำเนินการแก้ไขปัญหาคอมพิวเตอร์รับกวนสื่อสารการบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีการประสานงานการทำงานร่วมกัน แจ้งเหตุการรบกวนไปยังสำนักงาน กสทช. ภาค และเขต ผ่านระบบ CRM และประสานงานการแก้ไขปัญหาการรบกวนผ่านกลุ่มไลน์ ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ยังไม่สามารถลงพื้นที่ปฏิบัติงานแก้ไขปัญหาร่วมกันกับสำนักงาน กสทช. ภาค และเขต ได้ ดังนั้น จึงเน้นประสานงาน/แก้ไขปัญหามาผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์อย่างใกล้ชิด และได้มีการลงพื้นที่บรรยายให้ความรู้กับผู้เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาคารบกวนการบิน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. ให้ความรู้ด้านเทคนิคการตรวจสอบและการเฝ้าระวังการแพร่แปลกปลอมจากสถานีวิทยุกระจายเสียงให้กับเจ้าหน้าที่ ทบ. รุ่น ๙ ประจำปี ๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๕ ผ่านการประชุมทางไกล Zoom Meeting</li> <li>๒. เป็นวิทยากรบรรยายหลักสูตร การทดสอบมาตรฐานทางเทคนิค และการทดสอบการแพร่แปลกปลอมของสถานีวิทยุกระจายเสียงระบบเอฟเอ็ม ณ ห้องประชุมสำนักงาน กสทช. ภาค ๑ (หลักสี่) ในวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕</li> <li>๓. เป็นวิทยากรบรรยายหลักสูตร การให้ความรู้กฎเกณฑ์ทางด้านเทคนิคสำหรับสถานีวิทยุกระจายเสียง ครั้งที่ ๑ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ หัวข้อ “อุปกรณ์การวัดและการเฝ้าระวังสัญญาณรบกวนที่เกิดจากการแพร่แปลกปลอม” ในวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ณ ห้องประชุม ๕๐๒๑ ชั้น ๒ อาคารหอประชุม สำนักงาน กสทช. ถนนพหลโยธิน ซอย ๘ (สายลม) กรุงเทพมหานคร</li> <li>๔. เป็นวิทยากรบรรยายหลักสูตร การให้ความรู้กฎเกณฑ์ทางด้านเทคนิคสำหรับสถานีวิทยุกระจายเสียง ครั้งที่ ๒ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ หัวข้อ “อุปกรณ์การวัดและการเฝ้าระวังสัญญาณรบกวนที่เกิดจากการแพร่แปลกปลอม” เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕ ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ</li> <li>๕. เป็นวิทยากรบรรยายหลักสูตร การให้ความรู้กฎเกณฑ์ทางด้านเทคนิคสำหรับสถานีวิทยุกระจายเสียง ครั้งที่ ๓ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ หัวข้อ “อุปกรณ์การวัดและการเฝ้าระวังสัญญาณรบกวนที่เกิดจากการแพร่แปลกปลอม” เดือนกันยายน ๒๕๖๕ ในพื้นที่ภาคใต้</li> </ol> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖-๒๕๖๗ บพท. ยังคงดำเนินการแก้ไขปัญหาคอมพิวเตอร์รับกวนสื่อสารการบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีการประสานงานการทำงานร่วมกัน แจ้งเหตุการรบกวนไปยังสำนักงาน กสทช. ภาค และเขต ผ่านระบบ CRM และประสานงานการแก้ไขปัญหาการรบกวนผ่านกลุ่มไลน์ ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ยังไม่สามารถลงพื้นที่ปฏิบัติงานแก้ไขปัญหาร่วมกันกับสำนักงาน กสทช. ภาค และเขต ได้ ดังนั้น จึงเน้นประสานงาน/แก้ไขปัญหามาผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์อย่างใกล้ชิด และได้มีการลงพื้นที่บรรยายให้ความรู้กับผู้เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาคารบกวนการบิน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. สำนักงาน กสทช. ภาค ๑ เชิญประชุมหารือทำความเข้าใจการแจ้งข้อมูลคลื่นวิทยุรบกวนการติดต่อสื่อสารในกิจการนำทางการบิน ระหว่างสำนักงาน กสทช. ภาค ๑ และ บพท. ในวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เวลา ๐๙.๓๐-๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ชั้น ๖ สำนักงาน กสทช. ภาค ๑ (หลักสี่)</li> <li>๒. สำนักงาน กสทช. เชิญประชุมหารือเกี่ยวกับเรื่อง การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกรณีเกิดปัญหาการแพร่แปลกปลอมรบกวนการใช้คลื่นความถี่ต่อกิจการวิทยุการบิน ในวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๓๐ น. ณ ห้องประชุมสายลม ๑๐๓๑ ชั้น ๓ อาคารอำนวยการ สำนักงาน กสทช. ถนนพหลโยธิน ซอย ๘ (สายลม) แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร</li> <li>๓. สำนักงาน กสทช. เชิญ บพท. (วส.บว.) เข้าร่วมเป็นวิทยากรบรรยายหลักสูตร “การทดสอบมาตรฐานทางเทคนิค และ</li> </ol>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>
	<p>การทดสอบการแพร่แปลกปลอมของสถานีวิทยุกระจายเสียงในระบบเอฟเอ็ม” ในการอบรมผู้ตรวจมาตรฐานการแพร่แปลกปลอมให้กับช่างเทคนิค ณ โรงแรมอวานี ซอนแก่น โยเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ ระหว่างวันที่ ๙-๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖</p> <p><u>๔.๓ การผลักดันการแก้ปัญหาด้านมาตรฐานของบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน</u></p> <p>บวท. และ อต. ได้ร่วมดำเนินการทบทวนข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ให้สอดคล้องกับสถานะแวดล้อม และเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดของ ICAO และ กพท. โดยได้มีการลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงานฯ ฉบับปี ๒๕๖๕ ร่วมกันเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๕ รวมทั้งได้ร่วมกันจัดทำคู่มือปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินเพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติงานร่วมกันในการรายงานสภาพอากาศ สนับสนุนภารกิจการบินให้เป็นที่ไปด้วยความเรียบร้อยเกิดความปลอดภัยของอากาศยานในการทำการบิน และเกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานร่วมกัน เมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๕</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ บวท. อยู่ระหว่างการทบทวนโครงสร้างคณะบุคคลที่ทำหน้าที่ดำเนินการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินของ บวท. เพื่อให้มีการวางแผนดำเนินงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินร่วมกับ อต. รวมทั้งกรมอุตุนิยมวิทยาฯ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานและระบบอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ร่วมกัน โดยจะมีการดำเนินงานร่วมกันในลำดับถัดไป ได้อย่างครอบคลุม และสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมและบูรณาการทั้งในปัจจุบันและต่อเนื่องในอนาคต โดยเป็นไปตามมาตรฐาน ข้อกำหนด แผนพัฒนาของ ICAO และข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน</p> <p>นอกจากนี้ บวท. ได้มีการนำเสนอ ICAO MET/IE WG ดำเนินการปรับปรุง ROBEX Handbook และมีส่วนร่วมในการทบทวนความก้าวหน้าของแผนงาน IWXXM Implementation เพื่อปรับปรุงคุณภาพของการแลกเปลี่ยนข้อมูล OPMET data โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของความรับผิดชอบของ Bangkok ROC and RODB ให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงได้ให้ความร่วมมือในการ Convert ข่าวอากาศการบินรูปแบบ TAC เป็น IWXXM ให้กับ Vietnam NOC จนกว่า Vietnam COM Centre จะสามารถติดตั้งระบบ AMHS ได้อย่างสมบูรณ์ในปี ๒๕๖๖</p> <p><b>บทบาทในระดับภูมิภาคและระดับโลก</b></p> <p><u>๔.๔ การเข้าร่วมเป็นคณะทำงานใน ICAO Panel การเข้าร่วมเป็นสมาชิกใน Study Group ของ ICAO และการเข้าร่วมปฏิบัติหน้าที่ประธาน/ประธานร่วม/รองประธาน (Chairman/Co-Chairman/Vice Chairman) ในกลุ่มทำงานต่าง ๆ ของ ICAO APAC</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมในคณะทำงาน ICAO Trust Framework Panel (TFP) คณะทำงาน Information Management Panel (IMP) คณะทำงาน Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP) คณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) คณะทำงาน Surveillance Panel (SP) และคณะทำงาน Communications Panel (CP) ของ ICAO และเข้าร่วมเป็นสมาชิก ICAO Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG) รวมถึงการเข้าร่วมแสดงบทบาทในกลุ่มทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาระบบการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p><u>๔.๔.๑) คณะทำงาน ICAO Trust Framework Panel (TFP)</u></p> <p>บวท. ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน TFSG ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ โดยคณะทำงานดังกล่าว จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนา/จัดทำกรอบการดำเนินการสากล (Global Trust Framework) สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบดิจิทัลในกิจการบิน โดยครอบคลุมทั้งส่วนการพัฒนา/จัดทำนโยบาย เอกสารคำแนะนำ/คู่มือ และแผน/กลยุทธ์ ในการเปลี่ยนถ่ายไปสู่ระบบที่สามารถทำงานร่วมกันได้ในระดับสากล ผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบภาคพื้นดิน (Ground-Ground)/ภาคอากาศ (Air-Air) ด้วยกันเอง หรือระหว่างภาคอากาศและภาคพื้นดิน (Air-Ground) ที่เชื่อถือได้ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการของรัฐภาคีเป็นไปอย่างสอดคล้องกัน และครอบคลุมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีอยู่ในกิจการบินในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต โดยผู้แทน บวท. มีประสบการณ์ในการดำเนินการด้าน SWIM FF-ICE TBO ซึ่งเป็นหนึ่งในองค์ประกอบสำคัญที่มีผลต่อการกำหนดคุณสมบัติของ Trust Framework และสามารถสร้างผลลัพธ์อย่างต่อเนื่องให้แก่ Trust Framework Study Group ให้เป็นไปตามเป้าหมายได้ จึงได้รับเชิญเข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน โดยเมื่อปี ๒๕๖๖ ที่ประชุมได้มีการนำเสนอรายชื่อและได้มีมติให้แต่งตั้งให้ นางสาวอมรรัตน์ จีรัฐติกาลโชติ (ว.น.บ.) รับตำแหน่งเป็น Vice-Chairman ของ Trust Framework Panel (TFP)</p>



ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</p>
	<p><u>๔.๔.๒) คณะทำงาน Information Management Panel (IMP)</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Information Management Panel (IMP) ในฐานะ Panel Member โดยคณะ IMP จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาแนวทางการทำงานร่วมกันให้สอดคล้องกันและเป็นสากล และอธิบายอย่างละเอียดถึงแนวทางที่จำเป็นเพื่อให้มั่นใจว่าการบริหารข้อมูลจะมีประสิทธิภาพ รวมถึงระบุถึงความจำเป็นสำหรับรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบใหม่บนพื้นฐาน system-wide ภายใต้ระบบการเดินอากาศ โดยแนวทางสากลในเรื่องการบริหารข้อมูลเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าสามารถทำงานร่วมกันในระดับสากลและได้มาตรฐานในทุก Data Domains และเพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การปฏิบัติการบินแบบ Flight &amp; Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) และวิวัฒนาการของ Meteorology (MET) ต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบดิจิทัล และการทบทวนระบบ Notice to Airmen (NOTAM) โดยผู้แทน บวท. จะได้เข้าร่วมจัดทำ/พัฒนาแนวคิด นโยบาย มาตรฐาน ข้อกำหนด และเอกสารคำแนะนำต่าง ๆ ด้าน SWIM ของ ICAO</p> <p><u>๔.๔.๓) คณะทำงาน Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP)</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP) ในฐานะ Panel Member โดยคณะ ATMRPP จัดตั้งขึ้นโดย ANC ในเดือนธันวาคม ค.ศ. ๒๐๐๔ เพื่อพัฒนาแนวคิดและแนวทางในด้าน ATM ที่สำคัญเชิงกลยุทธ์ ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการดำเนินการเปลี่ยนผ่านได้สอดคล้องกับแนวคิด Global ATM Concept ด้วยเหตุนี้ ไม่เพียงแต่ ATMRPP จะพัฒนาแนวคิดเป้าหมาย (Target Concepts) ยังระบุถึงการเปลี่ยนผ่าน (Transition) โดยพัฒนาเนื้อหา (Material) สำหรับขั้นตอนแรกของการเปลี่ยนผ่าน ทั้งนี้ พื้นฐานหลักของระบบ ATM ที่สอดคล้องกันทั่วโลกจะเกี่ยวข้องกับข้อมูลที่ทันสมัยและสอดคล้องกัน เพื่อจุดประสงค์นี้ ATMRPP ได้นำเสนอแนวคิดสำหรับ System Wide Information Management (SWIM) ซึ่งจะได้รับการปรับปรุงพัฒนาเพิ่มเติมโดย Panel ดังกล่าว โดยมีแนวคิดที่ครอบคลุมการบูรณาการของอากาศยานและแนวคิด SWIM ATMRPP โดยผู้แทน บวท. จะได้เข้าร่วมจัดทำ/พัฒนาแนวคิด นโยบาย มาตรฐาน ข้อกำหนด และเอกสารคำแนะนำต่าง ๆ ของ ICAO ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรทางอากาศในอนาคต เช่น การจัดทำ Global Air Traffic Management (ATM) Operational Concept (GATMOC) ฉบับปรับปรุง การพัฒนาแนวคิด Trajectory-Based Operations (TBO) การจัดทำแนวคิด/เอกสารต่าง ๆ ด้าน FF-ICE</p> <p><u>๔.๔.๔) คณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP)</u></p> <p>บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) ในฐานะ Panel Member และ Advisor โดยคณะทำงาน ATMOPSP ได้รับการมอบหมายให้การดำเนินการวิเคราะห์ แก่ไข และผลักดันการพัฒนามาตรฐาน การให้บริการจราจรทางอากาศ การพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติการ การพัฒนาแนวทางการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างภาคทหารและภาคพลเรือน รวมถึงการวางแผนและนโยบายในการพัฒนา Air Traffic Flow Management (ATFM) ในระดับสากล ซึ่งจะถูกนำไปเป็นแนวทางหลักในการกำหนดแผนของแต่ละภูมิภาคต่อไป</p> <p>การส่งผู้แทนเข้าร่วมคณะทำงานฯ นี้ ถือเป็นโอกาสที่เปิดโอกาสให้ผู้แทน บวท. มีโอกาสได้วิเคราะห์ถึงปัญหาและแนวโน้ม การพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศ ในหลาย ๆ มุมมอง (State, Sub-Regional, Regional and Global) อีกทั้งยังได้มีส่วนร่วมในการวิเคราะห์/กำหนด/วางแผนแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศในระดับสากล โดยในปี ๒๕๖๖ นายปิยวุฒิ ตันติเมฆบุตร (ศท.บจ.) ได้รับเชิญเข้าร่วมในคณะทำงาน ICAO Wake Turbulence Specific Working Group (WTSWG) ภายใต้ ATMOPSP เพิ่มเติมอีกคณะด้วย</p> <p><u>๔.๔.๕) 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) แก่มาตรฐานและระเบียบปฏิบัติ (SARPs) อีกทั้ง ยังได้เข้าร่วมการประชุม คณะทำงาน 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	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>
	<p><u>๔.๔.๖) คณะทำงาน Communications Panel (CP)</u></p> <p>บพท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Communications Panel (CP) ในฐานะ Panel Member และ Advisor หนึ่ง บพท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน CP ครั้งแรกเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ โดยคณะทำงาน CP ได้รับผิดชอบการศึกษาและการพัฒนาข้อกำหนดของ ICAO ในเรื่องปฏิบัติการ และเทคนิคสำหรับระบบการสื่อสารทางด้านเสียง (Voice) และข้อมูล (Data) ของการจัดการจราจรทางอากาศ ซึ่งสนับสนุนวิธีปฏิบัติ และ Application ต่าง ๆ ที่ได้ระบุไว้ในแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) โดยการเข้าร่วมเป็นคณะทำงานดังกล่าว ผู้แทน บพท. ได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน CP อย่างต่อเนื่อง และมีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณากลยุทธ์ กำหนดทิศทาง และการวางแผนสำหรับการสื่อสารด้านการบินให้มีความสอดคล้องกันตามที่ระบุในแผน GANP ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญของ ICAO และหน่วยงานด้านการบินสากล รวมทั้งได้ติดตามเป็นประจำทุกปีเพื่อการพัฒนาและการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการสื่อสารการจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อสามารถนำมาวางแผนพัฒนาการสื่อสารด้านการบินของประเทศไทยในอนาคตต่อไปได้นอกจากนี้ ผู้แทน บพท. ยังได้เข้าร่วมการประชุมย่อยต่าง ๆ ภายใต้คณะทำงาน CP เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสนับสนุนข้อมูลด้านการพัฒนาด้านการสื่อสารการบิน และการทบทวนร่างเอกสารและคู่มือต่าง ๆ เป็นประจำ และเมื่อปี ๒๕๖๓ ทาง ICAO ได้เชิญให้ ผู้แทน บพท. เข้าร่วม Project Team-Terrestrial Data Link (PT-T) ซึ่งเป็นการประชุมภายใต้ CP Infrastructure Working Group (IWG) โดยทีมดังกล่าวจะทำงานเพื่อเตรียมการ/จัดหา Terrestrial Data Link ในอนาคต</p> <p><u>๔.๔.๗) คณะทำงาน Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG)</u></p> <p>บพท. 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 และด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องมีประสบการณ์ในการพัฒนา/การวางแผน/การนำแนวคิด/แนวทางวิธีปฏิบัติ/เทคโนโลยีระบบการเดินทางอากาศใหม่ ๆ ไปใช้งาน จากวงการอุตสาหกรรมการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากทั่วโลกเข้าร่วมเป็นสมาชิก เพื่อจะได้ประสานกิจกรรม/การดำเนินการต่าง ๆ รวมทั้งการหารือแลกเปลี่ยนและร่วมกันกำหนด/จัดลำดับความสำคัญของหัวข้อการพัฒนา GANP ซึ่งถือว่าเป็น backbone ของแผนการพัฒนาระบบการให้บริการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการบูรณาการ (Integrated) ความสอดคล้อง (Harmonization) และความสามารถในการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (interoperability) อีกทั้งในปี ๒๕๖๕ ผู้แทน บพท. (นางสาวอมรรัตน์ จิรัฐติกาลโชติ (ว.น.บ.)) ได้รับการเสนอให้ปฏิบัติหน้าที่เป็น Chairman ของ Aviation System Block Upgrades Panel Project Team (ASBUs PPT) ซึ่งเป็นคณะทำงานย่อยภายใต้คณะทำงาน GSG เพื่อร่วมเป็นผู้นำในการกำหนดทิศทาง/ขับเคลื่อนแผนกลยุทธ์ ASBUs ของ ICAO และสามารถถ่ายโยงกลับมาสู่งานแผนกลยุทธ์ของประเทศและ บพท. อีกด้วย</p> <p><u>๔.๔.๘) ประธาน/ประธานร่วมของกลุ่มทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG)</u></p> <p>สำนักงานสาขาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO APAC) ได้มีการแบ่งโครงสร้างกลุ่มการทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ออกเป็น ๕ กลุ่มใหญ่ (ATM, CNS, AOP, MET และ RASMAG) โดยจะมีการแบ่งกลุ่มการทำงาน/คณะทำงานย่อยภายใต้กลุ่ม เพื่อร่วมมือกันในการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนพัฒนาการเดินทางอากาศของภูมิภาค (Regional Air Navigation Plan: RANP) แผนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ANS Plan) ซึ่งจะมีการประชุมเพื่อผลักดัน/ส่งเสริมการดำเนินการให้เป็นไปตาม Modules ต่าง ๆ ของ ASBUs เพื่อยกระดับขีดความสามารถของระบบการเดินทางอากาศในภูมิภาค และเพื่อให้การดำเนินการของรัฐภาคีในภูมิภาคให้เป็นไปอย่างสอดคล้องกัน โดย บพท. ได้รับบทบาทสำคัญจาก ICAO APAC ในการร่วมผลักดันแผนพัฒนาการเดินทางอากาศของภูมิภาค โดยมีผู้แทน บพท. ได้รับการเสนอให้เข้าร่วมเป็นประธาน/ประธานร่วมของกลุ่มทำงานภายใต้ APANPIRG ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายชลวิทย์ บรรพพัตนรักษ์ (นวม.) ประธานร่วม (Co-Chair) ของการประชุม Aeronautical Communication System Implementation Coordination Group (ACSICG)</li> <li>- นางสาวสายฝน อบรมสุข (รก. ผคป.มป.) ประธาน (Chair) ของการประชุม Regional Airspace Safety Monitoring Advisory Group (RASMAG)</li> </ul>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- นายปิยวุฒิ ดันติเมฆบุตร (ศท.บจ.) ประธาน (Chair) ของการประชุม ATFM Steering Group</li> <li>- นายชัยนันท์ ชัยสมพงษ์ (อว.สว.) ประธาน (Chair) ของการประชุม Spectrum Review Working Group (SRWG)</li> <li>- นางสาวอมรรัตน์ จิรัฐติกาลโชติ (ว.นบ.) ประธานร่วม (Co-Chair) ของการประชุม ICAO Asia/Pacific System Wide Information Management Task Force (SWIM TF)</li> </ul> <p><b>๔.๕ การเพิ่มบทบาทบนเวที CANSO</b></p> <p>ตามที่ บวท. มุ่งเน้นนโยบายในการเพิ่มบทบาทต่อกิจการบินระหว่างประเทศ เพื่อใช้ประโยชน์จากความร่วมมือสำหรับการพัฒนาบริการการเดินอากาศของประเทศ สู่มาตรฐานสากลและเทียบเคียงกับ Best Practices ได้ บวท. จึงได้ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศจากนานาประเทศทั่วโลก จัดตั้ง Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) ในปี พ.ศ. ๒๕๓๙ และ บวท. ได้เป็นสมาชิกมาโดยตลอด อีกทั้ง บวท. ยังได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกคณะกรรมการดำเนินงานของ CANSO ที่กำหนดขึ้น เพื่อพัฒนาศักยภาพของหน่วยงานบริการการเดินอากาศในหลายคณะ เช่น Operations Standing Committee (OSC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับ Air Traffic Flow Management/Airport Collaborative Decision-Making, (ผู้แทน บวท. ได้รับการแต่งตั้งให้รับหน้าที่เป็นประธานร่วม (Co-Chair)), และผู้แทน บวท. ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของคณะกรรมการดำเนินงาน System-Wide Information Management (SWIM) คณะทำงาน Safety Standing Committee (SSC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับ Safety Intelligence Workgroup, Human Performance Management Workgroup, Cyber Safety Task Force และ Next Generation SMS Workgroup และคณะกรรมการ Strategy and Integration Standing Committee (SISC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบผลการดำเนินการในด้านต่าง ๆ โดยเน้นด้านประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน ผ่านการทำงานของ Global Benchmarking Workgroup นอกจากนี้ CANSO ยังมีการดำเนินการในระดับภูมิภาค ซึ่ง บวท. ได้มีส่วนร่วม/สนับสนุนการดำเนินงานและให้ความร่วมมือ</p> <p>ใน CANSO ของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง บวท. ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาเอกสาร CANSO Guide/Best Practice รวมถึงเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของภูมิภาคมาโดยตลอด</p> <p><b>๔.๖ การร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกการร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับภูมิภาค</b></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. ได้รับมอบหมายต่อเนื่องจากคณะกรรมการฯ ให้เป็นผู้นำการดำเนินการในหลายส่วน อาทิ การจัดทำ SWIM Implementation Roadmap ของภูมิภาค การพัฒนารูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามบริบทการใช้งานของภูมิภาค การกำหนดรูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน SWIM สำหรับภูมิภาค เป็นต้น ทั้งนี้ ผู้แทน บวท. ยังได้รับเลือกให้เป็นประธานของคณะกรรมการฯ (Co-Chair) ซึ่งมีการดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ เป็นต้นมา โดยการได้รับเลือกให้เป็นประธานของคณะกรรมการฯ นี้ ทำให้ บวท. ได้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางและผลักดันการพัฒนา/การดำเนินการด้าน SWIM ของภูมิภาคในทุกภาคส่วน นอกจากนี้ ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ บวท. ยังได้พัฒนาต่อยอดรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบินเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการตามแนวคิด Trajectory-Based Operation (TBO) สำหรับใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลบนโครงสร้างพื้นฐาน/ตามแนวคิด SWIM ให้สอดคล้องกับรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Information Exchange Model Version 4.2 Extension) ที่รองรับการปฏิบัติการตามแนวคิด Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) ซึ่งเป็นองค์ประกอบพื้นฐานของ TBO รวมถึงได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาแนวคิดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance Data) ผ่านการเชื่อมต่อตามแนวคิด SWIM และการกำหนดสถาปัตยกรรม (Architecture) ของโครงสร้างพื้นฐาน SWIM ในระดับภูมิภาค ที่รองรับการปฏิบัติการทั้งในปัจจุบันและอนาคต อนึ่ง เพื่อผลักดันให้มีการนำ SWIM เข้าใช้งานภายในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกอย่างเป็นทางการและเป็นไปตามเป้าหมายที่ Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG) ได้ให้ความเห็นชอบ โดยได้กำหนดให้รัฐภาคีดำเนินการให้แล้วเสร็จในระหว่างปี ๒๕๖๗ - ๒๕๗๓ บวท. ยังได้ผลักดันให้มีการจัดตั้ง SWIM Implementation Pioneer Ad-Hoc Group และมีส่วนร่วมในบทบาทผู้นำในการดำเนินการของ Ad-Hoc Group ดังกล่าว เพื่อพัฒนาด้านแบบ Asia/Pacific Regional SWIM ด้วย</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>
	<p>หลังจากที่ บวท. ร่วมกับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) ได้เป็นเจ้าภาพจัดการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ขึ้น ในระหว่างปี ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ โดยมีหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ หน่วยงานอูดุณิยวิทาการบิน 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 ๒๕๖๖ เพื่อสาธิต/ทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWIM บนเครือข่าย CRV (Common aeRonautical Virtual Private Network) ซึ่งเป็นเครือข่ายสื่อสารที่ครอบคลุมทั้งภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ที่ APANPIRG ได้กำหนดให้รัฐภาคีในภูมิภาคใช้งาน โดยในการสาธิตที่จะจัดขึ้นนี้ จะใช้โครงสร้างพื้นฐาน SWIM ที่ได้พัฒนาขึ้นและใช้ในการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration เพื่อแสดงให้เห็นผลเชิงประจักษ์ถึงความเป็นไปได้ในการใช้รูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน SWIM ดังกล่าว สำหรับการใช้งานจริงภายในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกในอนาคตต่อไป</p> <p><b>๒. การดำเนินการด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ระหว่างประเทศ</b></p> <p>บวท. ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องในฐานะผู้นำในโครงการความร่วมมือ Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration หรือ AMNAC (ชื่อเดิม Distributed Multi-Nodal ATFM Operational Trial) ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศสิงคโปร์ ออสเตรเลีย 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 – ๒๕๖๖ บวท. และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ร่วมกันดำเนินการต่อเนื่องและประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี นอกจากนี้ ตั้งแต่ที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ในปี ๒๕๖๓ เป็นต้นมา บวท. ยังได้เป็นผู้นำในการริเริ่มให้มีการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันข้อมูลสถานการณ์ด้านปฏิบัติการระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศในภูมิภาคอย่างเป็นประจำ เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาด้วย ทั้งนี้ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการดำเนินการด้าน ATFM โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสิทธิภาพในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานซึ่งดำเนินการตามแนวคิด Distributed Multi-Nodal ATFM ตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ คณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub-Group) ภายใต้โครงการ ยังได้หารือและได้บรรลุข้อตกลงทางเทคนิคสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM ตามแนวคิด SWIM ร่วมกัน และมีกำหนดจะทดสอบระบบเบื้องต้นภายในปี ๒๕๖๖</p> <p><b>การร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับสากล</b></p> <p>บวท. ได้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับสากล อาทิ</p> <p><b>๑. การปฏิบัติการตามแนวคิด Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๔-๒๕๖๕ บวท. ร่วมกับ CAAS ได้ทำการสาธิต/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE ระหว่างประเทศ ตามวิธีการที่ระบุในร่าง ICAO Doc 9965 Manual on FF-ICE, Volume II Implementation Guidance ผ่านการแลกเปลี่ยน/บริหารจัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM นอกจากนี้ หลังจากที่ บวท. ได้ประสบความสำเร็จในการผลักดันให้มีการบรรจุการดำเนินการต่าง ๆ ตามแนวคิด FF-ICE ในแผนแม่บทการเดินอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Navigation Master Plan) ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๒ เมื่อปี ๒๕๖๓ เพื่อให้รัฐภาคีสมาชิกของอาเซียน (ASEAN Member States: AMSs) ใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการดำเนินการของตนให้สอดคล้อง/สัมพันธ์กับประเทศอื่น ๆ ในอนุภูมิภาคแล้วนั้น ในปี ๒๕๖๕ บวท. ยังได้รับมอบหมายจาก ASEAN Air Traffic Management Strategic Planning Group ให้เป็นผู้นำในการพัฒนาด้าน SWIM และ FF-ICE ภายในอาเซียนด้วย</p> <p>ในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก เพื่อให้การดำเนินการด้าน FF-ICE ในส่วนแรก (Release 1: Pre-Departure) เป็นไปอย่างเป็นขั้นตอนและมีเป้าหมายที่ชัดเจน ในปี ๒๕๖๖ บวท. ได้มีส่วนร่วมในการผลักดันให้มีการจัดตั้ง FF-ICE Operational Requirements Small Working Group ภายใต้ ICAO Asia/Pacific Air Traffic Management Sub-Group (ATM SG) ขึ้น และได้สนับสนุนการดำเนินการในบทบาทผู้นำของ Working Group ดังกล่าว ในการวางแผน/พัฒนากลยุทธ์การดำเนินการเรื่องนี้ ในขณะที่ในระดับสากล บวท. ได้มีส่วนร่วมในการจัดทำ/พัฒนามาตรฐาน/คู่มือการปฏิบัติการตาม</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</b></p>
	<p>แนวคิด FF-ICE ส่วนที่ ๒ (Release 2: Post-Departure) ผ่านการดำเนินการร่วมกับ ICAO ATM Requirements and Performance Panel (ATMRPP) เพื่อพัฒนาด้าน FF-ICE อย่างต่อเนื่องให้พร้อมรองรับการปฏิบัติการตามแนวคิด TBO ในอนาคต</p> <p>๒. การปฏิบัติการตามแนวคิด Trajectory-Based Operation (TBO)</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ บพท. ร่วมกับ Federal Aviation Administration (FAA), Japan Civil Aviation Bureau (JCAB), CAAS และ NAV CANADA ได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันที่จะจัดการสาธิต Multi-Regional TBO Demonstration ขึ้น เพื่อสาธิต/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE และ TBO โดยอาศัยโครงสร้างพื้นฐานตามแนวคิด SWIM รวมถึงเพื่อทดสอบต้นแบบโครงสร้างรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีผลต่อเที่ยวบินหลายเที่ยวบินที่อยู่ระหว่างพัฒนาขึ้นใหม่ และต้นแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีความมั่นคง/ปลอดภัยจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ ตามกรอบการทำงานที่ ICAO อยู่ระหว่างพัฒนาขึ้น (International Aviation Trust Framework) ทั้งนี้ เนื่องจากรายละเอียดการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE และ TBO มีค่อนข้างมาก ในปี ๒๕๖๔ บพท. ร่วมกับหน่วยงานดังกล่าวข้างต้นจึงได้มีการทดสอบทางเทคนิค (Technical Exercise) ในระยะแรกร่วมกัน เพื่อสาธิต/ทดสอบองค์ประกอบพื้นฐานหลัก ๆ ที่จำเป็นจะต้องมี/พัฒนาขึ้น ต่อมาในปี ๒๕๖๕ บพท. ร่วมกับหน่วยงานที่กล่าวถึง จึงได้ร่วมกันสาธิต/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE และ TBO ซึ่งครอบคลุมตลอดทุกช่วงของการปฏิบัติการ (Phase of Operation) ในทุกช่วงของเที่ยวบิน (Phase of Flight) ผ่านสถานการณ์จำลองเชิงปฏิบัติการ (Operational Scenarios) ของเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ปฏิบัติการบินไม่เพียงแต่ภายในภูมิภาคเดียวกันเท่านั้น แต่ยักรวมถึงระหว่างภูมิภาคด้วย โดยผล/บทเรียนที่ได้เรียนรู้ (Lessons Learned) จากการสาธิตฯ นี้ ได้ถูกนำเสนอแก่ ICAO เพื่อพิจารณาใช้เป็นมาตรฐานทั้งด้านเทคนิคและวิธีปฏิบัติในระดับสากล รวมทั้งใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงเอกสารแนวคิด TBO นอกจากนี้ เพื่อดำเนินการต่อยอดจากการทดสอบทางเทคนิค และการสาธิต/ทดลองภายใต้สภาพแวดล้อมจำลอง (Lab Demonstration) ตามกล่าวข้างต้น ในปี ๒๕๖๖ บพท. ร่วมกับหน่วยงานที่เข้าร่วมการสาธิตฯ จะได้ให้มีจัดการสาธิตโดยใช้อากาศยานจริง (Live-Flight Demonstration) ขึ้น เพื่อสาธิต/ทดลอง/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE/TBO ภายใต้สภาพแวดล้อมการปฏิบัติการจริงด้วย</p> <p>ด้วยการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE และ TBO จะให้ประโยชน์สูงสุดเมื่อรัฐภาคีมีการดำเนินการที่สอดคล้องกัน ทั้งในมิติของกรอบเวลาและขีดความสามารถของระบบการเดินอากาศที่จะต้องมี/พัฒนาขึ้น ในปี ๒๕๖๕-๒๕๖๖ บพท. ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่กล่าวถึง จึงได้ร่วมกันถ่ายทอดความรู้/ประสบการณ์ในการดำเนินงานด้านนี้แก่ที่ประชุมในระดับนานาชาติ ทั้งส่วนที่เป็นการประชุมระหว่างรัฐภาคี/หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ และที่เป็นการประชุมวิชาการหลายเวที เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจต่อแนวคิดเชิงปฏิบัติการยุคใหม่นี้ให้แก่หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญในกิจการบินทั้งหมด รวมถึงยังได้ร่วมกันผลักดันให้มีการจัดทำกลยุทธ์/แผนการดำเนินการเพื่อมุ่งไปสู่การปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE และ TBO ให้สอดคล้องกันในระดับภูมิภาค/อนุภูมิภาคด้วย</p> <p><b>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ</b></p> <p><u>๔.๗ ความคืบหน้าโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา</u></p> <p>บพท. ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ตามข้อเสนอของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมกับกองทัพเรือ (ทร.) ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอุตะเถา ให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ ของกรุงเทพมหานคร บพท. จึงดำเนินโครงการจัดเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา และ บพท. ได้จัดตั้งคณะกรรมการจัดเตรียมความพร้อมในการเข้าดำเนินการการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา (UTASP Steering Committee: SC) พร้อมกับจัดตั้งสำนักงานบริหารโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา (สบอภ.) เพื่อบริหารผลลัพธ์การดำเนินโครงการในกรอบระยะเวลาดำเนินโครงการระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๘ มีเป้าหมายเปิดให้บริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องได้ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ อย่างไรก็ตาม สำนักคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ในฐานะผู้รับผิดชอบแผนบูรณาการโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออกทั้งหมด ได้คาดการณ์เป้าหมายเปิดให้บริการสนามบิน</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐						
	<p>อยู่ระหว่างปี ๒๕๗๑ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเตรียมการเปิดให้บริการการเดินทางอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องของ บวท. บางส่วนด้วย เช่น การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ โดยในการดำเนินโครงการฯ บวท. เป็นผู้จัดหาทุนด้วยการกู้เงินจากสถาบันการเงิน วงเงินรวมทั้งโครงการ ๑,๒๕๖ ล้านบาท (กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน) เพื่อให้ครอบคลุมขอบเขตการให้บริการ ณ สนามบินอยู่ตะเภา ของ บวท. ซึ่งประกอบด้วยบริการหลักรวม ๕ ด้าน ได้แก่ ๑) บริการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Services: ATM) ๒) บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation, and Surveillance Services: CNS) ๓) บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services: AIS) บางส่วน ๔) บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design: IFPD) และ ๕) บริการที่เกี่ยวข้อง</p> <p>ภาพรวมการดำเนินงานโครงการจัดเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอยู่ตะเภา ของ บวท. ประกอบด้วยดำเนินการหลัก ๔ ด้าน ดังต่อไปนี้</p> <p>๑) ด้านการออกแบบและก่อสร้างอาคาร ประกอบด้วย กลุ่มอาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศและพื้นที่สนับสนุน และกลุ่มอาคารสถานีติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ฯ</p> <p>๒) ด้านการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ได้แก่ อุปกรณ์ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน ระบบจัดการจราจรทางอากาศ และระบบสนับสนุนอื่น ๆ</p> <p>๓) ด้านบุคลากร ประกอบด้วย แนวทางการรับเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ทร. เข้าเป็นพนักงาน บวท. ตามข้อกำหนดคุณสมบัติของ บวท. การจัดสรรอัตรากำลังรองรับการปฏิบัติงาน และแนวทางกระบวนการสรรหา คัดเลือกอัตรากำลังเพิ่มเติม ในกรณีที่จำนวนบุคลากรที่รับจาก ทร. ไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน รวมทั้ง แนวทางการฝึกอบรม พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเข้าใจแนวทางวิธีการปฏิบัติงาน ความคุ้นเคย ความชำนาญการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการขอรับการรับรองความสามารถตามข้อกำหนดและมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)</p> <p>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> <p>การดำเนินการในปี ๒๕๖๖ ได้ดำเนินการโดยมีรายละเอียด ดังนี้</p>						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="379 1413 900 1451">โครงการ/กิจกรรม</th> <th data-bbox="900 1413 1423 1451">สถานะการดำเนินการ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="379 1451 900 1832">๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ</td> <td data-bbox="900 1451 1423 1832">ตามที่ บวท. ได้เสนอเรื่องการดำเนินงานโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอยู่ตะเภา (โดยการจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ) ไปตามลำดับขั้นตอน ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ลงมติอนุมัติโครงการฯ ของ บวท. วงเงินลงทุน ๑,๒๕๖ ล้านบาท โดยให้ บวท. กู้เงินและกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้ (หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร๐๕๐๕/๔๓๘๐ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 1832 900 2024">๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ ๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/Support Building/พื้นที่จอดรถ</td> <td data-bbox="900 1832 1423 2024">การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ อยู่ระหว่างดำเนินการ จัดหาผู้ให้บริการทำงานออกแบบโดยวิธีคัดเลือก กำหนดระยะเวลาดำเนินงานออกแบบ ๑๘๐ วันนับถัดจากวัน</td> </tr> </tbody> </table>	โครงการ/กิจกรรม	สถานะการดำเนินการ	๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ	ตามที่ บวท. ได้เสนอเรื่องการดำเนินงานโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอยู่ตะเภา (โดยการจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ) ไปตามลำดับขั้นตอน ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ลงมติอนุมัติโครงการฯ ของ บวท. วงเงินลงทุน ๑,๒๕๖ ล้านบาท โดยให้ บวท. กู้เงินและกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้ (หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร๐๕๐๕/๔๓๘๐ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖)	๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ ๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/Support Building/พื้นที่จอดรถ	การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ อยู่ระหว่างดำเนินการ จัดหาผู้ให้บริการทำงานออกแบบโดยวิธีคัดเลือก กำหนดระยะเวลาดำเนินงานออกแบบ ๑๘๐ วันนับถัดจากวัน
โครงการ/กิจกรรม	สถานะการดำเนินการ						
๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ	ตามที่ บวท. ได้เสนอเรื่องการดำเนินงานโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอยู่ตะเภา (โดยการจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ) ไปตามลำดับขั้นตอน ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ลงมติอนุมัติโครงการฯ ของ บวท. วงเงินลงทุน ๑,๒๕๖ ล้านบาท โดยให้ บวท. กู้เงินและกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้ (หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร๐๕๐๕/๔๓๘๐ ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖)						
๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ ๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/Support Building/พื้นที่จอดรถ	การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน มีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้ ๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ อยู่ระหว่างดำเนินการ จัดหาผู้ให้บริการทำงานออกแบบโดยวิธีคัดเลือก กำหนดระยะเวลาดำเนินงานออกแบบ ๑๘๐ วันนับถัดจากวัน						

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	
	<p>๒.๓) ก่อสร้างอาคารระบบ/อุปกรณ์ CNS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อาคารสถานี Communication ๒ สถานี</li> <li>- อาคารสถานี Navigation ๖ สถานี</li> <li>- อาคารสถานี Surveillance (หอฯ สำรอง) ๑ สถานี</li> </ul>	<p>ลงนามสัญญา โดยแผนกำหนดให้ผู้ให้บริการทำงาน ออกแบบส่งมอบงานออกแบบภายในต้นปี ๒๕๖๗</p> <p>๒.๒) ยังไม่ถึงกำหนด</p> <p>๒.๓) ก่อสร้างอาคารระบบ/อุปกรณ์ CNS งาน ออกแบบ บวท. ออกแบบอาคารระบบ/อุปกรณ์ CNS แล้วเสร็จ และได้จัดเตรียมเอกสารการขออนุญาตก่อสร้างแล้วเสร็จ และได้ยื่นขออนุญาตก่อสร้างต่อกรมธนารักษ์พื้นที่และ ทร./แจ้งการก่อสร้างต่อหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อรับทราบโดย ผ่านระบบ EEC-OSS ของ สกพอ. ต่อมา สกพอ. รับแจ้ง การก่อสร้างเฉพาะในเขตพื้นที่ของ EEC เท่านั้น ซึ่งได้ ตรวจสอบรายละเอียดเอกสารทั้งหมดแล้ว โดยมีความ ครบถ้วนและถูกต้อง (หนังสือที่ สกพอ ๑๐๐๑/๖๖/๑๗๗๑ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖) สำหรับพื้นที่อื่นที่ อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของ ทร. บวท. ต้องดำเนินการ แจ้งเรื่องด้วยตนเองไปยังหน่วยงานท้องถิ่น (เทศบาล ตำบลพลา จ.ระยอง) ซึ่ง บวท. ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากต้องได้รับการอนุญาตให้พื้นที่จาก ทร. ก่อน แต่  อย่างไรก็ตาม เมื่อ สกพอ. ได้ปรับเป้าหมายการเปิด ให้บริการสนามบินอุตะเภ่าเป็นในปี ๒๕๗๑ มาตรการ บริหารความเสี่ยงโครงการฯ ที่ไม่สามารถเปิดให้บริการได้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดเดิม บวท. จะดำเนินมาตรการ ด้วยการเปิดให้บริการด้วย หอฯ ทร. เมื่อ สกพอ. ปรับ เป้าหมาย ส่งผลให้ บวท. มีทางเลือกที่จะเปิดให้บริการด้วย อาคารสถานี Surveillance (หอฯ สำรอง) ในกรณี การดำเนินการก่อสร้างหอบังคับการบินล่าช้ากว่าแผนด้วย</p>
	<p>๓. การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์</p> <p>๓.๑ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบวิทยุสื่อสาร VHF/UHF</p> <p>๓.๒ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ VCCS และ DVR</p> <p>๓.๓ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ ILS/DME จำนวน ๒ ชุด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Runway 36L: ILS CAT II</li> <li>- Runway 36R: ILS CAT II</li> </ul> <p>๓.๔ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ SSR</p> <p>๓.๕ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ MLAT</p> <p>๓.๖ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ Tower ATM</p> <p>๓.๗ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ Backbone MUX for CNS and ICT:</p> <p>Fiber Optic &amp; Backbone MUX, Microwave Link &amp; AeroMACS, CNS &amp; ICT Backbone, SAT &amp; WAN MUX, IT Security &amp; UA Terminal, SMC &amp; BAPP Link</p> <p>๓.๘ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ CCTV for ATS</p>	<p>การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ มีรายละเอียด การดำเนินงาน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บวท. ได้ทบทวนและอนุมัติคณะกรรมการจัดทำร่าง ขอบเขตของงาน (TOR) ครบทุกระบบ/อุปกรณ์</li> <li>- คณะกรรมการฯ อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจ ความครบถ้วนสมบูรณ์ของ TOR เพื่อนำเข้าสู่กระบวนการ แจ้งจัดหาพัสดุ และปรับรายละเอียดแผนปฏิบัติการ ให้สอดคล้องกับคาดการณ์เป้าหมายเปิดให้บริการสนามบิน อุตะเภ่าของ สกพอ.</li> </ul>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	
	๓.๙ โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ UPS for ATS	
	<p>๔. การพัฒนาห้วงอากาศและวิธีปฏิบัติ*</p> <p>*เป็นโครงการแยกอิสระ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการเตรียมความพร้อมเปิดให้บริการฯ อู่ตะเภาของ บวท.</p>	<p>- มีการแต่งตั้งคณะทำงาน Metroplex เพื่อดำเนินการโครงการการออกแบบห้วงอากาศรองรับการให้บริการครอบคลุม ๓ สนามบิน (สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา): เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ได้มีการปรับเปลี่ยนแผนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก โดย สกพอ. นำเสนอแผนบูรณาการการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ (Thailand High-speed Rail Project: HSR) และโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ในที่ประชุมคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (กพอ.) โดยกำหนดให้หน่วยงานเกี่ยวข้องทั้งหมด มีความพร้อมในการบูรณาการระบบร่วมกันภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๙ และปรับเปลี่ยนกำหนดการเปิดให้บริการสนามบินฯ ออกไปจากเดิมที่มีกำหนดเปิดในเดือนธันวาคม ๒๕๖๘ เป็นเดือนธันวาคม ๒๕๗๐ (ปรับเลื่อนออก ๒ ปี) ในส่วนของการนำไปประกาศใช้งานนั้น บวท. จึงมีความจำเป็นต้องปรับให้สอดคล้องกับแผนดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยสถานะการดำเนินการในปัจจุบัน บวท. อยู่ระหว่างดำเนินการสรุปรวบรวมข้อมูลแผนการพัฒนาห้วงอากาศ และร่างการออกแบบ SID/STAR สำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา รวมทั้งดำเนินการจัดทำ ATC Simulation และสรุปผลเพื่อเตรียมจัดประชุมพิจารณาการออกแบบ SID/STAR ของโครงการ Metroplex รวมถึงประชุมการจัดทำ Safety Assessment ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในกันยายน ๒๕๖๖</p>
	<p>๕. การเตรียมการด้านบุคลากร ประกอบด้วยกิจกรรมย่อยดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Outreach ทร., สรุปจำนวนผู้สมัคร</li> <li>- การรับสมัคร</li> <li>- การคัดเลือก</li> <li>- การฝึกอบรม Basic Training</li> <li>- Conversion Training Air Traffic Control Tower (HMI &amp; Procedure Training)</li> </ul>	<p>- บวท. เตรียมสื่อสารกับ ทร. (Outreach) เพื่อประเมินจำนวนผู้สนใจเข้าร่วมงานกับ บวท. และจะดำเนินการรับสมัครและตรวจสอบคุณสมบัติในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ เพื่อบรรจุเป็น ATC Controller ของ บวท. ต่อไป</p> <p>- สำหรับงานวิศวกรรม ได้จัดทำแนวปฏิบัติในการคัดเลือกวิศวกรจากภายในและภายนอก และออกประกาศรับสมัครภายใน (วิศวกรรูปแบบใหม่) แล้ว</p>
<p>๖. การเตรียมความพร้อมเพื่อเปิดให้บริการ</p> <p>๖.๑ การปรับปรุงโครงสร้างห้วงอากาศแบบ</p>	<p>๖.๑ รายละเอียด ตามข้อ ๔.</p>	

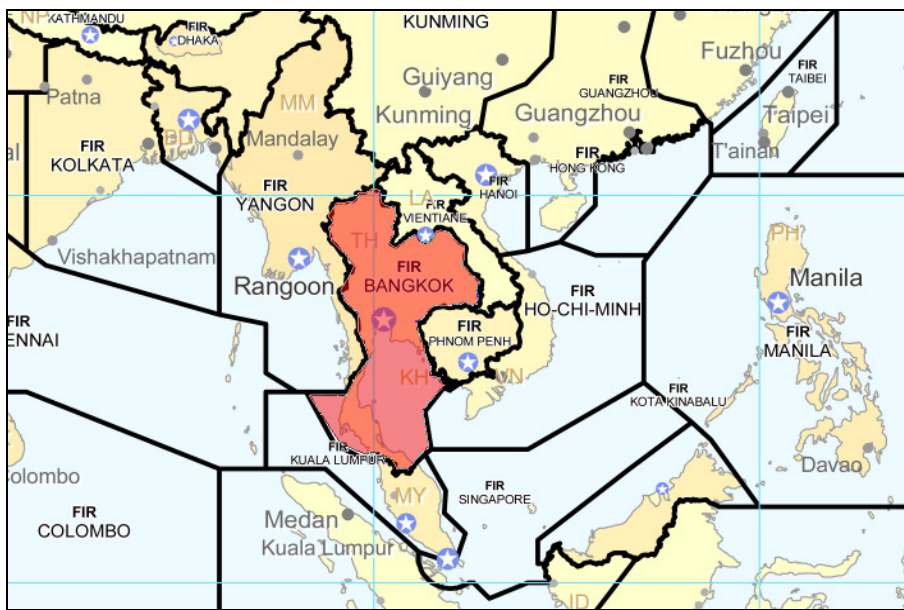


ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	
	Metroplex ๖.๒ การกำหนดแนว/วิธีปฏิบัติ (Procedure) ๖.๓ กระบวนการ Safety Management System (SMS) ๖.๔ การขอรับรองมาตรฐานการให้บริการ ๖.๕ Operational Trial/Operational Readiness Activation and Transition (ORAT)	๖.๒ การดำเนินการด้านข้อตกลงร่วมระหว่างหน่วยงาน (Letter of Agreement: LOA) บวท. มีการติดตามความคืบหน้า และอยู่ระหว่างการศึกษาร่างเอกสารร่วมกับ สกพอ. ๖.๓ ยังไม่ถึงกำหนด ๖.๔ การขอรับรองมาตรฐานการให้บริการในระยะแรก ประกอบด้วย การแจ้ง Notification Of Change ไปยัง กพท. ๒ ส่วน คือ CIR (Change Identification Report) ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จ และ CRR (Change Readiness Report) ยังไม่ถึงกำหนด และอยู่ระหว่างรอข้อสรุปจาก กพท. ซึ่งเกี่ยวข้องกับใบอนุญาตสนามบินสาธารณะ ๖.๕ การดำเนินการเตรียมความพร้อมในการทดสอบความพร้อมการเปิดให้บริการของ บวท. (AEROTHAI ORAT) จะเริ่มดำเนินการระหว่างมกราคม-ธันวาคม ๒๕๗๐ ทั้งนี้ กำหนดการ ORAT ขึ้นอยู่กับแผนบูรณาการโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกของ สกพอ. และความพร้อมของ Airport Operator (บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด) ที่จะหารือร่วมกันกับ สกพอ. ในอนาคตต่อไป
<p>ทั้งนี้ มีการรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานและการประชุมติดตามผลลัพธ์การดำเนินงานทุก ๆ ๑ สัปดาห์ รวมถึงการจัดทำรายงานประจำเดือนในการบริหารจัดการความเสี่ยงระดับองค์กร (ความเสี่ยง R8 “การดำเนินงานของบริษัทฯ ไม่ตอบสนองต่อเป้าหมายตามโครงการสำคัญ หรือตามนโยบายของรัฐบาล”) ของการดำเนินโครงการฯ สนามบินอู่ตะเภา และสรุปผลการดำเนินงานจัดทำเป็นรายงานต่อคณะกรรมการจัดเตรียมความพร้อมในการเข้าดำเนินการให้บริการการเดินอากาศยาน สนามบินอู่ตะเภา</p>		
<p><b>๔.๘ การผลักดันและขับเคลื่อนนโยบายทางอากาศแห่งชาติและแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ</b></p> <p>บวท. ได้นำเสนอการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ ข้อจำกัดของโครงสร้างทางอากาศ และความจำเป็นในการพัฒนาระบบการบินทั้งระบบต่อ คค. มาอย่างต่อเนื่อง โดย บวท. ได้นำเสนอเหตุผลความจำเป็นในการจัดตั้งองค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายทางอากาศระดับสูง (National High-Level Airspace Policy Body) ต่อ คค. และ คค. ได้พิจารณาให้นำเรื่องดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ซึ่งต่อมาได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ เพื่อดำเนินการจัดทำร่างนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการทางอากาศ รวมทั้งโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะบุคคล เพื่อทำหน้าที่ที่องค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายทางอากาศระดับสูง เพื่อเสนอต่อ กปร. ให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อ คณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาร่างนโยบายฯ และความจำเป็นของการมีคณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายทางอากาศระดับสูงฯ ดังกล่าว ในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายและบริหารจัดการทางอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสร้างความยั่งยืนของระบบการบินของประเทศไทย</p> <p>ในปี ๒๕๖๑ ร่างนโยบายทางอากาศแห่งชาติ ที่ บวท. ผลักดันและได้ร่วมดำเนินการจัดทำกับ กพท. นั้น ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. บวท. จึงได้กำหนดแนวทางดำเนินการภายใน บวท. ที่สอดคล้องกับรายละเอียดตามมติ ครม. ดังกล่าวขึ้น และได้ใช้เป็นกรอบการหารือ รวมทั้งร่วมจัดทำแผนดำเนินงาน เพื่อขับเคลื่อนการนำแนวคิดการใช้ทางอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace: FUA) ตามเจตนารมณ์ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. เข้าใช้งานให้เป็นรูปธรรมต่อไป นอกจากนี้ บวท. ยังได้เข้าหารือกับ กพท. เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานร่วมกันในอนาคต เพื่อให้เกิดการจัดการโครงสร้างและการบริหารทางอากาศชาติ อันเป็นทรัพยากรสำคัญที่ต้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อความมั่นคงและเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงการดำเนินงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิด FUA โดยสมบูรณ์ด้วย</p>		

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐</p>
	<p>ต่อมาในปี ๒๕๖๒-๒๕๖๓ บวท. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องร่วมกับ กพท. และหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในกิจการบินของไทย ผ่านคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติและคณะอนุกรรมการ บริหารจัดการทางอากาศ ในการจัดทำร่างแผนแม่บทฯ ซึ่งเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ กบร. ได้ให้ความเห็นชอบให้ใช้ร่างแผน แม่บทฯ ดังกล่าวเป็นแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๓ (National Airspace and Air Navigation Master Plan 2020) แล้ว</p> <p>เพื่อผลักดันให้มีการดำเนินการตามแผนแม่บทฯ อย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ เป็นต้นมา บวท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงานเทคนิค (Technical Working Group) ตามด้านการพัฒนาภายใต้แผนแม่บทฯ ทุกคณะ กล่าวคือ คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดรูปแบบและจัดการทางอากาศ (Airspace Organization and Management) คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) คณะทำงานเทคนิคด้านระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation and Surveillance) คณะทำงาน เทคนิคด้านการจัดการข้อมูล (Information Management) คณะทำงานเทคนิคด้านท่าอากาศยาน (Aerodrome) และ คณะทำงานด้านบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aeronautical Meteorological Service) อีกทั้ง บวท. ยังได้เข้าร่วมเป็น คณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group) เพื่อขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินงานของคณะทำงานเทคนิคทั้ง ๖ คณะดังกล่าวด้วย</p> <p>สำหรับในปี ๒๕๖๕ บวท. ได้เข้าร่วมถ่ายทอดความรู้และแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นต่อภาพเป้าหมายระบบ การเดินอากาศของไทยในปี ๒๕๘๐ กับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบินของไทย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจร่วมกัน ถึงสิ่งที่แต่ละหน่วยงานจะต้องพิจารณาดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ดังที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ นอกจากนี้ บวท. ยังได้ร่วมดำเนินการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ฉบับแก้ไข เพื่อให้เนื้อหาเป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับแผนพัฒนาการเดินอากาศ ทั้งในระดับสากลและระดับภูมิภาค โดยปัจจุบันแผนแม่บทฯ ฉบับดังกล่าว ได้รับการอนุมัติจาก กบร. เรียบร้อยแล้ว</p>

## ๑. บทนำ (Introduction)

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



ภาพประกอบที่ ๑: เขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

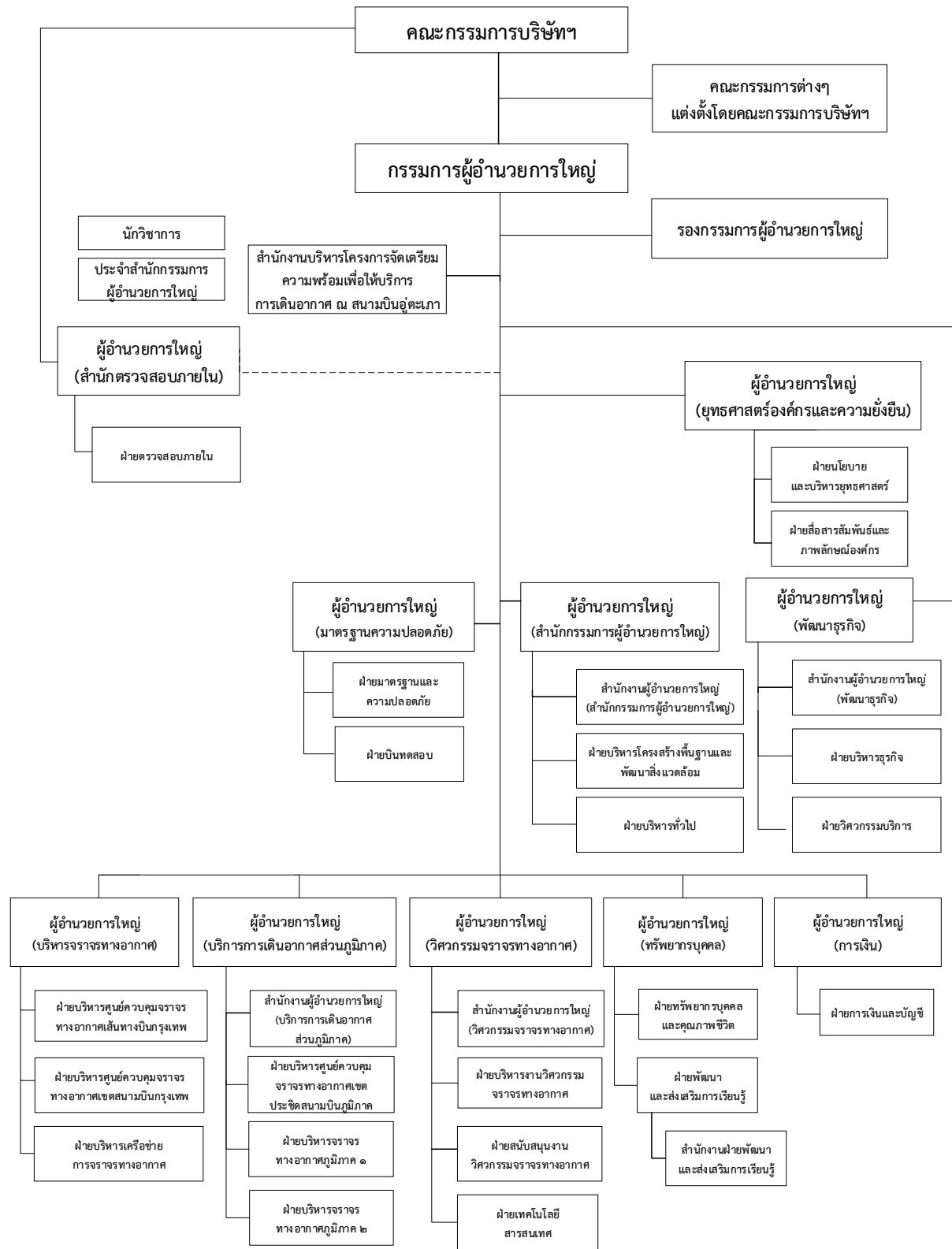
ภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) บวท. ให้บริการการเดินอากาศในบริเวณพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ของสนามบิน (Aerodrome Control Service) จำนวน ๓๕ แห่ง และเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) จำนวน ๓๔ เขตประชิดสนามบิน รวมทั้งเขตบริการจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Enroute Airspace) ผ่านระบบการจัดการ จราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance (CNS) Services) การให้บริการการเดินอากาศของ บวท. ในพื้นที่ดังกล่าว ประกอบด้วย

- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Area Control Centre: ACC) ๑ แห่ง
- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Centre: APP) ๗ แห่ง
- หอควบคุมการจราจรทางอากาศ (Aerodrome Control Tower: TWR) ๓๕ แห่ง

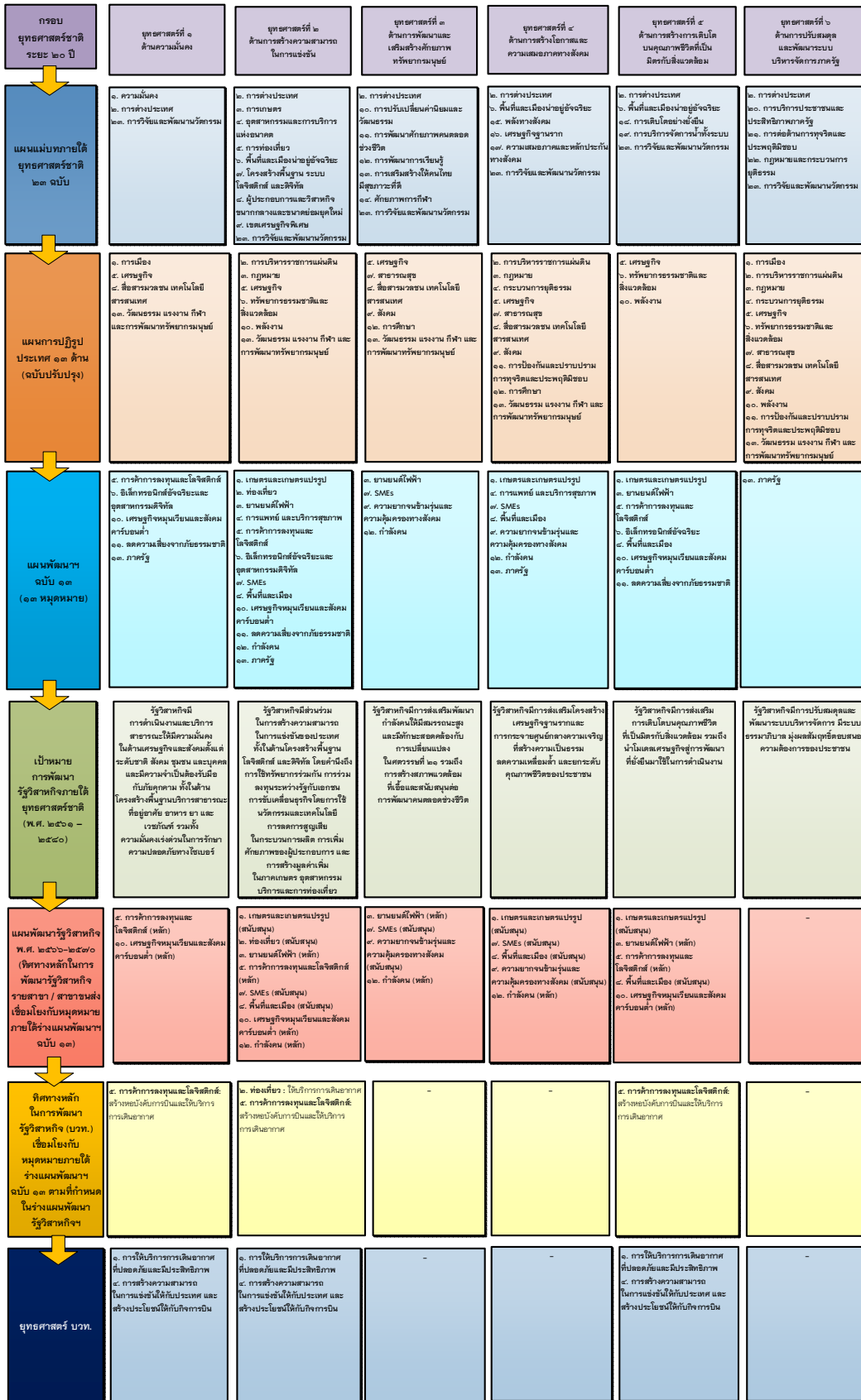
โดยมีสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่ที่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ กรุงเทพมหานคร

บวท. ถือหุ้นโดยรัฐบาล (กระทรวงการคลัง) และสายการบินจำนวน ๙๙ สายการบิน ในอัตราส่วน ๙๑:๙ โดยมีลักษณะ การบริหารงานแบบองค์กรธุรกิจแบบไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาล มีคณะกรรมการ บวท. เป็นผู้กำกับการบริหารจัดการ โดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งมาจากการสรรหา ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าหน่วยงาน และ

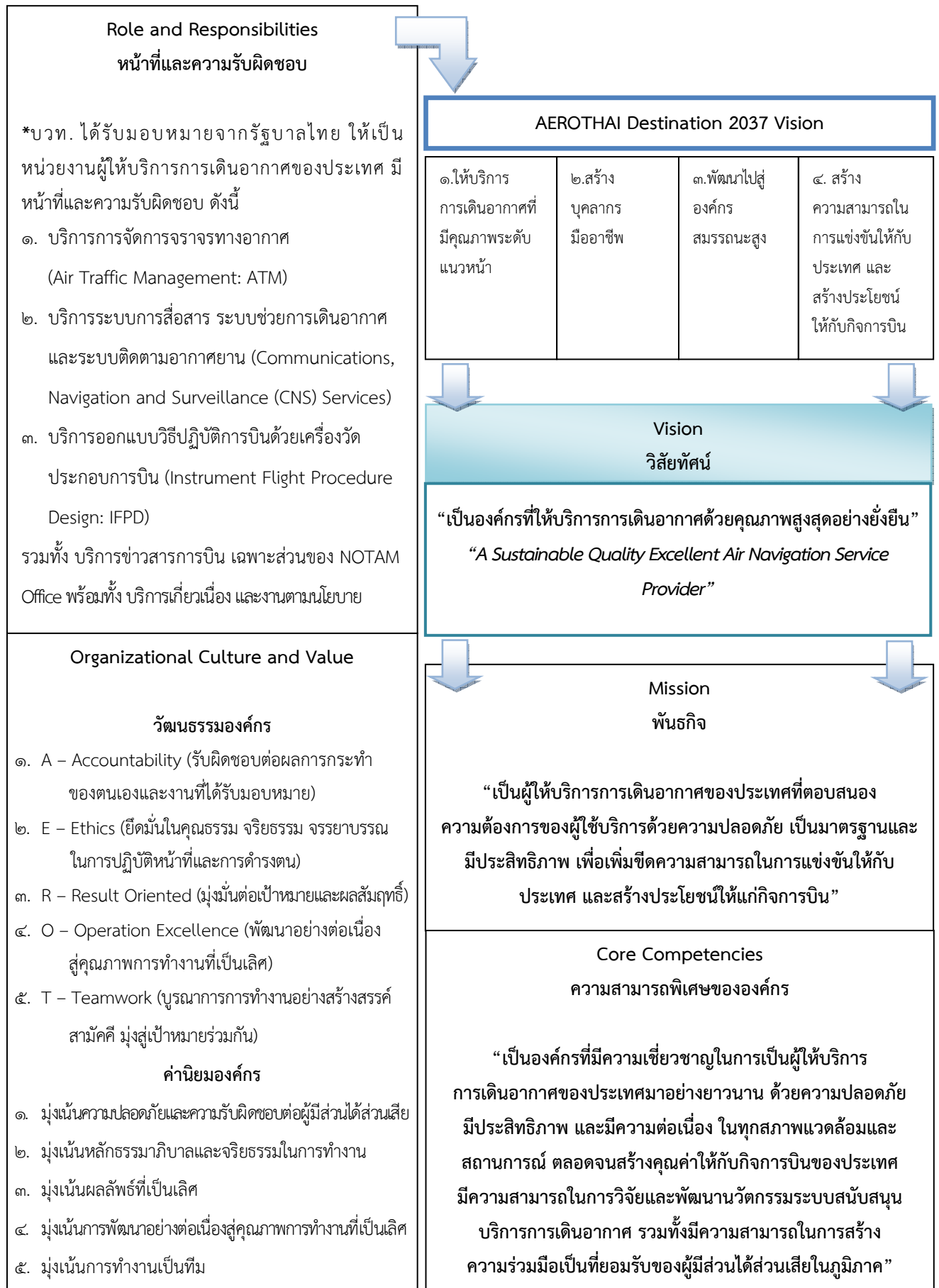
กรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ บวท. โดยมีโครงสร้างการบริหารจัดการองค์กรตามภาพประกอบที่ ๒ และมีพนักงาน ๓,๐๘๘ อัตราโดยประมาณ



ภาพประกอบที่ ๒: โครงสร้างการบริหารจัดการองค์กร



๑.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัฒนธรรมองค์กร และความสามารถพิเศษขององค์กร



### ๑.๓ วัตถุประสงค์แผนวิสาหกิจ บพท. (Corporate Plan Objective)

แผนวิสาหกิจ บพท. จัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินพันธกิจของ บพท. ในกรอบระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑) 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. สำหรับ การบริหารจัดการ การดำเนินงาน และปฏิบัติการตามลำดับ นอกจากนี้ ยังเป็นข้อมูลที่ บพท. ต้องการสื่อสารถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ทุกกลุ่ม ให้ได้รับทราบถึงความตั้งใจ ประเด็นที่ให้การมุ่งเน้น ตลอดจนแนวทางการดำเนินการพัฒนาของ บพท. ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปและมีผลกระทบต่อพันธกิจขององค์กร

### ๑.๔ โครงสร้างของแผนวิสาหกิจ บพท. (Corporate Plan Structure)

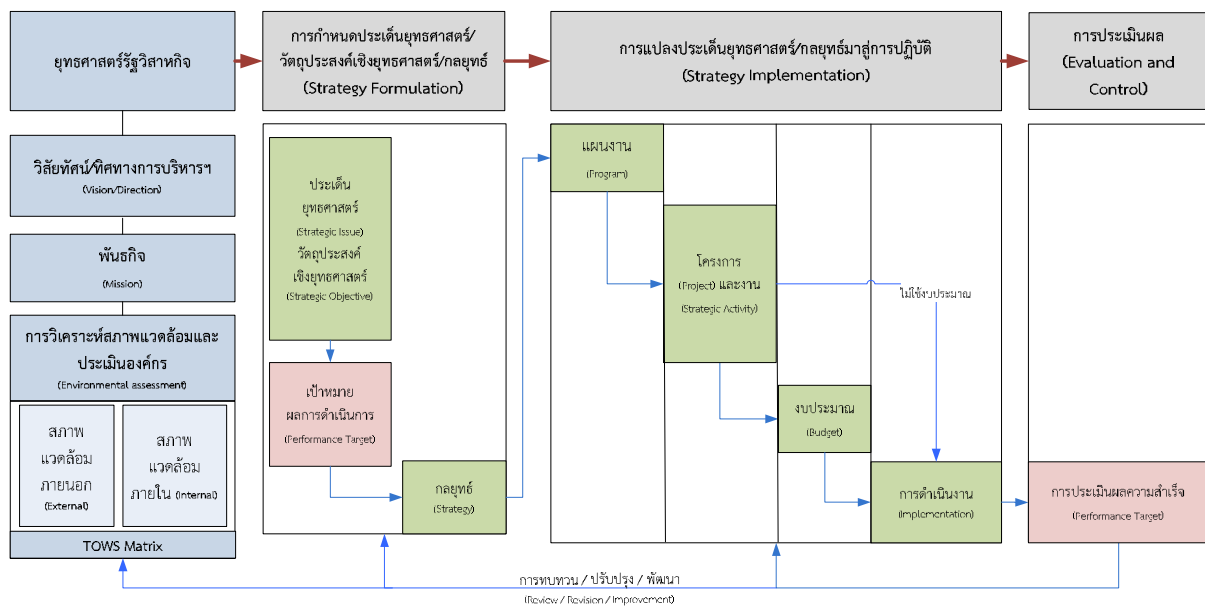
แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ แบ่งเนื้อหาออกเป็น ๓ บท ดังนี้

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

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

## ๑.๕ วิธีการจัดทำแผนวิสาหกิจ บพท. (Corporate Plan Development Process)

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



ภาพประกอบที่ ๓: หลักการการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ของ บพท.

ในการจัดทำและทบทวนแผนวิสาหกิจนั้น คณะกรรมการ บพท. แต่งตั้ง “คณะกรรมการบริหาร” เพื่อพิจารณากลับกรองและให้ข้อเสนอแนะในการจัดทำแผนวิสาหกิจของ บพท. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ บพท. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยมีผู้บริหารระดับสูงร่วมกันจัดทำร่างแผนฯ โดยการทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจฉบับนี้ ดำเนินการในระหว่างเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ – มิถุนายน ๒๕๖๖ และนำเสนอต่อ คณะกรรมการ บพท. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๖ และนำเสนอ คค. เพื่อขอความเห็นชอบในการใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน รวมทั้งกระทรวงการคลัง เพื่อให้สอดคล้องตามพระราชบัญญัติการพัฒนากำกับดูแลและบริหารรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ (พ.ร.บ. พัฒนารัฐวิสาหกิจฯ) และเพื่อเข้าสู่ระบบการประเมินผล ภายในกรกฎาคม ๒๕๖๖



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

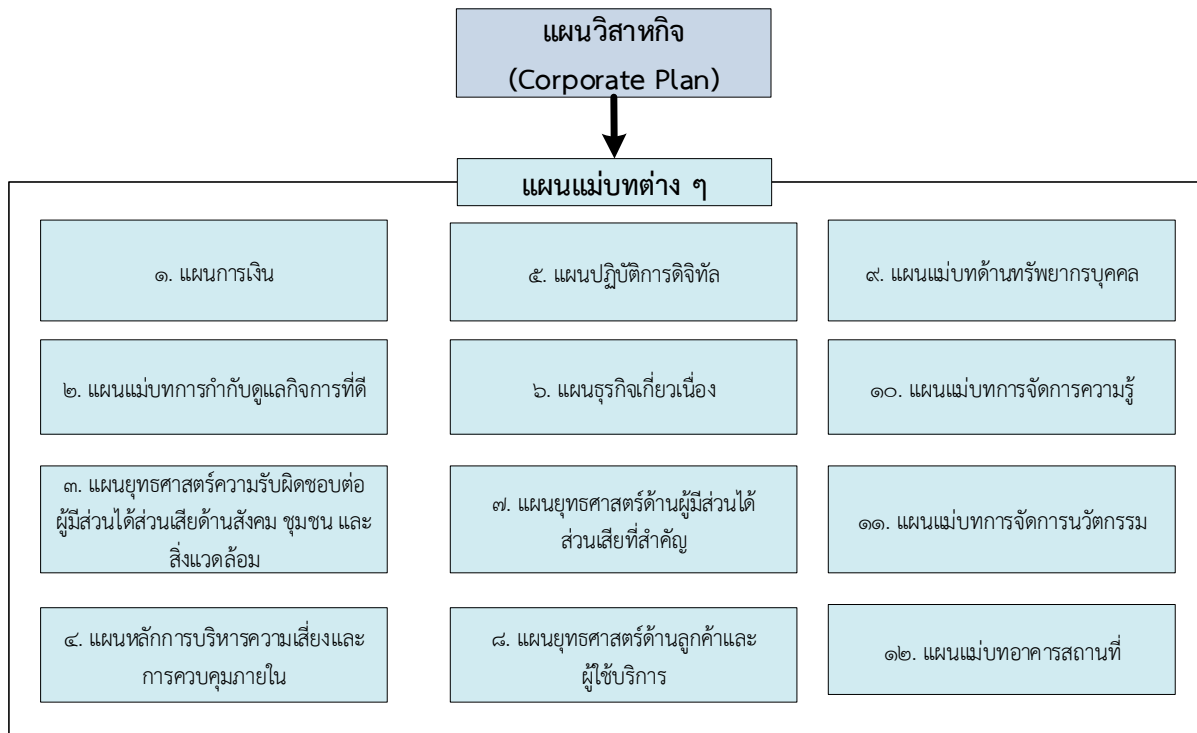
นอกจากแผนวิสาหกิจ บวท. มีการจัดทำ “แผนการเงิน” ซึ่งเป็นไปตามนโยบายรัฐบาล เรื่องมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจ ที่มีสาระสำคัญส่วนหนึ่งกำหนดให้รัฐวิสาหกิจทุกแห่งต้องจัดทำแผนการเงิน เพื่อให้องค์กรสามารถบริหารและดำเนินการด้านการเงิน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยกำหนดแนวปฏิบัติในการจัดทำแผนการเงิน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

นอกจากนี้ สำหรับการจัดทำแผนวิสาหกิจ ได้มีการบูรณาการเชื่อมโยงกระบวนการจัดทำและข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนแม่บทต่าง ๆ เพื่อให้แผนขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกัน เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ได้แก่

- แผนการเงิน
- แผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม
- แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- แผนปฏิบัติการดิจิทัล
- แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง
- แผนยุทธศาสตร์ด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ
- แผนยุทธศาสตร์ด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ
- แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล
- แผนแม่บทการจัดการความรู้
- แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม
- แผนแม่บทอาคารสถานที่

แผนเหล่านี้ เชื่อมโยงและใช้สาระสำคัญในแผนวิสาหกิจ อันได้แก่ สภาพแวดล้อม SWOT องค์กร ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ ความสามารถพิเศษขององค์กร ทิศทางองค์กร (วิสัยทัศน์ เป้าหมายวิสัยทัศน์ และพันธกิจ) ตัวชี้วัด/เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑/๒๕๗๕/๒๕๘๐) รวมทั้งประเด็นยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงาน ไปเป็นข้อมูลประกอบการกำหนด SWOT ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด/เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา และโครงการ/งาน ของแผนแม่บทในแต่ละด้าน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะสะท้อนมาเป็นรายละเอียดของการดำเนินงานในแผนวิสาหกิจ เพื่อแสดงให้เห็นถึงภาพรวมการดำเนินงานทั้งองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑

แผนวิสาหกิจและแผนอื่น ๆ ดังกล่าวข้างต้น มีความเชื่อมโยง ตามภาพประกอบที่ ๔



ภาพประกอบที่ ๔: ความเชื่อมโยงระหว่างแผนวิสาหกิจกับแผนอื่น ๆ

□□□□□□□□□□

## ๒. บทวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environmental Analysis)

### ๒.๑ ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม

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

- ปัจจัยภายใน ที่ส่งผลกระทบต่อสมรรถนะขององค์กร	- ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
- ผลประโยชน์แห่งชาติ	- บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง
- นโยบาย กฎ ระเบียบ ฯลฯ ภาครัฐ	- ปัจจัยด้านประชากร บุคลากร และการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของประเทศ
- การเติบโตและแนวโน้มของปริมาณจราจรทางอากาศ	- ความร่วมมือประชาคมอาเซียน
- แผนพัฒนาและสภาพอุตสาหกรรมการบินของโลก/ภูมิภาค	- ทิศทางและแนวโน้มของเทคโนโลยีและมาตรฐานที่ส่งผลกระทบต่อยุทธศาสตร์องค์กร

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

#### จุดแข็ง (S - Strengths)

- **S1. ทิศทาง/ยุทธศาสตร์ขององค์กรที่ชัดเจน:** วิสัยทัศน์องค์กรมีความสอดคล้องกับแนวพันธกิจองค์กรและผลักดันให้มีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง พร้อมด้วยทิศทาง/เป้าหมายระยะยาวที่ชัดเจน พร้อมทั้งมียุทธศาสตร์/กลยุทธ์องค์กรที่เหมาะสมสอดคล้องกับทิศทางอุตสาหกรรมการบินเทคโนโลยี และสภาพแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายองค์กรที่กำหนดไว้สัมฤทธิ์ผลอย่างชัดเจน
- **S2. ตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างทันท่วงทีและมีประสิทธิภาพ:** บพท. มีการกำหนดแผน/มาตรการ/การดำเนินการเพื่อตอบสนอง/รองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และอุบัติการณ์ต่าง ๆ ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารความเสี่ยงและบริหารจัดการ ทั้งด้านสถานที่ทำงานสำรอง ระบบ/อุปกรณ์ อัตราค่าจ้าง และสภาพคล่องขององค์กร ส่งผลให้ บพท. สามารถให้บริการการเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่หยุดชะงัก
- **S3. อันดับเครดิตองค์กรดี:** บพท. มีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสูงสุดอย่างคงที่มาอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับการจัดเครดิตองค์กรในระดับ AAA ติดต่อกันตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ จากการเป็นองค์กรที่มีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและความสำคัญต่อรัฐบาลในระดับสูงสุด และมีความเป็นไปได้อย่างมากที่จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันการณ์ หาก บพท. ประสบภาวะวิกฤตทางการเงิน อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของ บพท. อาจได้รับการปรับลดลงได้ หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของ บพท. กับภาครัฐเปลี่ยนแปลงไปจนถึงระดับที่มีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันการณ์ หาก บพท. ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน

- **S4. โครงสร้างองค์กรที่สอดคล้อง/รองรับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปและมาตรฐานในการให้บริการ**  
การเดินทางอากาศ: บวท. มีการทบทวนโครงสร้างองค์กร หน้าที่รับผิดชอบ และจัดสรรอัตรากำลังให้สนองตอบกับสถานการณ์ และมาตรฐานการให้บริการ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานและการบริหารต้นทุน
- **S5. การยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ:** บวท. มีการยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยง โดยมีการดำเนินงานในเชิงรุกอย่างเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง มีสถิติความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์เยี่ยม (Safety Performance อยู่ในระดับดีกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม) มีแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินพร้อมรับการเผชิญสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยเฉพาะที่กระทบต่อความต่อเนื่องในการให้บริการได้อย่างทันท่วงที
- **S6. การตอบสนองต่อนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ:** องค์กรตอบสนองต่อหลักการและแนวนโยบายภาครัฐดำเนินการตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) รวมถึงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้อย่างตรงประเด็นและต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ การเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ การสนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งในหลากหลายมิติ ทั้งบก น้ำ ราง และอากาศ ในลักษณะของ Multimodal Transport และการจัดวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารหรือด้านดิจิทัลต่าง ๆ โดยมีระดับความพร้อมการพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงานในการดำเนินการขับเคลื่อนรัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงาน อยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานในระดับและภายใต้กระทรวงต้นสังกัดเดียวกัน
- **S7. มีกระบวนการ และการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างชัดเจนทั่วทั้งองค์กร:** บวท. ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกระบวนการ/ระบบงาน/ตัวชี้วัดและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (ValueChain) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน
- **S8. มีความร่วมมือและบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินมาอย่างต่อเนื่อง:** บวท. มีความร่วมมือและบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินมาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีกลไกในการดำเนินงานผ่านการจัดทำและบริหารบันทึกข้อตกลง/ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ก่อให้เกิดการบูรณาการและร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ และประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร
- **S9. มีความสามารถพิเศษเฉพาะด้าน:** บวท. มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ และมีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค ซึ่งองค์กรอาจใช้จุดแข็งและความสามารถพิเศษดังกล่าว ต่อยอดในการเพิ่มช่องทางแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป
- **S10. การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมขององค์กรอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง:** บวท. มีการส่งเสริมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร และมีผลงานวิจัยที่ใช้สนับสนุนภารกิจและได้รับรางวัลทั้งในระดับประเทศและระดับโลก รวมทั้งพัฒนาองค์กรเป็น Learning Organization เพื่อการสร้างความสามารถให้กับองค์กร และเพื่อเกิดการเรียนรู้ระยะยาวและยั่งยืน
- **S11. ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ/กำหนดและสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทางองค์กร:** ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการกำหนดและสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทาง/นโยบายองค์กร ส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมและค่านิยมองค์กร

รวมทั้งบริหารจัดการและผลักดันไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อให้ได้ผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้โดยมีการประเมินผลการปฏิบัติงานตาม Performance Target

#### จุดอ่อน (W - Weaknesses)

- **W1. การบริหารจัดการแผนงาน โครงการ/งานให้สัมฤทธิ์ผล และพัฒนาการบริหารการเปลี่ยนแปลงเพื่อความยั่งยืนขององค์กร:** บวท. ยังต้องผลักดันและบริหารจัดการการดำเนินงาน แผนงาน โครงการ/งานการเบิกจ่ายงบประมาณให้สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งให้ความสำคัญในการพัฒนา การบริหารการเปลี่ยนแปลงให้องค์กรสามารถปรับตัวรองรับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างรวดเร็ว เพื่อความยั่งยืนขององค์กร
- **W2. การวิเคราะห์ข้อมูล:** บวท. ยังต้องการ Data Scientist และ Data Analytic รวมทั้งพัฒนาบุคลากรให้ครอบคลุมทักษะ/ความรู้ด้าน Data Analytic, Data Engineer และ Machine Learning เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ นำไปสู่การมีระบบสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (Decision Support System)
- **W3. การพัฒนาความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศให้สอดคล้องตามเป้าหมายที่กำหนด:** โครงสร้างเส้นทางบิน และการบริหารห้วงอากาศยังไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรทางอากาศสูงสุดที่เคยเกิดขึ้นในอดีต รวมถึงปริมาณจราจรทางอากาศที่คาดการณ์ว่าจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต (เมื่อสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ดีขึ้น) ส่งผลให้ บวท. ควรพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบ (การให้บริการการเดินอากาศ เทคโนโลยี ระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร เป็นต้น) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ บวท. มีความพร้อมในทุกมิติ มีการใช้ระบบการจัดการจราจรทางอากาศระบบใหม่อย่างเต็มศักยภาพ และเพียงพอในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่จะกลับมาภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยุติลง
- **W4. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลเข้าใช้งาน:** การนำระบบสารสนเทศมาสนับสนุนการดำเนินการ การบูรณาการ การแลกเปลี่ยน/จัดเก็บข้อมูลระหว่างสายงาน และการนำข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ การนำเทคโนโลยีเข้าใช้งานเพื่อเพิ่มผลผลิตในการดำเนินงาน ลดต้นทุนและภาระงานของพนักงาน ตลอดจนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนนโยบาย Governance Risk Management and Compliance (GRC) ยังไม่ทั่วถึงเพียงพอต่อความต้องการทั่วทั้งองค์กร
- **W5. การจัดการนวัตกรรมและการนำผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมเข้าใช้งาน:** บวท. ยังต้องปรับปรุงกระบวนการจัดการนวัตกรรมภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามเกณฑ์ประเมินผลองค์กรด้านการจัดการนวัตกรรม รวมทั้งปรับปรุง/พัฒนาและผลักดันการขยายผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรม ให้สามารถนำเข้าใช้งานได้จริงในระบบงานขององค์กรอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นกลไกในการปรับวิธีปฏิบัติงานและเพิ่มผลผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงาน เพิ่มช่องทางการแสวงหารายได้ สร้างมูลค่าเพิ่มและขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน
- **W6. สถานะการเงินและต้นทุนขององค์กร:** จากปริมาณจราจรทางอากาศที่ลดต่ำลงอย่างมากในปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการให้บริการการเดินอากาศของ บวท. ซึ่งเป็นรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจขององค์กร ทำให้รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จนส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานซึ่งถือเป็นต้นทุนคงที่ ไม่สามารถปรับลดได้อย่างรวดเร็ว จึงควรมุ่งการปรับลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้งานแทนบุคลากรอย่างเหมาะสมเพื่อลดภาระงานของพนักงาน และเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) รวมทั้งพิจารณาด้านต้นทุนการดำเนินการภาระการลงทุนด้านการให้บริการฯ และความคุ้มค่าในการให้บริการฯ โดยการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าก่อนการลงทุน เพื่อให้การลงทุนขององค์กรเกิดความคุ้มค่า เหมาะสม และประโยชน์สูงสุด

- **W7. การบริหารและพัฒนาความสามารถของพนักงานและฝ่ายจัดการ:** พนักงานที่จะครบกำหนดเกษียณอายุตั้งแต่ปี ๒๕๖๕-๒๕๗๔ คิดเป็นร้อยละ ๓๘ รวมทั้งปัจจุบัน บวท. จะลดการรับพนักงานใหม่และถึงแม้ว่า บวท. จะมีแผนอัตรากำลัง แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล แผนแม่บทการจัดการความรู้และกำหนด Competency ของพนักงานที่ชัดเจน แต่ยังคงต้องพัฒนาความสามารถของพนักงานและฝ่ายจัดการให้ตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อมการทำงานและการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมถึงการสร้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) การพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent Management) และการวางแผนพัฒนาบุคลากรเพื่อรับช่วงต่อ (Succession Plan) เพื่อสร้างความพร้อม รับการเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับทิศทางองค์กรในระยะยาว
- **W8. ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน:** ระดับความผูกพันฯ ยังไม่คงที่ โดยผลสำรวจในปี ๒๕๖๔ พนักงานมีความผูกพันต่ำลงจากปี ๒๕๖๓ ในทุกด้าน ซึ่งด้านที่มีคะแนนความผูกพันต่ำที่สุด ๓ ด้าน ได้แก่ ๑. การบริหารองค์กร ๒. ผู้บังคับบัญชาโดยตรง และ ๓. ปริมาณงาน บวท. จึงยังคงต้องให้ความสำคัญและทบทวนโครงการ/กิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่พนักงาน (Employee Experience) และยกระดับความผูกพันฯ อย่างจริงจัง รวมทั้งให้ความสำคัญกับปัจจัย Generation ที่พบว่าพนักงาน Gen Y และ Gen Z (อายุไม่เกิน ๔๑ ปี) มีความผูกพันต่ำกว่า Generation อื่น ๆ ตลอดจนส่งเสริมและปลูกฝังให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีวัฒนธรรมองค์กรที่เหมาะสมตามที่องค์กรกำหนด และยอมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดความผูกพันต่อองค์กรและสนับสนุนให้องค์กรบรรลุตามเป้าหมาย

## โอกาส (O – Opportunities)

- **O1. ยุทธศาสตร์ภาครัฐมีความชัดเจน:** ภาครัฐกำหนดยุทธศาสตร์สำคัญที่มีเป้าหมายและกรอบเวลาในระยะกลางและระยะยาว อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) หลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) และระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๘๐) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) นโยบายภาครัฐด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร หรือด้านดิจิทัลต่าง ๆ แผนรัฐบาลดิจิทัลปี ๒๕๖๖ ยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 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) และมีส่วนร่วมสนับสนุนและผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนากระบวนการบิน รวมถึงเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศ อีกทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างให้ความสำคัญกับการบูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานห้วงอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากการบินในปัจจุบัน ให้สามารถทำการบินร่วมกันได้อย่างปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ เช่น อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS) เป็นต้น ซึ่งถือเป็นโอกาสในการแสดงบทบาทและความสามารถพิเศษเฉพาะด้าน/

ความเชี่ยวชาญในการให้บริการจราจรทางอากาศขององค์กร ในการสร้างคุณค่าและความปลอดภัยให้กับกิจการการบิน และเป็น Business Opportunity ที่สำคัญขององค์กร

- **O3. แผน/แนวทางพัฒนาด้านการบินสากลที่ชัดเจน:** แผนการเดินทางอากาศสากล (GANP) และกลยุทธ์การพัฒนา ระบบการบิน (ASBUs) แผนบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (APAC Seamless ANS Plan) แผนความปลอดภัยทางการบิน (GASP) การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เช่น Next Generation of Aviation Professional (NGAP) และ Standard of Excellence in Human Performance Management ตลอดจนการให้บริการ การเดินทางโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมตามแนวทางของ CANSO (Green ATM) ซึ่งกำหนดนโยบาย ทิศทาง กรอบเวลา การพัฒนาเป้าหมายการพัฒนา และแนวทางการวัดผลมีความชัดเจนและแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาไปถึงอนาคต ทำให้มี แนวทางในการนำเทคโนโลยีเข้าใช้งานสามารถวางแผนพัฒนาอย่างมีทิศทาง
- **O4. ความร่วมมือในอาเซียน:** ที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้รับรองแผน ASEAN ANS Master Plan โดยแผนนี้เป็นแผนงาน ๘ ปี (๒๕๖๑-๒๕๖๘) มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อภายใน ภูมิภาคอาเซียน ซึ่งหมายถึงมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” อีกทั้งยังได้กำหนดตัวชี้วัดที่ครอบคลุมด้าน Capacity Efficiency และ Predictability โดยความร่วมมือ กันภายในภูมิภาคนี้จะช่วยส่งเสริมความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศ และประสิทธิภาพในการให้บริการ การเดินทางในภาพรวมของทั้งภูมิภาค ตลอดจนความสามารถของบุคลากรที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล สามารถนำมาต่อยอดในการแสวงหาโอกาสจากความเชี่ยวชาญและความสามารถเฉพาะทางของบุคลากรได้
- **O5. วิวัฒนาการทางเทคโนโลยี:** วิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินทางอากาศและอื่น ๆ (เทคโนโลยีสารสนเทศ การบริหารจัดการ และการวิเคราะห์/ประมวลผล เป็นต้น) ที่พร้อมให้เลือกนำมาใช้งานเป็นปัจจัยบวกต่อการเพิ่ม ประสิทธิภาพการทำงานด้านการเพิ่มผลผลิต (Productivity) และสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการทำงาน อย่างเป็นระบบ รวมถึงเอื้อให้เกิดความต้องการบริการ ระบบ/อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่หลากหลายของหน่วยงาน ในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งถือเป็นโอกาสในการเพิ่มช่องทางในการแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก จากศักยภาพ/ความสามารถพิเศษขององค์กร เช่น งานวิจัย/พัฒนานวัตกรรม งานบินทดสอบ เป็นต้น

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

- **T1. ปัจจัยอันตรายทางการบิน:** ปัจจัยอันตรายทางการบิน ทั้งในส่วนของบั้งไฟ/โคมลอย/วิทยุชุมชน/ข้อมูล อุตุนิยมวิทยาการบิน ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ และยังมีปัจจัยอันตรายที่เกิดขึ้นใหม่ ได้แก่อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และ เลเซอร์ (Laser and Bright light) เป็นปัจจัยอันตรายที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม
- **T2. การจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม:** ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียงถูกระดับ ความสำคัญมากยิ่งขึ้น ในอุตสาหกรรมการบิน ประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ ซึ่งมาตรการ/เป้าหมาย ที่จะมีการบังคับใช้ อาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน
- **T3. บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง:** ปัจจุบันเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว การพัฒนา Unmanned Aircraft System (UAS) มีความเสถียรและได้รับความนิยมมากขึ้นมีแนวโน้มขยายตัว ในการปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้น ในอนาคตอันใกล้จึงจำเป็นต้องมี Unmanned Aircraft Traffic Management (UTM) ซึ่ง เป็นการบริหารจัดการและให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มเติมจากบริบทการบินปัจจุบัน เพื่อบริหารจัดการ UAS รวมทั้ง พ.ร.บ. การเดินทางอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่เปิดโอกาสในการแข่งขันในการเป็นผู้ประกอบกิจการบริการ

การเดินทางอากาศ และการขอใบรับรองในการให้บริการการเดินทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาของเทคโนโลยีดิจิทัล และการวิเคราะห์ข้อมูล ส่งผลให้ผู้ที่มีข้อมูลและศักยภาพในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้รับโอกาสจากข้อได้เปรียบนั้น แสดงให้เห็นถึงบริบทการให้บริการที่เป็นเชิงการแข่งขันมากขึ้น และเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) ที่ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในด้านต่าง ๆ เช่น ทิศทางองค์กร เทคโนโลยี บุคลากร กระบวนการปฏิบัติงาน เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืนต่อไป

- **T4. ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ:** ปริมาณจราจรทางอากาศมีความผันผวนตามสถานการณ์โรคระบาด สถานะเศรษฐกิจ และการเมืองทั้งในระดับประเทศและระดับโลกเป็นอย่างมากหากสถานการณ์มีความต่อเนื่องยาวนาน วิกฤตการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ จะส่งผลกระทบต่อตรงต่อวิกฤตการณ์ทางการเงินและการวางแผนเตรียมการรองรับของ บวท. เนื่องจากรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจขององค์กรคือรายได้จากการให้บริการการเดินทางอากาศ ซึ่งมีความไม่แน่นอนและผันผวนไปตามปริมาณจราจรทางอากาศ ถือเป็นความเสี่ยงต่อความอยู่รอดและยั่งยืนขององค์กร จึงอาจต้องพิจารณาแนวทางการสร้างรายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก และเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสในการแสวงหารายได้จากภาคธุรกิจเพิ่มขึ้น เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้ได้อย่างยั่งยืน
- **T5. วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก:** วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ทั้งวิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมืองโรคระบาด ภัยธรรมชาติ ภัยคุกคาม เหตุฉุกเฉิน ข้อขัดข้องต่าง ๆ เป็นความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน และเป็นความเสี่ยงต่อความต่อเนื่อง/คุณภาพในการให้บริการการเดินทางอากาศที่มีมากขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งผลจากวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน เช่น ในช่วง ๒-๓ ปี ที่ผ่านมา เกิดการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ส่งผลให้พฤติกรรมและอุปสงค์ของผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบินเปลี่ยนแปลงไป อาจกลายเป็นวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ซึ่งอาจส่งผลให้การเดินทางลดลง ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศไม่กลับมาเติบโตด้วยอัตราที่สูงเช่นเดิมในอนาคต ซึ่งสถานการณ์ต่าง ๆ ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของ บวท. อย่างต่อเนื่อง เป็นต้น
- **T6. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ:** คะแนนความคาดหวังที่มีค่าสูงกว่าความพึงพอใจ (Gap) แสดงให้เห็นว่าผู้บริการยังมีความคาดหวังที่จะให้เกิดการพัฒนาการให้บริการ/เทคโนโลยีให้ตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการ และความคุ้มค่าในการลงทุน จึงจำเป็นต้องมีแผนการแก้ไข การพัฒนา และการติดตามอย่างต่อเนื่อง
- **T7. การดำเนินการ/ความร่วมมือของหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน:** แม้ว่าจะมีแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศแล้ว แต่ยังคงมีนโยบายพัฒนาสนามบินซึ่งอยู่นอกแผนแม่บทฯ โดยยังไม่มีการบูรณาการ และร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ รวมทั้งยังไม่มีมีการบูรณาการการจัดตั้งสนามบินของประเทศ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่ห้วงอากาศและเส้นทางบินในภาพรวม ส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ



## ๒.๒ สรุปผลการวิเคราะห์ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges - SC)

ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์	
ความท้าทายในภาพรวมขององค์กร (Business)	
๑.	วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก ทั้งโรคระบาด ภัยธรรมชาติ วิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง และสถานการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ วิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ซึ่งอาจส่งผลให้การเดินทางลดลง ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศไม่กลับมาเติบโตด้วยอัตราที่สูงเช่นเดิมในอนาคต ส่งผลต่อการเกิดวิกฤตการณ์ด้านปริมาณเที่ยวบิน ภารกิจการให้บริการการเดินทางอากาศ และวิกฤตการณ์ทางการเงินหรือรายได้ขององค์กร ซึ่งมีรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจจากการให้บริการการเดินทางอากาศ จึงส่งผลต่อความอยู่รอดและความยั่งยืนขององค์กร เป็นความท้าทายต่อการปรับตัวให้องค์กรสามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้ โดยอาจพิจารณาการสร้างรายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก และเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสในการแสวงหารายได้จากภาคธุรกิจเพิ่มขึ้น เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืนต่อไป
๒.	การพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการจราจรทางอากาศของประเทศ ระบบสนามบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ ที่จำเป็นต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่องและบูรณาการให้ทันต่อสภาพแวดล้อม/สถานการณ์และการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ตลอดจนรักษา/พัฒนาระดับศักยภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ ให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ พร้อมรองรับในทุกมิติ (การให้บริการการเดินทางอากาศ เทคโนโลยี ระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร เป็นต้น) มีการใช้ระบบการจัดการจราจรทางอากาศระบบใหม่อย่างเต็มศักยภาพ เมื่อสถานการณ์ด้านการบินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ 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 ตลอดจนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศในปัจจุบัน เช่น การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง (รถไฟความเร็วสูง) อาจส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการขนส่งและการเดินทางเพิ่มมากขึ้นในอนาคต
๔.	กฎหมาย/ระเบียบ/ข้อกำหนด/มาตรฐานด้านการบินที่กำหนดขึ้นใหม่ โดยเฉพาะ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการบริการการเดินทางอากาศต้องขอใบรับรองบริการการเดินทางอากาศ ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวให้สอดคล้องและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและมาตรฐานด้านการบินของประเทศ เพื่อความป็นมาตรฐานและความยั่งยืนขององค์กร
<b>หมายเหตุ:</b> ๔ ปัจจัยข้างต้น เป็นความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความยั่งยืนขององค์กร	
๕.	วิวัฒนาการโลกการบิน และความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการเดินทางอากาศโดยรวม รวมถึงเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการดำเนินการกิจขององค์กร ซึ่งใหม่และเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวอย่างต่อเนื่องและทันต่อการเปลี่ยนแปลง
๖.	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศ และดิจิทัล ตลอดจนผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมเข้าใช้งาน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงาน และลดภาระงานของพนักงาน ตลอดจนการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) และเพิ่มช่องทางการแสวงหารายได้ สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร รวมถึงตอบสนองต่อนโยบาย Thailand 4.0 Governance Risk Management and Compliance (GRC) ของภาครัฐ จำเป็นต้องดำเนินการให้รวดเร็ว ทันกาล สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ และการพัฒนา

<b>ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์</b>
ทางเทคโนโลยีของโลก
<p><b>ความท้าทายด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation)</b></p> <p>๗. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ โดยปัจจัยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีส่งผลให้ผู้ให้บริการ เกิดความคาดหวังและความต้องการในการปรับปรุงและพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และการให้บริการ ให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจพัฒนาต่อยอดเป็นนวัตกรรม เพื่อตอบสนองความต้องการและความคุ้มค่าในการลงทุนของผู้ใช้บริการ</p> <p>๘. ความสามารถองค์กรในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต ด้วยการให้บริการการเดินทางอากาศได้อย่างต่อเนื่องด้วยความปลอดภัย (Safety) และมีประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นไปตามกฎหมาย/ระเบียบ/มาตรฐานด้านการบิน เป็นที่ยอมรับและเทียบเคียงได้กับหน่วยงานชั้นนำด้านการบินระดับโลก แม้ในสถานการณ์ที่เกิดภัยคุกคามหรือภาวะวิกฤต</p> <p>๙. ปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน/ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน และปัจจัยใหม่ ๆ ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และเลเซอร์ (Laser and Bright light)) มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม</p> <p>๑๐. แผนพัฒนา Aviation System Block Upgrades (ASBUs) การดำเนินงานตามแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาในรูปแบบของ ASBUs และแผนการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ให้ได้ตามเป้าหมาย และกรอบเวลาที่กำหนด</p> <p>๑๑. Airspace Management การพัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศของประเทศ ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งบริหารจัดการ/เชื่อมโยงเส้นทางบินทั้งภูมิภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศแบบไร้รอยต่อในระดับภูมิภาค</p>
<p><b>ความท้าทายด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)</b></p> <p>๑๒. สิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียง ถูกยกระดับความสำคัญมากขึ้น ในอุตสาหกรรมการบินประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ บวท. เป็นส่วนหนึ่งในระบบการบินของประเทศไทย ที่จะต้องให้ความร่วมมือในการพัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางอากาศ มาตรการ/เป้าหมายที่จะมีการบังคับใช้อาจส่งผลกระทบต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อม ผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน</p>
<p><b>ความท้าทายด้านบุคลากร (Workforce)</b></p> <p>๑๓. Workforce Management การบริหารจัดการอัตรากำลังและความสามารถของบุคลากร (Competency) ที่ยังต้องพัฒนาให้ตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อมการทำงาน และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมถึงการสร้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) การพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent Management) และการวางแผนพัฒนาบุคลากรเพื่อรับช่วงต่อ (Succession Plan) เพื่อสร้างความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับทิศทางองค์กรในระยะยาว การสามารถรักษานักงานในองค์กรไว้ได้ ไม่มีการเคลื่อนย้ายไปสู่องค์กรเอกชนที่ให้ผลตอบแทนที่ดีกว่า หรือสร้างความพึงพอใจได้มากกว่า</p> <p>๑๔. Engagement การยกระดับคุณภาพชีวิต การสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่พนักงาน (Employee Experience) สร้างความผูกพันและแรงจูงใจที่ดีให้กับบุคลากรทุก Generation ทั่วทั้งองค์กร</p>

๒.๓ สรุปผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages - SA)

ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์	
<u>ความได้เปรียบในภาพรวมขององค์กร (Business)</u>	
<p>๑. องค์กรมีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ มีการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอื่น ๆ ในหลายมิติและหลายระดับ เช่น การให้ความช่วยเหลือ การถ่ายทอดเทคโนโลยี การให้ความร่วมมือและสนับสนุนกิจกรรม และการดำเนินงานที่เกี่ยวกับกิจการบินของภูมิภาค รวมทั้งในระดับนานาชาติ</p> <p>๒. ภาครัฐและภาคความมั่นคงตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้างและบริหารห่วงโซ่อุปทาน และมีส่วนร่วมในการสนับสนุน/ผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการจราจร ทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานทางอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากบริบทการบินในปัจจุบัน ให้สามารถทำการบินร่วมกันได้อย่างปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสนับสนุน การเชื่อมโยงการขนส่งในหลากหลายมิติ ทั้งบก น้ำ ราง และอากาศ ในลักษณะของ Multimodal Transport</p> <p>๓. บวท. เป็นองค์กรที่มีผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพ และมีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสูงสุด ได้รับการจัดเครดิตองค์กรในระดับ AAA ติดต่อกันตั้งแต่ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๕ จากการเป็นองค์กรที่มีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและความสำคัญต่อรัฐบาลในระดับสูงสุด และมีความเป็นไปได้อย่างมากที่จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันการณ์ หาก บวท. ประสบภาวะวิกฤตทางการเงิน (อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของ บวท. อาจได้รับการปรับลดลงได้ หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของ บวท. กับภาครัฐเปลี่ยนแปลงไป จนถึงระดับที่มีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันการณ์ หาก บวท. ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน)</p> <p>๔. การพัฒนาด้านการบิน รวมทั้งบุคลากรด้านการบิน มีแผนการพัฒนาที่ชัดเจน สอดคล้องและส่งเสริม การพัฒนาเทคโนโลยีการเดินทางอากาศ การพัฒนาของเทคโนโลยีเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนการบริการฯ ให้มีประสิทธิภาพ ความปลอดภัยสูงขึ้น เพิ่มผลิตภาพ (Productivity) รวมถึงเอื้อให้เกิดโอกาสในการเพิ่มช่องทางในการแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก จากศักยภาพขององค์กร</p>	
<u>ความได้เปรียบด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation)</u>	
<p>๕. Safety Performance ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) ของ บวท. อยู่ในระดับที่เทียบเคียงได้กับประเทศชั้นนำของโลก (Best Practices) และมีแผน/มาตรการ/การดำเนินการเพื่อตอบสนอง/รองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พร้อมรับการเผชิญสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยเฉพาะที่กระทบต่อความต่อเนื่องในการให้บริการฯ ได้อย่างทันทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ บวท. สามารถให้บริการการเดินทางอากาศได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่หยุดชะงัก</p>	
<u>ความได้เปรียบด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)</u>	
<p>๖. การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ได้อย่างตรงประเด็น และต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศและการพัฒนาระบบบริการการเดินทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมทั้งการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ การสนับสนุนการเชื่อมโยง การขนส่งในหลากหลายมิติ ทั้งบก น้ำ ราง และอากาศ ในลักษณะของ Multimodal Transport เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศ</p>	
<u>ความได้เปรียบด้านบุคลากร (Workforce)</u>	
<p>๗. บวท. มีบุคลากรที่มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร</p>	

### ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์

ซึ่งเป็นหนึ่งในความสามารถพิเศษ (Core Competency) ขององค์กร โดยองค์กรอาจใช้จุดแข็งและความสามารถพิเศษดังกล่าว ต่อยอดในการเพิ่มช่องทางแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

๘. บวท. มีความได้เปรียบในการสร้างความสามารถให้กับองค์กร โดยมีแนวทางการบริหารจัดการ/พัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน มีอัตรากำลังที่จะพัฒนาความสามารถและผลิิตภาพการปฏิบัติงาน รวมทั้งมีแนวทางการจัดตั้ง ATM Professional Center เพื่อสร้างบุคลากรด้านการบินให้กับประเทศ ที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล เป็นการสร้าง Competency ให้กับองค์กรในระยะยาว ตลอดจนเส้นทางสายอาชีพให้กับพนักงาน รวมทั้งพัฒนาองค์กรเป็น Learning Organization เพื่อสร้างความสามารถให้กับองค์กร และเพื่อให้เกิดการเรียนรู้ระยะยาวและยั่งยืน

## 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. ขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน ผ่านการบริหารจัดการอย่างมีส่วนร่วมและกำหนดวิสัยทัศน์/ทิศทางองค์กรที่ชัดเจน ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ที่เหมาะสมสอดคล้องกับทิศทางอุตสาหกรรมการบิน เทคโนโลยี และสภาพแวดล้อมให้สามารถข้ามผ่านความท้าทาย/วิกฤตการณ์ต่าง ๆ นำองค์กรและใช้ระบบการกำกับดูแลองค์กรตามนโยบายการกำกับดูแลที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการพัฒนา/ปรับปรุงกระบวนการบริหารผลลัพธ์ที่ดี ในการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศที่ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม มีการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งในหลากหลายมิติ เพื่อยกระดับการแข่งขันของประเทศ เพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ รวมถึงเตรียมความพร้อมในทุกด้านสู่การพัฒนากระบวนการเดินอากาศ
- SO2. ผลักดันให้มีการดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs และแผน APAC Seamless ANS Plan ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับไทยและภูมิภาค ให้ได้ตามเป้าหมายและกรอบเวลาและวัตถุประสงค์ โดยนำแนวคิดและวิธีการดำเนินการตลอดจนองค์ประกอบด้านปฏิบัติการและวิวัฒนาการทางเทคโนโลยี มาผนวกเข้ากับทิศทางการดำเนินงานและยุทธศาสตร์ของ บวท.
- SO3. ปรับปรุงกระบวนการ/ระบบงาน/ตัวชี้วัดภายในองค์กรและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องตามระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ โดยใช้เครื่องมือ TQM ในการบริหารจัดการ และใช้จุดแข็งของการกำหนดทิศทาง/นโยบายองค์กร และความเป็นแบบอย่างของผู้บริหาร ตลอดจนความสามารถของพนักงานในด้านมาตรฐานและฝีมือ และความพร้อมของเทคโนโลยี เพื่อเชื่อมโยงอย่างมีระบบ
- SO4. ยกระดับการให้บริการการเดินอากาศและบริการเกี่ยวเนื่อง จากโอกาสการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินที่จะกลับมาในอนาคต การใช้ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหาร-พลเรือนอย่างคล่องตัว การบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานห้วงอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากบริบทการบินปัจจุบัน เพื่อพัฒนาความสามารถในการรองรับของห้วงอากาศ ให้เกิดการใช้อย่างเกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นไปตามหลักสากล โดยใช้จุดแข็งที่องค์กรมีเทคโนโลยีด้านการบิน ความสามารถของบุคลากร และการบริหารจัดการที่มีการพัฒนาและพร้อมนำมาใช้งานผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมขององค์กร รวมทั้งสามารถใช้จุดแข็งที่องค์กรมีดังกล่าวเป็นโอกาสในการแสวงหารายได้เพิ่มเติม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร

### กลุ่มที่ ๒ กลุ่มกลยุทธ์เสถียรภาพ หรือ คงที่ (Stability Strategies)

ST - ใช้ความเข้มแข็งภายในหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวาง/อุปสรรคภายนอกเพื่อลดอุปสรรค แสวงหาโอกาสใหม่

- ST1. รองรับวิกฤตการณ์ สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน รวมถึงรักษาระดับมาตรฐานและความปลอดภัย ความต่อเนื่องในการให้บริการ โดยบริหาร/จัดการความเสี่ยงอย่างทันทั่วทั้งที่มีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง การจัดทำมีแผนสำรองแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน การบริหารความเสี่ยงเชิงรุกอย่างเป็นระบบ และใช้ความสามารถและเชี่ยวชาญ

ของบุคลากรทางด้านเทคโนโลยีและบริการจราจรทางอากาศ รวมถึงนวัตกรรม ในการจัดวางมาตรการและจัดให้มีเทคโนโลยี/เครื่องมือบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ และสร้างโอกาสทางธุรกิจ แสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อบรรเทาผลกระทบให้องค์กรอยู่รอด พร้อมรองรับเมื่อสถานการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ และสามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้อย่างยั่งยืน

- ST2. พัฒนาศักยภาพอย่างเป็นระบบให้สอดคล้องและตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อม และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมทั้งบริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อสร้างความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับทิศทางองค์กรในระยะยาว และสร้างความสามารถ (Competency) ให้กับองค์กรในระยะยาว ภายใต้ ATM Professional Center โดยสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่พนักงาน (Employee Experience) เพื่อสร้างแรงจูงใจ และความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของ บพท. ที่เป็นกลไกของความสำเร็จตามแผนการพัฒนาของโลกและภูมิภาค
- ST3. พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยและมาตรฐานการปฏิบัติงาน/การให้บริการการเดินทางอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ รวมทั้งการสร้างความพร้อมด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน การผลักดันการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผ่านการกำหนดทิศทางและวางแผนที่ชัดเจน และความสามารถพิเศษขององค์กร เพื่อควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการบริการการเดินทาง รวมทั้งการจัดการปัจจัยอันตรายทางการบินและความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ
- ST4. พัฒนาการให้บริการตามแผนการเดินทางสากล/ภูมิภาค โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย ความสามารถในการรองรับ ประสิทธิภาพทางการบิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าการลงทุน โดยอาศัยความน่าเชื่อถือ อันดับเครดิต ศักยภาพการปฏิบัติงานและการให้บริการการเดินทางขององค์กร

### กลุ่มที่ ๓ กลุ่มกลยุทธ์พลิกฟื้น (Turn Around Strategies)

WO - จัดการจุดอ่อนภายใน โดยมุ่งใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอกทั้งเพื่อลดจุดอ่อนและทำให้เกิดประโยชน์

- WO1. ใช้ระบบประเมินผลคุณ ภาพรัฐวิสาหกิจ และแนวทาง Performance-Based Approach ของ ICAO เพื่อปรับปรุง/พัฒนาขอบเขตของภารกิจและการดำเนินงานองค์กร การบริหารผลลัพธ์องค์กร ตลอดจนการบริหารจัดการ/พัฒนาความสามารถของบุคลากร โดยใช้โอกาสจากวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินทางและอื่น ๆ ที่พร้อมให้เอื่อนนำมาใช้งาน
- WO2. เพิ่มคุณภาพและเน้นประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การบริหารจัดการทรัพยากร และความรู้ในองค์กร เพื่อยกระดับมาตรฐานบริการการเดินทางเทียบเคียงกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอื่น ๆ และเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ ผ่านการพัฒนาตามแผนการเดินทางสากล ASEAN ANS Master Plan รวมถึงช่องทางความร่วมมือในอาเซียน และกับประเทศคู่เจรจาของอาเซียนที่มีประสบการณ์/ความชำนาญและอิทธิพลด้านการบิน เพื่อส่งเสริมความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศ และประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินทางในภาพรวมของทั้งภูมิภาค ตลอดจนความสามารถของบุคลากรที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล สามารถนำมาต่อยอดในการแสวงหาโอกาสจากความเชี่ยวชาญและความสามารถเฉพาะทางของบุคลากรได้
- WO3. บูรณาการข้อมูลสำคัญ รวมถึงผลการเทียบเคียง (Benchmarking) เพื่อการตัดสินใจและบริหารยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้แนวทางเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านบริหารจัดการที่มีพร้อมนำมาใช้งาน

#### กลุ่มที่ ๔ กลุ่มกลยุทธ์เชิงรับ หรือ ตัดทอน (Retrenchment Strategies)

WT - ลดจุดอ่อนภายใน และหลีกเลี่ยงปัญหา/อุปสรรคจากภายนอก

- WT1. บริหารสภาพคล่อง ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงาน ควบคุมค่าใช้จ่ายและต้นทุนขององค์กร พิจารณาต้นทุนการดำเนินการ ภาระการลงทุนด้านการให้บริการฯ ความคุ้มค่าในการลงทุน ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคตอย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม ตลอดจนบริหารและสร้างรายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ไปได้อย่างยั่งยืน
- WT2. ผลักดันระบบการประเมินผลองค์กร ที่สอดคล้องกับบริบทของผู้ให้บริการการเดินทางและความคาดหวังผู้ใช้บริการ และบูรณาการร่วมกันอย่างเป็นระบบ และการบริหารผลลัพธ์ให้ได้ตามเป้าหมาย ปรับปรุงระบบควบคุมภายใน เพื่อให้สามารถนำมาปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ การปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง และบรรลุนความคาดหวังของประชาคมการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อความยั่งยืนขององค์กร
- WT3. ผลักดันองค์กร เพื่อสร้างบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และผูกพันต่อองค์กร รวมทั้งสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่พนักงาน (Employee Experience) เพื่อสร้างแรงจูงใจ และพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทั้งภายในและภายนอก

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

“บทที่ ๓: เป้าหมายวิสัยทัศน์/ประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงานของ บวท.” เป็นการกำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ (Goals) ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) พร้อมด้วยเป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Targets: KPTs) รวมถึงได้กำหนดกลยุทธ์ (Strategies) และแผนงาน (Programs) (ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน Quick Win สำหรับการปรับปรุง/แก้ปัญหาที่ต้องเริ่มดำเนินการในทันทีและให้เกิดผลลัพธ์ในระยะสั้น และแผนงาน Long Term สำหรับการพัฒนาเชิงระบบและให้เกิดผลลัพธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยั่งยืนให้องค์กร) ของ บวท. พร้อมภาพรวมสรุปงบประมาณ ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ซึ่งพิจารณาจากวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) รวมทั้งผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและประเมินองค์กร (Environmental Analysis) ที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานของ บวท. โดยการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์นี้แสดงให้เห็นถึงสิ่งที่ บวท. ให้ความสำคัญ ทิศทางการพัฒนา สามารถเข้าใจได้ง่าย และที่สำคัญที่สุด สามารถวัดผลสำเร็จได้จริง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพ (Performance) ของการดำเนินพันธกิจของ บวท. ได้อย่างเป็นรูปธรรม

จากวิสัยทัศน์ บวท. ได้กำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ เป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) กรอบการดำเนินงานสำคัญ (Key Performance Areas: KPAs) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (Key Performance Indicators: KPIs) และค่าเป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานตามพันธกิจขององค์กร เป็นแนวทางเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ และใช้ในการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงาน ดังนี้



เป้าหมายวิสัยทัศน์ และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)

เป้าหมายวิสัยทัศน์	คำอธิบาย
<p>๑. ให้บริการการเดินอากาศ ที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายด้านการสร้างอัตลักษณ์การให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัย ทั้งถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับหรือเหนือกว่าความคาดหวังผู้ใช้บริการ อย่างครอบคลุมทุกปัจจัย</p> <p>“ให้บริการการเดินอากาศที่ทั่วถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค พร้อมด้วยคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศ ที่มีมาตรฐานและปลอดภัย บรรลุเป้าหมายในระดับที่เหนือกว่าความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ รวมทั้งการบริหารจัดการด้านอื่น ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินด้วยต้นทุนที่คุ้มค่าสูงสุด นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการพัฒนาบริการเพื่อให้กิจการบินช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ”</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 สร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการและบริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อบรรลุเป้าหมายองค์กรอย่างยั่งยืน”</p>
<p>๔. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายในการเป็นกลไกหลักในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านการขนส่งทางอากาศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน</p> <p>“เป็นกลไกหลักในการพัฒนาศักยภาพของประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบินทั้งในด้านการสร้างขีดความสามารถด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศที่สนับสนุนธุรกิจท่องเที่ยว และในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติ และความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และผลักดันการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ ซึ่งเป็นเป้าหมายและผลประโยชน์ที่จะได้รับร่วมกัน เพื่อสนับสนุนการยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศของประเทศ และความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมอย่างยั่งยืน”</p>

โดยมีเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา ตามภาพประกอบที่ ๕

AEROTHAI Destination 2037 Vision				
วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider				
เป้าหมายวิสัยทัศน์				
1. ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)	2. สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals)	3. พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (HPO)	4. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)	
เป้าหมายวิสัยทัศน์ระยะต่างๆ				
<b>พ.ศ. 2567</b>	ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (SMS Maturity Level B) และประสิทธิภาพการดำเนินงานในทุกช่วงการบิน เทียบเท่ากับเทียบในอุตสาหกรรมการบิน (ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ยุโรป และสหรัฐอเมริกา) และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.2 ล้านเที่ยวบิน	มีการประเมินความสามารถของพนักงานครบถ้วน และมีผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงขึ้นกว่าปี 2562	ได้รับคะแนนประเมินผลการทำงานด้านรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 3.05 และมีรายได้จากภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 20 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บทวิสัยทัศน์และการเดินทางแห่งชาติอย่างครบถ้วน ตามกำหนดเวลา
<b>พ.ศ. 2570</b>	ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (SMS Maturity Level C) และประสิทธิภาพการดำเนินงานในทุกช่วงการบิน เทียบเท่าหรือสูงกว่าผู้เทียบในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.4 ล้านเที่ยวบินพร้อมให้บริการทางเดินอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น Unmanned Aircraft Traffic Management : UTM) รองรับการบินโดยของอุตสาหกรรมการบิน	มีจำนวนพนักงานที่เหมาะสม ครบถ้วน ตามโครงสร้างอัตรากำลัง พนักงานตัวที่องค์กร มีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และมีผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงขึ้นกว่าปี 2569 และอยู่ในระดับเดียวกันหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการทำงานด้านรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 3.53 และมีรายได้จากภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายแผนแม่บทวิสัยทัศน์และการเดินทางแห่งชาติ พร้อมทั้งพัฒนาบริการการเดินทางอากาศโดยแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาคโลก ไม่น้อยกว่า 4 Initiatives
<b>พ.ศ. 2575</b>	ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (Completion on SMS Maturity Level D – Assured) และประสิทธิภาพการดำเนินงานในทุกช่วงการบิน เทียบเท่าหรือสูงกว่าผู้เทียบในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.8 ล้านเที่ยวบิน มีการให้บริการทางเดินอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น UTM) ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน	พนักงานที่องค์กรมีความสามารถครบถ้วน ตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และมีผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงกว่าปี 2574 และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการทำงานด้านรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจ ที่ได้คะแนนสูงสุดและมีรายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็น ร้อยละ 15 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ร่วมพัฒนาบริการการเดินทางอากาศโดยแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 5 initiatives
<b>พ.ศ. 2580</b>	ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (ระดับขั้น SMS Maturity Level E) และประสิทธิภาพการดำเนินงานในทุกช่วงการบิน สูงกว่าผู้เทียบในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 2 ล้านเที่ยวบิน รวมถึงการให้บริการที่สอดคล้องตามเป้าหมายแนวคิดเชิงปฏิบัติการด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (Trajectory Based Operation : TBO)	พนักงานที่องค์กรมีความสามารถครบถ้วน ตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ โดยมีบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) ที่ได้รับการคัดเลือกจากบริษัท คิดเป็นร้อยละ 5 ของพนักงานที่องค์กร และมีผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลวิสาหกิจยอดเยี่ยม และมีรายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็น ร้อยละ 20 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก โดยประเทศไทยได้รับโอกาสเข้าร่วมเลือกตั้งเพื่อเป็นสมาชิก ICAO Council

ภาพประกอบที่ ๕: เป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)

ในการนี้ บวท. ได้พิจารณากำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๗ / 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/Worst) และมีสมมติฐานที่วิเคราะห์และเป็นที่มาของแต่ละสถานการณ์อย่างชัดเจน เพื่อนำผลการวิเคราะห์ในแต่ละ Scenario มาประกอบการพิจารณาทบทวน/กำหนดยุทธศาสตร์ การดำเนินการโครงการ/งานต่าง ๆ ให้มีความครบถ้วน เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ สามารถขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บวท. ได้จัดเตรียมแผนรองรับสถานการณ์

ฉุกเฉินทางการเงิน (Contingency Plan) ผ่านมาตรการต่าง ๆ อาทิ การปรับลดค่าใช้จ่ายดำเนินการ การชะลอ/ปรับลดการลงทุนการดำเนินโครงการ/งานที่ไม่เร่งด่วนและไม่กระทบต่อภารกิจด้านความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งจะดำเนินการเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจตามยุทธศาสตร์ในการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้ รวมทั้งกลยุทธ์ในการบริหารการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ มุ่งเน้นการรักษาสมดุลของสัดส่วนค่าใช้จ่ายให้เหมาะสมและไม่สูงกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม

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

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

โดย 11 KPAs ของ ICAO ประกอบด้วย

#### ความคาดหวังของประชาคมการบิน (ATM User Expectation (11 KPAs)) และ คำอธิบาย

(อ้างอิงจาก ICAO Doc 9854)

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
Societal Outcome	Safety	Safety is the highest priority in aviation, and ATM plays an important part in ensuring overall aviation safety. Uniform safety standards and risk and safety management practices should be applied systematically to the ATM system. In implementing elements of the global aviation system, safety needs to be assessed against appropriate criteria and in accordance with appropriate and globally standardized safety management processes and practices.	ระบบจราจรทางอากาศ จะต้องทำให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด ทั้งในแง่ของการรักษามาตรฐาน การบริหารความปลอดภัย และการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการการเดินทางอากาศ ๒. SMS Maturity Level ๓. Safety Occurrence Ratio ๔. CNS/Support System Service Availability

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
	Security	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>ระบบจราจรทางอากาศ จะต้องมี ความมั่นคงปลอดภัย มีความต้านทานสูงต่อเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ ทั้งที่เกิดขึ้นโดยความไม่ตั้งใจ (เช่น ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ฯลฯ) และเกิดขึ้นโดยการจงใจ (เช่น การก่อการร้าย ฯลฯ)</p> <p><u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u></p> <p>๑. ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)</p>
	Environment	<p>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.</p>	<p>ระบบจะต้องออกแบบให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งในเชิงป้องกันและลดผลกระทบด้านมลภาวะทางเสียง มลภาวะทางอากาศ ตลอดจนปัญหาอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p><u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u></p> <p>๑. Additional Fuel Burn</p>
Operational Performance	Cost-Effectiveness	<p>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.</p>	<p>ระบบจะต้องมีความคุ้มค่า มีการใช้ต้นทุนที่มีประสิทธิภาพสูงสุด สร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มซึ่งมีความต้องการแตกต่างกันได้อย่างสมดุล และจะต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้ห้วงอากาศเป็นหลักการสำคัญ</p> <p><u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u></p> <p>๑. Total Cost per IFR Flight Hour</p>
	Capacity	<p>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.</p>	<p>ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศต้องสอดคล้องกับการเติบโต ลดข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อความคล่องตัว และมีระดับความสามารถในการรองรับเพียงพอต่อปริมาณจราจรในช่วงที่มีความคับคั่งสูงสุด</p> <p><u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u></p> <p>๑. ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR</p>

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
	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.	<p>ผู้ใช้ห้วงอากาศทุกประเภทจะต้องสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางบินและปรับตารางเวลาได้อย่างสะดวกคล่องตัว</p> <p>หมายเหตุ : มีเนื้อหาเชื่อมโยงกับด้าน Efficiency โดยวัดผลผ่านตัวชี้วัดด้าน Efficiency</p>
	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.	<p>ทุกระยะของการบิน (All phases of flight) ในแต่ละเที่ยวบินจะต้องมีประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐกิจ (ประหยัด) รวมทั้งประสิทธิภาพของปฏิบัติการบิน (ความตรงต่อเวลาและวิธีการบินที่เป็นไปตามต้องการ) สูงสุด</p> <p>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. Airport Throughput Efficiency</li> <li>๒. Airport/Terminal ATFM Delay</li> <li>๓. Taxi-out Efficiency</li> <li>๔. Actual En-route Extension</li> <li>๕. Filed Flight Plan En-route Extension</li> <li>๖. ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay</li> <li>๗. Terminal Efficiency</li> <li>๘. Taxi-in Efficiency</li> <li>๙. Flight Time Variability</li> </ol>
	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.	<p>ผู้ใช้ห้วงอากาศ และผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ ต้องมีความสามารถในการดำเนินงานที่สอดคล้องร่วมกัน เพื่อให้ปฏิบัติการบินเป็นไปตามตารางการบินที่กำหนดไว้อย่างแม่นยำ</p> <p>หมายเหตุ : มีเนื้อหาเชื่อมโยงกับด้าน Efficiency โดยวัดผลผ่านตัวชี้วัดด้าน Efficiency</p>
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.	<p>ต้องทำให้ผู้ใช้ห้วงอากาศทุกกลุ่ม (Commercial Air Transport/GA/Aerial Work/State's Aircraft) สามารถเข้าถึงบริการและใช้งานโครงสร้างพื้นฐานของระบบจราจรทางอากาศของประเทศได้อย่างทั่วถึง ตามความต้องการของอากาศยาน และสามารถเข้าถึงน่านฟ้าและบริการที่ผู้ใช้ห้วงอากาศมีสิทธิ์เข้าถึงได้</p> <p>หมายเหตุ : บวท. ดำเนินการโดยคำนึงถึงความเท่าเทียม เสมอภาค และดำเนินการภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ Servicemark พร้อมทั้งมีการวัดผลความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการ (Customer Engagement) และความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด (Stakeholder Satisfaction)</p>

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
	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.	<p>การพัฒนาระบบจราจรทางอากาศ ต้องมาจากการมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องของประชาคมการบิน ทั้งในช่วงการวางแผน การดำเนินงานตามแผน และการใช้งานระบบ เพื่อให้มั่นใจว่าจะบรรลุความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล</p> <p><u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</li> <li>ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ</li> </ol> <p>หมายเหตุ: บวท. มีการสื่อสารกับผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง</p>
	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.	<p>ระบบจราจรทางอากาศต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลเพื่อให้ระบบการจัดการจราจรทางอากาศทั่วโลกสามารถเชื่อมโยงและทำงานร่วมกันได้</p> <p><u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan</li> </ol>

กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (KPA) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (KPI) และ เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลาปี พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐	
	AEROTHAI Servicemark: ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า								
Implementation of Standard (SO1)	ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีมาตรฐานขั้นสูงสุด <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๑.๑: การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการการเดินทางอากาศ	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๖ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๗ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๘ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๙ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๗๐ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ไม่มากไปกว่าผลของปี ๒๕๗๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ไม่มากไปกว่าผลของปี ๒๕๗๕	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ไม่มากไปกว่าผลของปี ๒๕๘๐
Safety (SO1)	ให้บริการที่มีระดับความปลอดภัยขั้นสูงและยั่งยืน <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๑.๒: ระดับ SMS Maturity	๑.๒: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	๑.๒: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	๑.๒: Completion on SMS Maturity Level C – Managed	๑.๒: SMS Maturity Pathway Level D - Assured	๑.๒: SMS Maturity Pathway Level D - Assured	๑.๒: Completion on SMS Maturity Level D - Assured	๑.๒: รักษาระดับ SMS Maturity Level D เพื่อมุ่งสู่ SMS Maturity Level E	
	๑.๓: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio)								

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๑.๓.๑ Rate of Accident	๑ .๓ .๑ : Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๑ : Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๑ : Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๑ : Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๑ : Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๑ : Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๑ : Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice
	๑ .๓ .๒ Rate of Air Traffic Incident ประเภท Aircraft Proximity or Near Collision (Loss of Separation)	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑.๓.๒: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice
	๑.๓.๓ Rate of Runway Incursion	๑ .๓ .๓ : Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๓ : Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๓ : Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๓ : Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๓ : Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๓ : Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice	๑ .๓ .๓ : Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice
	๑ .๔ : ร้อย ละ ของ CNS/Support System Service Availability	๑ .๔ : CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑ .๔ : CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑ .๔ : CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑ .๔ : CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑ .๔ : CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑ .๔ : CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA	๑ .๔ : CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA
Security (SO1)	ให้ระบบการจัดการจราจรทางอากาศของประเทศมีความมั่นคง <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๑.๕: Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ใน ช่วง ที่ มี การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ) (Number of incident involving direct	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)



KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	unlawful interference to aircraft that require air traffic service provider response)							
Capacity (SO2)	มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศสอดคล้องต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๒.๑: ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบทางอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๒ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๒ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๓ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๔ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๘ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๒ ล้านเที่ยวบิน
Efficiency (SO2)	เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบินในทุกช่วงการบิน <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๒.๒ : Airport Throughput Efficiency	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑
	๒.๓ : Airport/Terminal ATFM Delay	๒.๓ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน	๒.๓ : ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๒.๔: Taxi-out Efficiency (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison, PRR และ PBWG)	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ <๖.๐ นาที/ลำ มีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับ สนามบินดอนเมือง	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินภูเก็ต จากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๔: Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินเชียงใหม่ และ ภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๔: Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมากและปานกลาง (heavy & medium) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมากและปานกลาง (heavy & medium) <๕.๐ นาที/ลำ
	๒.๕: Actual En-route Extension (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison และ PRR)	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <5% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <4% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <4% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <3% ของระยะทางที่สั้นที่สุด	๒.๕: ค่า Actual En-route Extension <3% ของระยะทางที่สั้นที่สุด
	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison และ PRR)	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <5.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <4.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <4.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <3.5%	๒.๖: Filed Flight Plan En-route Extension <3.5%
	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๐.๕ นาที/เที่ยวบิน	๒.๗: ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๐.๕ นาที/เที่ยวบิน
	๒.๘: Terminal Efficiency (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison, PRR และ PBWG)	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี ๒๕๖๒	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency <๙ นาที	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency <๙ นาที

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๒.๙: Taxi-in Efficiency	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ <๖.๐ นาที/ลำ มีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับ สนามบินดอนเมือง	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และ ดอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และ ดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมี ฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับ วัตถุประสงค์ สนามบิน ภูเก็ต จากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และ สนามบินสุวรรณภูมิ และ ดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมี ฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับ วัตถุประสงค์ สนามบิน เชียงใหม่ และ ภูเก็ต จาก ข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และ สนามบินสุวรรณภูมิ และ ดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการ เก็บ ข้อมูล จาก MLAT/ADS-B ได้อย่าง ต่อเนื่อง สำหรับ สนามบิน เชียงใหม่ และภูเก็ต	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และ ปานกลาง (high & medium density) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และ ปานกลาง (high & medium density) <๕.๐ นาที/ลำ
	๒.๑๐: Flight Time Variability	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับ คู่ สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๖๕	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับ คู่ สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๐	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับ คู่ สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๐	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับ คู่ สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๕
Global Interoperability (SO2)	พัฒนาบริการการเดินอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๒.๑๑: ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕	๒.๑๑: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐	๒.๑๑: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 2 แล้วเสร็จ	๒.๑๑: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 3 แล้วเสร็จ
Environment (SO2)	ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b>							

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๒.๑๒: Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน ตลอดช่วงการบิน ในความรับผิดชอบของ บวท.	๒.๑๒: วัดผลต่อเนื้อของปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน และปรับวิธีการคำนวณ และเกณฑ์วัดผล	๒.๑๒: วัดผลต่อเนื้อของปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน และปรับวิธีการคำนวณ และเกณฑ์วัดผล	๒.๑๒: วัดผลต่อเนื้อของปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน รวมถึงจัดให้มีการดำเนินการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน	๒.๑๒ : จัดให้มี การดำเนินการต่างๆ อย่าง ต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการลดปริมาณ Additional Fuel Burn จา ก การปฏิบัติการบิน	๒.๑๒: ประเมินผลสำเร็จ จากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๙-๒๕๗๐ เทียบกับผล ที่วัดได้ในปีฐาน และ กำหนด / ผลักดัน การดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้	๒.๑๒: ประเมินผลสำเร็จ จากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๙-๒๕๗๕ เทียบกับ ผลที่วัดได้ในปีฐาน และ กำหนด / ผลักดัน การดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้ สามารถบรรลุเป้าหมายที่ กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้	๒.๑๒ : ปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน ตลอดช่วงการบิน ในปี ๒๕๘๐ ลดร้อยละ ๕ จาก ปีฐาน (เทียบเคียงกับ เป้าหมายของ European ATM Master Plan)
<b>Professionals: สร้างบุคลากรมืออาชีพ</b>								
Competency (SO3)	พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถหลักตามที่กำหนด <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๓.๑: ความสามารถของพนักงานทั่วทั้งองค์กร	๓.๑: พนักงานได้รับการพัฒนาตามแผน IDP/ แผนพัฒนาตามสายอาชีพ ทั่วทั้งองค์กร	๓.๑: พนักงานได้รับการพัฒนาตามแผน IDP/ แผนพัฒนาตามสายอาชีพ ทั่วทั้งองค์กร	๓.๑ : พนักงานมีความสามารถตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนด	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนด และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการ การให้บริการ การเดินทาง	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนด และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการ การเดินทางรวมทั้งมีการเดินทางรวมทั้งมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ /ชำนาญ เพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายขององค์กร	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดได้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการ การเดินทางรวมทั้งมีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญ เพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายขององค์กร	๓.๑: พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ โดยมีบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) ที่ได้รับการคัดเลือกจาก บวท. คิดเป็นร้อยละ ๕ ของพนักงานทั่วทั้งองค์กร

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
Productivity (SO3)	เพิ่มผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๓.๒ : ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS hour Productivity))	๓.๒ : ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๓๔	๓.๒ : ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๔๔	๓.๒ : ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๔	๓.๒ : ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๖๔	๓.๒ : ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๗๓ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๒)	๓.๒ : ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) > ค่าเฉลี่ยของ CANSO	๓.๓ : ค่าผลผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) > ค่าเฉลี่ยของ CANSO
Employee Engagement (SO4)	ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กร	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย / พื้นที่ / กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาก	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย / พื้นที่ / กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาก	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย / พื้นที่ / กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาก	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย / พื้นที่ / กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาก	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย / พื้นที่ / กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมาก	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรทุกปัจจัยมีระดับไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรทุกปัจจัยมีระดับไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐
HPO: พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง								
Corporate Performance (SO5)	มีผลการประเมินผลองค์กรในระดับดีเยี่ยม <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๕.๑: ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรที่ได้รับการยอมรับในระดับ	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SEAM) ในส่วน Core	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SEAM) ในส่วน Core	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business	๕.๑: ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจอยู่ในระดับ ๑	๕.๑: ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม



KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
							ดูแลกิจการบริษัท จดทะเบียน ของตลาด หลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ไทยคือมากกว่า ร้อยละ ๗๕)	ดูแลกิจการบริษัท จดทะเบียน ของตลาด หลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ไทยคือมากกว่า ร้อยละ ๘๐)
	๕.๔ : การดำเนินการด้านการ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล	๕.๔: คะแนนประเมินผลการ ดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยี ดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓	๕.๔: คะแนนประเมินผลการ ดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยี ดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓๑๔	๕.๔: คะแนนประเมินผลการ ดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยี ดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓๓๒	๕.๔: คะแนนประเมินผลการ ดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยี ดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓๕๕	๕.๔: คะแนนประเมินผลการ ดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยี ดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓๖๑	๕.๔: คะแนนประเมินผลการ ดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยี ดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๔๐๐	๕.๔: เป็นองค์กรดิจิทัลอย่าง เต็มรูปแบบ โดยมี การดำเนินการที่สามารถ แทนที่ด้วยการใช้ระบบ อัตโนมัติได้อย่างครบถ้วน สมบูรณ์
	๕.๕: การดำเนินการด้านการ จัดการความรู้	๕.๕: คะแนนประเมิน ผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจจาก สคร. ใน หัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๒.๗๖	๕.๕: คะแนนประเมิน ผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจจาก สคร. ใน หัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๒.๙๖	๕.๕: คะแนนประเมิน ผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจจาก สคร. ใน หัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๑๖	๕.๕: คะแนนประเมิน ผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจจาก สคร. ใน หัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๓๖	๕.๕: คะแนนประเมิน ผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจจาก สคร. ใน หัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๖	๕.๕: มีการสร้างองค์ ความรู้ใหม่ที่เป็น ประโยชน์สำหรับ อุตสาหกรรมการบิน และมีการพัฒนา ส่งผลลัพธ์ที่ดี อย่างต่อเนื่องและ บูรณาการกับงานประจำ	๕.๕: เป็นองค์กรแห่งการ เรียนรู้ และมีการสร้าง องค์ความรู้ใหม่ที่เป็น ประโยชน์สำหรับ อุตสาหกรรมการบิน
	๕.๖: การจัดการนวัตกรรม และ คุณภาพของนวัตกรรมที่สร้าง มูลค่าให้กับองค์กร							
	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผลการ ดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผล การดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ จาก สคร. ในหัวข้อ	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผล การดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ จาก สคร. ในหัวข้อ	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผล การดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ จาก สคร. ในหัวข้อ	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผล การดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ จาก สคร. ในหัวข้อ	๕.๖.๑: คะแนนประเมินผล การดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ จาก สคร. ในหัวข้อ		

KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		การจัดการนวัตกรรมการ ไม่ต่ำกว่า ๒.๑๖	การจัดการนวัตกรรมการ ไม่ต่ำกว่า ๒.๓๖	การจัดการนวัตกรรมการ ไม่ต่ำกว่า ๒.๕๖	การจัดการนวัตกรรมการ ไม่ต่ำกว่า ๒.๗๖	จัดการนวัตกรรมการ ไม่ต่ำ กว่า ๒.๙๖		
	๕.๖.๒: นวัตกรรมที่สร้างมูลค่า ให้กับ บพท.	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมเพื่อ สร้างรายได้ หรือลด ค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผล ทางการเงินได้	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมเพื่อ สร้างรายได้ หรือลด ค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผล ทางการเงินได้	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมเพื่อ สร้างรายได้ หรือลด ค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผล ทางการเงินได้	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมที่ นำเข้าใช้งานได้ และสร้าง มูลค่าในมิติ ด้านเวลา ด้าน ความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ ของระบบ หรือ การให้บริการ หมายเหตุ : มิติ ใน การสร้างมูลค่าเมื่อนำไปใช้ งานจากเกณฑ์ในการ พิจารณารางวัลนวัตกรรม ขององค์กร	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมที่ นำเข้าใช้งานได้ และสร้าง มูลค่าในมิติ ด้านเวลา ด้าน ความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ ของระบบ หรือ การให้บริการ	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมที่ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้กับอุตสาหกรรม การบิน	๕.๖.๒: มีนวัตกรรมที่ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ให้กับอุตสาหกรรม การบินอย่างต่อเนื่อง
Cost Effectiveness (SO6)	บริหารต้นทุนอย่างมี ประสิทธิภาพ เพื่อ การให้บริการที่คุ้มค่า <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๖.๑: ค่าใช้จ่ายโดยรวมต่อ จำนวนชั่วโมงบินด้วยเครื่องบิน ประกอบการบิน (Total Cost/FR Flight Hour)	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO ฉบับล่าสุด	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงานใน CANSO	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงานใน CANSO	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงานใน CANSO	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงานใน CANSO	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงานใน CANSO	๖.๑: Total Cost/FR Flight Hour < ค่าเฉลี่ย CANSO ตาม การรายงานใน CANSO
	๖.๒: รายได้จากการ ดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ	๖.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่น เพิ่มเติม ร้อยละ ๒๐ ของ รายได้ภาคธุรกิจ	๖.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่น เพิ่มเติม ร้อยละ ๒๐ ของ รายได้ภาคธุรกิจ	๖.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่น เพิ่มเติม ร้อยละ ๒๐ ของ รายได้ภาคธุรกิจ	๖.๒: รายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ ๙-๑๐ ของ รายได้ทั้งหมดของ บพท.	๖.๒: รายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ ๑๐ ของ รายได้ทั้งหมดของ บพท.	๖.๒: รายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ ๑๕ ของ รายได้ทั้งหมดของ บพท.	๖.๒: รายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ ๒๐ ของ รายได้ทั้งหมดของ บพท.



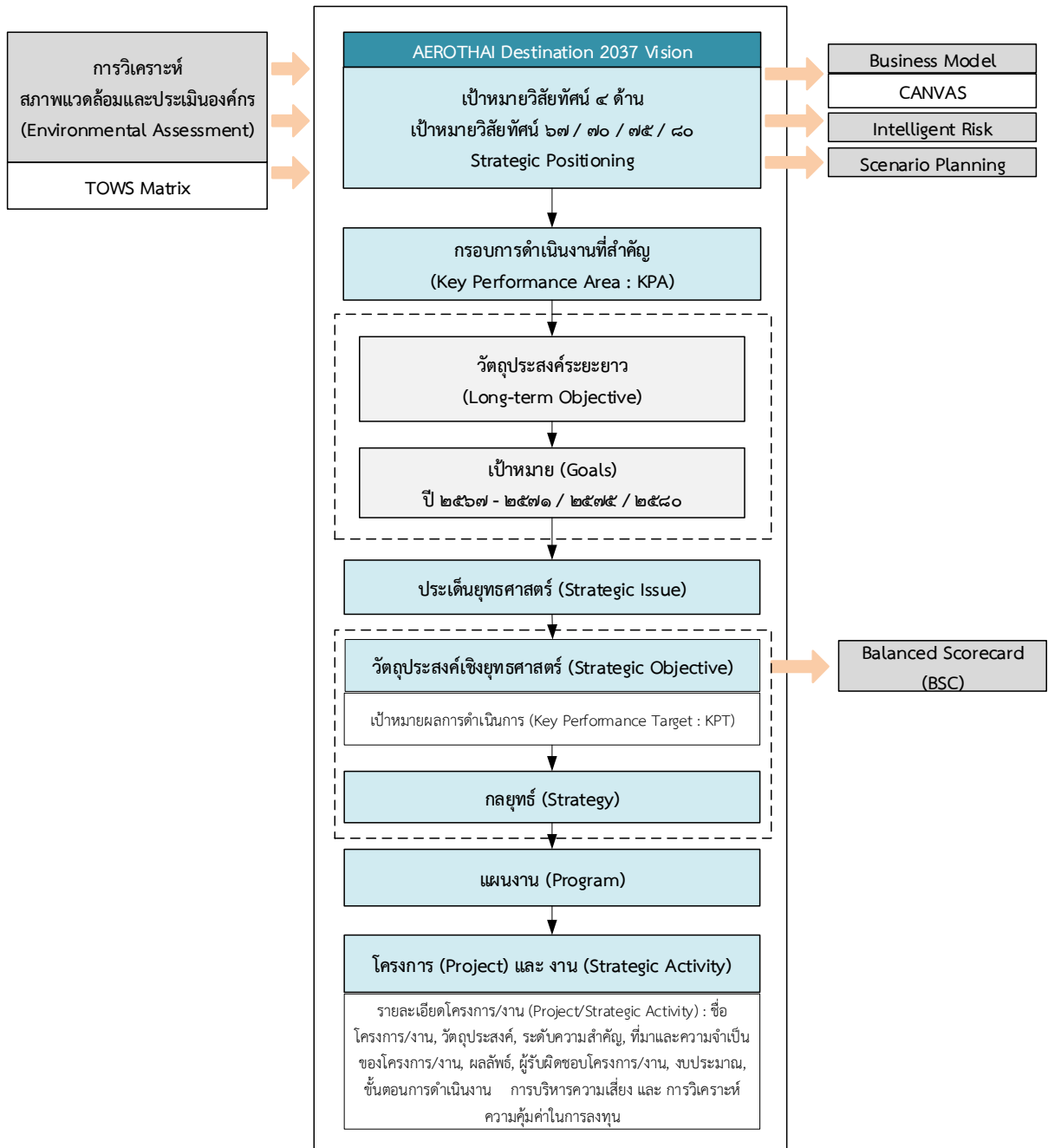
KPA	Long-term Objective/ KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐	
Value for National Competitiveness and Aviation Industry: สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน									
Leadership in ANS (SO7)	สร้างประโยชน์ให้กับกิจการบินผ่านการจัดทำ/ผลักดันให้เกิดการพัฒนามาตรฐานในระดับภูมิภาค/โลก <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๗.๑: ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 5 initiatives	๗.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก โดยประเทศไทยได้มีโอกาสเข้ารับเลือกตั้งเพื่อเป็นสมาชิก ICAO Council	
National Competitiveness (SO8)	พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๘.๑: ประสิทธิภาพของแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๗) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๘) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดร่วมกันดำเนินการตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๙) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดร่วมกันดำเนินการตามแผนด้านการบินของทางอากาศของไทย และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๙) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดร่วมกันดำเนินการตามแผนด้านการบินของทางอากาศของไทย และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๖๙) ในการเพิ่มขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุด	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดร่วมกันดำเนินการตามแผนและบรรลุเป้าหมายการพัฒนา (ปี ๒๕๗๕) และร่วมพัฒนาเทคโนโลยี แนวปฏิบัติที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาบริการการเดินอากาศที่มีคุณค่าต่อประเทศ และ	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดร่วมกันดำเนินการตามแผนและบรรลุเป้าหมายการพัฒนา (ปี ๒๕๘๐) และเป็นหน่วยงานที่สร้างนวัตกรรมด้านบริการการเดินอากาศที่มีคุณค่าต่อประเทศ และ	๘.๑: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมดร่วมกันดำเนินการตามแผนและบรรลุเป้าหมาย (ปี ๒๕๘๐) และเป็นหน่วยงานที่สร้างนวัตกรรมด้านบริการการเดินอากาศที่มีคุณค่าต่อประเทศ และ

จากการพิจารณาถึงสิ่งที่ บวท. ได้มุ่งเน้นและให้ความสำคัญ ร่วมกับเป้าหมายวิสัยทัศน์ ๔ ด้าน และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา สามารถนำมากำหนดเป็น ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ในระดับองค์กร ดังนี้

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

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. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ได้ใช้หลักการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management) การบริหารกลยุทธ์และผลสัมฤทธิ์ขององค์กรอย่างสมดุลและระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพ (Key Performance Targets: KPTs) โดยได้มีการจัดทำ Strategy Map ตามภาพประกอบที่ ๗ รวมทั้ง ได้ใช้ Balanced Scorecard (BSC) มาเป็นเครื่องมือในการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ ให้มีการกำหนดยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ที่เชื่อมโยงและสนับสนุนซึ่งกันและกันอย่างสมดุล และวัดผลได้ชัดเจนเป็นรูปธรรม เพื่อให้โครงสร้างยุทธศาสตร์ที่กำหนดมีตัวชี้วัด กลยุทธ์ ที่ถูกต้อง ครบถ้วน เหมาะสม และสมดุล สามารถสนับสนุนให้วิสัยทัศน์บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมถึงสามารถถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติในการกำหนดแผนงาน โครงการ/งาน ได้อย่างครบถ้วน โดยมีรายละเอียด Strategy Map ตามมุมมอง BSC ตามภาพประกอบที่ ๘ พร้อมทั้ง Strategy Map ตามมุมมอง BSC ที่แสดงรายละเอียดเพิ่มเติมในการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่าง เป้าหมาย/ตัวชี้วัด กลยุทธ์ และถ่ายทอดไปสู่การปฏิบัติในการกำหนดแผนงาน โดยเชื่อมโยงกันด้วยลูกศรแสดงถึงการส่งมอบผลลัพธ์ต่อกัน พร้อมตารางแสดงความสัมพันธ์/เชื่อมโยงระหว่างตัวชี้วัด ในรูปแบบ Leading/Lagging Indicators ตามภาพประกอบที่ ๙



ภาพประกอบที่ ๖: รูปแบบการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ของ บวท.

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

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

**เป้าหมายวิสัยทัศน์ระยะต่างๆ**

<b>พ.ศ. 2567</b>	ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (SMS Maturity Level B) และประสิทธิภาพการทำงานในทุกระยะการบินเทียบเท่ากับเทียบในอุตสาหกรรมการบิน (ได้แก่ สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ยุโรป และสหรัฐอเมริกา) และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.2 ล้านเที่ยวบิน	มีการประเมินความสามารถของพนักงานครบถ้วน และมีผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงขึ้นกว่าปี 2562	ได้รับคะแนนประเมินผลการทำงานด้านรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 3.05 และมีรายได้จากแหล่งอื่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ของรายได้ภาคธุรกิจ เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งภาคการเดินอากาศแห่งชาติอย่างครบถ้วน ตามกำหนดเวลา
<b>พ.ศ. 2570</b>	ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (SMS Maturity Level C) และประสิทธิภาพการทำงานในทุกระยะการบินเทียบเท่าหรือสูงกว่าเทียบในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.4 ล้านเที่ยวบินพร้อมให้บริการทางเดินอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น Unmanned Aircraft Traffic Management : UTM) รองรับการเดินทางโดยของอุตสาหกรรมการบิน	มีจำนวนพนักงานที่เหมาะสม ครบถ้วนตามโครงสร้างอัตรากำลัง พนักงานตัวที่องค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และมีผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงขึ้นกว่าปี 2569 และอยู่ในระดับเดียวกันหรือสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการทำงานด้านรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 3.53 และมีรายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายแผนแม่บททั้งภาคการเดินอากาศแห่งชาติ พร้อมร่วมพัฒนาบริการการเดินอากาศโดยแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 Initiatives
<b>พ.ศ. 2575</b>	ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (Completion on SMS Maturity Level D – Assured) และประสิทธิภาพการทำงานในทุกระยะการบินเทียบเท่าหรือสูงกว่าเทียบในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.8 ล้านเที่ยวบิน มีการให้บริการทางเดินอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น UTM) รองรับทุกพื้นที่ ที่พร้อมรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน	พนักงานที่ทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และมีผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงกว่าปี 2574 และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการทำงานด้านรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุดและมีรายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็น ร้อยละ 15 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ร่วมพัฒนาบริการการเดินอากาศโดยแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 5 initiatives
<b>พ.ศ. 2580</b>	ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยมาตรฐานความปลอดภัย (ระดับขั้น SMS Maturity Level D เพื่อมุ่งสู่ SMS Maturity Level E) และประสิทธิภาพการทำงานในทุกระยะการบินเทียบเท่าหรือสูงกว่าเทียบในอุตสาหกรรมการบิน และมีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 2 ล้านเที่ยวบิน รวมถึงการให้บริการที่สอดคล้องตามเป้าหมายแนวคิดเชิงปฏิบัติการด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (Trajectory Based Operation : TBO)	พนักงานที่ทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ โดยมีบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) ที่ได้รับการคัดเลือกจากบริษัท คิดเป็นร้อยละ 5 ของพนักงานทั้งองค์กร และมีผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) สูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม และมีรายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 20 ของรายได้ทั้งหมดของบริษัท เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	แสดงความเป็นผู้นำ ในระดับภูมิภาค/โลก โดยประเทศไทยได้รับโอกาสเข้าร่วมเลือกตั้งเพื่อเป็นสมาชิก ICAO Council

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

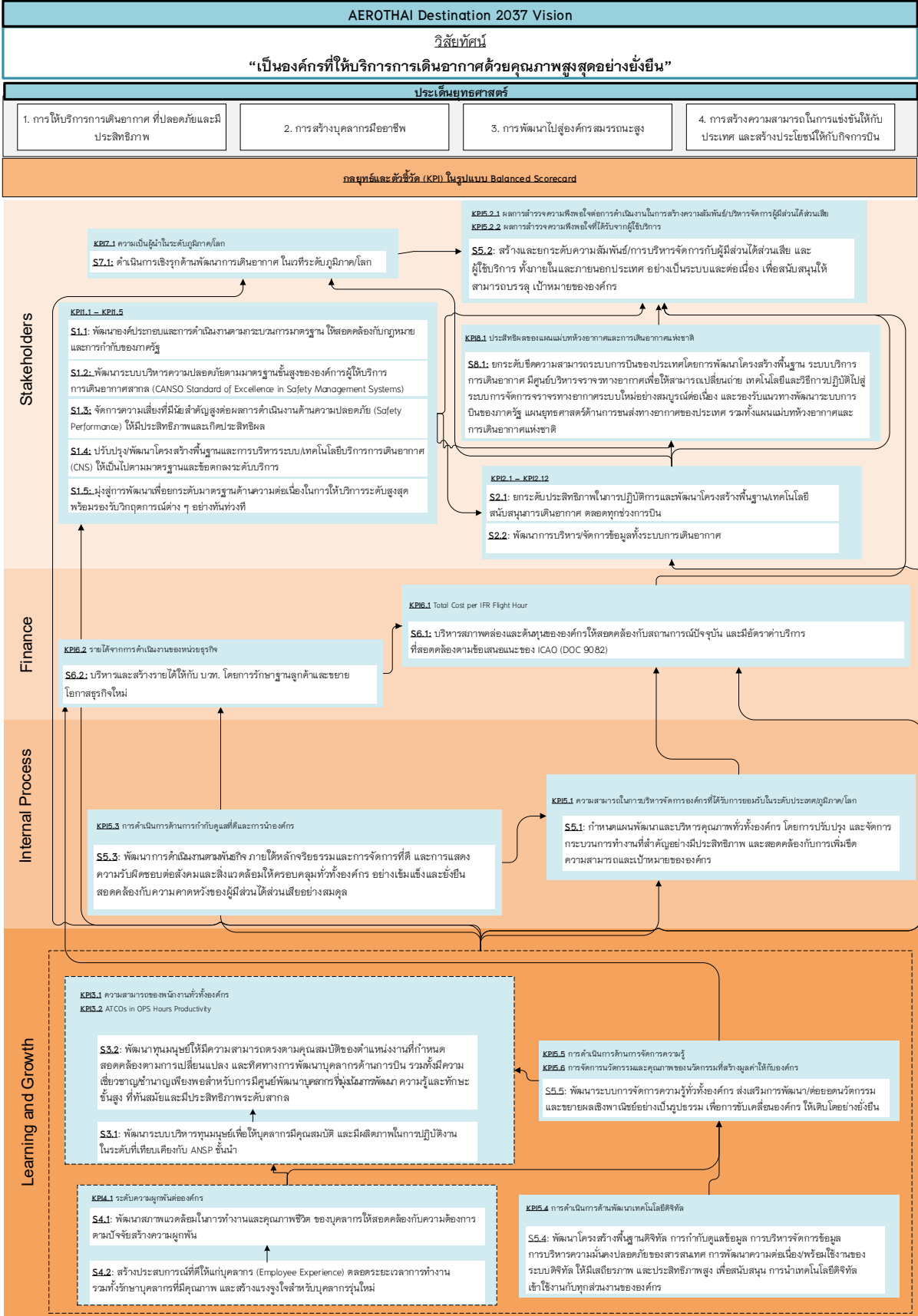
<b>1. Implementation of Standard</b> [ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีมาตรฐานชั้นสูงสุด] <b>2. Safety</b> [ให้บริการที่ไร้ระดับความปลอดภัยสูงและยั่งยืน] <b>3. Security</b> [ใช้ระบบการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศ มีความมั่นคง] <b>4. Capacity</b> [มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศสอดคล้องต่อภาระเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน] <b>5. Efficiency</b> [เพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกระยะการบิน] <b>6. Global Interoperability</b> [พัฒนาบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ] <b>7. Environment</b> [ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม]	<b>8. Competency</b> [พัฒนาบุคลากรที่มีความสามารถหลักตามที่กำหนด] <b>9. Productivity</b> [เพิ่มผลผลิตภาพการปฏิบัติงาน] <b>10. Employee Engagement</b> [ใช้บุคลากรที่มีความผูกพันต่อองค์กร]	<b>11. Corporate Performance</b> [มีผลการประเมินองค์กรในระดับดีเยี่ยม] <b>12. Cost Effectiveness</b> [บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อการให้บริการที่คุ้มค่า]	<b>13. Leadership in ANS</b> [สร้างประโยชน์ให้กับกิจการการบินผ่านการจัดทำผลิตภัณฑ์ให้เกิดการพัฒนาฐานในระดับภูมิภาค/โลก] <b>14. National Competitiveness</b> [พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย]
--	---	---	--

ประเด็นยุทธศาสตร์			
1. การให้บริการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการการบิน
<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>
<b>SO.1</b> ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกขงการบิน <b>SO.2</b> พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน และยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ	<b>SO.3</b> มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการ ทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์ และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน <b>SO.4</b> มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี	<b>SO.5</b> มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบ การกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรู้ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม บนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยี ดิจิทัล เพื่อให้เห็นผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ ผู้ให้บริการทุกกลุ่ม <b>SO.6</b> มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมี อัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้	<b>SO.7</b> สร้างประโยชน์ให้กับกิจการการบินทุกระดับ <b>SO.8</b> มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ การเดินอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับ การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ
<b>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)</b>	<b>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)</b>	<b>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)</b>	<b>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)</b>
<b>Implementation of Standards</b> SO 1 <b>KPI1.1</b> การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการเดินอากาศ Safety <b>KPI1.2</b> SMS Maturity Level <b>KPI1.3</b> Safety Occurrences Ratio <b>KPI1.4</b> CNS/Support System Service Availability <b>Security</b> <b>KPI1.5</b> ไม่มี Incident ที่เกิดจากการแทรกแซง  <b>Capacity</b> SO 2 <b>KPI2.1</b> Bangkok FIR Capacity <b>Efficiency</b> <b>KPI2.2</b> Airport Throughput Efficiency <b>KPI2.3</b> Airport/Terminal ATM Delay <b>KPI2.4</b> Taxi-out Efficiency <b>KPI2.5</b> Actual En-route Extension <b>KPI2.6</b> Filed Flight Plan En-route Extension <b>KPI2.7</b> ค่าเฉลี่ย En-route ATM Delay <b>KPI2.8</b> Terminal Efficiency <b>KPI2.9</b> Taxi-in Efficiency <b>KPI2.10</b> Flight Time Variability <b>Global Interoperability</b> <b>KPI2.11</b> ความเข้ากันได้ ASBU และ APAC Seamless ANS Plan <b>Environment</b> <b>KPI2.12</b> Additional Fuel Burn	<b>Competency</b> SO 3 <b>KPI3.1</b> ความสามารถของพนักงานทั่วทั้งองค์กร <b>Productivity</b> <b>KPI3.2</b> ATCOs in OPS Hours Productivity  <b>Employee Engagement</b> SO 4 <b>KPI4.1</b> ระดับความผูกพันต่อองค์กร	<b>Corporate Performance</b> SO 5 <b>KPI5.1</b> ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรที่ได้รับ การยอมรับในระดับประเทศภูมิภาคโลก <b>KPI5.2</b> การดำเนินการด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและ ลูกค้า <b>KPI5.3</b> การดำเนินการด้านการกำกับดูแลและการนำองค์กร <b>KPI5.4</b> การดำเนินการด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล <b>KPI5.5</b> การดำเนินการด้านการจัดการความรู้ <b>KPI5.6</b> การจัดการนวัตกรรม และคุณภาพของนวัตกรรมที่สร้าง มูลค่าให้กับองค์กร  <b>Cost Effectiveness</b> SO 6 <b>KPI6.1</b> Total Cost per IFR Flight Hour <b>KPI6.2</b> รายได้จากบริการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ	<b>Leadership in ANS</b> SO 7 <b>KPI7.1</b> ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาคโลก  <b>National Competitiveness</b> SO 8 <b>KPI8.1</b> ประสิทธิภาพของแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)
<b>S1.1</b> พัฒนาระบบและกระบวนการดำเนินงานตามมาตรฐานที่สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดของภาครัฐ <b>S1.2</b> พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยตาม มาตรฐานที่สูงขององค์กรให้บริการเดินอากาศสากล <b>S1.3</b> จัดการความเสี่ยงที่มีไม่/กึ่งสูงต่อผลการดำเนินงาน ตามความปลอดภัยไม่ประนีประนอมและเปิดประนีประนอม <b>S1.4</b> ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหาร ระบบเทคโนโลยี บริการการเดินอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และข้อตกลงระดับบริการ <b>S1.5</b> มุ่งสู่การพัฒนาเที่ยวบินมาตรฐานด้านความปลอดภัย ในการให้บริการขั้นสูงสุด พร้อมรองรับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อย่าง ทันที	<b>S2.1</b> พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์ที่เป็นเลิศ ขยายขีดความสามารถ และมีขีดความสามารถในการปฏิบัติงานในระดับดีเยี่ยม ANS P รื่นน้ำ <b>S2.2</b> พัฒนาทุนมนุษย์ที่มีความสามารถตรงตามความต้องการ ด้านพนักงานที่เกษียณ สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทิศทาง การพัฒนาบุคลากรด้านการบิน รวมถึงมีรางวัลเชิดชูขวัญเข้ามา เชิงขอสำหรับการพัฒนาบุคลากร ที่มีเป้าหมายพัฒนาความรู้ และทักษะขั้นสูงที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพระดับสากล  <b>S2.3</b> พัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานและคุณภาพชีวิตของบุคลากร ที่สอดคล้องกับความต้องการที่มีต่อสังคมอย่างยั่งยืน <b>S2.4</b> สร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากร (Employee Experience) ตลอดระยะเวลาการทำงาน รวมถึงรักษามูลค่าที่มีคุณค่า และสร้าง แรงจูงใจสำหรับบุคลากรรุ่นใหม่	<b>S3.1</b> กำหนดแผนพัฒนาและบริหาร ทุนค่าทั่วทั้งองค์กร โดยการบริหารและจัดการระบบงานที่งานที่สำคัญอย่าง เป็นประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเพิ่มขีดความสามารถและปริมาณ ขององค์กร  <b>S3.2</b> สร้างและยกระดับความสัมพันธ์กับบริการจัดการกับผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียและผู้ให้บริการ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ อย่างเป็นระบบ และต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กร  <b>S3.3</b> พัฒนาการดำเนินงานเชิงรุกในการให้ลูกค้าและพันธมิตรบริการ ที่ดี และการแสดงความรู้ในเชิงรุกต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุม ทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มแข็งและยั่งยืนสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้ ส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล  <b>S3.4</b> พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การกำกับดูแล การบริหารจัดการข้อมูล การบริหารความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ การพัฒนาความต่อเนื่องทางธุรกิจในระบบดิจิทัล ยั่งยืนและสภาพ และประสิทธิภาพสูง เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ร่วมกับทุกส่วนงานขององค์กร  <b>S3.5</b> พัฒนาระบบการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร ส่งเสริมการพัฒนา/ ต่อรองนวัตกรรม และขยายผลเชิงนวัตกรรมอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อการขับเคลื่อนองค์กร ให้เติบโตอย่างยั่งยืน  <b>S3.6</b> บริหารสภาพแวดล้อมและต้นทุนขององค์กรให้สอดคล้องกับ สถานการณ์ปัจจุบันและมีขีด ราคาค่าบริการ ที่สอดคล้องตามข้อกำหนดและของ ICAO (DOC 9082) <b>S3.7</b> บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บริบท โดยการรักษาฐานลูกค้า และขยายผลจากธุรกิจอื่น	<b>S7.1</b> ดำเนินงานเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินอากาศในระดับภูมิภาคโลก  <b>S8.1</b> ยกระดับขีดความสามารถของระบบการเดินอากาศ โดยการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ มีศูนย์บริการจราจร ทางอากาศ เพื่อใช้บริหารจัดการและเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติ ไปสู่ระบบการจราจรทางอากาศที่ปลอดภัยและยั่งยืนและรองรับ การพัฒนาการเดินอากาศของภาคธุรกิจ และอุตสาหกรรม และรองรับแผนทางพัฒนาการเดินอากาศของภาคธุรกิจ และอุตสาหกรรม การเดินอากาศแห่งชาติ

แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)
<p>1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารความรับผิดชอบต่อสังคมและจริยธรรม (Quick win)</p> <p>1.2 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัยและพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Promotion &amp; Development of a Positive and Proactive Safety Culture) และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick win)</p> <p>1.2.2 แผนงานพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) และพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)</p> <p>1.3.1 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากความเสี่ยงด้านเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (Quick win)</p> <p>1.3.2 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางกรีน (Quick win)</p> <p>1.3.3 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางรังสี (Quick win)</p> <p>1.3.4 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน และดำเนินการปฏิบัติที่เสี่ยงเนื่องจากมาตรฐาน (Risk of faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures – Procedural Risk) (Long Term)</p> <p>1.4.1 แผนงานปรับปรุงระบบบริหารจราจรทางอากาศตามมาตรฐานข้อกำหนดการใช้งาน (Quick win)</p> <p>1.4.2 แผนงานพัฒนาระบบบริหารจราจรทางอากาศที่รองรับความหนาแน่น ความปลอดภัย (Long Term)</p>	<p>3.1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารบุคลากรที่มีขีดความสามารถตามแผนงาน และสอดคล้องกับทิศทางงานบริหารจราจรทางอากาศ (Quick win)</p> <p>3.1.2 แผนงานพัฒนาแนวทางเชิงผลิตภาพ (Productivity) และลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term)</p> <p>3.1.3 แผนงานพัฒนาระบบบริหารบุคลากร (Long Term)</p> <p>3.2.1 แผนงานพัฒนาระบบความสามารถ (Competency Management System) (Quick win)</p> <p>3.2.2 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้าน ANMM ด้านนิเทศกรรม DNS และด้านวิศวกรรมระบบ ตามแนวทาง Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) (Quick win)</p> <p>3.2.3 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านบริหารจัดการและสนับสนุน ท่าอากาศยาน และท่าอากาศยานที่พัฒนาที่ทันสมัยขององค์กร (Quick win)</p> <p>3.2.4 แผนงานบริหารวิชาชีพด้านการบินและวิศวกรรมการบิน ด้าน Safety Security Standard และด้านกฎ (Quick Win)</p> <p>3.2.5 แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพ (Identify High Competency ในระดับที่สูงขึ้น และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน Specialist) (Long Term)</p> <p>3.2.6 แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และทำงานโครงการดิจิทัล (Quick win)</p> <p>4.1.1 แผนงานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย วิชาชีพอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Long Term)</p> <p>4.2.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมความผูกพันขององค์กร (Quick Win)</p> <p>4.2.2 แผนงานพัฒนาแนวทางการส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) และเพิ่มขีดความสามารถ (New Normal) (Long Term)</p>	<p>5.1.1 แผนงานปรับปรุงกระบวนการเพื่อเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุน การให้บริการให้ผลิตภัณฑ์และบริการอย่างมีประสิทธิภาพ (Quick win)</p> <p>5.1.2 แผนงานบริหารต้นทุนค่าจ้างองค์กร (Long Term)</p> <p>5.2.1 แผนงานการพัฒนาระบบและยกระดับความสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาระบบและเครื่องมืออย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อตอบสนองผู้ใช้บริการในด้านความต่อเนื่อง และลดข้อผิดพลาด (Quick win) และเพิ่มความปลอดภัย (Quick win)</p> <p>5.2.2 แผนงานการส่งเสริมและยกระดับความสัมพันธ์กับพันธมิตรกับผู้ใช้บริการ เพื่อให้ได้บริการคุณภาพสูงและมีประสิทธิภาพในระดับหน่วยงาน ในอุตสาหกรรมและเชื่อมโยงกับระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการเงินขององค์กร (Long Term)</p> <p>5.3.1 แผนงานแสดงความคิดเห็นต่อผลิตภัณฑ์และบริการ (Quick Win)</p> <p>5.3.2 แผนงานผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บพ. รวมถึงส่งเสริมและปลูกฝังค่านิยมองค์กรที่เป็นที่ยอมรับในสังคม ภายใต้อิทธิพลของสภาธุรกิจกับมูลนิธิเพื่อขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั้งองค์กร (Long Term)</p> <p>5.4.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ/เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ไร้พรมแดนและประสิทธิภาพสูง (Quick win)</p> <p>5.4.2 แผนงานพัฒนาบุคลากรสารสนเทศ เพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ทุกระดับและสามารถเข้าถึงได้ (Quick win)</p> <p>5.4.3 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)</p> <p>5.5.1 แผนงานส่งเสริมพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการดำเนินงานนวัตกรรม เพื่อเพิ่ม Productivity ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผู้ใช้บริการ และขยายโอกาสทางธุรกิจใหม่ สร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่าย ลด ต้นทุน การให้บริการขององค์กร (Quick win)</p> <p>5.5.2 แผนงานพัฒนาบุคลากร (ความรู้) ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม เพื่อสนับสนุนองค์กรอย่างยั่งยืน (Long Term)</p> <p>6.1.1 แผนงานบริหารสภาพแวดล้อมให้สะอาด ปลอดภัย และรับผิดชอบต่อสังคม ให้ความสำคัญกับองค์กรอย่างเหมาะสม และสอดคล้อง ตามสถานการณ์ (Quick win)</p> <p>6.1.2 แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานกำหนด (Long Term)</p> <p>6.2.1 แผนงานพัฒนาธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องกับลูกค้า (Quick win)</p> <p>6.2.2 แผนงานเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรสูงถึง แสงหรือรายได้จากผลิตภัณฑ์บริการใหม่ เพื่อสร้างรายได้เพิ่มขึ้นและลดต้นทุน จากการรักษาลูกค้าให้คงอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ (Quick Win)</p> <p>6.2.3 แผนงานพัฒนาธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Long Term)</p>	<p>7.1.1 แผนงานสนับสนุนองค์กรธุรกิจสู่ระดับโลก (Quick win)</p> <p>7.1.2 แผนงานผลักดันและเตรียมความพร้อมในการแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก (Long Term)</p> <p>8.1.1 แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บททางอากาศ และการพัฒนาภาคพื้นฟ้า (Quick win)</p> <p>8.1.2 แผนงานพัฒนาการบริหารจัดการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Long Term)</p> <p>8.1.3 แผนงานพัฒนาการบริหารจัดการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด (Quick win)</p> <p>8.1.4 แผนงานพัฒนาศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ (Quick Win)</p> <p>8.1.5 แผนงานพัฒนาการบริหารจัดการทางอากาศ ณ สนามบินผู้ดูแล (Quick Win)</p> <p>8.1.6 แผนงานพัฒนาการบริหารจัดการทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Long Term)</p> <p>8.1.7 แผนงานปรับปรุงพัฒนาระบบบริหารการจราจรทางอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อจำกัด ให้สามารถใช้งานระบบได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง (Long Term)</p>
<p>1.5.1 แผนงานด้านการรักษาความปลอดภัย (Quick win)</p> <p>1.5.2 แผนงานจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ แห่งที่ 2 และศูนย์ปฏิบัติการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินจากเร่งไกล (Remote Tower Center) (Long Term)</p> <p>2.1.1 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)</p> <p>2.1.2 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติการในอนาคต (Long Term)</p> <p>2.1.3 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินและความมั่นคงทางบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)</p> <p>2.1.4 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินและความมั่นคงทางบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติการในอนาคต (Long Term)</p> <p>2.1.5 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศ (Quick Win)</p> <p>2.1.6 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหารความต้องจัดการจราจรทางอากาศ (Quick Win)</p> <p>2.1.7 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศตามแนวคิดเทคโนโลยีใหม่ (Long Term)</p> <p>2.2.1 แผนงานพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM (Quick Win)</p> <p>2.2.2 แผนงานพัฒนา SWIM-Enabled Application (Long Term)</p>			

ภาพประกอบที่ ๗: Strategy Map (แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑)



ภาพประกอบที่ ๘: Strategy Map ตามมุมมอง BSC (แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑)

## ตารางแสดงความสัมพันธ์/เชื่อมโยงระหว่างตัวชี้วัด ในรูปแบบ Leading/Lagging Indicators

	เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี 2571	แผนงานสำคัญ
Stakeholders	KPT5.2.1: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์กับบริการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า 4.21 (Lagging) KPT5.2.2: ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ใช้บริการไม่น้อยกว่า 4.1 (Lagging)	- แผนงานการจัดการและยกระดับความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการกับความไม่พึงพอใจ และข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบเพื่อตอบสนองผู้ใช้บริการได้ตามความต้องการ และเหนือกว่าคู่แข่งด้านความพึงพอใจและเพิ่มความสะดวกให้กับลูกค้า (Quick Win)
	KPT7.1: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives (Leading)	- แผนงานขับเคลื่อนองค์กรเชิงกลยุทธ์ในระดับภูมิภาค/โลก (Quick Win)
	KPT8.1: หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนด้านกรรณวิถีทางอากาศของไทย และแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และแผนการเดินอากาศระดับภูมิภาค และระดับโลก จนบรรลุเป้าหมายสำหรับ ปี 2571 (Lagging)	- แผนงานสนับสนุนการดำเนินการตามแผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Quick Win) - แผนงานพัฒนาการบริการกรรณวิถีทางอากาศ ณ สนามบินผู้ตรวจฯ (Quick Win)
	KPT2.1: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า 1.5 ล้านเที่ยวบิน (Lagging) KPT2.2: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง 1 (Leading) KPT2.3: ค่า Terminal ATM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน (Leading) KPT2.4: Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <5.0 นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B โดยอัตโนมัติของสายสำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต (Leading) KPT2.5: ค่า Actual En-route Extension <4% ของระยะทางที่ใกล้ที่สุด (Leading) KPT2.6: Filed Flight Plan En-route Extension <4.5% (Leading) KPT2.7: ค่าเฉลี่ย En-route ATM Delay ไม่มากกว่า 1 นาที/เที่ยวบิน (Leading) KPT2.8: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี 2562 (Leading) KPT2.9: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <5.0 นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B โดยอัตโนมัติของสายสำหรับสนามบิน เชียงใหม่ และภูเก็ต (Leading) KPT2.10: ค่า Flight Time Variability สำหรับผู้โดยสารเป็นปกติ ต่ำลงจาก 2570 (Leading) KPT2.11: ค่าดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ 50 (Leading) KPT2.12: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งดำเนินการในปี 2569-2570 เทียบกับผลที่วัดได้ในปีก่อน และกำหนดหลักดำเนินการดำเนินการเดิม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี 2580 ได้ (Leading)	- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามภาคผนวกเดิมปัจจุบัน (Quick Win) - แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติการในอนาคต (Long Term) - แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามภาคผนวกเดิมปัจจุบัน (Quick Win) - แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติการในอนาคต (Long Term) - แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหาร/จัดการจราจรทางอากาศ (Quick Win) - แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการบริหาร ความปลอดภัย การจราจรทางอากาศ (Quick Win) - แผนงานพัฒนาขีดความสามารถการบริหาร/จัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM (Quick Win)
	KPT11.1: ความคุ้มค่าของเงินลงทุนในการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ 2 ซึ่งลดลงจากผลของปี 2570 ร้อยละ 10 (Leading) KPT11.2: SMS Maturity Pathway Level D – Assured (Leading) KPT11.3.1: Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice (Lagging) KPT11.3.2: Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice (Lagging) KPT11.3.3: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice (Lagging) KPT11.4: CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA (Leading) KPT11.5: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ) (Lagging)	- แผนงานพัฒนาระบบบริหาร/จัดการให้บริการเดินอากาศตามกรอบกฎหมายและข้อกำหนดภาครัฐ (Quick Win) - แผนงานส่งเสริมความปลอดภัยและการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงรุก (Safety Promotion & Development of a Positive and Proactive Safety Culture) และการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick Win) - แผนงานบริหารความเสียหายความเสียหายด้านความมั่นคงจราจรทางอากาศ (Quick Win) - แผนงานปรับปรุงระบบการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานข้อกำหนดการจราจร (Quick Win) - แผนงานจัดตั้งศูนย์บริการจราจรทางอากาศเขต 2 และศูนย์บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินจารก ระยะไกล (Remote Tower Center) (Long Term)
	KPT6.1: Total Cost/IR Flight Hour <ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO (Lagging) KPT6.2: รายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้ทั้งหมดของ บพข. (Leading)	- แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนด (Long Term) - แผนงานเพิ่มช่องทางขายโอกาสธุรกิจ แสงทหาวย ให้จากผลิตภัณฑ์/บริการใหม่ เพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติมนอกเหนือจากการให้บริการ ให้กับองค์กร อย่างยั่งยืน (Quick Win)
	KPT5.1: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 3.78 (Leading)	- แผนงานปรับปรุงกระบวนการ เพื่อเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการให้ได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายองค์กร (Quick Win)
	KPT5.3: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ด้านการกำกับดูแลพื้นที่และภารกิจองค์กร ไม่ต่ำกว่า 3.25 (Leading)	- แผนงานผลักดันนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บพข. รวมถึงส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับ ให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักการกำกับดูแลองค์กรที่ดีพร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร (Long Term)
	KPT3.1: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนด และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ รวมทั้งบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญชำนาญ เชิงของสำหรับรองรับความท้าทายองค์กร (Leading) KPT3.2: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >0.73 (Lagging)	- แผนงานพัฒนาทางการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) และลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term) - แผนงานพัฒนาระบบความสามัคคี (Competency Management System) (Quick Win)
	KPT5.5: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ไม่ต่ำกว่า 3.96 (Leading) KPT5.6.1: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า 2.96 (Leading) KPT5.6.2: มีนวัตกรรมที่นำเข้าสู่ใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลา ด้านความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ (Lagging)	- แผนงานส่งเสริมพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรมเพื่อเพิ่ม Productivity โดยมอง ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผู้ให้บริการ และขยายโอกาสทางธุรกิจใหม่ สร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุนการให้บริการขององค์กร (Quick Win) - แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัย และผลงานนวัตกรรม เพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน (Long Term)
KPT5.4: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า 3.61 (Leading)	- แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและพัฒนาขีดความสามารถ/เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ให้ได้โดยเร็วและประสิทธิภาพสูง (Quick Win)	
KPT4.1: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัยพื้นที่กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงและเสริมขึ้นงานปีที่กำหนด (Leading)	- แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสิทธิภาพที่ในการทำงาน (Employee Experience) และเป็นไปตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) (Long Term)	

**หมายเหตุ:** Balanced Scorecard (BSC) คือเครื่องมือวางแผนการจัดการเชิงกลยุทธ์ ที่ใช้สำหรับแปลงกลยุทธ์สู่การดำเนินงานจริง โดยแบ่งเป้าหมายตาม 4 มุมมองคือ Customer Perspective, Financial Perspective, Internal Process Perspective, Learning and Growth Perspective โดยเป้าหมาย/กลยุทธ์ต่าง ๆ จะเชื่อมโยงกันด้วยลูกศร ซึ่งแสดงถึงการส่งผลกระทบต่อกัน จากข้างขึ้นบน สำหรับตัวชี้วัดภายในด้านเดียวกัน จะแสดงความเชื่อมโยงไว้ด้วย (Leading/Lagging)

ภาพประกอบที่ ๙: ตารางแสดงความสัมพันธ์/เชื่อมโยงระหว่างตัวชี้วัด ในรูปแบบ Leading/Lagging Indicators



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 ๒๕๗๑)
<b>SI 1</b> การให้บริการ การเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมี ประสิทธิภาพ	<b>SO 1</b> ให้บริการที่ปลอดภัย และมั่นคง เป็นไปตาม มาตรฐาน และต่อเนื่อง ในทุกช่วงการบิน	<b>KPT1.1</b> – ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๗๐ ร้อยละ ๑๐ <b>KPT1.2</b> – SMS Maturity Pathway Level D - Assured <b>KPT1.3.1</b> – Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice <b>KPT1.3.2</b> – Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice <b>KPT1.3.3</b> – Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice <b>KPT1.4</b> – 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) <b>KPT1.5</b> – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๗๑)
	<p><b>SO 2</b> พัฒนาศักยภาพความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ</p>	<p><b>KPT2.1</b> – รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน</p> <p><b>KPT2.2</b> – บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑</p> <p><b>KPT2.3</b> – ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน</p> <p><b>KPT2.4</b> – Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง &lt;๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต</p> <p><b>KPT2.5</b> – ค่า Actual En-route Extension &lt;4% ของระยะทางที่สั้นที่สุด</p> <p><b>KPT2.6</b> – Filed Flight Plan En-route Extension &lt;4.5%</p> <p><b>KPT2.7</b> – ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน</p> <p><b>KPT2.8</b> – ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี ๒๕๖๒</p> <p><b>KPT2.9</b> – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง &lt;๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต</p> <p><b>KPT2.10</b> – ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๐</p> <p><b>KPT2.11</b> – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จร้อยละ ๕๐</p> <p><b>KPT2.12</b> – ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๙-๒๕๗๐ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และกำหนด/ผลักดันการดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้</p>
<p><b>SI 2</b> การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</p>	<p><b>SO 3</b> มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบสามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน</p> <p><b>SO 4</b> มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี</p>	<p><b>KPT3.1</b> – พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนดและตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการเดินอากาศ รวมทั้ง มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญ เพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กร</p> <p><b>KPT3.2</b> – ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) &gt; ๐.๗๓ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๒)</p> <p><b>KPT4.1</b> – ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย/พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมา</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๗๑)
SI 3 การพัฒนาไปสู่ องค์กรสมรรถนะสูง	SO 5 มีคุณภาพการบริหาร จัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และ พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับ ดูแลที่ดีที่มีการจัดการ ในระดับดีเยี่ยมและมีการ แสดงความรับผิดชอบ ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากล และ เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม บนพื้นฐานของการจัดการ ความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มี ประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ ผู้ให้บริการทุกกลุ่ม	<p><u>KPT5.1</u> – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓.๗๘</p> <p><u>KPT5.2.1</u> – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่า ๔.๒๑</p> <p><u>KPT5.2.2</u> – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่ต่ำกว่า ๔.๑๐</p> <p><u>KPT5.3</u> – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดี และการนำองค์กร ไม่ต่ำกว่า ๓.๒๕</p> <p><u>KPT5.4</u> – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๑</p> <p><u>KPT5.5</u> – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๖</p> <p><u>KPT5.6.1</u> – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๙๖</p> <p><u>KPT5.6.2</u> – มีนวัตกรรมที่นำเข้ามาใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลาด้านความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ</p>
SI 4 การสร้าง ความสามารถในการ แข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ ให้กับกิจการบิน	SO 7 สร้าง ประโยชน์ ให้กับกิจการบินทุกระดับ	<p><u>KPT7.1</u> – แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives</p>
	SO 8 มีโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการการเดินทาง ที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ สอดคล้องกับการพัฒนา การขนส่งทางอากาศของ ประเทศ	<p><u>KPT8.1</u> – หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนด้านการขนส่งทางอากาศของไทย และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ และแผนการเดินทางอากาศระดับภูมิภาค และระดับโลก จนบรรลุเป้าหมายสำหรับปี ๒๕๗๑</p>

### ๓.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ - การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 1:</b> ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน
<b>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๑:</b> <b>KPT1.1</b> – ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๗๐ ร้อยละ ๑๐ <b>KPT1.2</b> – SMS Maturity Pathway Level D - Assured <b>KPT1.3.1</b> – Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice <b>KPT1.3.2</b> – Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice <b>KPT1.3.3</b> – Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice <b>KPT1.4</b> – 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) <b>KPT1.5</b> – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)

**กลยุทธ์ S1.1:** พัฒนางค์ประกอบและการดำเนินงานตามกระบวนการมาตรฐานให้สอดคล้องกับกฎหมายและการกำกับของภาครัฐ

**แผนงาน (Program)**

- แผนงานพัฒนาระบบบริหารมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศตามกรอบกฎหมายและข้อกำหนดภาครัฐ (Quick Win)

**กลยุทธ์ S1.2:** พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยตามมาตรฐานขั้นสูงขององค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศสากล (CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems)

**แผนงาน (Program)**

- แผนงานส่งเสริมความปลอดภัยและการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงรุก (Safety Promotion & Development of a Positive and Proactive Safety Culture) และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) และพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)

**กลยุทธ์ S1.3:** จัดการความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญสูงต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

**แผนงาน (Program)**

- แผนงานบริหารความเสี่ยงจากความเหนียวแน่นของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนทางวิ่ง (Quick Win)

- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน และด้านการปฏิบัติที่เบี่ยงเบนจากมาตรฐาน (Risk of faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures – Procedural Risk) (Long Term)

**กลยุทธ์ S1.4:** ปรับปรุง/พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารระบบ/เทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อตกลงระดับบริการ

แผนงาน (Program)

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

**กลยุทธ์ S1.5:** มุ่งสู่การพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความต่อเนื่องในการให้บริการระดับสูงสุด พร้อมรองรับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อย่างทันท่วงที

แผนงาน (Program)

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

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 2:** พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ

**เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๑:**

**KPT2.1** – รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๕ ล้านเที่ยวบิน

**KPT2.2** – บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑

**KPT2.3** – ค่า Terminal ATFM Delay เท่ากับหรือต่ำกว่าค่าฐาน

**KPT2.4** – Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต

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

**KPT2.6** – Filed Flight Plan En-route Extension <4.5%

**KPT2.7** – ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ไม่มากกว่า ๑ นาที/เที่ยวบิน

**KPT2.8** – ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี ๒๕๖๒

**KPT2.9** – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบิน เชียงใหม่ และภูเก็ต

**KPT2.10** – ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๐

**KPT2.11** – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐

**KPT2.12** – ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๙-๒๕๗๐ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และกำหนด/ผลักดันการดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้

**กลยุทธ์ S2.1:** ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินทางอากาศตลอดทุกช่วงการบิน

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/จัดการข้อมูลทั้งระบบการเดินทางอากาศ

แผนงาน (Program)

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

## ๓.๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ - การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 3:** มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

**เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๑:**

**KPT3.1** – พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามคุณสมบัติประจำตำแหน่งที่กำหนด และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการเดินอากาศ รวมทั้ง มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญ เพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กร

**KPT3.2** – ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๗๓ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO ปี ๒๕๖๒)

**กลยุทธ์ S3.1:** พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์เพื่อให้บุคลากรมีคุณสมบัติและมีผลิตภาพในการปฏิบัติงานในระดับที่เทียบเคียงกับ ANSP ชั้นนำ

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาระบบสรรหาบุคลากรให้มีคุณสมบัติตรงตามตำแหน่งงานและสอดคล้องกับทิศทางการให้บริการการเดินอากาศ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาแนวทางการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) และลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term)
- แผนงานพัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Long Term)

**กลยุทธ์ S3.2:** พัฒนาทุนมนุษย์ให้มีความสามารถตรงตามคุณสมบัติของตำแหน่งงานที่กำหนด สอดคล้องตามการเปลี่ยนแปลงและทิศทางการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญเพียงพอสำหรับการมีศูนย์พัฒนาบุคลากร ที่มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้และทักษะขั้นสูงที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพระดับสากล

แผนงาน (Program)

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

<p><b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 4:</b> มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี</p>
<p><b>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๖๑:</b></p> <p><b>KPT4.1</b> – ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐ และปัจจัย/พื้นที่/กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการปรับปรุงมีคะแนนสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมา</p>

**กลยุทธ์ S4.1:** พัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานและคุณภาพชีวิตของบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการตามปัจจัยสร้างความผูกพัน

แผนงาน (Program)

- 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

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 5:** มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ด้วยการมีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล และเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

#### เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๑:

**KPT5.1** – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓.๗๘

**KPT5.2.1** – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ไม่ต่ำกว่า ๔.๒๑

**KPT5.2.2** – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่ต่ำกว่า ๔.๑๐

**KPT5.3** – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร ไม่ต่ำกว่า ๓.๒๕

**KPT5.4** – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่ต่ำกว่า ๓.๖๑

**KPT5.5** – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ไม่ต่ำกว่า ๓.๕๖

**KPT5.6.1** – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๙๖

**KPT5.6.2** – มีนวัตกรรมที่นำเข้ามาใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลาด้านความพึงพอใจด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ

**กลยุทธ์ S5.1:** กำหนดแผนพัฒนาและบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร โดยการปรับปรุงและจัดการกระบวนการทำงานที่สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเพิ่มขีดความสามารถและเป้าหมายขององค์กร

#### แผนงาน (Program)

- แผนงานปรับปรุงกระบวนการ เพื่อเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการ ให้ได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายองค์กร (Quick Win)
- แผนงานบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Long Term)

**กลยุทธ์ S5.2:** สร้างและยกระดับความสัมพันธ์/การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการทั้งภายในและภายนอกประเทศ อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายขององค์กร

#### แผนงาน (Program)

- แผนงานการจัดการและยกระดับความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ เพื่อตอบสนองผู้ให้บริการได้ตามความต้องการ และเหนือกว่าที่ลูกค้าคาดหวัง และเพิ่มความผูกพันให้กับลูกค้า (Quick Win)
- แผนงานการสร้างและยกระดับความสัมพันธ์/การบริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ (Long Term)

**กลยุทธ์ S5.3:** พัฒนาการดำเนินงานตามพันธกิจ ภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มแข็งและยั่งยืนสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล

**แผนงาน (Program)**

- แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และใช้ความสามารถหลักสนับสนุนเพื่อรักษาความร่วมมือกับภายนอก (Quick Win)
- แผนงานผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. รวมทั้งส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร (Long Term)

**กลยุทธ์ S5.4:** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล การกำกับดูแลข้อมูล การบริหารจัดการข้อมูล การบริหารความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ การพัฒนาความต่อเนื่อง/พร้อมใช้งานของระบบดิจิทัล ให้มีเสถียรภาพ และประสิทธิภาพสูง เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งานกับทุกส่วนงานขององค์กร

**แผนงาน (Program)**

- แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลและพัฒนาขีดความสามารถ/เพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพสูง (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อให้เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)

**กลยุทธ์ S5.5:** พัฒนาระบบการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร ส่งเสริมการพัฒนา/ต่อยอดนวัตกรรม และขยายผลเชิงพาณิชย์อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อการขับเคลื่อนองค์กร ให้เติบโตอย่างยั่งยืน

**แผนงาน (Program)**

- แผนงานส่งเสริม/พัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม เพื่อเพิ่ม Productivity ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/ผู้ใช้บริการ และขยายโอกาสทางธุรกิจใหม่ สร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุนการให้บริการขององค์กร (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม เพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน (Long Term)

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 6:** มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้

**เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๑:**

**KPT6.1** - Total Cost/IFR Flight Hour<ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO

**KPT6.2** - รายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็นร้อยละ ๑๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บวท.

**กลยุทธ์ S6.1:** บริหารสภาพคล่องและต้นทุนขององค์กรให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และมีอัตราค่าบริการที่สอดคล้องตามข้อเสนอแนะของ ICAO (DOC 9082)

แผนงาน (Program)

- แผนงานบริหารสภาพคล่องภายใต้สภาวะวิกฤติ และปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเหมาะสมและสอดคล้องตามสถานการณ์ (Quick Win)
- แผนงานบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องตามมาตรฐานที่กำหนด (Long Term)

**กลยุทธ์ S6.2:** บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บพท. โดยการรักษารฐานลูกค้าและขยายโอกาสธุรกิจใหม่

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อรักษารฐานลูกค้า (Quick Win)
- แผนงานเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสธุรกิจ แสวงหารายได้จากผลิตภัณฑ์/บริการใหม่ เพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติม นอกเหนือจากภารกิจหลัก ให้ก็บองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อความยั่งยืน (Long Term)

๓.๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ - การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้าง  
ประโยชน์ให้กับกิจการบิน

<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 7:</b> สร้างประโยชน์ให้กับกิจการบินทุกระดับ
<b>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๑:</b> <b>KPT7.1</b> – แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives

**กลยุทธ์ S7.1:** ดำเนินการเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินอากาศในเวทีระดับภูมิภาค/โลก

**แผนงาน (Program)**

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

<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 8:</b> มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ
<b>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๑:</b> <b>KPT8.1</b> – หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนด้านการขนส่งทางอากาศของไทย และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และแผนการเดินอากาศระดับภูมิภาค และระดับโลก จนบรรลุเป้าหมายสำหรับปี ๒๕๗๑

**กลยุทธ์ S8.1:** 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 สนามบินอยู่ตะเภา (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (Long Term)
- แผนงานปรับปรุง/พัฒนาระบบบริการการเดินอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อจำกัด ให้สามารถใช้งานระบบฯ ได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง (Long Term)

## บทสรุปงบประมาณ (Budget Summary)

“บทสรุปงบประมาณ” เป็นการสรุปงบประมาณการลงทุน/การดำเนินการของโครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๗-๒๕๗๑ ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด ๑๕๗ โครงการ/งาน ประกอบด้วย โครงการ ๑๒๓ โครงการ และงาน ๓๔ งาน ใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๕,๙๐๘.๗๙ ล้านบาท จำแนกเป็น งบลงทุน จำนวน ๕,๘๒๘.๙๕ ล้านบาท และงบดำเนินการ จำนวน ๗๙.๘๔ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการใช้งบประมาณ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	จำนวน				งบประมาณ (ล้านบาท)		
	กลยุทธ์	แผนงาน	โครงการ	งาน	งบลงทุน	งบดำเนินการ	รวม
๑. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๗	๒๐	๖๖	๑๖	๓,๖๔๕.๑๗	๕๖.๒๔	๓,๗๐๑.๔๑
๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	๔	๑๒	๑๑	๖	๔๓.๙๗	๑.๐๗	๔๕.๐๔
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	๗	๑๖	๒๔	๙	๑๙๙.๓๕	๕.๖๕	๒๐๕.๐๐
๔. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้กับกิจการบิน	๒	๙	๒๒	๓	๑,๙๔๐.๔๖	๑๖.๘๘	๑,๙๕๗.๓๔
<b>รวม</b>	<b>๒๐</b>	<b>๕๗</b>	<b>๑๒๓</b>	<b>๓๔</b>	<b>๕,๘๒๘.๙๕</b>	<b>๗๙.๘๔</b>	<b>๕,๙๐๘.๗๙</b>

**หมายเหตุ** งบประมาณเป็นตัวเลขเบื้องต้น โดยต้องปรับทบทวนอีกครั้งตามปัจจัยแวดล้อม ก่อนเสนอคณะกรรมการ บวท. เพื่อพิจารณาอนุมัติงบประมาณประจำปีนั้น ๆ

□□□□□□□□□□