

# แผนวิสาหกิจ

## พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด  
รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

## บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

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

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

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

แผนวิสาหกิจปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ฉบับนี้ ทบทวนและปรับปรุงขึ้นจากแผนวิสาหกิจฉบับปี พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙ โดยมีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายใน/ภายนอกที่สำคัญ เพื่อเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพิจารณาจัดทำแผนวิสาหกิจให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของโลก ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี นโยบายและแผนงานภาครัฐ ประสบการณ์และการเรียนรู้ขององค์กรในช่วงเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งความคาดหวัง/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

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

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

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

ทั้งนี้ การให้บริการการเดินอากาศด้วย “คุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” จะส่งผลให้องค์กรสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างต่อเนื่องด้วยความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ในทุกสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ สามารถข้ามผ่านผลกระทบจากวิกฤตการณ์

COVID-19 และความท้าทายของอุตสาหกรรมการบินที่เพิ่มมากขึ้น สามารถรักษาการดำเนินงานของ บพท. ในการ “เป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศได้อย่างยั่งยืน” ตามวิสัยทัศน์ ดังนี้

### วิสัยทัศน์ (Vision)

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

จากวิสัยทัศน์องค์กร นำมาถ้อยโยงสู่การกำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและแนวทางเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ โดยเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละด้านได้กำหนดเป้าหมายเพื่อวัดความสำเร็จของการดำเนินการเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๖ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) และได้กำหนดการประเมินความสำเร็จในการบรรลุวิสัยทัศน์ขององค์กร จากความสำเร็จของเป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๖ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) ของเป้าหมายวิสัยทัศน์ โดยได้กำหนดช่วงเวลาการบรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์องค์กร (AEROTHAI Destination 2037 Vision) ให้สอดคล้องตามกรอบเวลายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นเป้าหมายของการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

โดยมีพันธกิจ ดังนี้

### พันธกิจ (Mission)

**“เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ”**

### ค่านิยมองค์กร (Value)

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

รายละเอียดของแผนวิสาหกิจฉบับนี้ มีที่มาจาก การประเมินลักษณะของสภาพแวดล้อมและสิ่งที่ยังคงดำเนินการอยู่ภายใต้จุดมุ่งหมายแต่ละระดับ (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 และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)	การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน

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

กลยุทธ์ที่จัดวางไว้จะถูกแปลงไปสู่การปฏิบัติผ่านแผนงาน (Programs) ซึ่งแต่ละแผนงานจะประกอบไปด้วยโครงการ (Projects) และ/หรืองาน (Strategic Activities) ที่เป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญภายใต้แผนงานนั้น ๆ เพื่อให้หน่วยปฏิบัติกำหนดแผนงาน โครงการและ/หรืองาน บรรลุไว้ในแผนวิสาหกิจฯ ทั้งที่ปรากฏในฉบับนี้ และที่จะมีการทบทวนในโอกาสต่อไป ทั้งนี้ โครงการซึ่งเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ บวท. ได้จัดทำกิจกรรมการดำเนินงาน (Activities) เพื่อใช้ดำเนินงานต่อไปแล้ว ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีขององค์กรต่อไปด้วย

แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ ฉบับนี้ เป็นเอกสารรวบรวมวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ขององค์กร (Organizational Strategic Objectives) ที่เป็นปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึงกลยุทธ์ (Strategies) แผนงาน (Programs) โครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ที่สำคัญ ของ บวท. ตลอดระยะเวลา ๕ ปีข้างหน้า และเพื่อช่วยในการกำกับ ตรวจสอบ เป็นทิศทางในการบริหารจัดการและประเมินความสำเร็จ และดำเนินงานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการ บวท. ผู้บริหาร และพนักงาน ตลอดจนเป็นข้อมูลสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก ได้ทราบถึงความตั้งใจ ในประเด็นที่มุ่งเน้นและแนวทางการดำเนินการพัฒนาของ บวท. ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้ สำหรับการจัดทำแผนวิสาหกิจ ได้มีการบูรณาการเชื่อมโยงกระบวนการจัดทำและข้อมูลแผนวิสาหกิจกับแผนแม่บทต่าง ๆ เพื่อให้แผนขององค์กรมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกัน เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ได้แก่ ๑) แผนการเงิน ๒) แผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๓) แผนยุทธศาสตร์ ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ๔) แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ๕) แผนปฏิบัติการดิจิทัล ๖) แผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ๗) แผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ๘) แผนแม่บทด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ ๙) แผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ๑๐) แผนแม่บทการจัดการความรู้ ๑๑) แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม และ ๑๒) แผนแม่บทอาคารสถานที่

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

# สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Achievements)

ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙
<p><b>ภาพรวม</b></p>	<p>ก่อนปี ๒๕๖๓ ภาพรวมธุรกิจการบินมีการเติบโตอย่างรวดเร็วแบบก้าวกระโดด ด้วยการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว จึงทำให้ได้รับความนิยมอย่างมาก ในอดีตการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคตนั้นเป็นไปในทิศทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้น ๒ เท่า ทุก ๑๕ ปี และประเทศจีนจะกลายเป็นประเทศที่มีปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด</p> <p>ในปี ๒๕๖๓ การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก หลายประเทศทั่วโลกใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-Down) หรือกระทั่งปิดประเทศ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเดินทางจนไม่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้ ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวได้ว่า เหตุการณ์โรคระบาดครั้งนี้นี้มีความรุนแรงมากกว่าเหตุการณ์ในอดีตที่เคยเกิดขึ้นอย่างสิ้นเชิง ไม่ว่าจะเป็น SARS (พ.ศ. ๒๕๔๖) Avian Flu (พ.ศ. ๒๕๕๖) และ MERS Flu (พ.ศ. ๒๕๕๘) ทั้งระดับความรุนแรง พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเชิงกว้างทั่วโลก และระยะเวลาที่ยืดเยื้อ</p> <p>ในปี ๒๕๖๔ ในหลายประเทศทั่วโลกยังพบการรายงานผู้ติดเชื้อระลอกใหม่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกับกับประเทศไทยที่พบการระบาดครั้งแรกตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ซึ่งยังมีผลกระทบต่อจนถึงปีงบประมาณ ๒๕๖๔ โดยการระบาดในแต่ละระลอก หน่วยงานภาครัฐออกมาตรการระดับเข้มข้นเพื่อยับยั้งการระบาดฯ ตามระดับของสถานการณ์ในแต่ละช่วงเวลา ปัจจัยดังกล่าวนี้เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงปริมาณเที่ยวบินอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>ในปี ๒๕๖๕ (ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕) ยังคงอยู่ในช่วงที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดฯ ในทิศทางที่ดีขึ้น จำนวนผู้ติดเชื้อลดลงอย่างต่อเนื่อง และด้วยการระบาดฯ ของสายพันธุ์โอมิครอนนั้น ผู้ติดเชื้อมีอาการน้อยหรือบางรายไม่มีอาการที่แสดงออกอย่างชัดเจน หน่วยงานภาครัฐผ่อนคลายมาตรการการเฝ้าระวังและจัดการผู้เดินทางจากต่างประเทศ โดยตั้งเป้าหมายตั้งแต่วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕ เป็นต้นไป จะเปิดประเทศเต็มรูปแบบ ผู้โดยสารทั้งไทยและต่างชาติสามารถเดินทางเข้าประเทศไทยได้อย่างไม่มีข้อจำกัดเรื่องการฉีดวัคซีน พร้อมยกระดับโรคระบาดนี้เป็นโรคประจำถิ่น หากสถานการณ์เป็นไปตามเป้าหมายดังกล่าว จะเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง</p> <p>ด้วยสถานการณ์และแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินยังคงมีความไม่แน่นอน ดังนั้นวิธีการคาดการณ์ในช่วงที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดฯ จึงใช้วิธี Scenario Analysis ที่ใช้ข้อมูลประกอบจากหลายส่วนมาวิเคราะห์ คำนวณปริมาณเที่ยวบิน สำหรับปัจจัยที่กระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน ประกอบด้วย แนวโน้มสถานการณ์การระบาดฯ มาตรการ/แนวปฏิบัติในการเดินทางเข้าประเทศไทยและการเดินทางระหว่างประเทศต่าง ๆ</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 ๑ มีนาคม ๒๕๖๕) โดยคาดการณ์ว่าการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาทำการบินเร็วกว่าการเดินทางระหว่างประเทศ และจะกลับมาสู่ภาวะปกติเท่ากับก่อนได้รับผลกระทบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๗ หรือ ค.ศ. ๒๐๒๔</li> <li>• ICAO Economic Impact Analysis (ณ วันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๕) ได้ประเมินแนวโน้มระยะสั้น โดยภาพรวมผลกระทบจะขึ้นอยู่กับความยืดหยุ่นระดับความรุนแรงของการระบาด มาตรการที่ใช้ และความเชื่อมั่นของผู้เดินทาง รวมถึงภาวะเศรษฐกิจคาดการณ์จนถึงเดือนธันวาคม ๒๕๖๕ ยังมีปริมาณต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปี ๒๕๖๒</li> </ul> <p>สรุปได้ว่า แนวโน้มสถานการณ์การระบาดฯ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน จะดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และปริมาณเที่ยวบินจะเพิ่มขึ้นตามระดับของการผ่อนคลายมาตรการของประเทศต่าง ๆ ถึงแม้ว่าการประเมินรูปแบบการเดินทางทางอากาศในอนาคตจะเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ทั้งนี้ คาดการณ์ว่า ณ สิ้นปี ๒๕๖๕ เที่ยวบินทั้งหมดจะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๑ และเที่ยวบินที่เป็นรายได้จะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๕ เมื่อเทียบกับปีก่อน และคาดว่าในปี ๒๕๖๗ ประเทศไทยจะมีปริมาณเที่ยวบินใกล้เคียงหรือมากกว่าปริมาณเที่ยวบินปี ๒๕๖๒</p>
<p><b>๑. การให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</b></p>	<p><b>ความปลอดภัย</b></p> <p><b>๑.๑ ระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๕ บวท. มุ่งเน้นดำเนินการตามกระบวนการใหม่ ๆ ของระบบบริหารความปลอดภัย ให้ได้ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) รวมทั้งแนวทางจาก CANSO Standard of Excellence in Safety Management System (CANSO SoE) เช่น การทบทวนประเด็นด้านความปลอดภัย (Safety Review) ของหน่วยงาน ซึ่งเป็นการทบทวนประเด็นความปลอดภัยทั้งด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ และระดับนโยบายของ บวท. รวมทั้งพัฒนากระบวนการ Safety Audit ให้แล้วเสร็จ เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p>นอกจากนี้ ได้มีการพัฒนาของทางการสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัยที่หลากหลายและเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ ในข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ถูกต้อง ชัดเจน และสร้างความตระหนักรู้ผ่านบทเรียนรู้/กรณีศึกษาการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ จากภายในองค์กรและองค์กรสากล สำหรับเป็นแนวทางในการวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงและนำไปกำหนดมาตรการลดความเสี่ยง/ป้องกันการเกิดความปลอดภัยด้านบริการการเดินอากาศของ บวท.</p> <p>ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจว่า บวท. ยังคงให้บริการการเดินอากาศด้วยความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง บวท. ได้มีการกำกับดูแล ติดตามให้มีการนำข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยจากผลการสอบสวนเหตุ (Safety Recommendations) ไปดำเนินการแก้ไขปรับปรุง และสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัยผ่านการประชุมทั้งระดับผู้บริหารระดับสูงและระดับปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง ได้แก่ (๑) การประชุมด้านมาตรฐานและความปลอดภัยระดับบริหาร (Executive Standard and Safety Response: SR) (๒) การประชุมด้านมาตรฐานและความปลอดภัยระดับหน่วยงาน (Unit Standard and Safety Response: Unit SR) (๓) การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยบริการการเดินอากาศ และ (๔) การประชุมคณะอนุกรรมการมาตรฐานและความปลอดภัยบริการการเดินอากาศ จากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น ประกอบกับการดำเนินงานสนับสนุนจากหลายส่วนงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ปี ๒๕๖๕ บวท. ยังคงมีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในระดับที่เทียบเคียงกับกลุ่มประเทศชั้นนำต่าง ๆ ได้ในช่วงการแพร่ระบาดของ COVID-19</p> <p><b>๑.๒ การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ</b></p> <p>บวท. ให้ความสำคัญกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) มาอย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดแผนงานกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การประกาศแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ/คณะทำงานบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำพื้นที่ จัดให้มีกระบวนการประเมินความเสี่ยงอุบัติเหตุที่อาจทำให้การให้บริการการเดินอากาศต้องหยุดชะงัก โดยอ้างอิงเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงจากแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน และแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) เพื่อนำไปทบทวนมาตรการควบคุมที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป และจัดให้มีกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ (Business Impact Analysis: BIA) เพื่อทบทวนค่าที่สำคัญขององค์กร ได้แก่ ค่าช่วงเวลาการหยุดชะงักที่ยอมรับได้สูงสุด (Maximum Tolerable Period of Disruption: MTPD) 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/คณะทำงานบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำพื้นที่ ทำหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยงร่วมกับปัจจัยภายนอกอื่น ๆ เพื่อกำหนดสถานการณ์สมมติในการฝึกซ้อมและรูปแบบการฝึกซ้อม (Table Top Exercise, Partial Exercise และ Full Scale Exercise) ขึ้นอยู่กับความพร้อมในหลายปัจจัยของแต่ละพื้นที่ โดยมีการกำหนดขอบเขตและวัตถุประสงค์การฝึกซ้อมที่สามารถวัดผลการฝึกซ้อมเทียบเคียงกับปีที่ผ่านมา</p> <p>นอกจากนี้ บวท. จัดให้มีกระบวนการตรวจประเมินภายในระบบ BCM เพื่อให้เกิดการพัฒนา และปรับปรุงระบบ BCM อย่างต่อเนื่อง สืบเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และสถานการณ์ในภาพรวมของ บวท. ส่งผลให้แผนการขอการรับรองมาตรฐาน ISO 22301:2019 ของส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเลื่อนออกไป จนกว่าสถานการณ์ในภาพรวมของ บวท. จะเข้าสู่ภาวะปกติ อย่างไรก็ตาม บวท. ยังคงให้ความสำคัญกับการดำเนินระบบ BCM โดยยังคงดำเนินระบบเอกสารและปฏิบัติตามมาตรฐาน ISO 22301 อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีการปรับปรุงและพัฒนาตามกระบวนการ Plan-Do-Check-Act ที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดอย่างครบถ้วน</p> <p><b>ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการทำการบิน</b></p> <p><b>๑.๓ ความสามารถในการจัดการปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นมากอย่างต่อเนื่อง</b></p> <p>ปริมาณเที่ยวบินในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องจนถึงปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และมีกาหยุดชะงักจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศไทยและทั่วโลก ทำให้ปริมาณเที่ยวบินลดลง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดเป็นจำนวน ๖๑๖,๙๐๕ เที่ยวบิน ลดลงจากปี ๒๕๖๒ คิดเป็นร้อยละ ๔๑</li> <li>● ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดเป็นจำนวน ๓๐๘,๐๕๖ เที่ยวบิน ลดลงจากปี ๒๕๖๓ คิดเป็นร้อยละ ๕๐ ต่ำกว่าปี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๗๐</li> </ul> <p>จากสถานการณ์ที่มีแนวโน้มดีขึ้น ณ เดือนพฤษภาคม ๒๕๖๕ บวท. คาดการณ์แนวโน้มปริมาณเที่ยวบินสะสมทั้งปีงบประมาณ ๒๕๖๕ โดยประเมินแนวโน้มเที่ยวบินเดือนพฤษภาคม-กันยายน ๒๕๖๕ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยต่อวันจากปัจจัยสนับสนุนในช่วงที่เป็น LOW SEASON โดยคาดว่าทั้งปีจะมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดเป็นจำนวน ๔๓๓,๔๖๓ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔๑ เมื่อเทียบกับปริมาณเที่ยวบินของปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ที่ผ่านมา</p> <p>อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๖๕ บวท. ได้ดำเนินการพัฒนาประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ การปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางบิน และการบริหารห้วงอากาศอย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการกลับมาของปริมาณเที่ยวบินและการเติบโตอย่างต่อเนื่อง</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙
	<p>ในอนาคต ทั้งนี้ การพัฒนาความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน แบ่งเป็น</p> <p>๑) การดำเนินงานภายใน บวท. มีกลยุทธ์ในการยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินทางอากาศตลอดช่วงการบิน</p> <p>๒) การดำเนินงานภายนอก มีด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ณ ท่าอากาศยาน โดยท่าอากาศยานที่สำคัญในประเทศไทยต่างมีโครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับอากาศยานและผู้ใช้โดยสาร 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 และอุตะเถา) (๒) กลุ่มสนามบินภาคใต้ (ภูเก็ตปัจจุบัน ภูเก็ตแห่งที่ ๒ และกระบี่) (๓) กลุ่มสนามบินภาคเหนือ (เชียงใหม่ปัจจุบัน เชียงใหม่แห่งที่ ๒ และลำปาง) โดยมีกระบวนการทำงานตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศใหม่ การทดสอบความเหมาะสมในการนำมาใช้งาน และการจัดทำแผนพัฒนาห้วงอากาศไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และมีการกำหนดแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ สำหรับกลุ่มสนามบินภาคกลาง และภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๘ สำหรับกลุ่มสนามบินภาคใต้ และภาคเหนือ</p> <p>๒. ริเริ่มให้มีการวิเคราะห์หาค่าขีดความสามารถในการรองรับของทางวิ่ง (Runway Capacity) สำหรับสนามบินขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลที่เป็นปัจจุบันของสนามบิน โดยข้อมูลที่ได้สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศให้ได้ตามขีดความสามารถในการรองรับของสนามบินแต่ละแห่ง อันจะทำให้ปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยานลดลง และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินในช่วงที่ปริมาณการจราจรทางอากาศมีความหนาแน่น โดย บวท. ได้ดำเนินการวิเคราะห์หาค่า Runway Capacity สำหรับสนามบินแล้วเสร็จทั้งสิ้นจำนวน ๑๔ แห่ง ได้แก่ ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ เชียงราย อุตะเถา พิษณุโลก กระบี่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี อุตรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี นครพนม และสมุย</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 ตามการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางด้านการบินที่เปลี่ยนแปลงไป</p>
<p><b>๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</b></p>	<p><b>การพัฒนาระบบงานทรัพยากรบุคคล</b></p> <p><b>๒.๑ การพัฒนาระบบประเมินความสามารถของบุคลากร</b></p> <p>บวท. พัฒนาระบบความสามารถของบุคลากร เพื่อกำหนดความสามารถที่จำเป็นของบุคลากรที่สอดคล้องกับการปฏิบัติหน้าที่ในแต่ละสายงาน โดยในปี ๒๕๖๕ บวท. มีการทบทวนความสามารถ รวมทั้งได้มีการประเมินความสามารถ (Competency Assessment) ทัวทั้งองค์กร และนำไปจัดทำแผนการพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) ทัวทั้งองค์กร</p> <p><b>๒.๒ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๕ บวท. ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร/หน่วยงาน และทบทวนการกำหนดหน้าที่รับผิดชอบเพื่อให้ภารกิจสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน และอนาคต รวมทั้งการจัดอัตรากำลังและบุคลากรเพื่อให้มีจำนวนและทักษะที่เพียงพอในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ทิศทางที่กำหนดไว้ รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดการมาตรฐานการทำงาน โดยเฉพาะด้านบริการการเดินทางอากาศเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด และอยู่ในระดับที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล</p> <p>บวท. ได้ดำเนินการเพื่อขอรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ (ATO) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้การพัฒนาศักยภาพด้านการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ในอนาคต</p> <p>แม้ว่าในสถานการณ์วิกฤตที่ทำให้รูปแบบการทำงานเปลี่ยนแปลงไป แต่ บวท. ยังสามารถรักษาระดับความผูกพันต่อองค์กรให้มีความคงที่ โดยมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการสื่อสารข้อมูลกับพนักงานผ่านช่องทาง Social Media เพื่อให้ข้อมูล ข่าวสารไปสู่พนักงานอย่างทั่วถึง รวมทั้ง การส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นให้เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างองค์กรกับบุคคล และบุคคลกับบุคคล ทำให้บุคลากรสามารถมีส่วนร่วมทั้งในการแสดงความคิดเห็นและในกิจกรรมต่าง ๆ ที่ บวท. จัดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ และคำนึงถึงความหลากหลายของกลุ่มบุคลากร เช่น ช่วงอายุ (Generation) สถานที่ปฏิบัติงาน (Location) สายงาน (Function) และ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p>ความสนใจ (Interesting Things) ที่มีความแตกต่างกันด้วย</p> <p>ในสถานการณ์ปัจจุบัน บวท. ได้ปรับรูปแบบการพัฒนาบุคลากรไปสู่ Virtual Course และ Online Course เพื่อลดข้อจำกัดในการพัฒนาทักษะบุคลากรช่วงสถานการณ์วิกฤตทั้งการแพร่ระบาดของ COVID-19 และสภาวะทางการเงินขององค์กร</p> <p><b>๒.๓ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๕ บวท. ได้รับใบรับรองว่า บริษัท วิทยากรบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ จากสำนักการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และได้รับการรับรองหลักสูตร ATS Instructor Training (Classroom Instructor) เพิ่มขึ้นอีก ๑ หลักสูตร จากเดิมที่ได้รับการรับรองหลักสูตรแล้วจำนวน ๕ หลักสูตร จากกรณีที่ บวท. ได้รับการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ เป็นการสร้างความเชื่อมั่นว่า บวท. มีการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนการได้รับการรับรองหลักสูตร ATS Instructor Training (Classroom Instructor) เพิ่มเติมอีก ๑ หลักสูตรนั้น เป็นการแสดงศักยภาพของงานฝึกอบรมของ บวท. ว่าสามารถพัฒนาและผลิตหลักสูตรที่มีความจำเป็นต่อการฝึกอบรมพนักงานของ บวท. ได้โดยไม่ต้องใช้วิทยากรจากภายนอก และสามารถนำหลักสูตรนี้มาใช้ฝึกอบรมหน่วยงาน ANSP อื่น ๆ อันจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้องค์กร รวมถึงพัฒนาบุคลากรของ บวท. ให้มีศักยภาพทางการฝึกอบรมสูงขึ้นด้วย</p> <p>สำหรับบุคลากรด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ มีกระบวนการประเมินและออกใบรับรองการปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมให้แก่วิศวกรส่วนกลาง และศูนย์ฯ ที่ปฏิบัติงาน System Watch, งาน PM, งาน CM และงาน Flight Check ของกองวิศวกรรมระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ (วช.บว.) เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบ กพท. เรื่อง MOSCNS</p> <p>นอกจากนี้ ในปี ๒๕๖๕ บวท. มีการปรับปรุงกระบวนการพัฒนาบุคลากรเชื่อมโยงระบบการบริหารความสามารถ (AEROTHAI Competency Management System) โดยมีการทบทวน Leadership Competency, Core Competency และ Functional Competency ให้เหมาะสมกับบริบทองค์กรที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว และมีการประเมิน Competency ทัวทั้งองค์กร โดยมีการกำหนดมาตรฐานหลักสูตร จัดทำ Training Roadmap เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีทั้งความรู้ (Knowledge) และทักษะ/ความเชี่ยวชาญ (Skill) รวมถึงพฤติกรรม/ทัศนคติ (Attitude) ที่ดีในการทำงานที่สอดคล้องกับความสามารถในแต่ละระดับตำแหน่งงาน ซึ่งระบบการบริหารความสามารถนี้ จะช่วยสนับสนุนแนวคิดในการสร้างความรับผิดชอบในการพัฒนาตนเอง (Self-Learning) ของพนักงานต่อไป ทั้งนี้ มีการปรับรูปแบบการพัฒนาบุคลากร ไม่ได้มุ่งเน้นการอบรมเพียงอย่างเดียว เช่น การสอนงาน (Coaching) และการ On-the-job Training มีการสนับสนุนและส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านเทคโนโลยีดิจิทัล (Learning Management System: LMS) และปรับรูปแบบการเรียนรู้จาก Classroom Training มาเป็น Virtual Training ด้วยโปรแกรม Zoom เพื่อสามารถตอบสนองความจำเป็นในการเรียนรู้ของพนักงาน (Learn from Anywhere, Anytime)</p>
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	<p><b>การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการ</b></p> <p><b>๓.๑ ผลการประเมินตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจที่ดีขึ้น</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๔ บวท. มีผลการประเมินตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ที่ระดับคะแนน ๔.๒๔๓๕ เมื่อเปรียบเทียบกับผลประเมินในปี ๒๕๖๓ พบว่า บวท. มีคะแนนเพิ่มขึ้น ๐.๒๘๙๙ คะแนน โดยในหมวดที่ ๑ การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ ได้รับระดับคะแนน ๕.๐๐๐๐ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๓ (เท่ากับ ๔.๗๑๔๓ คะแนน) หมวดที่ ๒ ผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ได้รับระดับคะแนน ๔.๕๗๑๒ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๓ (เท่ากับ ๓.๘๐๘๗ คะแนน) สำหรับหมวดที่ ๓ Core Business Enablers ได้รับคะแนน ๓.๕๕๘๙ (หลัง Handicap) ลดลงจากปี ๒๕๖๓ (เท่ากับ ๓.๘๕๒๗ คะแนน) ซึ่งเป็นการประเมินผลด้วยระบบการประเมินผลใหม่ตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model (SE-AM) ประกอบด้วยการประเมินผล ๘ ด้าน เป็นปีที่สอง (เริ่มการประเมินในปี ๒๕๖๓ แทนการประเมินด้วยระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA))</p> <p>ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ จนถึงปัจจุบัน บวท. ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และยังคงให้ความสำคัญกับการวางแผน ปรับปรุงวิธีการดำเนินงาน และบริหารจัดการผลการดำเนินงานขององค์กร โดยบรรจุเป็นวาระการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและบริหารผลลัพธ์ ติดตามความคืบหน้า คาดการณ์ผลการดำเนินงานล่วงหน้า ๓ เดือน/สิ้นปี พร้อมแก้ไขข้อขัดข้องเป็นประจำทุกเดือน เพื่อบรรลุเป้าหมายอันนำไปสู่การพัฒนาองค์กรสมรรถนะสูงอย่างยั่งยืนต่อไป</p> <p><b>การกำกับดูแลที่ดี</b></p> <p><b>๓.๒ การจัดทำแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๕ บวท. ได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลที่ดีจากสภาพแวดล้อมระดับชาติสู่สภาพแวดล้อมระดับองค์กร เริ่มจาก ๑) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์เป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล และมาตรา ๗๖ รัฐพึงพัฒนาระบบการบริหารราชการแผ่นดินให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ๒) กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ในยุทธศาสตร์การปรับสมดุลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ ๓) แผนปฏิรูปประเทศ</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>						
	<p>๔) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐการป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย ๕) Thailand 4.0 Creativity + Innovation Smart Thailand ๖) แผนพัฒนาระบบรัฐวิสาหกิจ ภาพรวม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ในยุทธศาสตร์การปรับปรุงระบบการกำกับดูแลด้วยหลักการที่โปร่งใส มีธรรมาภิบาลและปลอดภัย ความซื่อสัตย์ของผลประโยชน์ทุกระดับ และต้องมีประสิทธิภาพและการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดีขึ้น ๗) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ในยุทธศาสตร์ด้านธรรมาภิบาลและบริหารจัดการ และ ๘) หลักการและแนวทางกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (CG Code) ปี ๒๕๖๒ และเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ปี ๒๕๖๒ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)</p> <p>ผลการทบทวนสภาพแวดล้อมได้นำมากำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance: CG) พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ ครอบคลุม ๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑) การดำเนินการตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ความยั่งยืน และผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล และ ๒) การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างทั่วถึงทั้งภายในและภายนอกองค์กร</p> <table border="1" data-bbox="384 656 1414 891"> <thead> <tr> <th data-bbox="384 656 536 689">ยุทธศาสตร์</th> <th data-bbox="536 656 1414 689">วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="384 689 536 824">ยุทธศาสตร์ ๑</td> <td data-bbox="536 689 1414 824">           ๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร            ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี         </td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 824 536 891">ยุทธศาสตร์ ๒</td> <td data-bbox="536 824 1414 891">           ๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี            ๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.         </td> </tr> </tbody> </table> <p>การดำเนินงานที่สำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีการพัฒนาระบบงานให้สอดคล้องกับหลักการ/แนวทาง และเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรของ สคร. ปี ๒๕๖๒ 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 ๒๕๖๕ ตามแผนแม่บท CG พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙ ทั้ง ๒ ยุทธศาสตร์ มีกิจกรรมดำเนินการ ๙ กิจกรรม และมีผลลัพธ์เป็นไปตามตัวชี้วัดทั้ง ๙ กิจกรรม</p> <p><b>๓.๓ การดำเนินงานศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน</b></p> <p>หลังจากที่ บวท. ได้ดำเนินการทบทวนและจัดทำกระบวนการดำเนินงานของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียนที่ผ่านการรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้บริหาร และได้ปรับปรุงคู่มือการจัดการเรื่องร้องเรียนให้สอดคล้องตามกัน โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ CG&amp;CSR และคณะกรรมการ บวท. เรียบร้อยแล้ว (พฤศจิกายน ๒๕๖๑) จึงได้เผยแพร่คู่มือการจัดการเรื่องร้องเรียนฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๑ ในหน้าเว็บไซต์ บวท. และ Intranet ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน มีดังนี้</p> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๑</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๒ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๑ เรื่อง และอยู่ในระหว่างการดำเนินการ ๑ เรื่อง</li> <li>- เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย จำนวน ๔ เรื่อง สามารถดำเนินการจนแล้วเสร็จ ๔ เรื่อง</li> </ul> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๒</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๕ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๕ เรื่อง</li> <li>- ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย</li> </ul> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๓</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๑ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๑ เรื่อง</li> <li>- ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย</li> </ul> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๔</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๒ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๒ เรื่อง</li> <li>- ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย</li> </ul> <p><b>ปีงบประมาณ ๒๕๖๕ (ตุลาคม ๒๕๖๔ - ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๕)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรื่องร้องเรียนที่เข้ามาในช่องทางของศูนย์จัดการเรื่องร้องเรียน จำนวน ๒ เรื่อง สามารถดำเนินการจนได้รับ</li> </ul>	ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ ๑	๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี	ยุทธศาสตร์ ๒	๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.
ยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์						
ยุทธศาสตร์ ๑	๑. ผลักดันนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บวท. พร้อมขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกระดับทั่วทั้งองค์กร ๒. ส่งเสริมและปลูกฝังพนักงานทุกระดับให้มีจรรยาบรรณที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี						
ยุทธศาสตร์ ๒	๑. สร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายในองค์กรด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ๒. สร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายการกำกับดูแลที่ดีภายในและภายนอก บวท.						

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>														
	<p>ความเห็นชอบให้ยุติเรื่องได้ ๑ เรื่อง - ไม่มีเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ/ความปลอดภัย</p> <p><b>๓.๔ การผลักดันแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของ บวท.</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๕ บวท. ได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลที่ดีจากสภาพแวดล้อมระดับชาติสู่สภาพแวดล้อมระดับองค์กร เริ่มจาก ๑) แผนปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ๒) ยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระหว่าง สำนักงาน ป.ป.ช. สคร. และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ๕๓ แห่ง ๓) แผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตประเพณีมิชอบของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ๔) แผนปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐวิสาหกิจ (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔) โดยได้นำผลการทบทวนสภาพแวดล้อมมากำหนดแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของ บวท. และสามารถกำหนดกิจกรรมการดำเนินงานสำคัญได้ ๖ กิจกรรม ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="384 663 1410 994"> <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</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๕</td> <td>การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวมประจำปี</td> </tr> <tr> <td>กิจกรรม ๖</td> <td>การประกวดคนต้นแบบคมนาคมประจำปี</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>ผลการดำเนินงานในปี ๒๕๖๕</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. วิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตการจัดซื้อจัดจ้างที่เกี่ยวกับการพาณิชย์โดยตรง (ตามมาตรา ๗ (๑) พ.ร.บ. จัดซื้อจัดจ้างฯ) ของกระทรวงคมนาคม ใน ๕ โครงการ ได้แก่ ๑) โครงการจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบถ่ายถอดข่าวสารการบิน ๒) โครงการเช่าวงจรรายสื่อสารหลักและรอง Ethernet (Link IP Network Layer2) ๓) โครงการจัดจ้างปรับปรุงสถานีเรดาร์ ๔) จัดจ้างบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ Mobile Switching Office (MSO) ของวิทยุสื่อสาร Digital Trunked Radio System (DTRS) และ ๕) โครงการจัดซื้อโปรแกรมคอมพิวเตอร์จากต่างประเทศ จำนวน ๖ รายการ โดย สส.ธก. จัดทำแบบรายงานการประเมินความเสี่ยงการทุจริตตามกรอบการประเมิน Corruption Risk Management ของสำนักงาน ป.ป.ท. อย่างครบถ้วน</p> <p>กิจกรรมที่ ๓ บวท. ประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และปลัดกระทรวงคมนาคม และประกาศนโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy) ประจำปี ๒๕๖๕</p> <p>กิจกรรมที่ ๔ บวท. ขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม โดยดำเนินการตามแผนส่งเสริมคุณธรรมต้นแบบอย่างครบถ้วน มีการติดตามและประเมินผลคุณธรรมเป้าหมายที่กำหนด และมีการยกย่องเชิดชูบุคลากรที่ทำความดีจนเป็นแบบอย่างได้/หน่วยงานดีเด่นที่ส่งเสริมคุณธรรมเป้าหมายตามแผนส่งเสริมคุณธรรม มีการทำกิจกรรมเพิ่มใน ๓ มิติ ได้แก่ กิจกรรมหลักธรรมคำสั่งสอนทางศาสนา กิจกรรมน้อมนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และกิจกรรมวิถีวัฒนธรรม พร้อมทั้งเผยแพร่ผลการดำเนินงานองค์กรคุณธรรมต้นแบบสู่สาธารณะใน Internet บนเว็บไซต์หลักของ บวท. และเผยแพร่ภายใน (Intranet) ด้วย และกระทรวงคมนาคมจะประกาศเกียรติคุณองค์กรคุณธรรมต้นแบบในเดือนกันยายน ๒๕๖๕</p> <p>กิจกรรมที่ ๕ บวท. ให้ฝ่ายจัดการและพนักงานรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์พนักงานประจำปีทั่วทั้งองค์กร โดยฝ่ายจัดการและพนักงานทุกคนไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์</p> <p>กิจกรรมที่ ๖ บวท. ส่งประกวดบุคคลที่ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรม เพื่อเป็น “คนต้นแบบคมนาคม” ประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ในเดือนมิถุนายน และกระทรวงคมนาคมจะประกาศรางวัลในเดือนกันยายน ๒๕๖๕</p> <p><b>การวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม</b></p> <p><b>๓.๕ การสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลงานนวัตกรรม</b></p> <p>มีผลงานนวัตกรรม บวท. ได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์จากเวทีรางวัลการวิจัยแห่งชาติ : รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้น ประจำปี ๒๕๖๔ จัดโดยสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ จำนวน ๒ ผลงาน ได้แก่ “ผลงานโปรแกรมจัดการจราจรขาออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Intelligent Departure Enhancement Program : iDEP)” และ “ผลงานสั่งง่าย ๆ กับ TopSky-ATC (Minimal Commands for TopSky-ATC)”</p>	กิจกรรม	การดำเนินการที่สำคัญ	กิจกรรม ๑	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.	กิจกรรม ๒	การวิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐของกระทรวงคมนาคม	กิจกรรม ๓	การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม และการประกาศนโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy)	กิจกรรม ๔	การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงคมนาคม	กิจกรรม ๕	การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวมประจำปี	กิจกรรม ๖	การประกวดคนต้นแบบคมนาคมประจำปี
กิจกรรม	การดำเนินการที่สำคัญ														
กิจกรรม ๑	การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานของรัฐ (ITA) ของสำนักงาน ป.ป.ช.														
กิจกรรม ๒	การวิเคราะห์ความเสี่ยงการทุจริตในการใช้จ่ายงบประมาณและการบริหารจัดการทรัพยากรภาครัฐของกระทรวงคมนาคม														
กิจกรรม ๓	การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานร่วมกับกระทรวงคมนาคม และการประกาศนโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่ (No Gift Policy)														
กิจกรรม ๔	การขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงคมนาคม														
กิจกรรม ๕	การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวมประจำปี														
กิจกรรม ๖	การประกวดคนต้นแบบคมนาคมประจำปี														

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p><b>อันดับเครดิตขององค์กร</b> <u>๓๖ การทบทวนอันดับเครดิตขององค์กร</u></p> <p>บพท. ได้รับการทบทวนอันดับเครดิตองค์กรเป็นประจำทุกปี โดยในปี ๒๕๖๔ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ได้คงอันดับเครดิตองค์กรของ บพท. ที่ระดับ “AAA” และแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” ซึ่งเป็นระดับสูงสุดและต่อเนื่องเป็นปีที่ ๗ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนอันดับเครดิตองค์กรประจำปี ๒๕๖๕ ซึ่งคาดว่าจะประกาศผลการทบทวนอันดับเครดิตในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๕</p>
<p><b>๔. การสร้าง</b> <b>ความสามารถใน</b> <b>การแข่งขันให้กับ</b> <b>ประเทศ และสร้าง</b> <b>คุณค่าให้กับ</b> <b>กิจการบิน</b></p>	<p><b>บทบาทภายในประเทศ</b> <u>๔.๑ การผลักดันการแก้ปัญหาบั้งไฟ โคมลอยและโคมควัน</u></p> <p>ภายหลังจากการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ร่วมกับ ๑๐ หน่วยงาน (กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร) เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ในปี ๒๕๕๙ บพท. ผลักดันการแก้ปัญหาบั้งไฟ โคมลอยและโคมควันอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยสื่อสารปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบาย และเดินหน้ารณรงค์สื่อสารและสร้างความตระหนักให้กับผู้เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนได้ร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจากการประสานให้ข้อมูลต่อกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานต่าง ๆ ทำให้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา ๔๔ ออกมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนจากการจุดและปล่อยบั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟ โคมควัน หรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๕๙ เป็นต้นไป และต่อมากระทรวงมหาดไทยได้มอบหมายให้สำนักนิติการดำเนินการจัดทำประกาศจังหวัดเพื่อออกประกาศให้ทุกจังหวัดกำหนดแนวทาง เรื่อง มาตรการป้องกันและการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาความเรียบร้อยของประชาชน ในการจุดและปล่อยหรือกระทำการอย่างใด เพื่อให้บั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟหรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันขึ้นไปสู่อากาศ โดยให้แต่ละจังหวัดเป็นผู้ออกประกาศเอง ซึ่งในปี ๒๕๖๐ จนถึงปี ๒๕๖๓ ได้ออกประกาศจังหวัดไปแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๗๖ ฉบับ บพท. ได้มีการติดตามผลความก้าวหน้าการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ๑๐ หน่วยงานที่ได้กล่าวข้างต้น ซึ่งทุกหน่วยงานได้ดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ อย่างเข้มงวด โดยดำเนินการรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา ตระหนักถึงอันตรายและผลกระทบที่เกิดขึ้นและยังได้มอบหมายให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และกระทรวงมหาดไทย ดำเนินการเร่งรัดการแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้การแก้ไขปัญหาในเรื่องนี้เกิดความยั่งยืน</p> <p>ทั้งนี้ บันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคมลอย/โคมควันและการจุดบั้งไฟระหว่าง ๑๐ หน่วยงาน ได้หมดอายุลงเมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๖๒ แต่ บพท. ยังคงผลักดันเพื่อให้เกิดความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในวงการบิน เพื่อลดความเสี่ยงและการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีการรายงานผลเป็นประจำทุกไตรมาส โดยยังคงหลักการและเป้าหมายสำคัญ คือ การส่งเสริมให้งานประเพณีที่สืบทอดกันมาและการประกอบอาชีพสุจริต อยู่คู่กับสังคม และอยู่ร่วมกันได้กับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และการสร้างความรู้ความเข้าใจถึงภัยอันตรายและผลที่จะตามมา หากเกิดอุบัติเหตุต่ออากาศยานจากปัจจัยอันตรายดังกล่าว</p> <p><u>๔.๒ การผลักดันการแก้ปัญหาวิทยุภาคพื้นรับรบกวนการสื่อสารการบิน</u></p> <p>บพท. และสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) ได้ร่วมกันหาแนวทางแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับรบกวนการสื่อสารการบิน โดยสนับสนุนให้มีการบรรลุข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมและสำนักงาน กสทช. เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ และข้อตกลงความเข้าใจระหว่าง บพท. และสำนักงาน กสทช. เรื่องการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับรบกวนการสื่อสารการบิน เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการ การฝึกอบรม การแลกเปลี่ยนข้อมูล การทำความเข้าใจ การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ให้เกิดความร่วมมือและเป็นเครือข่ายร่วมกันในการรณรงค์ เผยแพร่ สร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องการแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรับรบกวนการสื่อสารการบิน ให้กับสถานีวิทยุชุมชนในแต่ละภูมิภาค รวมถึงประสานการดำเนินงาน การบูรณาการแผนงาน และการบังคับใช้กฎหมายร่วมกันระหว่างองค์กร เพื่อให้การปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของแต่ละองค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ภายใต้กรอบข้อตกลงดังกล่าว บพท. และสำนักงาน กสทช. ได้ร่วมกันดำเนินการแก้ปัญหาวิทยุภาคพื้นรับรบกวนการสื่อสารการบินอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ สนับสนุนให้มีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เข้มงวดในการควบคุมการแพร่การรบกวนจากสถานีทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงจำนวน ๓ ฉบับ จัดเก็บข้อมูลและประสานงาน เพื่อยุติการรบกวน พิจารณาจัดหาความถี่สำรองใช้งานเพิ่มเติม การจัดอบรม/สัมมนาให้กับเจ้าหน้าที่ บพท. และ เจ้าหน้าที่ กสทช. จำนวน ๔ ครั้ง ใน ๔ ภูมิภาค (ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการทำงานของแต่ละหน่วยงาน เกิดการตระหนักรู้ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการรบกวนของคลื่นวิทยุชุมชน รวมทั้งการแลกเปลี่ยนประสบการณ์และสิ่งที่เป็นปัญหา</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙
	<p>ในการทำงาน นอกจากนี้ บวท. ยังได้สนับสนุนวิศวกรร่วมเป็นวิทยากรบรรยายในการให้ความรู้กับผู้ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงร่วมกับสำนักงาน กสทช. ตามที่ได้รับการร้องขอเพื่อทราบถึงปัญหา/การป้องกันแก้ไขการรบกวนการสื่อสารการบิน อันเกิดจากคลื่นวิทยุชุมชน รวมถึงการนำเสนอปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบายอย่างต่อเนื่อง ในปี ๒๕๖๐ บวท. ได้ลงพื้นที่ตรวจสอบการแพร่แปลกปลอม ร่วมกับสำนักงาน กสทช. และเขต เพื่อติดตามแก้ไขปัญหาวិทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบินร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ในด้านการติดต่อสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ได้มีการพัฒนาและนำระบบ Customer Relationship Management (CRM) สำหรับแจ้งปัญหาและติดตามแก้ไขปัญหาวิทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบินผ่าน Internet แล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี ๒๕๖๒ ทำให้การปฏิบัติงานร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>ในด้านนวัตกรรม บวท. ได้สร้างอุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่งวิทยุกระจายเสียง เพื่อเฝ้าระวังตัวเองไม่ให้เกิดการแพร่กระจายคลื่นแปลกปลอมออกไปรบกวนการสื่อสารการบิน และได้ขยายผลนวัตกรรมโดยให้ความรู้และสร้างแรงจูงใจกับผู้ทดลองประกอบกิจการกระจายเสียงให้นำไปติดตั้งใช้งานเพื่อเฝ้าระวังตัวเอง โดยเมื่อวันที่ ๒๑-๒๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ได้รับการประสานงานจากสำนักงาน กสทช. ภาค ๓ (เชียงใหม่) แจ้งว่า สมาคมวิชาชีพวิทยุ-โทรทัศนภาคประชาชนเชียงใหม่ (สวทช. เชียงใหม่) มีความประสงค์ให้วิศวกรของ บวท. ไปอบรมให้ความรู้ในการประกอบ/ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่แปลกปลอมรบกวนกิจการวิทยุการบินสำหรับสถานีส่งวิทยุกระจายเสียง ในครั้งนี้มีการติดตั้งไปแล้วจำนวน ๑๕ สถานี</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ สำนักงาน กสทช. และ บวท. มีการประชุมติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานการดำเนินการแก้ไขปัญหาคความถี่รบกวนการสื่อสารการบินประจำปี ๒๕๖๒ ระหว่างวันที่ ๑๐-๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๒ ณ โรงแรมเซนทารา บลูมารีน รีสอร์ท แอนด์สปา จังหวัดภูเก็ต เพื่อติดตามผลการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตามประกาศของสำนักงาน กสทช. ทั้ง ๓ ฉบับ และสรุปผลแนวโน้มของสภาพปัญหาการรบกวน เพื่อปรับแผนการดำเนินการแก้ไขปัญหาคต่อไป โดยผลจากการประชุม ที่ประชุมมีความเห็นร่วมกันในการแต่งตั้งคณะทำงานระหว่าง บวท. และสำนักงาน กสทช. เพื่อจัดทำข้อมูลสถานีวิทยุกระจายเสียงลงในแผนที่การบิน เพื่อใช้งานร่วมกันในการวิเคราะห์แก้ไขปัญหาค และกำหนดแผนการลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบการแพร่แปลกปลอมของสถานีวิทยุกระจายเสียงรบกวนการสื่อสารการบินร่วมกับสำนักงาน กสทช. เขต จำนวน ๑๑ เขต ประกอบด้วย สำนักงาน กสทช. เขต ๑๑, ๑๒, ๑๔, ๑๕, ๑๗, ๑๘, ๑๙, ๒๑, ๒๒, ๒๓, ๒๔, ๒๕, ๓๓, ๓๔, ๔๒ และ ๔๕ เพื่อติดตามการแก้ไขปัญหาคการรบกวนในแต่ละพื้นที่ โดยยังพบการรบกวนการสื่อสารการบินในบางพื้นที่ และได้จัดให้มีการประชุมย่อยร่วมกับสำนักงาน กสทช. ภาค/เขต เพื่อสรุปผลในการดำเนินการแก้ไขปัญหาคการรบกวนในแต่ละภูมิภาค</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ บวท. ยังคงดำเนินการแก้ไขปัญหาคความถี่รบกวนการสื่อสารการบินอย่างต่อเนื่องโดยมีการประสานงานการทำงานร่วมกัน แจ้งเหตุการณ์รบกวนไปยังสำนักงาน กสทช. ภาค และเขต ผ่านระบบ CRM และประสานงานการแก้ไขปัญหาคการรบกวนผ่านกลุ่มไลน์ ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ยังไม่สามารถลงพื้นที่ปฏิบัติงานแก้ไขปัญหาคร่วมกับสำนักงาน กสทช. ภาค และเขต ได้ ดังนั้น จึงเน้นประสานงาน/แก้ไขปัญหาคผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์อย่างใกล้ชิด และได้มีการลงพื้นที่บรรยายให้ความรู้กับผู้เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาคการรบกวนการบิน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. ให้ความรู้ด้านเทคนิคการตรวจสอบและการเฝ้าระวังการแพร่แปลกปลอมจากสถานีวิทยุกระจายเสียงให้กับเจ้าหน้าที่ ทบ. รุ่น ๙ ประจำปี ๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๕ ผ่านการประชุมทางไกล Zoom Meeting ดำเนินการเรียบร้อย</li> <li>๒. เป็นวิทยากรบรรยายหลักสูตร การทดสอบมาตรฐานทางเทคนิค และการทดสอบการแพร่แปลกปลอมของสถานีวิทยุกระจายเสียงระบบเอฟเอ็ม ณ ห้องประชุมสำนักงาน กสทช. ภาค ๑ (หลักสี่) ในวันที่ ๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕ ดำเนินการเรียบร้อย</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><b>๔.๓ การผลักดันการแก้ไขปัญหาคด้านมาตรฐานของบริการอุตุนิยมวิทยุการบิน</b></p> <p>บวท. ผลักดันการแก้ไขปัญหาคข้อมูลอุตุนิยมวิทยุการบิน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยการทำงานร่วมกับ กพท. และกรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) เพื่อระบุประเด็นปัญหา (ทั้งในด้านระบบอุปกรณ์การปฏิบัติงานและคุณภาพข้อมูล) แนวทางการแก้ไข ผู้รับผิดชอบและระยะเวลา เพื่อแก้ไขข้อขัดข้องในการให้บริการ ตลอดจนการแก้ไขข้อตรวจพบจากการตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach: USOAP-CMA)</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p>บพท. และ อต. ได้ลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง บพท. กับ อต. ตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง USOAP-CMA ข้อ ๗.๔๑๕ ของ บพท. เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๙ และได้นำเสนอข้อตกลงดังกล่าวให้ กพท. ทราบแล้ว และในวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บพท. ตามที่ข้อตกลงได้กำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารข้อตกลงระหว่าง อต. กับ บพท. ประกอบด้วย ผู้แทนของแต่ละฝ่าย ฝ่ายละ ๕ คน เพื่อบริหารและควบคุมการดำเนินงานตามเงื่อนไขข้อตกลงให้เกิดความสำเร็จและบรรลุตามวัตถุประสงค์ นอกจากนี้ บพท. ได้จัดทำคู่มือการแจ้งข่าวอากาศประเภท Special air-reports by voice communication ระหว่าง Area Control Centre (ACC) และ Meteorological Watch Office (MWO) โดยผ่านการทบทวนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย กพท. MWO และ ACC เรียบร้อยแล้ว และจัดประชุมกับผู้เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอแนวปฏิบัติการแจ้งข่าวอากาศประเภท Special air-reports เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๐ และในวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๐ ได้มีการประกาศใช้คู่มือปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่ง บพท. และ อต. ได้จัดทำร่วมกัน โดยเป็นไปตามแผนการแก้ไขข้อบกพร่อง USOAP-CMA ข้อ ๗.๑๓๑ ของ บพท.</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ บพท. มีการพัฒนาและทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินในรูปแบบมาตรฐานใหม่ IWXXM ตามภาคผนวก ๓ ของอนุสัญญาชิคาโก (Annex 3 Meteorological Service for International Air Navigation) เพื่อดำเนินการรับ - ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยาการบินได้ทั้งรูปแบบ TAC และรูปแบบ IWXXM ตามกำหนดของ ICAO อีกทั้ง ยังมีการเริ่มการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินตามแผนการเดินอากาศทั้งในระดับสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และระดับภูมิภาค (Asia/Pacific Seamless ATM Plan)</p> <p>ดังนั้น บพท. และ อต. จึงได้ร่วมดำเนินการทบทวนข้อตกลงการปฏิบัติงานฯ ให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อมการรับ-ส่งข่าวอุตุนิยมวิทยาในรูปแบบ ICAO Meteorological Information Exchange Model (IWXXM) รวมถึงหน้าที่ความรับผิดชอบของ อต. ในฐานะ Thailand NOC ซึ่งจัดตั้งแล้วเสร็จอย่างเป็นทางการ และลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงานฯ ฉบับปี ๒๕๖๓ ร่วมกันเมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓</p> <p>ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ บพท. ได้มีการจัดประชุมร่วมกับ อต. เพื่อพิจารณาทบทวนข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (LOA) ระหว่าง อต. กับ บพท. และคู่มือการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บพท. ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงานในปัจจุบันตามข้อสังเกตของ กพท. โดยมีประเด็นการปรับแก้ไขที่สำคัญ ๔ ประเด็น ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. เพิ่มเติมรายละเอียดการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยาการบินใน ๓ สนามบิน ได้แก่ สนามบินสุโขทัย ทรายดำ และสมุย</li> <li>๒. เพิ่มเติมรายละเอียดการรายงานข่าวอากาศการบินที่ได้จากการสังเกตการณ์แบบไม่ประจำ (Non-Routine Observation)</li> <li>๓. เพิ่มเติมขั้นตอนปฏิบัติของ อต. ในการถ่ายทอดข่าวการตรวจสภาพอากาศบริเวณสนามบินแบบประจำ (METAR) ให้กับหอควบคุมการจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน และศูนย์บริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ ก่อนการเปิดทำการของสนามบินสำหรับสนามบินที่ไม่ได้เปิดทำการตลอด ๒๔ ชั่วโมง</li> <li>๔. เพิ่มเติมแนวทางการปฏิบัติงานของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินที่ตั้งอยู่นอกสนามบิน</li> </ol> <p>และในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ บพท. และ อต. อยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมในการลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (LOA) ระหว่าง อต. กับ บพท. ฉบับปี ๒๕๖๕ ร่วมกันต่อไป</p> <p><b>บทบาทในระดับภูมิภาคและระดับโลก</b></p> <p><u>๔.๔ การเข้าร่วมเป็นคณะทำงานใน ICAO Panel การเข้าร่วมเป็นสมาชิกใน Study Group ของ ICAO และการเข้าร่วมปฏิบัติหน้าที่ประธาน/ประธานร่วม (Chairman/Co-Chairman) ในกลุ่มทำงานต่าง ๆ ของ ICAO APAC</u></p> <p>บพท. ได้เข้าร่วมในคณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) คณะทำงาน Surveillance panel (SP) และคณะทำงาน Communications Panel (CP) ของ ICAO และเข้าร่วมเป็นสมาชิก ICAO Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG) เข้าร่วมเป็นสมาชิก ICAO Trust Framework Study Group (TFSG) รวมถึงการเข้าร่วมแสดงบทบาทในกลุ่มทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาระบบการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้</p> <p><u>๔.๔.๑ คณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP)</u></p> <p>บพท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) ในฐานะ Panel member และ Advisor โดยคณะทำงาน ATMOPSP ได้รับการมอบหมายให้ดำเนินการวิเคราะห์ แก้ไข และผลักดันการพัฒนามาตรฐานการให้บริการการจราจรทางอากาศ การพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติการ การพัฒนาแนวทางการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างภาคทหรและภาคพลเรือน รวมถึงการวางแผนและนโยบายในการพัฒนา Air Traffic Flow Management (ATFM) ในระดับสากล ซึ่งจะถูกนำไปเป็นแนวทางหลักในการกำหนดแผนของแต่ละภูมิภาคต่อไป</p> <p>การส่งผู้แทนเข้าร่วมคณะทำงานฯ นี้ ถือเป็นโอกาสเปิดโอกาสให้ผู้แทน บพท. มีโอกาสได้วิเคราะห์ถึงปัญหาและแนวโน้มการพัฒนาระบบการจราจรทางอากาศ ในหลาย ๆ มุมมอง (State, Sub-Regional, Regional and Global) อีกทั้งยังได้มีส่วนร่วม</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p>ในการวิเคราะห์/กำหนด/วางแผนแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาการบริหารการจราจรทางอากาศในระดับสากล อันเนื่องจากการประชุม ATMOPSP Working Group ครั้งที่ ๗ โดยมีเมื่อปี ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีการนำเสนอรายชื่อและได้มีมติให้แต่งตั้งให้นายปิยวุฒิ ตันติเมฆบุตร (ศท.บจ.) รับตำแหน่งเป็น Vice-Chairman ของ Air Traffic Management Operations Panel</p> <p><u>๔.๔.๒ คณะทำงาน Surveillance Panel (SP)</u></p> <p>บพท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Surveillance Panel (SP) ในฐานะ Panel member และ Advisor โดยคณะทำงาน SP มีหน้าที่ปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับระบบติดตามอากาศยาน และรายละเอียดข้อมูลสำหรับการวางแผนวิจัยและพัฒนา เพื่อกำหนดทิศทางในการนำเทคโนโลยีติดตามอากาศยานรูปแบบใหม่เข้ามาใช้งาน เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุด โดยผู้แทน บพท. ได้มีส่วนร่วมและสนับสนุนในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณาพัฒนา/ปรับปรุง ข้อกำหนด (Provisions) แก้ไขมาตรฐานและระเบียบปฏิบัติ (SARPs) อีกทั้งยังได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน SP และการประชุมในกลุ่มคณะทำงานย่อยต่าง ๆ ภายใต้คณะทำงาน SP อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ประชุม Surveillance Panel Aeronautical Surveillance Working Group (SP-ASWG) และการประชุม Surveillance Panel Airborne Surveillance Working Group (SP-AIRB WG) ด้วย</p> <p><u>๔.๔.๓ คณะทำงาน Communications Panel (CP)</u></p> <p>บพท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน Communications Panel (CP) ในฐานะ Panel member และ Advisor อนึ่ง บพท. ได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงาน CP ครั้งแรกเมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ โดยคณะทำงาน CP ได้รับผิดชอบการศึกษาและการพัฒนาข้อกำหนดของ ICAO ในเรื่องปฏิบัติการ และเทคนิคสำหรับระบบการสื่อสารทางด้านเสียง (voice) และข้อมูล (data) ของการจัดการจราจรทางอากาศ ซึ่งสนับสนุนวิธีปฏิบัติ และ Application ต่าง ๆ ที่ได้รับไว้ในแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) โดยการเข้าร่วมเป็นคณะทำงานดังกล่าว ผู้แทน บพท. ได้เข้าร่วมการประชุมคณะทำงาน CP อย่างต่อเนื่อง และมีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นในการทบทวนและเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพิจารณากลยุทธ์ กำหนดทิศทาง และการวางแผนสำหรับการสื่อสารด้านการบินให้มีความสอดคล้องกันตามที่ระบุในแผน GANP ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญของ ICAO และหน่วยงานด้านการบินสากล รวมทั้งได้ติดตามเป็นประจำทุกปีเพื่อการพัฒนาและการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของการสื่อสารการจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อสามารถนำมาวางแผนพัฒนาการสื่อสารด้านการบินของประเทศไทยในอนาคตต่อไปได้นอกจากนี้ ผู้แทน บพท. ยังได้เข้าร่วมการประชุมย่อยต่างๆ ภายใต้คณะทำงาน CP เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและสนับสนุนข้อมูลด้านการพัฒนาด้านการสื่อสารการบิน และการทบทวนร่างเอกสารและคู่มือต่างๆ เป็นประจำ และเมื่อปี ๒๕๖๓ ทาง ICAO ได้เชิญให้ผู้แทน บพท. เข้าร่วม Project Team - Terrestrial Data Link (PT-T) ซึ่งเป็นการประชุมภายใต้ CP Infrastructure Working Group (IWG) โดยกลุ่มทีมดังกล่าวจะทำงานเพื่อเตรียมการ/จัดหา terrestrial data link ในอนาคต</p> <p><u>๔.๔.๔ คณะทำงาน Global Air Navigation Plan (GANP) Study Group (GSG)</u></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 และด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้อง/มีประสบการณ์ในการพัฒนา/การวางแผน/การนำแนวคิด/แนวทาง/วิธีปฏิบัติ/เทคโนโลยีระบบการเดินอากาศใหม่ ๆ ไปใช้งาน จากวงการอุตสาหกรรมการบินพลเรือนระหว่างประเทศจากทั่วโลกเข้าร่วมเป็นสมาชิก เพื่อจะได้ประสานกิจกรรม/การดำเนินการต่าง ๆ รวมทั้งการหารือแลกเปลี่ยนและร่วมกันกำหนด/จัดลำดับความสำคัญของหัวข้อการพัฒนา GANP ซึ่งถือว่าเป็น backbone ของแผนการพัฒนาการให้บริการของการบินพลเรือนระหว่างประเทศในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการบูรณาการ (Integrated) ความสอดคล้อง (Harmonization) และความสามารถในการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (interoperability)</p> <p><u>๔.๔.๕ คณะทำงาน ICAO Trust Framework Study Group (TFSG)</u></p> <p>บพท. ได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นสมาชิกในคณะทำงาน TFSG ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ โดยคณะทำงานดังกล่าวจัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนา/จัดทำกรอบการดำเนินการสากล (Global Trust Framework) สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบดิจิทัลในกิจการบิน โดยครอบคลุมทั้งส่วนการพัฒนา/จัดทำนโยบาย เอกสารคำแนะนำ/คู่มือ และแผน/กลยุทธ์ ในการเปลี่ยนถ่ายไปสู่ระบบที่สามารถทำงานร่วมกันได้ในระดับสากลผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบภาคพื้นดิน (Ground-Ground)/ภาคอากาศ (Air-Air) ด้วยกันเอง หรือระหว่างภาคอากาศและภาคพื้นดิน (Air-Ground) ที่เชื่อถือได้ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการของรัฐภาคีเป็นไปอย่างสอดคล้องกัน และครอบคลุมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีอยู่ในกิจการบินในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ในอนาคต</p> <p><u>๔.๔.๖ ประธาน/ประธานร่วมของกลุ่มทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG)</u></p> <p>สำนักงานสาขาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (CAO APAC) ได้มีการแบ่งโครงสร้างกลุ่มการทำงานภายใต้กลุ่มวางแผนและพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ออกเป็น ๕ กลุ่มใหญ่ (ATM, CNS, AOP, MET และ RASMAG) โดยจะมีการแบ่งกลุ่มการทำงาน/คณะทำงานย่อยภายใต้กลุ่ม เพื่อร่วมมือกันในการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาค (Regional Air</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p>Navigation Plan: RANP) แผนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ANS Plan) ซึ่งจะมีการประชุมเพื่อผลักดัน/ส่งเสริมการดำเนินการให้เป็นไปตามโมดูลต่าง ๆ ของ ASBUs เพื่อยกระดับขีดความสามารถของระบบการเดินอากาศในภูมิภาค และเพื่อให้การดำเนินการของรัฐภาคีในภูมิภาคให้เป็นไปอย่างสอดคล้องกัน โดย บพท. ได้รับบทบาทสำคัญจาก ICAO APAC ในการร่วมผลักดันแผนพัฒนาการเดินอากาศของภูมิภาค โดยมีผู้แทน บพท. ได้รับการเสนอให้เข้าร่วมเป็นประธาน/ประธานร่วมของกลุ่มทำงานภายใต้ APANPIRG ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายชลวิทย์ บรรพวัฒน์รักษ์ (ผนบ. (พน.)) ประธานร่วม (Co-chair) ของการประชุม Aeronautical Communication System Implementation Coordination Group (ACSICG)</li> <li>- นางสาวสายฝน อบรมสุข (คป.ม.ป.) ประธาน (Chair) ของการประชุม Regional Airspace Safety Monitoring Advisory Group (RASMAG)</li> <li>- นายปิยวุฒิ ตันติเมฆบุตร (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 (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 บพท. มุ่งเน้นนโยบายในการเพิ่มบทบาทต่อกิจการบินระหว่างประเทศ เพื่อใช้ประโยชน์จากความร่วมมือสำหรับการพัฒนาบริการการเดินอากาศของประเทศสู่มาตรฐานสากลและเทียบเคียงกับ Best practices ได้ บพท. จึงได้ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศจากนานาประเทศทั่วโลก จัดตั้ง Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และ บพท. ได้เป็นสมาชิกมาโดยตลอด อีกทั้ง บพท. ยังได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกคณะทำงานของ CANSO ที่กำหนดขึ้นเพื่อพัฒนาศักยภาพของหน่วยงานบริการการเดินอากาศในหลายคณะ เช่น Operations Standing Committee (OSC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับ Air Traffic Flow Management/Airport Collaborative Decision-Making, (ผู้แทน บพท. ได้รับการแต่งตั้งให้รับหน้าที่เป็นประธานร่วม (Co-Chair)), Performance-based Navigation, Aeronautical Information Management, Unmanned Aircraft Systems and Emerging Technology, Operational Performance, Environment, Data Link Implementation, Smart/Digital Tower, Unmanned Aircraft Systems (UAS) และ Unmanned Aircraft System Traffic Management (UTM), System-Wide Information Management (SWIM) คณะทำงาน Safety Standing Committee (SSC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับ Safety Performance Measurement, SMS and Best Practices, Human Performance Management และ Future Safety Development และคณะทำงาน Strategy and Integration Standing Committee (SISC) ซึ่งครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบผลการดำเนินการในด้านต่าง ๆ โดยเน้นด้านประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน ผ่านการทำงานของ Global Benchmarking Workgroup, Acquisition Excellence, ATM Security, Business Excellence, Human Resources, Next Generation of Aviation Professionals Implementation และ Performance Based Regulation on Remote Towers</p> <p>นอกจากนี้ CANSO ยังมีการดำเนินการในระดับภูมิภาค ซึ่ง บพท. ได้มีส่วนร่วม/สนับสนุนการดำเนินงานและให้ความร่วมมือใน CANSO ของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง บพท. ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาเอกสาร CANSO Guide/Best Practice รวมถึงเข้าร่วมกิจกรรมการวัดเปรียบเทียบสมรรถนะการดำเนินการในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านประสิทธิภาพค่าใช้จ่ายในการให้บริการการเดินอากาศ Cost Efficiency ด้านความปลอดภัย Safety Performance Measurement เป็นต้น</p> <p><b>๔.๖ การร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกการร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับภูมิภาค</b></p> <p>บพท. ยังคงบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการเดินอากาศในระดับภูมิภาค อาทิ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑. การดำเนินการด้านการบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System-Wide Information Management: SWIM)</li> </ol> <p>บพท. ยังคงบทบาทความเป็นผู้นำทั้งในระดับอาเซียนและภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก กล่าวคือ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ เป็นต้นมา บพท. ได้ร่วมเป็นสมาชิกและสนับสนุนการดำเนินการของ ICAO Asia/Pacific SWIM Task Force (SWIM TF) เพื่อจัดทำแผนดำเนินการและข้อกำหนดต่าง ๆ ด้าน SWIM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก โดย บพท. ได้รับมอบหมายต่อเนื่องจากคณะทำงานฯ ให้เป็นผู้ดำเนินการดำเนินการในหลายส่วน อาทิ การจัดทำ SWIM Implementation Roadmap ของภูมิภาค การพัฒนารูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามบริบทการใช้งานของภูมิภาค การกำหนดรูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน SWIM สำหรับภูมิภาค เป็นต้น ทั้งนี้ ผู้แทน บพท. ยังได้รับเลือกให้เป็นประธานของคณะทำงานฯ (Co-Chair) ซึ่งมีวาระการดำรงตำแหน่งตั้งแต่ปี ๒๕๖๔ เป็นต้นมา โดยการได้รับเลือกให้เป็นประธานของคณะทำงานฯ นี้ ทำให้ บพท. ได้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางและผลักดันการพัฒนา/การดำเนินการด้าน SWIM ของภูมิภาคในทุกภาคส่วน นอกจากนี้ ในปี ๒๕๖๕ บพท. ยังได้พัฒนาต่อยอดรูปแบบการแลกเปลี่ยน</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p>ข้อมูลเที่ยวบินเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการตามแนวคิด Trajectory-Based Operation (TBO) สำหรับใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลบนโครงสร้างพื้นฐาน/ตามแนวคิด SWIM ให้สอดคล้องกับรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบิน เวอร์ชันล่าสุด (Flight Information Exchange Model Version 4.2 Extension) รวมถึงได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาแนวคิดในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance Data) ผ่านการเชื่อมต่อตามแนวคิด SWIM และการกำหนดสถาปัตยกรรม (Architecture) ของโครงสร้างพื้นฐาน SWIM ในระดับภูมิภาค ที่รองรับการปฏิบัติการทั้งในปัจจุบันและอนาคตด้วย</p> <p>หลังจากที่ บวท. ร่วมกับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) ได้เป็นเจ้าภาพจัดการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ขึ้น ในระหว่างปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๒ โดยมีหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ หน่วยงานอุตุนิยมวิทยาการบิน และหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จาก ๑๓ ประเทศ รวมทั้งสายการบินพาณิชย์หลักในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และสำนักงานสาขาภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกของ ICAO (ICAO Asia and Pacific Regional Office) เข้าร่วม และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีแล้ว เพื่อพัฒนาต่อเนื่องไปสู่การใช้งานจริง ปัจจุบัน บวท. CAAS และ Hong Kong Civil Aviation Department (HK CAD) ได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันที่จะจัดการสาธิต SWIM/CRV Demonstration ภายในปี ๒๕๖๖ เพื่อสาธิต/ทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWIM บนเครือข่าย CRV (Common aeRonautical Virtual Private Network) ซึ่งเป็นเครือข่ายสื่อสารที่ครอบคลุมทั้งภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ที่ Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group (APANPIRG) ได้กำหนดให้รัฐภาคีในภูมิภาคใช้งาน โดยในการสาธิตที่จะจัดขึ้นนี้ จะใช้โครงสร้างพื้นฐาน SWIM ที่ได้พัฒนาขึ้นและใช้ในการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration เพื่อแสดงให้เห็นผลเชิงประจักษ์ถึงความเป็นไปได้ในการใช้รูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน SWIM ดังกล่าว สำหรับการใช้งานจริงภายในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกในอนาคตต่อไป</p> <p><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 ฮองกง มาเลเซีย เวียดนาม จีน อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย กัมพูชา ฟิลิปปินส์ เมียนมาร์ ลาว และหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ โดยการดำเนินการด้าน ATFM ภายใต้โครงการนี้ เป็นการให้บริการตามแนวคิด Distributed Multi-Nodal ATFM ซึ่งเป็นแนวคิดการปฏิบัติการด้าน ATFM ที่ APANPIRG ให้การรับรองให้ใช้เป็นแนวคิดสำหรับการดำเนินการของภูมิภาค (รายละเอียดตาม ICAO Asia/Pacific Regional Framework for Collaborative ATFM) ทั้งนี้ ในปัจจุบัน AMNAC ถือเป็นโครงการดำเนินการร่วมด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดของภูมิภาค ในปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ บวท. และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ร่วมกันดำเนินการต่อเนื่องและประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี นอกจากนี้ ตั้งแต่ที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (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 ๒๕๖๕</p> <p>อนึ่ง ในปี ๒๕๖๕ บวท. ยังได้ร่วมดำเนินการปรับปรุง ICAO Asia/Pacific Regional Framework for Collaborative ATFM ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๔ (ปี ค.ศ. ๒๐๒๒) ให้มีเนื้อหาเป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาด้านอื่น ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับสากล เพื่อรัฐภาคีใช้เป็นเอกสารอ้างอิงในการดำเนินการด้าน ATFM ของตนต่อไปด้วย</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 ระหว่างประเทศตามวิธีการที่ระบุในร่าง ICAO Doc 9965 Manual on FF-ICE, Volume II Implementation Guidance ผ่านการแลกเปลี่ยน/บริหารจัดการข้อมูลแนวคิด SWIM นอกจากนี้ หลังจากนี้ 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><b>๒. การปฏิบัติการตามแนวคิด Trajectory-Based Operation (TBO)</b></p> <p>ในปี ๒๕๖๓ บวท. 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 รวมถึงเพื่อทดสอบต้นแบบโครงสร้าง</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p>รูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีผลต่อเที่ยวบินหลายเที่ยวบินที่อยู่ระหว่างพัฒนาขึ้นใหม่ และต้นแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีความมั่นคง/ปลอดภัยจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ ตามกรอบการทำงานที่ ICAO อยู่ระหว่างพัฒนาขึ้น (International Aviation Trust Framework) ทั้งนี้ เนื่องจากรายละเอียดการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามแนวคิด FF-ICE และ TBO มีค่อนข้างมาก ในปี ๒๕๖๔ บวท. ร่วมกับหน่วยงานดังกล่าวข้างต้นจึงได้มีการทดสอบทางเทคนิค (Technical Exercise) ในระยะแรกร่วมกัน เพื่อสาธิต/ทดสอบองค์ประกอบพื้นฐานหลัก ๆ ที่จำเป็นจะต้องมี/พัฒนาขึ้น ต่อมาในปี ๒๕๖๕ บวท. ร่วมกับหน่วยงานที่กล่าวถึง จึงได้ร่วมกันสาธิต/ทดสอบการปฏิบัติตามแนวคิด FF-ICE และ TBO ซึ่งครอบคลุมตลอดทุกช่วงของการปฏิบัติการ (Phase of Operation) ในทุกช่วงของเที่ยวบิน (Phase of Flight) ผ่านสถานการณ์จำลองเชิงปฏิบัติการ (Operational Scenarios) ของเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ปฏิบัติการบินไม่เพียงแต่ภายในภูมิภาคเดียวกันเท่านั้น แต่ยังรวมถึงระหว่างภูมิภาคด้วย โดยผล/บทเรียนที่ได้เรียนรู้ (Lessons Learned) จากการสาธิตฯ นี้ได้ถูกนำเสนอแก่ ICAO เพื่อพิจารณาใช้เป็นมาตรฐานทั้งด้านเทคนิคและวิธีปฏิบัติในระดับสากล รวมทั้งใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงเอกสารแนวคิด TBO ต่อไป</p> <p>นอกจากนี้ ด้วยการใช้การปฏิบัติตามแนวคิด FF-ICE และ TBO จะให้ประโยชน์สูงสุดเมื่อรัฐภาคีมีการดำเนินการที่สอดคล้องกัน ทั้งในมิติของกรอบเวลาและขีดความสามารถของระบบการเดินอากาศที่จะต้องมีการพัฒนาขึ้น ในปี ๒๕๖๕ บวท. ร่วมกับหน่วยงานตามข้างต้น จึงได้ร่วมกันถ่ายทอดความรู้/ประสบการณ์ในการดำเนินงานด้านนี้แก่ที่ประชุมในระดับนานาชาติ ทั้งส่วนที่เป็นการประชุมระหว่างรัฐภาคี/หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ และที่เป็นการประชุมวิชาการ หลายเวที เพื่อสร้างความเข้าใจต่อแนวคิดเชิงปฏิบัติการยุคใหม่นี้ให้แก่หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในกิจการบินทั้งหมด รวมถึงยังได้ร่วมกันผลักดันให้มีการจัดทำกลยุทธ์/แผนการดำเนินการเพื่อมุ่งไปสู่การปฏิบัติตามแนวคิด FF-ICE และ TBO ให้สอดคล้องกันในระดับภูมิภาค/อนุภูมิภาคด้วย</p> <p><b>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ</b> <b>๔.๗ ความคืบหน้าโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา</b></p> <p>บวท. ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ตามข้อเสนอของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมกับกองทัพเรือ (ทร.) ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอุตะเถา ให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ ของกรุงเทพมหานคร บวท. จึงดำเนินโครงการจัดเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา และ บวท. ได้จัดตั้งคณะกรรมการจัดเตรียมความพร้อมในการเข้าดำเนินการการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา (UTASP Steering Committee: SC) พร้อมกับจัดตั้งสำนักงานบริหารโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา (สบอภ.) เพื่อบริหารผลลัพธ์การดำเนินโครงการในกรอบระยะเวลาดำเนินโครงการระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๘ มีเป้าหมายเปิดให้บริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ เป็นต้นไป โดย บวท. เป็นผู้จัดหาทุนในการดำเนินโครงการฯ เพื่อให้ครอบคลุมขอบเขตการให้บริการ ณ สนามบินอุตะเถา 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>ภาพรวมการดำเนินงานโครงการจัดเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา ของ บวท. ประกอบด้วยการดำเนินการหลัก ๔ ด้าน ดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>๑) ด้านการออกแบบและก่อสร้างอาคาร ประกอบด้วย กลุ่มอาคารหอบควบคุมการจราจรทางอากาศและพื้นที่สนับสนุน และกลุ่มอาคารสถานีติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ฯ</li> <li>๒) ด้านการจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ ได้แก่ อุปกรณ์ระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน ระบบจัดการจราจรทางอากาศ และระบบสนับสนุนอื่น ๆ</li> <li>๓) ด้านบุคลากร ประกอบด้วย แนวทางการรับเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ ทร. เข้าเป็นพนักงาน บวท. ตามข้อกำหนดคุณสมบัติของ บวท. การจัดสรรอัตรากำลังรองรับการปฏิบัติงาน และแนวทางกระบวนการสรรหาคัดเลือกอัตรากำลังเพิ่มเติม ในกรณีที่จำนวนบุคลากรที่รับจาก ทร. ไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน รวมทั้ง แนวทางการฝึกอบรม พัฒนาศักยภาพให้มีความรู้ความเข้าใจแนวทางวิธีการปฏิบัติงาน ความคุ้นเคย ความชำนาญการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการขอรับการรับรองความสามารถตามข้อกำหนดและมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)</li> <li>๔) ด้านการเตรียมความพร้อมเพื่อเปิดให้บริการ ประกอบด้วย การขอความเห็นชอบจาก กพท. ในการดำเนิน</li> </ol>

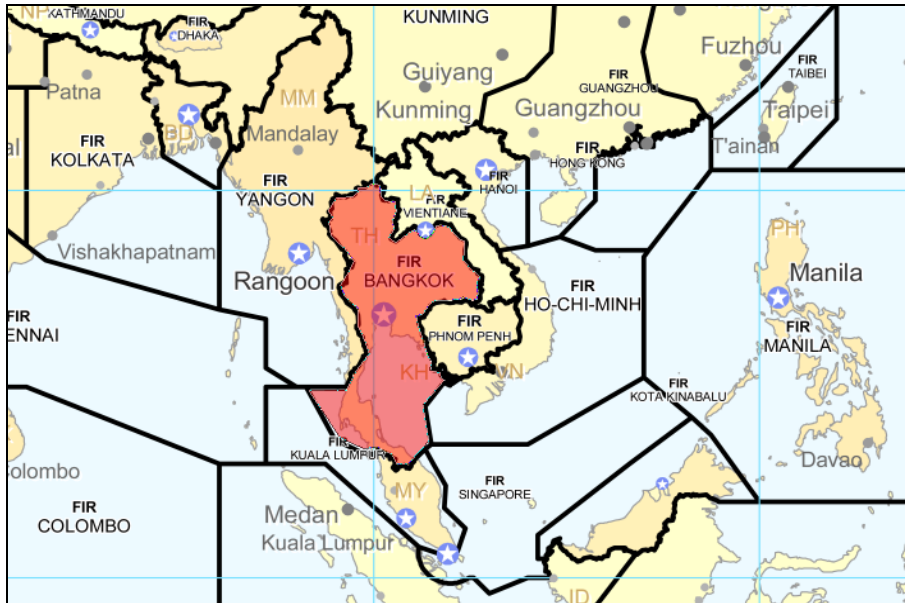
ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</p>								
	<p>โครงการฯ การขอรับการรับรอง (เพิ่มเติม) การจัดทำเอกสารสำคัญสำหรับการปฏิบัติงาน เช่น ข้อตกลงร่วมระหว่างหน่วยงาน (Letter of Agreement: LOA) คู่มือมาตรฐานการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures: SOP) ฯลฯ และการเตรียมความพร้อมในการส่งมอบการดำเนินงานสนามบิน (Operational Readiness and Airport Transfer: ORAT) เป็นต้น</p> <p style="text-align: center;">การดำเนินการในปี ๒๕๖๕ ได้ดำเนินการโดยมีรายละเอียด ดังนี้</p>								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;">โครงการ/กิจกรรม</th> <th style="width: 50%; text-align: center;">สถานะการดำเนินการ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="384 488 884 701"> <p>๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ</p> </td> <td data-bbox="900 488 1410 701"> <p>บวท. นำเสนอขออนุมัติงบประมาณและเอกสารวิเคราะห์โครงการฯ ไปยัง คค. เพื่อขออนุมัติ ครม. ใน ม.ค. ๖๕ ต่อมา บวท. ขอแก้ไขเอกสารวิเคราะห์โครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บวท. นำเสนอไปยัง คค. อีกครั้งใน เม.ย. ๖๕ ทั้งนี้ คาดว่า จะได้รับอนุมัติจาก ครม. ภายใน พ.ย. ๖๕</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 701 884 1350"> <p>๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่</p> <p>๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ</p> <p>๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/Support Building/พื้นที่จอดรถ</p> <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 (หอบฯ สำรอง) ๑ สถานี</li> </ul> </td> <td data-bbox="900 701 1410 1350"> <p>ได้รับข้อมูลพื้นที่และข้อมูลประกอบการออกแบบและก่อสร้างหอบฯ หลัก และข้อมูลพื้นที่ประกอบการออกแบบและก่อสร้างอาคาร CNS เรียบร้อยแล้ว แต่ข้อมูลตำแหน่งติดตั้งระบบ MLAT บางพื้นที่ยังอยู่ระหว่างจัดทำข้อสรุปร่วมกับ บริษัท อุตะเกา อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอวิเอชัน จำกัด (UTA) สำหรับข้อมูลจุดเชื่อมต่อระบบไฟฟ้า/สาธารณูปโภคก็อยู่ระหว่างรอการยืนยันข้อมูลจาก UTA เช่นกัน สำหรับมาตรการบริหารความเสี่ยงโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเกา ไม่สามารถเปิดให้บริการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ บวท. จึงดำเนินมาตรการด้วยการเปิดให้บริการด้วย หอบฯ ทร. ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำข้อสรุประหว่าง ทร. กับ บวท. (คณะกรรมการ MOA) เพื่อให้เริ่มกระบวนการจัดจ้างงานก่อสร้างต่อไป ใน พ.ย. ๖๕ จึงจะสามารถเปิดบริการได้ทันในปี ๒๕๖๘ ทั้งนี้ บวท. ควรได้รับข้อมูลที่จำเป็นต่าง ๆ จากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็วที่สุด เนื่องจากขณะนี้งานก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนโครงการแล้ว</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="384 1350 884 2033"> <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</p> <p>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 style="padding-left: 40px;">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>๓.๙) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ UPS for ATS</p> </td> <td data-bbox="900 1350 1410 2033"> <p>เริ่มดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้างระบบ/อุปกรณ์ CNS และ Network ใน ก.ค. ๖๔ ระบบ ATM จัดซื้อ/จัดจ้างใน มิ.ย. ๖๕ เพื่อให้พร้อมใช้งานใน มิ.ย. ๖๘</p> </td> </tr> </tbody> </table>	โครงการ/กิจกรรม	สถานะการดำเนินการ	<p>๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ</p>	<p>บวท. นำเสนอขออนุมัติงบประมาณและเอกสารวิเคราะห์โครงการฯ ไปยัง คค. เพื่อขออนุมัติ ครม. ใน ม.ค. ๖๕ ต่อมา บวท. ขอแก้ไขเอกสารวิเคราะห์โครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บวท. นำเสนอไปยัง คค. อีกครั้งใน เม.ย. ๖๕ ทั้งนี้ คาดว่า จะได้รับอนุมัติจาก ครม. ภายใน พ.ย. ๖๕</p>	<p>๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่</p> <p>๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ</p> <p>๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/Support Building/พื้นที่จอดรถ</p> <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 (หอบฯ สำรอง) ๑ สถานี</li> </ul>	<p>ได้รับข้อมูลพื้นที่และข้อมูลประกอบการออกแบบและก่อสร้างหอบฯ หลัก และข้อมูลพื้นที่ประกอบการออกแบบและก่อสร้างอาคาร CNS เรียบร้อยแล้ว แต่ข้อมูลตำแหน่งติดตั้งระบบ MLAT บางพื้นที่ยังอยู่ระหว่างจัดทำข้อสรุปร่วมกับ บริษัท อุตะเกา อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอวิเอชัน จำกัด (UTA) สำหรับข้อมูลจุดเชื่อมต่อระบบไฟฟ้า/สาธารณูปโภคก็อยู่ระหว่างรอการยืนยันข้อมูลจาก UTA เช่นกัน สำหรับมาตรการบริหารความเสี่ยงโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเกา ไม่สามารถเปิดให้บริการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ บวท. จึงดำเนินมาตรการด้วยการเปิดให้บริการด้วย หอบฯ ทร. ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำข้อสรุประหว่าง ทร. กับ บวท. (คณะกรรมการ MOA) เพื่อให้เริ่มกระบวนการจัดจ้างงานก่อสร้างต่อไป ใน พ.ย. ๖๕ จึงจะสามารถเปิดบริการได้ทันในปี ๒๕๖๘ ทั้งนี้ บวท. ควรได้รับข้อมูลที่จำเป็นต่าง ๆ จากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็วที่สุด เนื่องจากขณะนี้งานก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนโครงการแล้ว</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</p> <p>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 style="padding-left: 40px;">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>๓.๙) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ UPS for ATS</p>	<p>เริ่มดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้างระบบ/อุปกรณ์ CNS และ Network ใน ก.ค. ๖๔ ระบบ ATM จัดซื้อ/จัดจ้างใน มิ.ย. ๖๕ เพื่อให้พร้อมใช้งานใน มิ.ย. ๖๘</p>
โครงการ/กิจกรรม	สถานะการดำเนินการ								
<p>๑. การจัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการและขออนุมัติโครงการ</p>	<p>บวท. นำเสนอขออนุมัติงบประมาณและเอกสารวิเคราะห์โครงการฯ ไปยัง คค. เพื่อขออนุมัติ ครม. ใน ม.ค. ๖๕ ต่อมา บวท. ขอแก้ไขเอกสารวิเคราะห์โครงการฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาและได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บวท. นำเสนอไปยัง คค. อีกครั้งใน เม.ย. ๖๕ ทั้งนี้ คาดว่า จะได้รับอนุมัติจาก ครม. ภายใน พ.ย. ๖๕</p>								
<p>๒. การก่อสร้างหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุน ประกอบด้วย ๓ กิจกรรมย่อย ได้แก่</p> <p>๒.๑) ว่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบ</p> <p>๒.๒) ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน/Support Building/พื้นที่จอดรถ</p> <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 (หอบฯ สำรอง) ๑ สถานี</li> </ul>	<p>ได้รับข้อมูลพื้นที่และข้อมูลประกอบการออกแบบและก่อสร้างหอบฯ หลัก และข้อมูลพื้นที่ประกอบการออกแบบและก่อสร้างอาคาร CNS เรียบร้อยแล้ว แต่ข้อมูลตำแหน่งติดตั้งระบบ MLAT บางพื้นที่ยังอยู่ระหว่างจัดทำข้อสรุปร่วมกับ บริษัท อุตะเกา อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอวิเอชัน จำกัด (UTA) สำหรับข้อมูลจุดเชื่อมต่อระบบไฟฟ้า/สาธารณูปโภคก็อยู่ระหว่างรอการยืนยันข้อมูลจาก UTA เช่นกัน สำหรับมาตรการบริหารความเสี่ยงโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเกา ไม่สามารถเปิดให้บริการได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ บวท. จึงดำเนินมาตรการด้วยการเปิดให้บริการด้วย หอบฯ ทร. ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำข้อสรุประหว่าง ทร. กับ บวท. (คณะกรรมการ MOA) เพื่อให้เริ่มกระบวนการจัดจ้างงานก่อสร้างต่อไป ใน พ.ย. ๖๕ จึงจะสามารถเปิดบริการได้ทันในปี ๒๕๖๘ ทั้งนี้ บวท. ควรได้รับข้อมูลที่จำเป็นต่าง ๆ จากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องอย่างรวดเร็วที่สุด เนื่องจากขณะนี้งานก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนโครงการแล้ว</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</p> <p>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 style="padding-left: 40px;">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>๓.๙) โครงการจัดหาและติดตั้งระบบ UPS for ATS</p>	<p>เริ่มดำเนินการจัดซื้อ/จัดจ้างระบบ/อุปกรณ์ CNS และ Network ใน ก.ค. ๖๔ ระบบ ATM จัดซื้อ/จัดจ้างใน มิ.ย. ๖๕ เพื่อให้พร้อมใช้งานใน มิ.ย. ๖๘</p>								

ประเด็นยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานที่สำคัญ ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙	
	<p>๔. การพัฒนาห้วงอากาศและวิธีปฏิบัติ* *เป็นโครงการแยกอิสระ ไม่เกี่ยวข้องกับโครงการเตรียมความพร้อมเปิดให้บริการฯ อยู่ตะเภของ บวท.</p>	<p>- มีการแต่งตั้งคณะทำงาน Metroplex เพื่อดำเนินการโครงการการออกแบบห้วงอากาศรองรับการให้บริการครอบคลุม ๓ สนามบิน (สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอยู่ตะเภ): คณะทำงานฯ ได้เริ่มดำเนินการออกแบบห้วงอากาศ และวิธีปฏิบัติใน ก.พ ๖๕ และมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เพื่อให้สามารถนำไปใช้งานได้ในปี ม.ย. ๖๕</p>
	<p>๕. การเตรียมการด้านบุคลากร ประกอบด้วยกิจกรรมย่อยดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Outreach ทร., สรุปรจำนวนผู้สมัคร</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. จะทำการสื่อสารกับ ทร. (Outreach) เพื่อประเมินจำนวนผู้สนใจระหว่าง มิ.ย. - พ.ย. ๖๕ (ATC) และดำเนินการรับสมัครใน ส.ค. ๖๗ เพื่อบรรจุเป็นพนักงานใน ก.พ. ๖๘</p> <p>- ทกบ. อยู่ระหว่างขั้นตอนจัดทำแนวปฏิบัติในการคัดเลือกวิศวกรจากภายในและภายนอก และขั้นตอนออกประกาศรับสมัครภายใน (วิศวกรรูปแบบใหม่)</p>
	<p>๖. การเตรียมความพร้อมเพื่อเปิดให้บริการ</p> <p>๖.๑ การปรับปรุงโครงสร้างห้วงอากาศแบบ Metroplex</p> <p>๖.๒ การกำหนดแนว/วิธีปฏิบัติ (Procedure)</p> <p>๖.๓ กระบวนการ Safety Management System (SMS)</p> <p>๖.๔ การขอรับรองมาตรฐานการให้บริการ</p> <p>๖.๕ Operational Trial/Operational Readiness Activation and Transition (ORAT)</p>	<p>- รายละเอียด ตามข้อ ๔.</p> <p>- การดำเนินการด้านข้อตกลงร่วมระหว่างหน่วยงาน (Letter of Agreement: LOA) บวท. ได้มีการติดตามความคืบหน้า และอยู่ระหว่างการศึกษาร่างเอกสารฯ ร่วมกับ สกพอ.</p> <p>- ดำเนินการโดยฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัยของ บวท.</p> <p>- การดำเนินการเรื่อง CIR อยู่ระหว่างรอข้อสรุปจาก กพท. ซึ่งเกี่ยวข้องกับใบอนุญาตสนามบินสาธารณะ</p> <p>- การดำเนินการเตรียมความพร้อมในการส่งมอบการดำเนินงานสนามบิน (ATC ORAT) จะเริ่มดำเนินการระหว่าง ม.ค. ๖๘ ถึง มิ.ย. ๖๘ (ทั้งนี้ กำหนดการ ORAT จะขึ้นอยู่กับ Airport Operator (UTA))</p>
<p>ทั้งนี้ มีการรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานและมีการประชุมติดตามผลสัมฤทธิ์การดำเนินงานทุก ๆ ๒ สัปดาห์ รวมถึงการจัดทำรายงานประจำเดือนในการบริหารจัดการความเสี่ยงระดับองค์กร ความเสี่ยง R8 “การดำเนินงานของบริษัทฯ ไม่ตอบสนองต่อเป้าหมายตามโครงการสำคัญ หรือตามนโยบายของรัฐบาล” ของการดำเนินโครงการฯ สนามบินอยู่ตะเภ และสรุปผลการดำเนินงานจัดทำเป็นรายงานต่อคณะกรรมการจัดเตรียมความพร้อมในการเข้าดำเนินการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอยู่ตะเภ</p>		
<p><u>๔.๘ การผลักดันและขับเคลื่อนนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติและแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ</u></p> <p>บวท. ได้นำเสนอการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศ ข้อจำกัดของโครงสร้างห้วงอากาศ และความจำเป็นในการพัฒนาระบบการบินทั้งระบบต่อ คค. มาอย่างต่อเนื่อง โดย บวท. ได้นำเสนอเหตุผลความจำเป็นในการจัดตั้งองค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายห้วงอากาศระดับสูง (National High-Level Airspace Policy Body) ต่อ คค. และ คค. ได้พิจารณาให้นำเรื่องดังกล่าวเข้าที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) ซึ่งต่อมามีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการจัดทำร่างนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการห้วงอากาศ รวมทั้งโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะบุคคล เพื่อทำหน้าที่ที่องค์คณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายห้วงอากาศระดับสูง เพื่อเสนอต่อ กปร. ให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) เพื่อพิจารณาร่างนโยบายฯ และความจำเป็นของการมีคณะผู้กำหนดและบริหารนโยบายห้วงอากาศระดับสูงฯ ดังกล่าว ในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายและบริหารจัดการห้วงอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับและสร้างความยั่งยืนของระบบการบินของประเทศไทย</p>		

ประเด็นยุทธศาสตร์	<p style="text-align: center;"><b>ผลการดำเนินงานที่สำคัญ</b> <b>ภายใต้แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙</b></p>
	<p>ในปี ๒๕๖๑ ร่างนโยบายห้วงอากาศแห่งชาติ ที่ บวท. ผลักดันและได้ร่วมดำเนินการจัดทำกับ กพท. นั้น ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. บวท. จึงได้กำหนดแนวทางดำเนินการภายใน บวท. ที่สอดคล้องกับรายละเอียดตามมติ ครม. ดังกล่าวขึ้น และได้ใช้เป็นกรอบการหารือ รวมทั้งร่วมจัดทำแผนดำเนินงาน เพื่อขับเคลื่อนการนำแนวคิดการใช้ห้วงอากาศ แบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace: FUA) ตามเจตนารมณ์ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ครม. เข้าใช้งานให้เป็นรูปธรรมต่อไป นอกจากนี้ บวท. ยังได้เข้าหารือกับ กพท. เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานร่วมกันในอนาคต เพื่อให้เกิดการจัดการโครงสร้างและการบริหารห้วงอากาศชาติ อันเป็นทรัพยากรสำคัญที่ต้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการใช้งานให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อความมั่นคงและเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงการดำเนินงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิด FUA โดยสมบูรณ์ด้วย</p> <p>ต่อมาในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ บวท. ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องร่วมกับ กพท. และหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในกิจการบินของไทย ผ่านคณะทำงานจัดทำร่างแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติและคณะอนุกรรมการบริหารจัดการห้วงอากาศ ในการจัดทำร่างแผนแม่บทฯ ซึ่งเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ กบร. ได้ให้ความเห็นชอบให้ใช้ร่างแผนแม่บทฯ ดังกล่าวเป็นแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศ 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 คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดรูปแบบและจัดการห้วงอากาศ (Airspace Organization and Management) คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) คณะทำงานเทคนิคด้านระบบสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation and Surveillance) คณะทำงานเทคนิคด้านการจัดการข้อมูล (Information Management) คณะทำงานเทคนิคด้านท่าอากาศยาน (Aerodrome) และคณะทำงานด้านบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Aeronautical Meteorological Service) อีกทั้ง บวท. ยังได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงานประสานงานและติดตามการดำเนินงานตามแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Coordination and Monitoring Working Group) เพื่อขับเคลื่อนและติดตามผลการดำเนินงานของคณะทำงานเทคนิคทั้ง ๖ คณะดังกล่าวด้วย</p> <p>สำหรับในปี ๒๕๖๕ บวท. ได้เข้าร่วมถ่ายทอดความรู้และแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นต่อภาพเป้าหมายระบบการเดินอากาศของไทยในปี ๒๕๘๐ กับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบินของไทย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจร่วมกันถึงสิ่งที่แต่ละหน่วยงานจะต้องพิจารณาดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ดังที่ระบุไว้ในแผนแม่บทฯ นอกจากนี้ ในปัจจุบัน บวท. ยังได้ร่วมดำเนินการปรับปรุงแผนแม่บทฯ ฉบับแก้ไข เพื่อให้เนื้อหาเป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับแผนพัฒนาการเดินอากาศทั้งในระดับสากลและระดับภูมิภาคด้วย</p>

## ๑. บทนำ (Introduction)

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



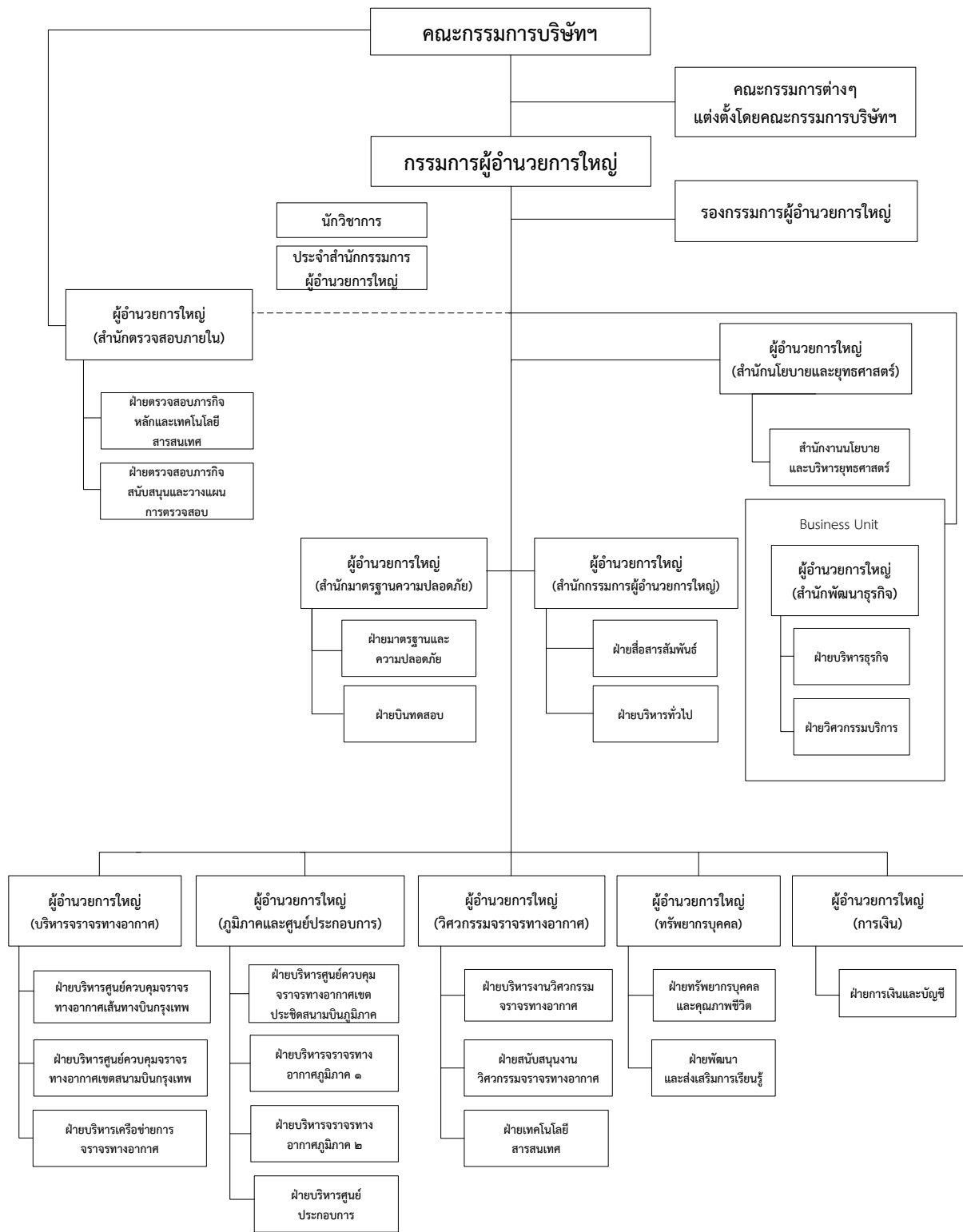
ภาพประกอบที่ ๑: เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

ภายในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) บวท. ให้บริการการเดินอากาศในบริเวณพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ของสนามบิน (Aerodrome Control Service) จำนวน ๓๔ แห่ง และเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) จำนวน ๓๕ 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
- หอบังคับการบิน (Aerodrome Control Tower: TWR) ๓๔ แห่ง

โดยมีสำนักงานใหญ่ ตั้งอยู่ที่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ กรุงเทพมหานคร

บวท. ถูกรัฐบาล (กระทรวงการคลัง) และสายการบินจำนวน ๙๓ สายการบิน ในอัตราส่วน ๙๑:๙ โดยมีลักษณะ การบริหารงานแบบองค์กรธุรกิจแบบไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาล มีคณะกรรมการ บวท. เป็นผู้กำกับการบริหารจัดการ โดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งมาจากการสรรหาทำหน้าที่เป็นหัวหน้าหน่วยงาน และ กรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ บวท. โดยมีโครงสร้างการบริหารจัดการองค์กรตามภาพประกอบที่ ๒ และมีพนักงาน ๓,๒๐๓ อัตราโดยประมาณ

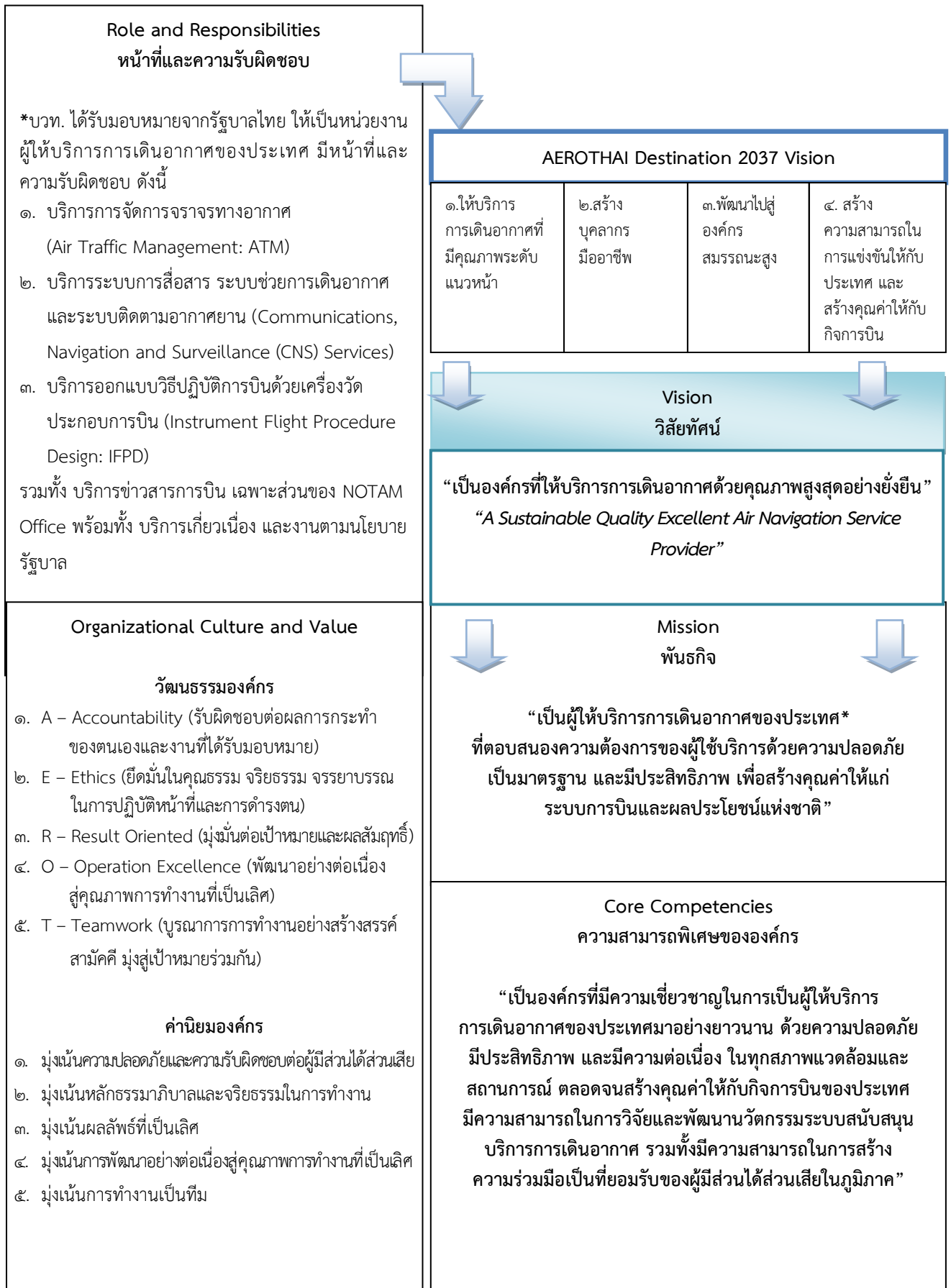


ภาพประกอบที่ ๒: โครงสร้างการบริหารจัดการองค์กร

## ๑.๑ ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ

<p>กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ด้านความมั่นคง</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ</p>								
<p>แผนการปฏิรูปประเทศ ๑๒ ด้าน</p>	<p>๑. การเมือง ๒. สิ่งแวดล้อม ๔. สื่อสาร ๑๑. ป้องกันและปราบปรามการทุจริตมิชอบ</p>	<p>๒. บริหารราชการแผ่นดิน ๓. กฎหมาย ๕. เศรษฐกิจ ๖. สิ่งแวดล้อม ๑๐. พลังงาน</p>	<p>๗. สาธารณสุข ๘. สื่อสาร ๙. สังคม ๑๒. การศึกษา</p>	<p>๒. บริหารราชการแผ่นดิน ๓. กฎหมาย ๔. กระบวนการยุติธรรม ๕. เศรษฐกิจ ๗. สาธารณสุข ๘. สื่อสาร ๙. สังคม</p>	<p>๖. สิ่งแวดล้อม ๑๐. พลังงาน</p>	<p>๑. การเมือง ๒. บริหารราชการแผ่นดิน ๔. กระบวนการยุติธรรม</p>								
<p>แผนพัฒนาฉบับ ๑๒</p>	<p>สร้างเสริมความมั่นคงแห่งชาติ (ย.๕)</p>	<table border="1"> <tr> <td>การพัฒนาด้านแรงงาน (ย.๑)</td> <td>วิทยาศาสตร์และนวัตกรรม (ย.๔)</td> </tr> <tr> <td>การสร้างเสริมแข่งขันทางเศรษฐกิจ (ย.๓)</td> <td>การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ (ย.๙)</td> </tr> <tr> <td>การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ย.๗)</td> <td>ความร่วมมือระหว่างประเทศ (ย.๑๐)</td> </tr> </table>	การพัฒนาด้านแรงงาน (ย.๑)	วิทยาศาสตร์และนวัตกรรม (ย.๔)	การสร้างเสริมแข่งขันทางเศรษฐกิจ (ย.๓)	การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ (ย.๙)	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ย.๗)	ความร่วมมือระหว่างประเทศ (ย.๑๐)	<p>การสร้างเสริมและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ (ย.๑)</p>	<table border="1"> <tr> <td>(ประกันสุขภาพ/ผู้สูงอายุ/สถาบันทางสังคม) (ย.๑)</td> </tr> <tr> <td>การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (ย.๒)</td> </tr> </table>	(ประกันสุขภาพ/ผู้สูงอายุ/สถาบันทางสังคม) (ย.๑)	การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (ย.๒)	<p>การเติบโตเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (ย.๔)</p>	<p>การบริหารจัดการภาครัฐป้องกันการทุจริต (ย.๖)</p>
การพัฒนาด้านแรงงาน (ย.๑)	วิทยาศาสตร์และนวัตกรรม (ย.๔)													
การสร้างเสริมแข่งขันทางเศรษฐกิจ (ย.๓)	การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ (ย.๙)													
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ย.๗)	ความร่วมมือระหว่างประเทศ (ย.๑๐)													
(ประกันสุขภาพ/ผู้สูงอายุ/สถาบันทางสังคม) (ย.๑)														
การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม (ย.๒)														
<p>SOEs นโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ</p>	<p>สร้างความมั่นคงด้านพลังงานและโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภค</p>	<table border="1"> <tr> <td>ลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</td> <td>นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้</td> </tr> <tr> <td>เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน</td> <td>ลงทุนพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ</td> </tr> <tr> <td></td> <td>สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ</td> </tr> </table>	ลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้	เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	ลงทุนพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ		สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ	<p>พัฒนาศักยภาพบุคลากร</p> <p>ร่วมพัฒนาศักยภาพคนไทย</p>	<p>สร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการของรัฐ</p> <p>สร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการด้านการเงิน</p>	<p>ลงทุนและดำเนินงานต้องคำนึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p>ส่งเสริมการค้าการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม</p>	<p>เสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรม</p> <p>สร้างระบบธรรมาภิบาลที่มีความโปร่งใส</p> <p>ปรับการบริหารจัดการให้เป็นสมัยใหม่โดยมีระบบบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม</p>		
ลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้สอดคล้องยุทธศาสตร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้													
เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน	ลงทุนพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ													
	สร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ													
<p>ความสอดคล้องกับมิติการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ</p>	<p>๑. ด้านบทบาทและทิศทางการดำเนินงาน</p>	<p>๒. ด้านการลงทุน</p>	<p>๓. ด้านการเงิน</p>	<p>๔. ด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม และการวิจัยพัฒนา</p>	<p>๕. ด้านธรรมาภิบาลและบริหารจัดการ</p>	<p>๖. การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (BCG Model)</p>								
<p>ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ/ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจสาขาขนส่ง</p>	<p>๑. กำหนดบทบาทของรัฐวิสาหกิจให้ชัดเจนเพื่อเป็นพลังขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ</p>	<p>๒. บริหารแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ</p>	<p>๓. เสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อความยั่งยืนในระยะยาว</p>	<p>๔. สนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย ๔.๐ และแผน DE</p>	<p>๕. ส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลให้มีความโปร่งใสและมีคุณธรรม</p>	<p>๖. การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (BCG Model) (พัฒนาเศรษฐกิจใน ๓ มิติ ได้แก่ เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว) มาประกอบการดำเนินงาน</p>								
<p>ยุทธศาสตร์ บวท.</p>	<p>๑. การให้บริการการเดินทางอากาศที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</p>	<p>๔. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับกิจการ</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</p>	<p>๑. การให้บริการเดินทางอากาศที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ</p>								

๑.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัฒนธรรมองค์กร และความสามารถพิเศษขององค์กร



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

แผนวิสาหกิจ บพท. จัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินพันธกิจของ บพท. ในกรอบระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ซึ่งแผนวิสาหกิจดังกล่าวใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึง โครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ขององค์กร รวมถึง เหตุผลความจำเป็น (Why) ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้รับผิดชอบ (Who) ระยะเวลา (When) งบประมาณที่ใช้ (Required Budget) และแผนการดำเนินงาน (Action Plan)

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

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

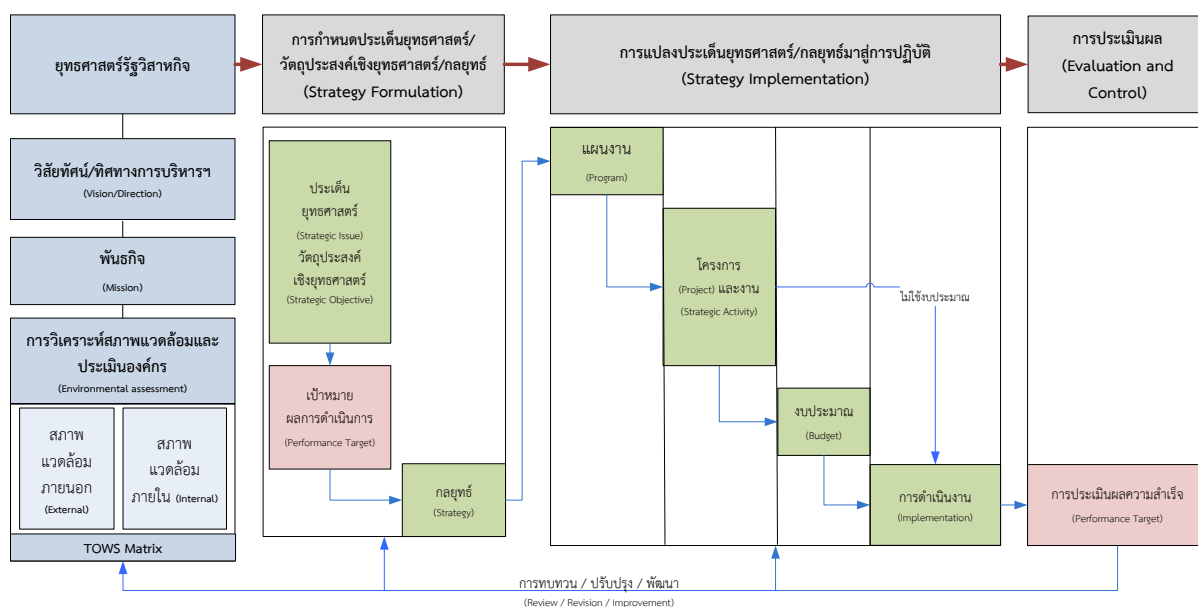
แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ แบ่งเนื้อหาออกเป็น ๓ บท ดังนี้

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

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

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

แผนวิสาหกิจของ บพท. มีลักษณะเป็น Rolling Plan ซึ่งมีการพิจารณาทบทวนทุกปีงบประมาณ เพื่อให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในองค์กร โดยนำหลักการการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ และระบบตัวชี้วัด Key Performance Indicators (KPIs) มาประยุกต์ใช้ ซึ่งมีการพิจารณาถึงวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) ยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ และทิศทางการบริหารจัดการองค์กร (Directions) และสภาพแวดล้อมทั้งภายนอกและภายในต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานของ 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 ๒๕๖๔ – มิถุนายน ๒๕๖๕ และนำเสนอต่อ คณะกรรมการ บพท. และ คค. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบภายในเดือน มิถุนายน ๒๕๖๕ และ กันยายน ๒๕๖๕ ตามลำดับ

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

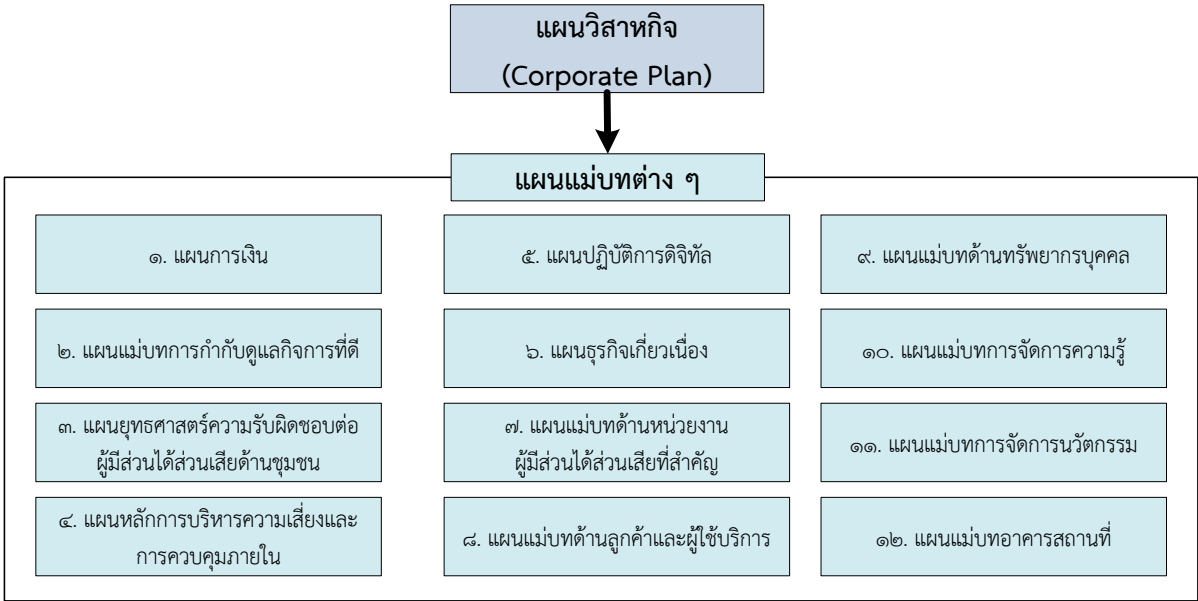
นอกจากแผนวิสาหกิจ บวท. มีการจัดทำ “แผนการเงิน” ซึ่งเป็นไปตามนโยบายรัฐบาล เรื่องมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพของรัฐวิสาหกิจ ที่มีสาระสำคัญส่วนหนึ่งกำหนดให้รัฐวิสาหกิจทุกแห่งต้องจัดทำแผนการเงิน เพื่อให้องค์กรสามารถบริหารและดำเนินการด้านการเงิน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยกำหนดแนวปฏิบัติในการจัดทำแผนการเงิน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

แผนเหล่านี้ เชื่อมโยงและใช้สาระสำคัญในแผนวิสาหกิจ อันได้แก่ สภาพแวดล้อม SWOT องค์กร ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ ความสามารถพิเศษขององค์กร ทิศทางองค์กร (วิสัยทัศน์ เป้าหมายวิสัยทัศน์ และพันธกิจ) ตัวชี้วัด/เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐/๒๕๗๕/๒๕๘๐) รวมทั้งประเด็นยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และแผนงาน ไปเป็นข้อมูลประกอบการกำหนด SWOT ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด/เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา และโครงการ/งาน ของแผนแม่บทในแต่ละด้าน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะสะท้อนมาเป็นรายละเอียดของการดำเนินงานในแผนวิสาหกิจ เพื่อแสดงให้เห็นถึงภาพรวมการดำเนินงานทั้งองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

แผนวิสาหกิจและแผนอื่น ๆ ดังกล่าวข้างต้น มีความเชื่อมโยง ตามภาพประกอบที่ ๔



ภาพประกอบที่ ๔: ความเชื่อมโยงระหว่างแผนวิสาหกิจกับแผนอื่น ๆ

□□□□□□□□□□

## ๒. บทวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (Environmental Analysis)

### ๒.๑ ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม

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

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

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

#### จุดแข็ง (S - Strengths)

- **S1. ทิศทาง/ยุทธศาสตร์ขององค์กรที่ชัดเจน:** วิสัยทัศน์องค์กรมีความสอดคล้องกับแนวพันธกิจองค์กรและผลักดันให้มีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง พร้อมด้วยทิศทาง/เป้าหมายระยะยาวที่ชัดเจน พร้อมทั้งมียุทธศาสตร์/กลยุทธ์องค์กรที่เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ และสนับสนุนให้วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายองค์กรที่กำหนดไว้สัมฤทธิ์ผลอย่างชัดเจน
- **S2. ตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างทันท่วงทีและมีประสิทธิภาพ:** บท. มีการกำหนดแผน/มาตรการ/การดำเนินการเพื่อตอบสนอง/รองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารความเสี่ยงและบริหารจัดการ ทั้งด้านสถานที่ทำงานสำรอง ระบบ/อุปกรณ์ อัตรากำลังและสภาพคล่องขององค์กร ส่งผลให้ บท. สามารถให้บริการการเดินทางได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่หยุดชะงัก
- **S3. อันดับเครดิตองค์กรดี:** บท. มีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสูงสุดอย่างคงที่มาอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับการจัดเครดิตองค์กรในระดับ AAA ติดต่อกันตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๔ จากการเป็นองค์กรที่มีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและมีความเป็นไปได้อย่างมากที่จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันการณ์ หาก บท. ประสบภาวะวิกฤตทางการเงิน อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของ บท. อาจได้รับการปรับลดลงได้ หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของ บท. กับภาครัฐเปลี่ยนแปลงไปจนถึงระดับที่มีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันการณ์ หาก บท. ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน
- **S4. การยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ:** บท. มีการยกระดับการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยง โดยมีการดำเนินงานในเชิงรุกอย่างเป็นระบบอย่างต่อเนื่อง มีสถิติความปลอดภัยอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม (Safety Performance อยู่ในระดับดีกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม) มีแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินพร้อมรับการเผชิญสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยเฉพาะที่กระทบต่อความต่อเนื่องในการให้บริการได้อย่างทันท่วงที
- **S5. การตอบสนองต่อนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ:** องค์กรตอบสนองต่อหลักการและแนวนโยบายภาครัฐ ดำเนินการตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) รวมถึงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้อย่างตรงประเด็นและต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทาง การเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และการจัดวางยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ

ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารหรือด้านดิจิทัลต่าง ๆ โดยมีระดับความพร้อมการพัฒนาขีดความสามารถดิจิทัลของหน่วยงาน ในการดำเนินการขับเคลื่อนรัฐบาลดิจิทัลของหน่วยงาน อยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของหน่วยงานในระดับและภายใต้ กระทรวงต้นสังกัดเดียวกัน

- **S6. มีกระบวนการ และการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างชัดเจนทั่วทั้งองค์กร:** บวท. ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกระบวนการ/ระบบงาน/ตัวชี้วัดและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน
- **S7. มีความร่วมมือและบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานในอุตสาหกรรม การบินมาอย่างต่อเนื่อง:** บวท. มีความร่วมมือและการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินมาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีกลไกในการดำเนินงานผ่านการจัดทำและบริหารบันทึกข้อตกลง/ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจน ก่อให้เกิดการบูรณาการและร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ และประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร
- **S8. มีความสามารถพิเศษเฉพาะด้าน:** บวท. มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการการบินของประเทศ และมีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค ซึ่งองค์กรอาจใช้จุดแข็งและความสามารถพิเศษดังกล่าว ต่อยอดในการเพิ่มช่องทางแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป
- **S9. การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมขององค์กรอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง:** บวท. มีการส่งเสริมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร และมีผลงานวิจัยที่ใช้สนับสนุนภารกิจและได้รับรางวัลทั้งในระดับประเทศและระดับโลก รวมทั้งพัฒนาองค์กรเป็น Learning Organization เพื่อการสร้างความสามารถให้กับองค์กร และเพื่อเกิดการเรียนรู้ระยะยาวและยั่งยืน
- **S10. ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ/กำหนดทิศทางองค์กร:** ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทาง/นโยบายองค์กร ส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมและค่านิยมองค์กร รวมทั้งบริหารจัดการและผลักดันไปสู่การปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรมเพื่อให้ได้ผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้โดยมีการประเมินผลการปฏิบัติงานตาม Performance Target

#### จุดอ่อน (W - Weaknesses)

- **W1. การบริหารจัดการแผนงาน โครงการ/งานให้สัมฤทธิ์ผล และพัฒนาการบริหารการเปลี่ยนแปลงเพื่อความยั่งยืนขององค์กร:** บวท. ยังต้องผลักดันและบริหารจัดการการดำเนินงานแผนงาน โครงการ/งาน ให้สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งให้ความสำคัญในการพัฒนา การบริหารการเปลี่ยนแปลงให้องค์กรสามารถปรับตัวรองรับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างรวดเร็ว เพื่อความยั่งยืนขององค์กร (Strategy)
- **W2. โครงสร้างองค์กรที่สอดคล้อง/รองรับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป:** ปัจจุบันโครงสร้างองค์กรยังมีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งไม่สนับสนุนให้เกิดการดำเนินงานแบบบูรณาการในหลาย ๆ ส่วนงาน ส่งผลให้การดำเนินงานยังไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร โดย บวท. อยู่ระหว่างการทบทวนโครงสร้างองค์กร โครงสร้างหน้าที่รับผิดชอบ และโครงสร้างอัตรากำลังของหน่วยงานต่าง ๆ ให้ตอบสนองต่อสถานการณ์ และมาตรฐานการให้บริการ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และการบริหารต้นทุน
- **W3. การวิเคราะห์ข้อมูล:** บวท. ยังต้องการ Data Scientist และ Data Analytic รวมทั้งพัฒนาบุคลากรให้ครอบคลุมทักษะ/ความรู้ด้าน Data Analytic, Data Engineer และ Machine Learning เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ นำไปสู่การมีระบบสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร (Decision Support System)
- **W4. ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ:** โครงสร้างเส้นทางบิน และการบริหารห้วงอากาศยังไม่สอดคล้องกับปริมาณจราจรทางอากาศสูงสุดที่เคยเกิดขึ้นในอดีต รวมถึงปริมาณจราจรทางอากาศที่คาดการณ์ว่าจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต (เมื่อสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ดีขึ้น) ส่งผลให้ บวท. ควรพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบ (การให้บริการการเดินทางอากาศ เทคโนโลยี ระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร เป็นต้น) ร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ บวท. มีความพร้อมในทุกมิติ มีการใช้ระบบการจัดการจราจรทางอากาศระบบใหม่

อย่างเต็มศักยภาพ และเพียงพอในการรองรับ ปริมาณจราจรทางอากาศที่จะกลับมาหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยุติลง

- **W5. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลเข้าใช้งาน:** การนำระบบสารสนเทศมาสนับสนุนการดำเนินการ การบูรณาการ การแลกเปลี่ยน/จัดเก็บข้อมูลระหว่างสายงาน และการนำข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ รวมทั้งการนำเทคโนโลยีเข้าใช้งานเพื่อลดต้นทุนและภาระงานของพนักงาน ยังไม่ทั่วถึงเพียงพอต่อความต้องการทั่วทั้งองค์กร
- **W6. การจัดการนวัตกรรมและการนำผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมเข้าใช้งาน:** บวท. ยังต้องปรับปรุงกระบวนการจัดการนวัตกรรมภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานตามเกณฑ์ ประเมินผลองค์กรด้านการจัดการนวัตกรรม รวมทั้งปรับปรุง/พัฒนาและผลักดันการขยายผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรม ให้สามารถนำเข้าใช้งานได้จริงในระบบงานขององค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นกลไกในการปรับวิถีปฏิบัติงานและเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงาน เพิ่มช่องทางการแสวงหารายได้ สร้างมูลค่าเพิ่มและขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน
- **W7. สถานะการเงินและต้นทุนขององค์กร:** จากปริมาณจราจรทางอากาศที่ลดต่ำลงอย่างมากในปี ๒๕๖๓-๒๕๖๔ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการให้บริการการเดินทางของ บวท. ซึ่งเป็นรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจขององค์กร ทำให้รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จนส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานซึ่งถือเป็นต้นทุนคงที่ ไม่สามารถปรับลดได้อย่างรวดเร็ว จึงควรมุ่งการปรับลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้งานแทนบุคลากรอย่างเหมาะสมเพื่อลดภาระงานของพนักงาน และเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) รวมทั้งพิจารณาความคุ้มค่าในการให้บริการ โดยการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าก่อนการลงทุน เพื่อให้การลงทุนขององค์กรเกิดความคุ้มค่า เหมาะสม และประโยชน์สูงสุด
- **W8. การบริหารและพัฒนาความสามารถของพนักงานและฝ่ายจัดการ:** พนักงานมากกว่าร้อยละ ๑๕ จะเกษียณภายในปี ๒๕๗๐ รวมทั้งปัจจุบัน บวท. ขะลอกการรับพนักงานใหม่ และถึงแม้ว่า บวท. จะมีแผนอัตรากำลังคนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล แผนแม่บทการจัดการความรู้ และกำหนด Competency ของพนักงานที่ชัดเจน แต่ยังคงต้องพัฒนาความสามารถของพนักงานและฝ่ายจัดการให้ตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่งสภาพแวดล้อมการทำงานและการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมถึงการสร้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) การพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent Management) และการวางแผนพัฒนาบุคลากรเพื่อรับช่วงต่อ (Succession Plan) เพื่อสร้างความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับทิศทางองค์กรในระยะยาว
- **W9. การสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทาง นโยบายองค์กร:** การสื่อสาร/ถ่ายทอดทิศทาง นโยบาย และสถานการณ์องค์กร ยังไม่ชัดเจนทั่วถึงทั้งองค์กร อาจส่งผลต่อการแปลงไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด
- **W10. ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน:** ระดับความผูกพันฯ ยังไม่คงที่ โดยผลสำรวจในปี ๒๕๖๔ พนักงานมีความผูกพันต่างจากปี ๒๕๖๓ ในทุกด้าน ซึ่งด้านที่มีคะแนนความผูกพันต่ำที่สุด ๓ ด้าน ได้แก่ ๑. การบริหารองค์กร ๒. ผู้บังคับบัญชาโดยตรง และ ๓. ปริมาณงาน บวท. จึงยังคงต้องให้ความสำคัญ และทบทวนโครงการ/กิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่พนักงาน (Employee Experience) และยกระดับความผูกพันฯ อย่างจริงจัง รวมทั้งให้ความสำคัญกับปัจจัย Generation ที่พบว่าพนักงาน Gen Y และ Gen Z (อายุไม่เกิน ๔๑ ปี) มีความผูกพันต่ำกว่า Generation อื่น ๆ ตลอดจนส่งเสริมและปลูกฝังให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีวัฒนธรรมองค์กรที่เหมาะสมตามที่องค์กรกำหนด เพื่อให้เกิดความผูกพันต่อองค์กรและสนับสนุนให้องค์กรบรรลุตามเป้าหมาย

## โอกาส (O – Opportunities)

- **O1. ยุทธศาสตร์ภาครัฐมีความชัดเจน:** ภาครัฐกำหนดยุทธศาสตร์สำคัญที่มีเป้าหมายและกรอบเวลาในระยะกลางและระยะยาว อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) และระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑-๒๕๘๐) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ นโยบายภาครัฐด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารหรือด้านดิจิทัลต่าง ๆ ยุทธศาสตร์ Thailand 4.0

พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๗๖) แผนแม่บททางอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เป็นต้น ทำให้ บพท. มีกรอบทิศทางการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์และวางแผนพัฒนา/กำหนดกลยุทธ์ขององค์กรให้สอดคล้องตามยุทธศาสตร์ภาครัฐ เพื่อสนับสนุนการพัฒนา/สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างชัดเจน

- **O2. แนวทางการจัดโครงสร้างและบริหารทางอากาศของไทย:** ภาครัฐและภาคความมั่นคงตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้างและบริหารทางอากาศ เพื่อพัฒนาความสามารถในการรองรับของทางอากาศให้เกิดการใช้ทางอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นไปตามหลักสากล รวมทั้งยอมรับในหลักการบริหารทางอากาศแบบยืดหยุ่น (FUA) และมีส่วนร่วมสนับสนุนและผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาาระบบทางอากาศและการบิน รวมถึงเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศ อีกทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างให้ความสำคัญกับการบูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานทางอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากการบินในปัจจุบันให้สามารถทำการบินร่วมกันได้อย่างปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ เช่น อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS) เป็นต้น
- **O3. แผนพัฒนาด้านการบินสากลที่ชัดเจน:** แผนการเดินอากาศสากล (GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาระบบการบิน (ASBUs) แผนบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (APAC Seamless ANS Plan) แผนความปลอดภัยทางการบิน (GASP) ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เช่น Next Generation of Aviation Professional (NGAP) และ Standard of Excellence in Human Performance Management กำหนดนโยบายทิศทาง กรอบเวลาการพัฒนาเป้าหมายการพัฒนา และแนวทางการวัดผล มีความชัดเจนและแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาไปจนถึงอนาคต ทำให้มีแนวทางในการนำเทคโนโลยีเข้าใช้งาน สามารถวางแผนพัฒนาอย่างมีทิศทาง
- **O4. ความร่วมมือในอาเซียน:** ที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้รับรองแผน ASEAN ANS Master Plan โดยแผนนี้เป็นแผนงาน ๘ ปี (๒๕๖๑-๒๕๖๘) มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อภายในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งหมายถึงมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” อีกทั้งยังได้กำหนดตัวชี้วัดที่ครอบคลุมด้าน Capacity Efficiency และ Predictability โดยความร่วมมือกันภายในภูมิภาคนี้จะช่วยส่งเสริมความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศ และประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินอากาศในภาพรวมของทั้งภูมิภาค
- **O5. วิทยาการทางเทคโนโลยี:** วิทยาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินอากาศและอื่น ๆ (เทคโนโลยีสารสนเทศ การบริหารจัดการ และการวิเคราะห์/ประมวลผล เป็นต้น) ที่พร้อมให้เลือกนำมาใช้งาน เป็นปัจจัยบวกต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้านการเพิ่มผลผลิต (Productivity) และสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบ รวมถึงเอื้อให้เกิดความต้องการบริการ ระบบ/อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่หลากหลายของหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งถือเป็นโอกาสในการเพิ่มช่องทางในการแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก จากศักยภาพ/ความสามารถพิเศษขององค์กร เช่น งานวิจัย/พัฒนานวัตกรรม งานบินทดสอบ เป็นต้น

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

- **T1. ปัจจัยอันตรายทางการบิน:** ปัจจัยอันตรายทางการบิน ทั้งในส่วนของบั้งไฟ/โคมลอย/วิทยุชุมชน/ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ และยังมีปัจจัยอันตรายที่เกิดขึ้นใหม่ ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และ เลเซอร์ (Laser and Bright light) เป็นปัจจัยอันตรายที่มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม
- **T2. การจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม:** ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียง ถูกยกระดับความสำคัญมากยิ่งขึ้น ในอุตสาหกรรมการบิน ประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ ซึ่งมาตรการ/เป้าหมายที่จะมีการบังคับใช้ อาจส่งผลกระทบต่อ บพท. ในรูปของข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน
- **T3. บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง:** ปัจจุบันเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว การพัฒนา Unmanned Aircraft System (UAS) มีความเสถียรและได้รับความนิยมมากขึ้น มีแนวโน้มขยายตัว

ในการปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้น ในอนาคตอันใกล้จึงจำเป็นต้องมี Unmanned Aircraft Traffic Management (UTM) ซึ่งเป็นการบริหารจัดการและให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มเติมจากบริบทการบินปัจจุบัน เพื่อบริหารจัดการ UAS รวมทั้ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่เปิดโอกาสในการแข่งขันในการเป็นผู้ประกอบกิจการบริการ การเดินอากาศ และการขอใบรับรองในการให้บริการการเดินอากาศ รวมทั้งการพัฒนาของเทคโนโลยีดิจิทัล และการวิเคราะห์ข้อมูล ส่งผลให้ผู้ที่มิข้อมูลและศักยภาพในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้รับโอกาสจากข้อได้เปรียบนั้น แสดงให้เห็นถึงบริบทการบินที่เป็นเชิงการแข่งขันมากขึ้น และเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) ที่ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันในด้านต่าง ๆ เช่น ทิศทางองค์กร เทคโนโลยี บุคลากร กระบวนการปฏิบัติงาน เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืนต่อไป

- **T4. ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ:** ปริมาณจราจรทางอากาศมีความผันผวนตามสถานการณ์โรคระบาด สถานะเศรษฐกิจ และการเมืองทั้งในระดับประเทศและระดับโลกเป็นอย่างมาก หากสถานการณ์มีความต่อเนื่องยาวนาน วิกฤตการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ จะส่งผลกระทบต่อวิฤตการณ์ทางการเงินและการวางแผนเตรียมการรองรับของ บวท. เนื่องจากรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจขององค์กรคือรายได้จากการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งมีความไม่แน่นอนและผันผวนไปตามปริมาณจราจรทางอากาศ ถือเป็นความเสี่ยงต่อความอยู่รอดและยั่งยืนขององค์กร จึงอาจต้องพิจารณาแนวทางการสร้างรายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก และเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสในการแสวงหา รายได้จากภาคธุรกิจเพิ่มขึ้น เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้อย่างยั่งยืน
- **T5. วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก:** วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ทั้งวิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง โรคระบาด ภัยธรรมชาติ ภัยคุกคาม เหตุฉุกเฉิน ข้อขัดข้องต่าง ๆ ส่งผลต่อความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน เป็นความเสี่ยงต่อความต่อเนื่อง/คุณภาพในการให้บริการการเดินอากาศมีมากขึ้นในปัจจุบัน
- **T6. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ:** คะแนนความคาดหวังที่มีค่าสูงกว่าความพึงพอใจ (Gap) แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้บริการ ยังมีความคาดหวังที่จะให้เกิดการพัฒนาการให้บริการ/เทคโนโลยีให้ตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการ และความคุ้มค่าในการลงทุน จึงจำเป็นต้องมีแผนการแก้ไข การพัฒนา และการติดตามอย่างต่อเนื่อง
- **T7. การแพร่ระบาดของโรค COVID-19:** การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรทางอากาศ และรายได้จากการให้บริการฯ ของ บวท. ลดลง รวมทั้งส่งผลให้พฤติกรรมของประชากรในโลกเปลี่ยนแปลงไป โดยมีการรักษาระยะห่างมากขึ้น และลดการเดินทางลง โดยเฉพาะการเดินทางทางอากาศ ซึ่งพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปนี้อาจกลายเป็นวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ซึ่งอาจส่งผลให้ปริมาณจราจรทางอากาศไม่กลับมาเติบโตด้วยอัตราที่สูง เช่นเดิมในอนาคต อีกทั้งมาตรการช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากรัฐบาล ที่ให้ บวท. ให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการโดยให้ส่วนลดค่าบริการแก่สายการบิน ซึ่งสถานการณ์ต่าง ๆ ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของ บวท. อย่างต่อเนื่อง
- **T8. การดำเนินการ/ความร่วมมือของหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน:** แม้ว่าจะมีแผนแม่บท การจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศแล้ว แต่ยังคงมีนโยบายพัฒนาสนามบินซึ่งอยู่นอกแผนแม่บทฯ โดยยังไม่มีการบูรณาการและร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ รวมทั้งยังไม่มี การบูรณาการการจัดตั้งสนามบินของประเทศ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของพื้นที่ที่ห้วงอากาศและเส้นทางบิน ในภาพรวม ส่งผลต่อความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ด้านการบินของประเทศ

## ๒.๒ สรุปผลการวิเคราะห์ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges - SC)

ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์	
ความท้าทายในภาพรวมขององค์กร (Business)	
๑.	วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก ทั้งโรคระบาด ภัยธรรมชาติ วิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง และสถานการณ์ ฉุกเฉิน ตลอดจนความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน ความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ ส่งผลต่อ การเกิดวิกฤตการณ์ด้านปริมาณเที่ยวบิน ภารกิจการให้บริการการเดินอากาศ และวิกฤตการณ์ทางการเงินหรือรายได้ ขององค์กร ซึ่งมีรายได้หลักทางเดียวตามภารกิจจากการให้บริการการเดินอากาศ จึงส่งผลกระทบต่อความอยู่รอดและ ความยั่งยืนขององค์กร เป็นความท้าทายต่อการปรับตัวให้องค์กรสามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้ โดยอาจพิจารณาการสร้างรายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก และเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสในการแสวงหารายได้

### ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์

- จากภาคธุรกิจเพิ่มขึ้น 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 เพื่อความเป็นมาตรฐานและความยั่งยืนขององค์กร

**หมายเหตุ:** ๔ ปัจจัยข้างต้น เป็นความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความยั่งยืนขององค์กร

๕. วิวัฒนาการโลกการบิน และความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการเดินทางอากาศโดยรวม รวมถึงเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการดำเนินการกิจขององค์กร ซึ่งใหม่และเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวอย่างต่อเนื่องและทันต่อการเปลี่ยนแปลง
๖. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศ และดิจิทัล ตลอดจนผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมเข้าใช้งาน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงาน และลดภาระงาน ของพนักงาน ตลอดจนการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) และเพิ่มช่องทางการแสวงหารายได้ สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร รวมถึงตอบสนองต่อนโยบาย Thailand 4.0 ของภาครัฐ จำเป็นต้องดำเนินการให้รวดเร็ว ทันกาล สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ และการพัฒนาทางเทคโนโลยีของโลก

### ความท้าทายด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation)

๗. ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ โดยปัจจัยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีส่งผลให้ผู้ใช้บริการเกิดความคาดหวังและความต้องการในการปรับปรุงและพัฒนา ระบบ/อุปกรณ์และการให้บริการให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจพัฒนาต่อยอดเป็นนวัตกรรม เพื่อตอบสนองความต้องการและความคุ้มค่าในการลงทุนของผู้ใช้บริการ
๘. ความสามารถองค์กรในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต ด้วยการให้บริการการเดินทางอากาศได้อย่างต่อเนื่อง ด้วยความปลอดภัย (Safety) และมีประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นไปตามกฎหมาย/ระเบียบ/มาตรฐานด้านการบิน เป็นที่ยอมรับและเทียบเคียงได้กับหน่วยงานชั้นนำด้านการบินระดับโลก แม้ในสถานการณ์ที่เกิดภัยคุกคามหรือภาวะวิกฤต
๙. ปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน/ข้อมูลอุตุนิยมวิทยุการบิน และปัจจัยใหม่ ๆ ได้แก่ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และเลเซอร์ (Laser and Bright light)) มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม
๑๐. แผนพัฒนา ASBUs การดำเนินงานตามแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan : GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาในรูปแบบของ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) และแผนการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ให้ได้ตามเป้าหมาย และกรอบเวลาที่กำหนด
๑๑. Airspace Management การพัฒนาโครงสร้างและการจัดการห้วงอากาศของประเทศ ให้มีความสามารถเพียงพอในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งบริหารจัดการ/เชื่อมโยง

<b>ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์</b>
เส้นทางบินทั้งภูมิภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพในการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศแบบไร้รอยต่อในระดับภูมิภาค
<p><b>ความท้าทายด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)</b></p> <p>๑๒. สิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งก๊าซและเสียง ถูกยกระดับความสำคัญมากยิ่งขึ้น ในอุตสาหกรรมการบินประเทศไทย และชุมชนในบริเวณสนามบินสำคัญ บวท. เป็นส่วนหนึ่งในระบบการบินของประเทศไทย ที่จะต้องให้ความร่วมมือในการพัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางอากาศ มาตรการ/เป้าหมายที่จะมีการบังคับใช้อาจส่งผลกระทบต่อ บวท. ในรูปของข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อมผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบิน</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 ตลอดจนการทบทวนโครงสร้างหน้าที่รับผิดชอบ และโครงสร้างอัตรากำลังของหน่วยงานต่าง ๆ ให้ตอบสนองต่อสถานการณ์ และมาตรฐานการให้บริการ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และการบริหารต้นทุนขององค์กร</p> <p>๑๔. Engagement การยกระดับคุณภาพชีวิต การสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่พนักงาน (Employee Experience) สร้างความผูกพันและแรงจูงใจที่ดีให้กับบุคลากรทุก Generation ทั่วทั้งองค์กร</p>

### ๒.๓ สรุปผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages - SA)

<b>ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์</b>
<p><b>ความได้เปรียบในภาพรวมขององค์กร (Business)</b></p> <p>๑. องค์กรมีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อมและสถานการณ์ ตลอดจนสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ มีการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับองค์กรผู้ให้บริการการเดินทางอากาศอื่น ๆ ในหลายมิติและหลายระดับ เช่น การให้ความช่วยเหลือ การถ่ายทอดเทคโนโลยี การให้ความร่วมมือและสนับสนุนกิจกรรม และการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินของภูมิภาครวมทั้งในระดับนานาชาติ</p> <p>๒. ภาครัฐและภาคความมั่นคงตระหนักถึงความจำเป็นในการจัดโครงสร้างและบริหารทั้งทางอากาศ และมีส่วนร่วมในการสนับสนุน/ผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาาระบบทั้งทางอากาศและการบินของประเทศ รวมทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้ให้ความสำคัญกับการบูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานทั้งทางอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากบริบทการบินในปัจจุบัน ให้สามารถทำการบินร่วมกันได้อย่างปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ</p> <p>๓. บวท. เป็นองค์กรที่มีผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพ และมีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับสูงสุด ได้รับการจัดเครดิตองค์กรในระดับ AAA ติดต่อกันตั้งแต่ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๔ จากการเป็นองค์กรที่มีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและมีความเป็นไปได้อย่างมากที่จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันการณ์ หาก บวท. ประสบภาวะวิกฤตทางการเงิน (อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของ บวท. อาจได้รับการปรับลดลงได้ หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของ บวท. กับภาครัฐเปลี่ยนแปลงไป จนถึงระดับที่มีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันการณ์ หาก บวท. ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน)</p> <p>๔. การพัฒนาด้านการบิน รวมทั้งบุคลากรด้านการบิน มีแผนการพัฒนาที่ชัดเจน สอดคล้องและส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีการเดินทางอากาศ การพัฒนาของเทคโนโลยีเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนการบริการฯ ให้มีประสิทธิภาพ ความปลอดภัยสูงขึ้น เพิ่มผลิตภาพ (Productivity) รวมถึงเอื้อให้เกิดโอกาสในการเพิ่มช่องทางในการแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก จากศักยภาพขององค์กร</p>

<b>ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์</b>	
<b>ความได้เปรียบด้านการดำเนินงานขององค์กร (Operation)</b>	
๕.	Safety Performance ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย (Safety Performance) ของ บวท. อยู่ในระดับที่เทียบเคียงได้กับประเทศชั้นนำของโลก (Best Practices) และมีแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน พร้อมรับการเผชิญสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โดยเฉพาะที่กระทบต่อความต่อเนื่องในการให้บริการฯ ได้อย่างทันท่วงทีและมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ บวท. สามารถให้บริการการเดินทางได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่หยุดชะงัก
<b>ความได้เปรียบด้านความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)</b>	
๖.	การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ได้อย่างตรงประเด็น และต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศและการพัฒนาระบบบริการการเดินทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมทั้งการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศ
<b>ความได้เปรียบด้านบุคลากร (Workforce)</b>	
๗.	บวท. มีบุคลากรที่มีความสามารถในการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินทางอากาศได้ภายในองค์กร ซึ่งเป็นหนึ่งในความสามารถพิเศษ (Core Competency) ขององค์กร โดยองค์กรอาจใช้จุดแข็งและความสามารถพิเศษดังกล่าวต่อยอดในการเพิ่มช่องทางแสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป
๘.	บวท. มีความได้เปรียบในการสร้างความสามารถให้กับองค์กร โดยมีแนวทางการบริหารจัดการ/พัฒนาบุคลากรที่ชัดเจน มีอัตรากำลังที่จะพัฒนาความสามารถและผลิตภาพการปฏิบัติงาน 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/กลยุทธ์ที่เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ให้สามารถข้ามผ่านความท้าทาย/วิกฤตการณ์ต่าง ๆ นำองค์กรและใช้ระบบการกำกับดูแลองค์กรตามแนวนโยบายการกำกับดูแลที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการพัฒนา/ปรับปรุงกระบวนการ การบริหารผลลัพธ์ที่ดี ในการเป็นผู้ให้บริการ การเดินทางที่ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม มีการบูรณาการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบิน ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ เพื่อยกระดับการแข่งขันของประเทศ เพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ รวมถึงเตรียมความพร้อมในทุกด้านสู่การพัฒนากระบวนการเดินทาง
- SO2. ผลักดันให้มีการดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs และแผน APAC Seamless ANS Plan ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับไทย และภูมิภาค ให้ได้ตามเป้าหมายและกรอบเวลาและวัตถุประสงค์ โดยนำแนวคิดและวิธีการดำเนินการตลอดจนองค์ประกอบด้านปฏิบัติการและวิวัฒนาการทางเทคโนโลยี มาผนวกเข้ากับทิศทางการดำเนินงานและยุทธศาสตร์ของ บвт.
- SO3. ปรับปรุงกระบวนการ/ระบบงาน/ตัวชี้วัดภายในองค์กรและการส่งผลลัพธ์งานต่อกัน (Value Chain) ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องตามระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ โดยใช้เครื่องมือ TQM ในการบริหารจัดการ และใช้จุดแข็งของการกำหนดทิศทาง/นโยบายองค์กร และความเป็นแบบอย่างของผู้บริหาร ตลอดจนความสามารถของพนักงานในด้านมาตรฐานและฝีมือ และความพร้อมของเทคโนโลยี เพื่อเชื่อมโยงอย่างมีระบบ
- SO4. ยกระดับการให้บริการการเดินทางและบริการเกี่ยวเนื่อง จากโอกาสการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินที่จะกลับมาในอนาคต การใช้ทั้งอากาศร่วมกันระหว่างทหาร-พลเรือนอย่างคล่องตัว การบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานทั้งอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากบริบทการบินปัจจุบัน เพื่อพัฒนาความสามารถในการรองรับของทั้งอากาศให้เกิดการใช้ทั้งอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นไปตามหลักสากล โดยใช้จุดแข็งที่องค์กรมีเทคโนโลยีด้านการบินและบริหารจัดการที่มีการพัฒนาและพร้อมนำมาใช้งาน ผลงานวิจัย/พัฒนาและนวัตกรรมขององค์กร รวมทั้งสามารถใช้จุดแข็งที่องค์กรมีดังกล่าวเป็นโอกาสในการแสวงหารายได้เพิ่มเติม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร

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

ST - ใช้ความเข้มแข็งภายในหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวาง/อุปสรรคภายนอกเพื่อลดอุปสรรค แสวงหาโอกาสใหม่

- ST1. รองรับวิกฤตการณ์ สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน รวมถึงรักษาระดับมาตรฐานและความปลอดภัย ความต่อเนื่องในการให้บริการ โดยบริหาร/จัดการความเสี่ยงอย่างทันที่ มีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง การจัดทำแผนสำรองแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน การบริหารความเสี่ยงเชิงรุกอย่างเป็นระบบ และใช้ความสามารถและเชี่ยวชาญของบุคลากรทางด้านเทคโนโลยีและบริการจราจรทางอากาศ รวมถึงนวัตกรรม ในการจัดวางมาตรการและจัดให้มีเทคโนโลยี/เครื่องมือบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ และเร่งสร้างโอกาสทางธุรกิจ แสวงหารายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อบรรเทาผลกระทบให้อองค์กรอยู่รอด พร้อมรองรับเมื่อสถานการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ และสามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้อย่างยั่งยืน
- ST2. พัฒนาศักยภาพอย่างเป็นระบบให้สอดคล้องและตรงตามความต้องการของหน่วยงาน ตำแหน่ง สภาพแวดล้อม และการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน (Disruption) รวมทั้งบริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อสร้างความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับทิศทางองค์กรในระยะยาว และสร้าง

ความสามารถ (Competency) ให้กับองค์กรในระยะยาว ภายใต้ ATM Professional Center โดยสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่พนักงาน (Employee Experience) เพื่อสร้างแรงจูงใจ และความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของ บพท. ที่เป็นกลไกของความสำเร็จตามแผนการพัฒนาระดับโลกและภูมิภาค

- ST3. พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยและมาตรฐานการปฏิบัติงาน/การให้บริการการเดินอากาศอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ รวมทั้งการสร้างความรู้ความพร้อมด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน การผลักดันการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผ่านการกำหนดทิศทางและวางแผนที่ชัดเจน และความสามารถพิเศษขององค์กร เพื่อควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการให้บริการการเดินอากาศ รวมทั้งการจัดการปัจจัยอันตรายทางการบินและความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ
- ST4. พัฒนาการให้บริการตามแผนการเดินอากาศสากล/ภูมิภาค โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย ความสามารถในการรองรับ ประสิทธิภาพทางการบิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าการลงทุน โดยอาศัยความน่าเชื่อถือ อันดับเครดิต ศักยภาพการปฏิบัติงานและการให้บริการการเดินอากาศขององค์กร

### กลุ่มที่ ๓ กลยุทธ์พลิกฟื้น (Turn Around Strategies)

WO - จัดการจุดอ่อนภายใน โดยมุ่งใช้ประโยชน์จากโอกาสภายนอกทั้งเพื่อลดจุดอ่อนและทำให้เกิดประโยชน์

- WO1. ใช้ระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ และแนวทาง Performance-Based Approach ของ ICAO เพื่อปรับปรุง/พัฒนาขอบเขตของภารกิจและการดำเนินงาน การบริหารผลลัพธ์องค์กร ตลอดจนการบริหารจัดการ/พัฒนาความสามารถของบุคลากร โดยใช้โอกาสจากวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินอากาศและอื่น ๆ ที่พร้อมให้เลือกนำมาใช้งาน
- WO2. เพิ่มคุณภาพและเน้นประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การบริหารจัดการทรัพยากร และความรู้ในองค์กร เพื่อยกระดับมาตรฐานบริการการเดินอากาศเทียบเคียงกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศอื่น ๆ และเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ ผ่านการพัฒนาตามแผนการเดินอากาศสากล ASEAN ANS Master Plan รวมถึงช่องทางความร่วมมือในอาเซียน และกับประเทศคู่เจรจาของอาเซียนที่มีประสบการณ์/ความชำนาญและอิทธิพลด้านการบิน เพื่อส่งเสริมความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศ และประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินอากาศในภาพรวมของทั้งภูมิภาค
- WO3. บูรณาการข้อมูลสำคัญ รวมถึงผลการเทียบเคียง (Benchmarking) เพื่อการตัดสินใจและบริหารยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้แนวทางเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านบริหารจัดการที่มีพร้อมนำมาใช้งาน

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

WT - ลดจุดอ่อนภายใน และหลีกเลี่ยงปัญหา/อุปสรรคจากภายนอก

- WT1. บริหารสภาพคล่อง ลดต้นทุนการให้บริการ/การปฏิบัติงาน ควบคุมค่าใช้จ่ายและต้นทุนขององค์กร พิจารณาความคุ้มค่าในการลงทุน ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคตอย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม ตลอดจนบริหารและสร้างรายได้นอกเหนือจากภารกิจหลัก เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ไปได้อย่างยั่งยืน
- WT2. ผลักดันระบบการประเมินผลองค์กร ที่สอดคล้องกับบริบทของผู้ให้บริการการเดินอากาศและความคาดหวังผู้ใช้บริการ และบูรณาการร่วมกันอย่างเป็นระบบ และการบริหารผลลัพธ์ให้ได้ตามเป้าหมาย ปรับปรุงระบบควบคุมภายใน เพื่อให้สามารถนำมาปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ การปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง และบรรลุความคาดหวังของประชาคมการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อความยั่งยืนขององค์กร
- WT3. ผลักดันองค์กร เพื่อสร้างบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และผูกพันต่อองค์กร รวมทั้งสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่พนักงาน (Employee Experience) เพื่อสร้างแรงจูงใจ และพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลง ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทั้งภายในและภายนอก

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

“บทที่ ๓: เป้าหมายวิสัยทัศน์/ประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงานของ บวท.” เป็นการกำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ (Goals) ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issues) วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) พร้อมด้วยเป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Targets: KPTs) รวมถึงได้กำหนดกลยุทธ์ (Strategies) และแผนงาน (Programs) (ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน Quick Win สำหรับการปรับปรุง/แก้ปัญหาที่ต้องเริ่มดำเนินการในทันทีและให้เกิดผลลัพธ์ในระยะสั้น และแผนงาน Long Term สำหรับการพัฒนาระบบและให้เกิดผลลัพธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยั่งยืนให้องค์กร) ของ บวท. พร้อมภาพรวมสรุปงบประมาณ ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ซึ่งพิจารณาจากวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) รวมทั้งผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและประเมินองค์กร (Environmental Analysis) ที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานของ บวท. โดยการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์นี้แสดงให้เห็นถึงสิ่งที่ บวท. ให้ความสำคัญ ทิศทางการพัฒนา สามารถเข้าใจได้ง่าย และที่สำคัญที่สุด สามารถวัดผลสำเร็จได้จริง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพ (Performance) ของการดำเนินพันธกิจของ บวท. ได้อย่างเป็นรูปธรรม

จาก วิสัยทัศน์ บวท. ได้กำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์ เป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๖ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) กรอบการดำเนินงานสำคัญ (Key Performance Areas: KPAs) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (Key Performance Indicators: KPIs) และค่าเป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐) เพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานตามพันธกิจขององค์กร เป็นแนวทางเพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ และใช้ในการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์/วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงาน ดังนี้

เป้าหมายวิสัยทัศน์ และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๖ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)

เป้าหมายวิสัยทัศน์	คำอธิบาย
<p>๑. ให้บริการการเดินทางอากาศ ที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายด้านการสร้างอัตลักษณ์การให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัย ทัวถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับหรือเหนือกว่าความคาดหวังผู้ใช้บริการ อย่างครอบคลุมทุกปัจจัย</p> <p>“ให้บริการการเดินทางอากาศที่ทัวถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค พร้อมด้วยคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ ที่มีมาตรฐานและปลอดภัย บรรลุเป้าหมายในระดับที่เหนือกว่าความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ รวมทั้งการบริหารจัดการด้านอื่น ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินด้วยต้นทุนที่คุ้มค่าสูงสุด นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการพัฒนา บริการเพื่อให้กิจการบินช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ”</p>
<p>๒. สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายการสร้างความเป็นมืออาชีพทั้งในระดับบุคคลและระดับองค์กร สามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นองค์กรที่มีแรงดึงดูดคนดีและคนเก่งทั้งที่มีอยู่ในอนาคต</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 ด้วยคุณภาพการบริหารจัดการทัวทั้งองค์กร บริหารการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ ระบบการกำกับดูแลที่ดี พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล รวมทั้งบริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล และมุ่งเน้นการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับความสามารถการดำเนินการสู่ระดับสากล สร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการและบริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อบรรลุเป้าหมายองค์กรอย่างยั่งยืน”</p>
<p>๔. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)</p>	<p>เป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายในการเป็นกลไกหลักในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านการขนส่งทางอากาศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน</p> <p>“เป็นกลไกหลักในการพัฒนาศักยภาพของประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทั้งในด้านการสร้างขีดความสามารถด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศที่สนับสนุนธุรกิจท่องเที่ยว และในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติ และความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และผลักดันการบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ ซึ่งเป็นเป้าหมายและผลประโยชน์ที่จะได้รับร่วมกัน เพื่อสนับสนุนการยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ ของประเทศ 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. พัฒนาไปสู่อันดับ 1 ของประเทศไทย (HPO)	4. สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry)	
เป้าหมายวิสัยทัศน์ระยะต่างๆ				
พ.ศ. 2566	มีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกระยะการบิน	มีการประเมินความสามารถของทีมงานคนวัยและผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) ที่สูงขึ้น รวมถึงปฏิบัติงานตามโครงสร้างองค์กร ที่เหมาะสมกับบริบทองค์กรมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการ	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า 3.0 พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนานวัตกรรม มีการบริการที่มุ่งเน้นอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจ มีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และสร้างรายได้จากผลิตภัณฑ์บริการใหม่ เพิ่มเงินขายต่อเที่ยวบินที่ขจัด ด้วยความยั่งยืนขององค์กร	ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งระยะยาวและ การเดินทางแห่งชาติอย่างครบถ้วน ตามกำหนดเวลา
พ.ศ. 2570	มีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.4 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้าอันเกิดจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัยและพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกระยะการบินพร้อมให้บริการ การเดินทางอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น UTM) รองรับการเดินทางโดยขลุ่ยสุทธกรรมการบิน	มีจำนวนพนักงานที่เหมาะสม ครบถ้วน ตามโครงสร้างอัตรากำลังพนักงานที่องค์กร มีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงาน ที่กำหนดไว้สอดคล้องกับการพัฒนาของ อุตสาหกรรมการบิน และมีผลิตภาพการปฏิบัติงานสูงขึ้น โดยมีผลิตภาพอยู่ในระดับเดียวกับหรือสูงกว่า ค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่คะแนนสูงสุด พร้อมด้วยมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุน การดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนานวัตกรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงเกินกว่าปี 2565 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม มีสัดส่วนรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่องเทียบกับรายได้จาก การบริการหลักเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายแผนแม่บททั้งระยะยาวและ การเดินทางแห่งชาติ พร้อมทั้งพัฒนาเทคโนโลยี และแผนปฏิบัติการที่เป็นส่วนสำคัญต่อการพัฒนาบริการ การเดินทางอากาศตามแผนการเดินอากาศโลก (GANP)
พ.ศ. 2575	มีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.6 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า อันเกิดจากบริการ การเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกระยะการบิน มีบริการให้บริการ การเดินทางอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น UTM) ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อรองรับการเติบโต ของอุตสาหกรรมการบิน	พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วน ตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และ ผลิตภาพสูงขึ้นโดยมีผลิตภาพอยู่ในระดับสูงกว่า ค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ โดยมีการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมมาใช้	ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเมินรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุน การดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนานวัตกรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงเกินกว่าปี 2570 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียทุกกลุ่ม มีสัดส่วนรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่องเทียบกับรายได้จาก การบริการหลักเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ร่วมพัฒนานวัตกรรมในไทย และแผนปฏิบัติการที่เป็นส่วนสำคัญต่อการพัฒนาบริการ การเดินทางอากาศตามแผนการเดินอากาศโลก (GANP) อย่างต่อเนื่อง
พ.ศ. 2580	มีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้าอันเกิดจากบริการ การเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกระยะการบิน รวมถึงการให้บริการที่ สอดคล้องตามเป้าหมายแนวคิดเชิงปฏิบัติการ ด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (Trajectory Based Operation : TBO)	พนักงานมีความสามารถ ความเป็นมืออาชีพ และผลิตภาพสูง จนสามารถสร้างคุณค่าให้กับ อุตสาหกรรมการบิน (Export Experts) ได้อย่างต่อเนื่อง และได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภายนอก	ได้รับรางวัลด้านการบริหารจัดการองค์กรระดับสากล พร้อมด้วยมีการกำกับ ดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนานวัตกรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงกว่าความคาดหวังและ มีความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม มีสัดส่วนรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่องเทียบกับรายได้จาก การบริการหลักเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	สร้างนวัตกรรมด้านบริการการเดินทางอากาศ ที่มีคุณค่าต่อประเทศ และกิจการบินอย่างต่อเนื่อง โดยประเทศไทยได้รับโอกาสเข้าร่วมเลือกเพื่อเป็นสมาชิก ICAO Council

ภาพประกอบที่ ๕: เป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๖ / ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)

ในการนี้ บวท. ได้พิจารณากำหนดเป้าหมายวิสัยทัศน์และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลา (พ.ศ. ๒๕๖๖ / 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) และมีสมมติฐานที่ใช้วิเคราะห์และเป็นที่มาของแต่ละสถานการณ์อย่างชัดเจน เพื่อนำผลการวิเคราะห์ในแต่ละ Scenario มาประกอบการพิจารณาทบทวน/กำหนดยุทธศาสตร์ การดำเนินการโครงการ/งานต่าง ๆ ให้มีความครบถ้วน เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ สามารถขับเคลื่อนองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บวท. ได้จัดเตรียมแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทางการเงิน (Contingency Plan) ผ่านมาตรการต่าง ๆ อาทิ การปรับลดค่าใช้จ่ายดำเนินการ การชะลอ/ปรับลดการลงทุนการดำเนินโครงการ/งานที่ไม่เร่งด่วนและไม่กระทบต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งจะดำเนินการเชื่อมโยง

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

โดย 11 KPAs ของ ICAO ประกอบด้วย

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

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

กลุ่ม	KPA	Details	คำอธิบาย
	Environment	The ATM system should contribute to the protection of the environment by considering noise, gaseous emissions and other environmental issues in the implementation and operation of the global ATM system.	ระบบจะต้องออกแบบให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งในเชิงป้องกันและลดผลกระทบต่อด้านมลภาวะทางเสียง มลภาวะทางอากาศ ตลอดจนปัญหาอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อม <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. Additional Fuel Burn
Operational Performance	Cost-Effectiveness	The ATM system should be cost-effective, while balancing the varied interests of the ATM community. The cost of service to airspace users should always be considered when evaluating any proposal to improve ATM service quality or performance. ICAO policies and principles regarding user charges should be followed.	ระบบจะต้องมีความคุ้มค่า มีการใช้ต้นทุนที่มีประสิทธิภาพสูงสุด สร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มซึ่งมีความต้องการแตกต่างกันได้อย่างสมดุล และจะต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้ห้วงอากาศเป็นหลักการสำคัญ <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. Total Cost per IFR Flight Hour
	Capacity	The global ATM system should exploit the inherent capacity to meet airspace user demands at peak times and locations while minimizing restrictions on traffic flow. To respond to future growth, capacity must increase, along with corresponding increases in efficiency, flexibility and predictability, while ensuring that there are no adverse impacts on safety and giving due consideration to the environment. The ATM system must be resilient to service disruption and the resulting temporary loss of capacity.	ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศต้องสอดคล้องกับการเติบโต ลดข้อจำกัดที่ส่งผลกระทบต่อความคล่องตัว และมีระดับความสามารถในการรองรับเพียงพอต่อปริมาณการจราจรในช่วงที่มีความคับคั่งสูงสุด <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR
	Flexibility	Flexibility addresses the ability of all airspace users to modify flight trajectories dynamically and adjust departure and arrival times, thereby permitting them to exploit operational opportunities as they occur.	ผู้ใช้ห้วงอากาศทุกประเภทจะต้องสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางบินและปรับตารางเวลาได้อย่างสะดวกคล่องตัว <u>หมายเหตุ :</u> มีเนื้อหาเชื่อมโยงกับด้าน Efficiency โดยวัดผลผ่านตัวชี้วัดด้าน Efficiency
	Efficiency	Efficiency addresses the operational and economic cost-effectiveness of gate-to-gate flight operations from a single-flight perspective. In all phases of flight, airspace users want to depart and arrive at the times they select and fly the trajectory they determine to be optimum.	ทุกระยะของการบิน (All phases of flight) ในแต่ละเที่ยวบินจะต้องมีประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐกิจ (ประหยัด) รวมทั้งประสิทธิภาพของปฏิบัติการบิน (ความตรงต่อเวลาและวิธีการบินที่เป็นไปตามต้องการ) สูงสุด <u>เป้าหมาย/ตัวชี้วัด (KPI) ที่ บวท. กำหนด</u> ๑. Airport Throughput Efficiency ๒. Airport/Terminal ATFM Delay ๓. Taxi-out Efficiency ๔. Actual En-route Extension ๕. Filed Flight Plan En-route Extension ๖. ค่าเฉลี่ย En-route ATFM Delay ๗. Terminal Efficiency ๘. Taxi-in Efficiency ๙. Flight Time Variability ๑๐. ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ
	Predictability	Predictability refers to the ability of airspace users and ATM service providers to provide consistent and dependable levels of performance. Predictability is essential to airspace users as they develop and operate their schedules.	ผู้ใช้ห้วงอากาศ และผู้ให้บริการการเดินอากาศ ต้องมีความสามารถในการดำเนินงานที่สอดคล้องร่วมกัน เพื่อให้ปฏิบัติการบินเป็นไปตามตารางการบินที่กำหนดไว้อย่างแม่นยำ <u>หมายเหตุ :</u> มีเนื้อหาเชื่อมโยงกับด้าน Efficiency โดยวัดผลผ่านตัวชี้วัดด้าน Efficiency

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

กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (KPA) วัตถุประสงค์ระยะยาว (Long-term Objective) ตัวชี้วัด (KPI) และ เป้าหมายในแต่ละช่วงระยะเวลาปี พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
AEROTHAI Servicemark: ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า								
Implementation of Standard (SO1)	ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีมาตรฐานขั้นสูงสุด <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๑.๑: การดำเนินการตามมาตรฐานการให้บริการการเดินทางอากาศ	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ไม่มากกว่าผลของปี ๒๕๖๕	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๖ ร้อยละ ๑๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๗ ร้อยละ ๓๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๘ ร้อยละ ๕๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๙ ร้อยละ ๗๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ไม่มากกว่าผลของปี ๒๕๗๐	๑.๑: ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้องระดับ ๒ ให้ไม่มากกว่าผลของปี ๒๕๗๕
Safety (SO1)	ให้บริการที่มีความปลอดภัยขั้นสูงและยั่งยืน <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๑.๒: ระดับ SMS Maturity	๑.๒: ดำเนินการปรับปรุง SMS ตาม roadmap	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: Completion on SMS Maturity Level D - Assured	๑.๒: รักษาระดับ SMS Maturity Level D
	๑.๓: อัตราการเกิดเหตุการณ์ด้านความปลอดภัย (Safety Occurrences Ratio)							
	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

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	๑.๓.๓ Rate of Runway Incursion	๑.๓.๓: Rate of Runway Incursion ต่ำกว่า ค่าเฉลี่ย 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 unlawful interference to aircraft that require air traffic service provider response)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)	๑.๕: ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐	
Capacity (SO2)	<p>มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศสอดคล้องต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน</p> <p><b>ตัวชี้วัด (KPI)</b></p> <p>๒.๑: ปริมาณเที่ยวบินที่ระบบทางอากาศและการเดินอากาศของประเทศสามารถรองรับได้ภายใน Bangkok FIR (Bangkok FIR Capacity)</p>	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๒ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๒๕ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๓ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๓๕ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๔ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๖ ล้านเที่ยวบิน	๒.๑: รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๒ ล้านเที่ยวบิน	
Efficiency (SO2)	<p>เพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบินในทุกช่วงการบิน</p> <p><b>ตัวชี้วัด (KPI)</b></p> <p>๒.๒ :Airport Throughput Efficiency</p>	๒.๒: บริหารจัดการให้ Throughput Efficiency ของทุกสนามบินใกล้เคียง ๑ (Throughput efficiency = actual throughput/ capacity กรณี demand > capacity หรือ actual throughput/demand กรณี demand < capacity Throughput ที่มากกว่า ๑ แม้ว่าจะหมายถึงการให้บริการได้มาก แต่	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

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
		เป็นการให้บริการที่มากกว่าความสามารถในการให้บริการจริง จึงอาจมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้						
	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
	๒.๔: Taxi-out Efficiency (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินการกับรายงาน US/Europe comparison, PRR และ PBWG)	๒.๔ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ <๖.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินดอนเมือง จากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๔ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ <๖.๐ นาที/ลำ มีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินดอนเมือง และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๔ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และตอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับวัดผล ณ สนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๔: ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และตอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ และมี ความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต	๒.๔: Taxi-out Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและตอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมี ฐานข้อมูลที่สามารถวัดผลได้สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และภูเก็ต จากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๔ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และปานกลาง (heavy & medium) <๕๐ นาที/ลำ	๒.๔ : ค่า Taxi-out Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมาก และปานกลาง (heavy & medium) <๕๐ 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 <5% 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 <5.5%	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%

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	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 (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินงานกับรายงาน US/Europe comparison, PRR และ PBWG) (สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินงานกับรายงาน US/Europe comparison, PRR และ PBWG)	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๑	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๕	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๕	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงหรือเท่ากับปี ๒๕๖๕	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency ลดลงจากปี ๒๕๖๕	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency <๙ นาที	๒.๘: ค่า Terminal Inefficiency <๙ นาที
	๒.๙: Taxi-in Efficiency	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ <๖.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับ วัดผล ณ สนามบินตอนเมือง จาก ข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ <๖.๐ นาที/ลำ มีความพร้อมในการเก็บข้อมูลจาก MLAT/ADS-B ได้อย่างต่อเนื่อง สำหรับสนามบินตอนเมือง และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับ วัดผล ณ สนามบิน ภูเก็ต จากข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และ ตอนเมือง <๖.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับ วัดผล ณ สนามบิน เชียงใหม่ และ ภูเก็ต จาก ข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และ ตอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (Prototype) สำหรับ วัดผล ณ สนามบิน เชียงใหม่ และ ภูเก็ต สำหรับ สนามบิน เชียงใหม่ และ ภูเก็ต	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิ และ ตอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (ที่สามารถวัดผลได้สำหรับ สนามบินเชียงใหม่ หรือ ภูเก็ต จาก ข้อมูล MLAT/ADS-B	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมากและปานกลาง (high & medium density) <๕.๐ นาที/ลำ	๒.๙: ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินที่มีความหนาแน่นมากและปานกลาง (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 <๕ นาที สำหรับคู่สนามบินหลัก (ทสภ.-ทชม./ทสภ.-ทภก./ทตม.-ทชม./ทตม.-ทภก.)	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับ คู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๖๕	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับ คู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๐	๒.๑๐: ค่า Flight Time Variability สำหรับ คู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๗๕
	๒.๑๑: ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ	๒.๑๑: ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๘๗	๒.๑๑: ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๘๘	๒.๑๑: ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๘๙	๒.๑๑: ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๙๐	๒.๑๑: ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๙๑	๒.๑๑: ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๙๕	๒.๑๑: ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๑๐๐

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
Global Interoperability (SO2)	พัฒนาบริการการเดินอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกัน อย่างบูรณาการ <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๒.๑๒: ความสำเร็จตาม ASBUs และ APAC Seamless ANS Plan	๒.๑๒: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase II แล้วเสร็จ	๒.๑๒: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕	๒.๑๒: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ ร้อยละ ๕๐	๒.๑๒: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase III แล้วเสร็จ	๒.๑๒: ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕	๒.๑๒: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 2 แล้วเสร็จ	๒.๑๒: ดำเนินการตามกลยุทธ์ ASBUs ส่วน Block 3 แล้วเสร็จ
Environment (SO2)	ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๒.๑๓: Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบินตลอดช่วงการบิน ในความรับผิดชอบของ บพท.	๒.๑๓: วัดผลปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน และปฏิบัติการคำนวณพร้อม กำหนดเกณฑ์วัดผล (หากเป็นไปได้*) (*เป็นไปได้คือ ปริมาณจราจรทางอากาศของปีงบประมาณ ๒๕๖๕ เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๙๕ ของปริมาณจราจรทางอากาศของปี ๒๕๖๒)	๒.๑๓: วัดผลต่อเนื้อของปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน และปฏิบัติการคำนวณ และเกณฑ์วัดผล (หากจำเป็น)	๒.๑๓: จัดให้มี การดำเนินการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการลด ปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน	๒.๑๓: จัดให้มี การดำเนินการต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุน การลด ปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน	๒.๑๓: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๖๙ เทียบกับ ผลที่วัดได้ในปีฐาน และ กำหนด/ผลักดัน การดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๖๖ ได้	๒.๑๓: ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๗๔ เทียบกับ ผลที่วัดได้ในปีฐาน และ กำหนด/ผลักดัน การดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๖๖ ได้	๒.๑๓: ปริมาณ Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบิน ตลอดช่วงการบิน ในปี ๒๕๘๐ ลดลงร้อยละ ๕ จากปีฐาน (เทียบเคียงกับ เป้าหมายของ European ATM Master Plan)
<b>Professionals: สร้างบุคลากรมืออาชีพ</b>								
Competency (SO3)	พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถหลักตามที่กำหนด <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๓.๑: ความสามารถของพนักงานทั่วทั้งองค์กร	๓.๑: พนักงานได้รับการประเมิน Competency	๓.๑: พนักงานได้รับการพัฒนาตามแผน IDP	๓.๑: พนักงานได้รับการพัฒนาตามแผน IDP	๓.๑: พนักงานมีความสามารถตาม	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตาม	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตาม	๓.๑: พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตาม

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	(Core Competency และ Functional Competency) ตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ	(Core Competency และ Functional Competency) ทัวทั้งองค์กร	ทัวทั้งองค์กร	ทัวทั้งองค์กร	ตำแหน่งที่กำหนด	ตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ	ตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ	ตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินอากาศ
	๓.๒ : ATM Professional Center	๓๒: มีหลักสูตรที่สามารถสร้างรายได้ และลดค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานฝึกอบรมภายนอกเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ หลักสูตร	๓๒: มีหลักสูตรที่สามารถสร้างรายได้และลดค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานฝึกอบรมภายนอกเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ๑ หลักสูตร	๓.๒: จัดตั้ง Academy Center ที่ครอบคลุมการฝึกอบรมทั้งด้านปฏิบัติการ วิศวกรรมและสนับสนุน	๓.๒: ริเริ่มขยายขอบเขตงานของ Academy Center ให้ครอบคลุมความต้องการของประเทศและภูมิภาค	๓.๒: มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญเพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กร และเพียงพอสำหรับการเริ่มก่อตั้งศูนย์ผลิตบุคลากรการจัดการจราจรทางอากาศ มี อ อ ซี พ (ATM Professional Center)	๓.๒: มีศูนย์ผลิตบุคลากรการจัดการจราจรทางอากาศมี อ อ ซี พ (ATM Professional Center) ที่ได้รับการยอมรับในระดับโลกและ บพท. มีความสามารถในการเป็น ASEAN Simulation and Modeling Function	๓.๒ : เป็น ATM Professional Center ที่ Export Expert ใด้อย่างต่อเนื่อง
Productivity (SO3)	เพิ่มผลิ ต ภาพ การปฏิบัติงาน <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATCOs in OPS hour (ATCOs in OPS Productivity)) (สามารถเปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานกับ GBWG)	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATCO (ATCOs in OPS Productivity) ดี ขึ้น จากปีก่อนหน้า	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATCO (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๔๙	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATCO (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๕	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATCO (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๕๙	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATCO (ATCOs in OPS Productivity) >๐.๖๑ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO)	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATCO (ATCOs in OPS Productivity) > Q3 ตามการรายงานใน CANSO อ้างอิงจากผลในรายงานปี ๒๕๗๒ โดยมี การนำ เทคโนโลยี ที่ เหมาะสม เข้าใช้งาน	๓.๓: ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATCO (ATCOs in OPS Productivity) > Q3 ตามการรายงานใน CANSO อ้างอิงจากผลในรายงานปี ๒๕๗๗
	๓.๔: ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการจ้างงานผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour	๓.๔: ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่	๓.๔: รักษาระดับค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่	๓.๔: รักษาระดับค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
	ที่ปฏิบัติงานต่อจำนวน ชั่วโมงบิน ด้วยเครื่องวัด ประกอบการบิน โดยรวม (Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour)	ดีขึ้นจากปีก่อนหน้า	อยู่ ระหว่าง Q1 และ ค่าเฉลี่ย ตาม การรายงานใน CANSO	อยู่ ระหว่าง Q1 และ ค่าเฉลี่ย ตาม การรายงานใน CANSO	อยู่ ระหว่าง Q1 และ ค่าเฉลี่ย ตาม การรายงานใน CANSO	ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตาม การรายงานใน CANSO	ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตาม การรายงานใน CANSO	ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตาม การรายงานใน CANSO
Employee Engagement (SO4)	ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า	๔.๑: ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า
<b>HPO: พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง</b>								
Corporate Performance (SO5)	มีผลการประเมินผลองค์กรในระดับดีเยี่ยม <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๕.๑: ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรที่ได้รับการยอมรับในระดับประเทศ/ภูมิภาคโลก	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ใน ส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓๐๐	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ใน ส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓๒๕	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ใน ส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓๕	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจ ใน ส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๓๗๕ และรางวัลรัฐวิสาหกิจ ดีเด่น ประเภทรางวัล การบริหารจัดการองค์กร ดีเด่น	๕.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงาน รัฐวิสาหกิจ ใน ส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ และ อยู่ในระดับ ๑ ใน ๑๐ อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจ ที่ได้คะแนนสูงสุด	๕.๑: รางวัลรัฐวิสาหกิจ ดีเด่น ประเภทรางวัล รัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม	๕.๑ : รางวัล ด้าน การบริหารจัดการองค์กร ระดับสากล
Stakeholder Satisfaction (SO5)	บริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อบรรลุตามเป้าหมายองค์กร <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b> ๕.๒: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงาน	๕.๒: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อ	๕.๒: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อ	๕.๒: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อ	๕.๒: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อ	๕.๒: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อ	๕.๒: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อ	๕.๒: ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อ



KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
Corporate Governance and Corporate Social Responsibility (SO6)	<p>มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล</p> <p><b>ตัวชี้วัด (KPI)</b></p> <p>๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร</p>	๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรดีขึ้นจากปีก่อนหน้า	๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรดีขึ้นจากปีก่อนหน้า	๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรดีขึ้นจากปีก่อนหน้า	๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรดีขึ้นจากปีก่อนหน้า	๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรมากกว่า ๓.๕ (เทียบเคียงกับระดับดีขึ้นไป ตามเกณฑ์การสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยคือมากกว่า ร้อยละ ๗๐)	๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรมากกว่า ๔.๐ (เทียบเคียงกับระดับดีขึ้นไป ตามเกณฑ์การสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยคือมากกว่า ร้อยละ ๗๕)	๖.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรมากกว่า ๔.๕ (เทียบเคียงกับระดับดีขึ้นไป ตามเกณฑ์การสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยคือมากกว่า ร้อยละ ๘๐)
	<p>๖.๒ : การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการดำเนินงานขององค์กร (CSR In-process) ที่สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO 26000</p>	๖.๒: ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการประจำปี ด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ครบถ้วนร้อยละ ๑๐๐	๖.๒: บรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการประจำปี ด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ครบถ้วนร้อยละ ๑๐๐	๖.๒: ประเมินคุณภาพและ/หรือ ประสิทธิภาพของระบบ/กระบวนการการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๖.๒: ปรับปรุงนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงาน และ/หรือ กระบวนการปฏิบัติงาน ในระดับขั้นตอนองค์ประกอบ/ย่อย หรือระบบงานโดยรวม โดยใช้ผลประเมินกระบวนการที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยภายหลังการปรับปรุงการดำเนินงาน	๖.๒: ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	๖.๒: ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	๖.๒: ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
					รัฐวิสาหกิจต้องมียุทธศาสตร์ดำเนินงานที่ดีกว่าปีที่ผ่านมาติดต่อกันอย่างน้อย ๓ ปี			
Digital Transformation Knowledge Management and Innovation (SO7)	<p>มีการสร้างสรรค์ และพัฒนานวัตกรรม บนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มอย่างก้าวกระโดด <b>ตัวชี้วัด (KPI)</b></p> <p>๗.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจากสคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล</p>	๗.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจากสคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๗๒	๗.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจากสคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๗๔	๗.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจากสคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๗๖	๗.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจากสคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๗๘	๗.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจากสคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๘๐	๗.๑ : คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจากสคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เท่ากับ ๕๐	๗.๑ : เป็นองค์กรดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ โดยมีการดำเนินการที่สามารถแทนที่ ด้วยการใช้ระบบอัตโนมัติได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์
	๗.๒ : ความสำเร็จในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (ICT Security)	๗.๒ : ร้อยละ ของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๗๐	๗.๒ : ร้อยละ ของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐	๗.๒ : ร้อยละ ของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้ เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	๗.๒ : ร้อยละ ของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้ เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	๗.๒ : ร้อยละ ของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้ เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	๗.๒ : ร้อยละ ของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้ เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์	๗.๒ : ร้อยละ ของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้ เท่ากับ ร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้ เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๑	เป้าหมายปี ๒๕๗๐
	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๐	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๒	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๓.๕	๗.๓: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการความรู้ ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ รวมทั้งเกิดนวัตกรรมการเรียนรู้ และการจัดการความรู้ ทั้งทั้งองค์กร	๗.๓: มีคลังความรู้ในรูปแบบดิจิทัล ที่สามารถปรับปรุงได้อย่างพลวัต (dynamic) และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่นๆ ขององค์กร เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้อย่าง ทันที่ และในทุกพื้นที่ และมีการนำความรู้ไปใช้ทั่วทั้งองค์กร จนเกิดผลลัพธ์	๗.๓: มีการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่เป็นประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมการบิน และมีการพัฒนา ส่งผลลัพธ์ ที่ได้อย่างต่อเนื่อง และบูรณาการกับงานประจำ	๗.๓: เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีการสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่เป็นประโยชน์สำหรับอุตสาหกรรมการบิน
	๗.๔: การจัดการนวัตกรรม และคุณภาพของนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับองค์กร							
	๗.๔.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม	๗.๔.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๒.๕	๗.๔.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๓.๐	๗.๔.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๓.๕	๗.๔.๑: คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๔.๐			
	๗.๔.๒: นวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับ บพท.	๗.๔.๒: มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้ (เช่น สามารถวัดผลค่าใช้จ่ายที่ลดลงจากการนำนวัตกรรมเข้าใช้งาน หรือรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการให้บริการนวัตกรรมแก่ลูกค้า เป็นต้น)	๗.๔.๒: มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๗.๔.๒: มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๗.๔.๒: มีนวัตกรรมเพื่อสร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่ายที่สามารถวัดผลทางการเงินได้	๗.๔.๒: มีนวัตกรรมที่นำเข้าไปใช้งานได้ และสร้างมูลค่าใหม่มิติด้านเวลา ด้านความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบ หรือการให้บริการ	๗.๔.๒: มีนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการบิน	๗.๔.๒: มีนวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง

KPA	Long-term Objective / KPI	เป้าหมายปี ๒๕๖๖	เป้าหมายปี ๒๕๖๗	เป้าหมายปี ๒๕๖๘	เป้าหมายปี ๒๕๖๙	เป้าหมายปี ๒๕๗๐	เป้าหมายปี ๒๕๗๕	เป้าหมายปี ๒๕๘๐
						นำไปใช้งานจากเกณฑ์ในการพิจารณารางวัลนวัตกรรมขององค์กร		
Cost Effectiveness (SO8)	<p>บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อการให้บริการที่คุ้มค่า</p> <p><b>ตัวชี้วัด (KPI)</b></p> <p>๘.๑: ค่าใช้จ่ายโดยรวมต่อจำนวนชั่วโมงบินด้วยเครื่องบิน</p> <p>ประกอบการบิน (Total Cost/FR Flight Hour) (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง)</p> <p>(สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินงานกับ GBWG)</p> <p>๘.๒: รายได้จากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง)</p> <p>๘.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่นเพิ่มเติม ร้อยละ ๒๖ ของรายได้ภาคธุรกิจ</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour (ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากตัวชี้วัดบันทึกข้อตกลง)</p> <p>๘.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่นเพิ่มเติม ร้อยละ ๒๖ ของรายได้ภาคธุรกิจ</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour&lt;ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p> <p>๘.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่นเพิ่มเติม ร้อยละ ๒๑ ของรายได้ภาคธุรกิจ</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour&lt;ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p> <p>๘.๒: มีรายได้จากแหล่งอื่นเพิ่มเติม ร้อยละ ๒๑ ของรายได้ภาคธุรกิจ</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour&lt;ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p> <p>๘.๒: รายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ ๙-๑๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour&lt;ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p> <p>๘.๒: รายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ ๑๕ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.</p>	<p>๘.๑: Total Cost/FR Flight Hour&lt;ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p> <p>๘.๒: รายได้ของภาคธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ ๒๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.</p>
<b>Value for National Competitiveness and Aviation Industry: สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน</b>								
Leadership in ANS (SO9)	<p>สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินผ่านการจัดทำ/ผลักดันให้เกิดการพัฒนามาตรฐานในระดับภูมิภาค/โลก</p> <p><b>ตัวชี้วัด (KPI)</b></p> <p>๙.๑: ความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก (วัดผลผ่านคุณภาพการมีส่วนร่วมในการประชุม ICAO เช่น การนำเสนอ Information paper, Working paper ไม่มุมมองผู้ใช้ และ Working paper ไม่มุมมองผู้พัฒนา รวมถึงการได้รับเลือกเป็น Chair)</p>	<p>๙.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives</p>	<p>๙.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives</p>	<p>๙.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives</p>	<p>๙.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 3 initiatives</p>	<p>๙.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives</p>	<p>๙.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 5 initiatives</p>	<p>๙.๑: แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก โดยประเทศไทยได้มีโอกาสเข้ารับเลือกตั้งเพื่อเป็นสมาชิก ICAO Council</p>

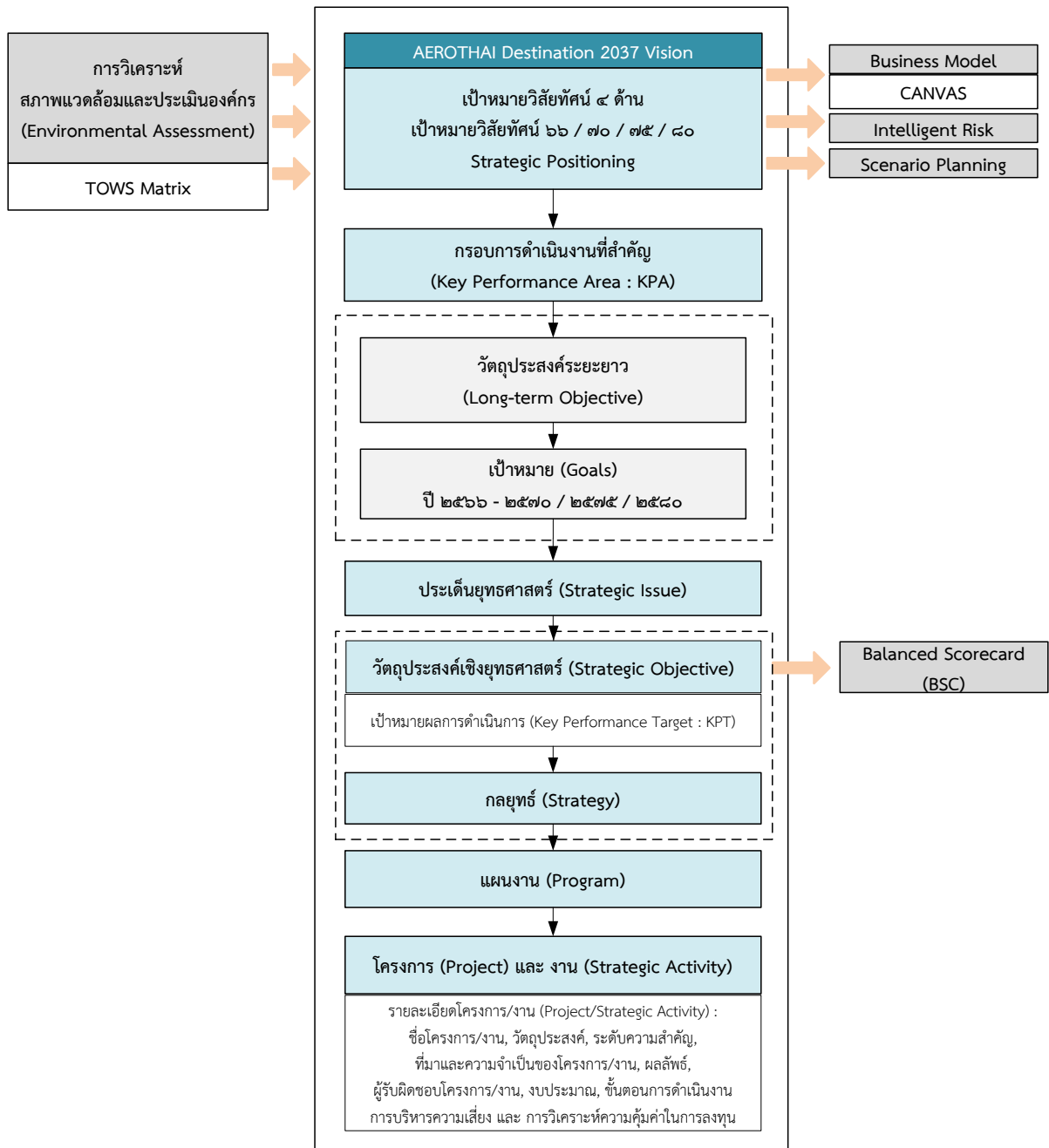


จากการพิจารณาถึงสิ่งที่ บพท. ได้มุ่งเน้นและให้ความสำคัญ ร่วมกับเป้าหมายวิสัยทัศน์ ๔ ด้าน และเป้าหมายวิสัยทัศน์ในแต่ละช่วงระยะเวลาสามารถนำมากำหนดเป็น ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ในระดับองค์กร ดังนี้

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

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

ทั้งนี้ แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ 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 รวมถึงสามารถถ่ายทอดสู่การปฏิบัติในการกำหนดแผนงาน โครงการ/งาน ได้อย่างครบถ้วน โดยมีรายละเอียด Strategy Map ตามมุมมอง BSC ตามภาพประกอบที่ ๘



ภาพประกอบที่ ๖: รูปแบบการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ของ บพท.

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

**เป้าหมายวิสัยทัศน์**

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

**เป้าหมายวิสัยทัศน์ระยะต่างๆ**

<b>พ.ศ. 2566</b>	มีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า ยับยั้งจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกลู่ทางการบิน	มีการประเมินความสามารถของพนักงานครัวและผลิตภาพการปฏิบัติงาน (Productivity) ที่สูงขึ้น รวมถึงปฏิบัติตามโครงสร้างองค์กร ที่เหมาะสมกับบริบทองค์กรมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการ	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ในส่วน Core Business Enders ไม่ต่ำกว่า 3.0 พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยสมการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจ มีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และสร้างรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่บริการใหม่ เพิ่มเติมนอกเหนือจากธุรกิจหลัก เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งอากาศยานและการเดินทางแห่งชาติอย่างครบถ้วน ตามกำหนดเวลา
<b>พ.ศ. 2570</b>	มีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.4 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า ยับยั้งจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัยและพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกลู่ทางการบินพร้อมให้บริการการเดินทางอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น UTM) รองรับการบินโดยของอุตสาหกรรมการบิน	มีจำนวนพนักงานที่เหมาะสม ครบถ้วน ตามโครงสร้างอัตราค่าจ้างพนักงานทั้งองค์กร มีความสามารถครบถ้วนตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้สอดคล้องกับการพัฒนาของ อุตสาหกรรมการบิน และมีผลิตภาพการปฏิบัติงานสูงขึ้น โดยมีผลิตภาพอยู่ในระดับเดียวกับหรือสูงกว่า ค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ	ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ อยู่ในระดับ 1 ใน 10 อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุด พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยสมการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงเกินกว่าปี 2565 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม มีสัดส่วนรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่เทียบเคียงกับรายได้จากภารกิจหลักเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ดำเนินงานเป็นไปตามแผนแม่บททั้งอากาศยานและการเดินทางแห่งชาติ พร้อมทั้งพัฒนาเทคโนโลยี และแผนปฏิบัติการที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาบริการ การเดินทางตามแผนการเดินอากาศโลก (GANP)
<b>พ.ศ. 2575</b>	มีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 1.6 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า ยับยั้งจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกลู่ทางการบิน มีการให้บริการการเดินทางอากาศรูปแบบใหม่ (เช่น UTM) ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน	พนักงานทั่วทั้งองค์กรมีความสามารถครบถ้วน ตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และผลิตภาพสูงขึ้นโดยผลิตภาพอยู่ในระดับสูงกว่า ค่าเฉลี่ยของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินทางอากาศ โดยมีการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสมเข้าใช้งาน	ได้รับรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประเภทรางวัลรัฐวิสาหกิจยอดเยี่ยม พร้อมทั้งมีการกำกับดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยสมการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงเกินกว่าปี 2570 และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม มีสัดส่วนรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่เทียบเคียงกับรายได้จากภารกิจหลักเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	ร่วมพัฒนาเทคโนโลยี และแผนปฏิบัติการที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาบริการ การเดินทางตามแผนการเดินอากาศโลก (GANP) อย่างต่อเนื่อง
<b>พ.ศ. 2580</b>	มีความสามารถในการรองรับ ไม่น้อยกว่า 2 ล้านเที่ยวบิน ลดความล่าช้า ยับยั้งจากบริการการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัย และพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกลู่ทางการบิน รวมถึงการให้บริการที่สอดคล้องตามเป้าหมายแนวคิดเชิงปฏิบัติการด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (Trajectory Based Operation : TBO)	พนักงานมีความสามารถ ความเป็นมืออาชีพ และผลิตภาพสูง จุสสามารถสร้างคุณค่าให้กับอุตสาหกรรมการบิน (Export Experts) ได้อย่างต่อเนื่อง และได้รับการยอมรับจากหน่วยงานภายนอก	ได้รับรางวัลด้านการบริหารจัดการองค์กรระดับสากล พร้อมทั้งมีการกำกับ ดูแลที่ดี มีเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยสมการดำเนินงาน บริหารจัดการ และพัฒนาวัฒนธรรม มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจสูงกว่าค่าความคาดหวัง และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม มีสัดส่วนรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่เทียบเคียงกับรายได้จากภารกิจหลักเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง เพื่อความยั่งยืนขององค์กร	สร้างวัฒนธรรมด้านบริการการเดินทาง ที่มีคุณค่าต่อประเทศ และกิจการบินอย่างต่อเนื่อง โดยประเทศไทยได้รับโอกาสเข้าร่วมเลือกตั้งเพื่อเป็นสมาชิก ICAO Council

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

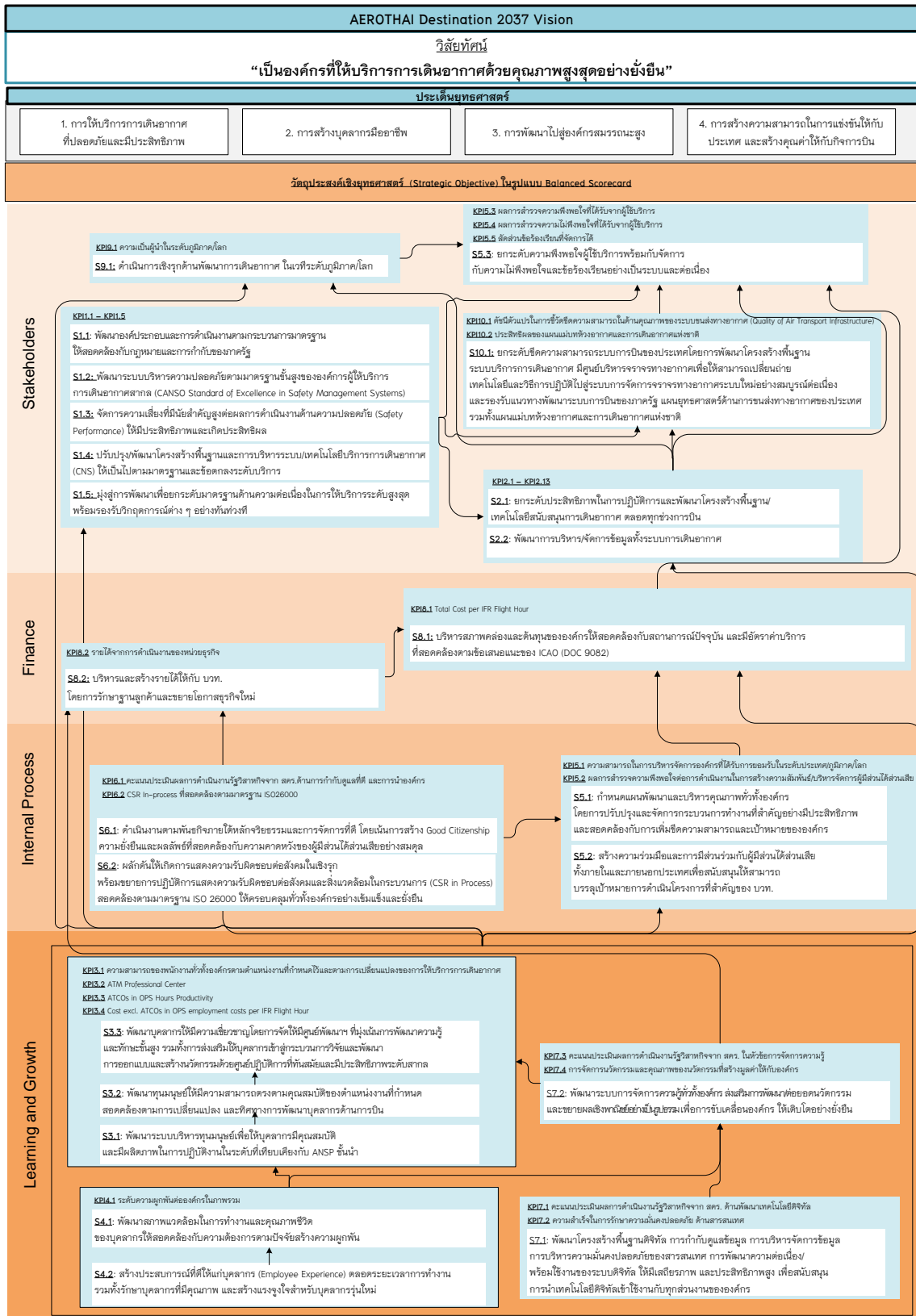
<p><b>1. Implementation of Standard</b> [ให้บริการการเดินทางที่มีมาตรฐานขั้นสูงสุด]</p> <p><b>2. Safety</b> [ให้บริการที่มีระดับความปลอดภัยขั้นสูงและยั่งยืน]</p> <p><b>3. Security</b> [ให้บริการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศ มีความมั่นคง]</p> <p><b>4. Capacity</b> [มีความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ สอดคล้องต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน]</p> <p><b>5. Efficiency</b> [เพิ่มประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกลู่ทางการบิน]</p> <p><b>6. Global Interoperability</b> [พัฒนาบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาค ให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ]</p> <p><b>7. Environment</b> [ให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม]</p>	<p><b>8. Competency</b> [พัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถหลักตามที่กำหนด]</p> <p><b>9. Productivity</b> [เพิ่มผลิตภาพการปฏิบัติงาน]</p> <p><b>10. Employee Engagement</b> [ให้บุคลากรมีความผูกพันต่อองค์กร]</p>	<p><b>11. Corporate Performance</b> [มีผลการประเมินองค์กรในระดับดีเยี่ยม]</p> <p><b>12. Stakeholder Satisfaction</b> [บริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อบรรลุตามเป้าหมายองค์กร]</p> <p><b>13. Customer Engagement</b> [ให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มมีความพึงพอใจ และผูกพันต่อบริการขององค์กร]</p> <p><b>14. Corporate Governance &amp; Corporate Social Responsibility</b> [มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากล]</p> <p><b>15. Digital Transformation, Knowledge Management &amp; Innovation</b> [มีการสร้างสรรค์ และพัฒนาวัฒนธรรม บนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มอย่างก้าวกระโดด]</p> <p><b>16. Cost Effectiveness</b> [บริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อการใช้บริการที่มีมูลค่า]</p>	<p><b>17. Leadership in ANS</b> [สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินผ่านการจัดทำ/ผลักดันให้เกิดการพัฒนามาตรฐานในระดับภูมิภาค/โลก]</p> <p><b>18. National Competitiveness</b> [พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย]</p>
--	--	--	---

ประเด็นยุทธศาสตร์			
1. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการป็น
<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>	<b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)</b>
<p><b>SO 1</b> ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกขบวนการ</p> <p><b>SO 2</b> พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน และยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทาง</p>	<p><b>SO 3</b> มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพกับเครือข่ายพันธมิตร และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน</p> <p><b>SO 4</b> มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี</p>	<p><b>SO 5</b> มีความสามารถในการจัดการที่ทั่วถึงองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม</p> <p><b>SO 6</b> มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล</p> <p><b>SO 7</b> เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p><b>SO 8</b> มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีธรรมาภิบาลที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้</p>	<p><b>SO 9</b> สร้างคุณค่าให้กับกิจการป็นทุกระดับ</p> <p><b>SO 10</b> มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ การเดินทางที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ</p>
<b>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)</b>	<b>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)</b>	<b>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)</b>	<b>ตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators)</b>
<p><b>Implementation of Standard</b> SO 1</p> <p><b>KPI1.1</b> การดำเนินงานตามมาตรฐานการให้บริการเดินทางที่ปลอดภัย</p> <p><b>KPI1.2</b> SMS Maturity Level</p> <p><b>KPI1.3</b> Safety Occurrence Ratio</p> <p><b>KPI1.4</b> CNS/Supersystem Service Availability</p> <p><b>Security</b></p> <p><b>KPI1.5</b> ไม่มี Incident ที่เกิดจากการแทรกแซง</p> <p><b>Capacity</b> SO 2</p> <p><b>KPI2.1</b> Bangkok FIR Capacity</p> <p><b>Efficiency</b></p> <p><b>KPI2.2</b> Airport Throughput Efficiency</p> <p><b>KPI2.3</b> Airport/Terminal ATM Delay</p> <p><b>KPI2.4</b> Taxi-out Efficiency</p> <p><b>KPI2.5</b> Actual En-route Extension</p> <p><b>KPI2.6</b> Filed Flight Plan En-route Extension</p> <p><b>KPI2.7</b> ค่าเฉลี่ย En-route ATM Delay</p> <p><b>KPI2.8</b> Terminal Efficiency</p> <p><b>KPI 2.9</b> Taxi-in Efficiency</p> <p><b>KPI 2.10</b> Flight Time Variability</p> <p><b>Global Interoperability</b></p> <p><b>KPI 2.11</b> ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่รองรับการเชื่อมโยงระหว่างสาย</p> <p><b>KPI 2.12</b> ความสำเร็จของ ASBUs ภายใต้อาณัติของ ANS Plan</p> <p><b>Environment</b></p> <p><b>KPI 2.13</b> Additional Fuel Burn</p>	<p><b>Competency</b> SO 3</p> <p><b>KPI3.1</b> ความสามารถของพนักงานที่รองรับการดำเนินงานที่ทันสมัยและการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการเดินทาง</p> <p><b>KPI3.2</b> ATM Professional Center</p> <p><b>Productivity</b></p> <p><b>KPI3.3</b> ATCOs in OPS Hours Productivity</p> <p><b>KPI3.4</b> Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour</p> <p><b>Employee Engagement</b> SO 4</p> <p><b>KPI4.1</b> ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม</p>	<p><b>Corporate Performance</b> SO 5</p> <p><b>KPI5.1</b> ความสามารถในการบริหารจัดการองค์กรที่ได้รับคะแนนในระดับประเทศ/ภูมิภาค/โลก</p> <p><b>Stakeholder Satisfaction</b></p> <p><b>KPI5.2</b> ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการทำงานในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้บริหารและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p><b>Customer Engagement</b></p> <p><b>KPI5.3</b> ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการ</p> <p><b>KPI5.4</b> ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้บริการ</p> <p><b>KPI5.5</b> สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้</p> <p><b>Corporate Governance &amp; Corporate Social Responsibility</b> SO 6</p> <p><b>KPI6.1</b> คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร</p> <p><b>KPI6.2</b> CSR In-process ที่สอดคล้องตามมาตรฐาน ISO 26000</p> <p><b>Digital Transformation, Knowledge Management and Innovation</b> SO 7</p> <p><b>KPI7.1</b> คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล</p> <p><b>KPI7.2</b> ความสำเร็จในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ</p> <p><b>KPI7.3</b> คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สสร. ในหัวข้อการจัดการความรู้</p> <p><b>KPI7.4</b> การจัดการนวัตกรรมและคุณภาพของนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าให้กับองค์กร</p> <p><b>Cost Effectiveness</b> SO 8</p> <p><b>KPI8.1</b> Total Cost per IFR Flight Hour</p> <p><b>KPI8.2</b> รายได้จากการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจ</p>	<p><b>Leadership in ANS</b> SO 9</p> <p><b>KPI9.1</b> ความเชื่อมั่นในระดับภูมิภาค/โลก</p> <p><b>National Competitiveness</b> SO 10</p> <p><b>KPI10.1</b> คะแนนประเมินการชี้วัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure)</p> <p><b>KPI10.2</b> ประสิทธิภาพของแผนแม่บททางอากาศและการเดินทางแห่งชาติ</p>

กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)	กลยุทธ์ (Strategy)
<p><b>S1.1</b> พัฒนาระบบและกำกับนิยามของกระบวนการมาตรฐานที่มีสอดคล้องกับมาตรฐานสากลของภาครัฐ</p> <p><b>S1.2</b> พัฒนาระบบบริหารความสอดคล้องตามมาตรฐานชั้นสูงขององค์กรผู้ให้บริการเดินทาง</p> <p><b>S1.3</b> จัดการความเสี่ยงที่มีผลสำคัญต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยให้บรรลุเป้าหมายและเกิดประสิทธิภาพ</p> <p><b>S1.4</b> ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารระบบ/เทคโนโลยีการเดินอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดระดับบริการ</p> <p><b>S1.5</b> ผู้จัดการพัฒนาเที่ยวบินมาตรฐานด้านความต่อเนื่องในการให้บริการระดับสูงสุด พร้อมรองรับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อย่างทันเวลา</p>	<p><b>S2.1</b> พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์ที่เพียงพอและมีคุณภาพและมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในระดับ ANSP ชั้นนำ</p> <p><b>S2.2</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีประสิทธิภาพและมีความสามารถสูงในการพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพและพร้อมปฏิบัติงานในตำแหน่งต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S2.3</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S2.4</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีประสิทธิภาพในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S2.5</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีประสิทธิภาพในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p>	<p><b>S3.1</b> กำหนดแผนพัฒนาและบริหารคุณภาพที่สอดคล้องกับเป้าหมายและจัดการกระบวนการทำงานที่สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเพิ่มขีดความสามารถและเป้าหมายขององค์กร</p> <p><b>S3.2</b> สร้างความเชื่อมั่นและการทำงานร่วมกันกับพันธมิตรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย</p> <p><b>S3.3</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S3.4</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S3.5</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p>	<p><b>S4.1</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S4.2</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S4.3</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S4.4</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p> <p><b>S4.5</b> พัฒนาระบบบริหารที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ</p>

แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)	แผนงาน (Program)
<p>1.1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารงานตามกรอบยุทธศาสตร์และข้อกำหนดภาครัฐ (Quick Win)</p> <p>1.2.1 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัยและการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงรุก (Safety Promotion &amp; Development of a Positive and Proactive Safety Culture) (Quick Win)</p> <p>1.2.2 แผนงานด้านนโยบายและวัตถุประสงค์การบริหารความปลอดภัย (ระยะที่ 2) (Long Term)</p> <p>1.2.3 แผนงานพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) (Long Term)</p> <p>1.2.4 แผนงานการส่งเสริมประสิทธิภาพความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick Win)</p> <p>1.2.5 แผนงานพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)</p>	<p>3.1.1 แผนงานพัฒนาระบบบริหารบุคลากรที่มีคุณสมบัติตรงตามแผนงานและสอดคล้องกับทิศทางงานปฏิบัติการเดินอากาศ (Quick Win)</p> <p>3.1.2 แผนงานพัฒนาแนวทางการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) และลดค่าใช้จ่ายบุคลากรอย่างเป็นระบบ (Long Term)</p> <p>3.1.3 แผนงานพัฒนาระบบบริหารผลการปฏิบัติงาน (Long Term)</p> <p>3.2.1 แผนงานพัฒนากระบวนการจัดการ (Competency Management System) (Quick Win)</p> <p>3.2.2 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้าน ATMM/ATMAM ด้านวิศวกรรม OIS และด้านวิศวกรรมระบบขนส่ง ทางแม่ข่าย Next Generation of Aviation Professional (NGAP) (Quick Win)</p> <p>3.2.3 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านบริหารจัดการและสนับสนุน และเชิงเทคนิคด้านที่สำคัญขององค์กร (Quick Win)</p> <p>3.2.4 แผนงานพัฒนาบุคลากรด้านภาษาอังกฤษ (Quick Win)</p> <p>3.2.5 แผนงานบริหารวิชาชีพด้านการบินและวิศวกรรมการอากาศยาน ด้าน Safety Security Standard และด้านกฎ (Quick Win)</p> <p>3.2.6 แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Takey) โดยมี Competency ในระดับที่สูงขึ้น และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) (Long Term)</p> <p>3.2.7 แผนงานพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และสร้างนวัตกรรมดิจิทัล (Quick Win)</p> <p>3.3.1 แผนงานพัฒนาผู้ Academy Center (Quick Win)</p> <p>3.3.2 แผนงานพัฒนาผู้ ศูนย์วิจัยพัฒนา และนวัตกรรม (Long Term)</p> <p>4.1.1 แผนงานการจัดซื้ออาคารสถานที่ระบบสารสนเทศเพื่อลดต้นทุนและความเสี่ยงขององค์กร (Quick Win)</p> <p>4.1.2 แผนงานส่งเสริมความปลอดภัย ไซเบอร์เนชัน และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Long Term)</p> <p>4.2.1 แผนงานยกระดับและส่งเสริมคนสู่ทักษะองค์กร (Quick Win)</p> <p>4.2.2 แผนงานพัฒนาแนวทางการส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) และเป็นไปตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) (Long Term)</p>	<p>5.1.1 แผนงานปรับปรุงกระบวนการ เพื่อเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการปฏิบัติการเพื่อลดต้นทุนดำเนินงานองค์กร (Quick Win)</p> <p>5.1.2 แผนงานบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Long Term)</p> <p>5.2.1 แผนงานการสร้างความสัมพันธ์กับผู้บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศไทย (Quick Win)</p> <p>5.2.2 แผนงานยกระดับความสามารถในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Long Term)</p> <p>5.3.1 แผนงานการจัดการความสัมพันธ์กับผู้ให้บริการ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ (Quick Win)</p> <p>5.3.2 แผนงานยกระดับความพึงพอใจผู้ใช้บริการ เพื่อตอบสนองผู้ใช้บริการให้ตามความต้องการ และเหนือกว่าที่ลูกค้าคาดหวัง และเพิ่มความผูกพันให้กับลูกค้า (Long Term)</p> <p>6.1.1 แผนงานยกระดับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ของ บพข. พร้อมขยายการปฏิบัติตามค่านิยมองค์กรทั่วทั้งองค์กร (Quick Win)</p> <p>6.1.2 แผนงานส่งเสริมและปลูกฝังค่านิยมองค์กรที่ดีให้กระจายบรรทัดที่ภายใต้ทิศทางระบบของการบินและอวกาศ (Long Term)</p> <p>6.2.1 แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและใช้ความสามารถหลักสนับสนุนที่ปรึกษาความรับผิดชอบต่อสังคม (Quick Win)</p> <p>6.2.2 แผนงานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (Long Term)</p> <p>7.1.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลใหม่เพื่อขยายภาพและประสิทธิภาพสูง (Quick Win)</p> <p>7.1.2 แผนงานพัฒนาระบบขีดความสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick Win)</p> <p>7.1.3 แผนงานพัฒนาข้อมูลสารสนเทศ เพื่อให้มีการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการและสามารถเข้าถึงได้ (Quick Win)</p> <p>7.1.4 แผนงานพัฒนาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัล และจัดการภัยคุกคามไซเบอร์ (Long Term)</p> <p>7.2.1 แผนงานส่งเสริมพัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม เพื่อเพิ่ม Productivity สอดคล้องความต้องการ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผู้ใช้บริการ และขยายโอกาสทางธุรกิจใหม่ สร้างรายได้ หรือลดค่าใช้จ่าย ลดต้นทุนการให้บริการขององค์กร (Quick Win)</p> <p>7.2.2 แผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานวิจัยและผลงานนวัตกรรม เพื่อขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน (Long Term)</p> <p>8.1.1 แผนงานบริหารสภาพแวดล้อมภายใต้ภาวะวิกฤติ และรับผิดชอบต่อสังคมที่เกี่ยวข้องอย่างเหมาะสม และสอดคล้องตามหลักการด้าน (Quick Win)</p> <p>8.1.2 แผนงานบริหารห่วงโซ่อุปทานและค่าใช้จ่ายเพื่อลดต้นทุนมาตรฐานกำหนด (Long Term)</p> <p>8.2.1 แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อรักษาฐานลูกค้า (Quick Win)</p> <p>8.2.2 แผนงานเพิ่มช่องทางขยายโอกาสธุรกิจ และหารายได้ จากผลิตภัณฑ์บริการใหม่ เพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติมนอกเหนือจากบริการหลัก ให้กับองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม (Quick Win)</p> <p>8.2.3 แผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อความยั่งยืน (Long Term)</p>	<p>9.1.1 แผนงานขับเคลื่อนองค์กรเชิงกลยุทธ์ในเวทีระดับภูมิภาคโลก (Quick Win)</p> <p>9.1.2 แผนงานผลักดันและเชื่อมความสัมพันธ์ในการแสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาคโลก (Long Term)</p> <p>10.1.1 แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานตามแผนแม่บททั้งอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ (Quick Win)</p> <p>10.1.2 แผนงานพัฒนาการบริหารการเดินอากาศ ณ ท้องฟ้าตามยุทธศาสตร์ (Long Term)</p> <p>10.1.3 แผนงานพัฒนาการบริหารการเดินอากาศ ณ ท้องฟ้าตามเชิงชั้น (Quick Win)</p> <p>10.1.4 แผนงานพัฒนาชุดข้อมูลการดำเนินงาน (Quick Win)</p> <p>10.1.5 แผนงานพัฒนาการบริหารการเดินอากาศ ณ สนามบินผู้คน (Quick Win)</p> <p>10.1.6 แผนงานพัฒนาการบริหารการเดินอากาศ ณ ท้องฟ้าตามเชิงชั้น (Long Term)</p> <p>10.1.7 แผนงานปรับปรุงพัฒนาระบบบริการการเดินอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดข้อจำกัด ให้สามารถใช้งานระบบได้อย่างสมบูรณ์และต่อเนื่อง (Long Term)</p>
<p>1.3.1 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากความเสี่ยงด้านเชิงหน้าที่ ความจุจราจรทางอากาศ (Quick Win)</p> <p>1.3.2 แผนงานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน (Quick Win)</p> <p>1.3.3 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนทางวิ่ง (Quick Win)</p> <p>1.3.4 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านกฎปฏิบัติที่เนื่องมาจากมาตรฐาน (Risk of faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures - Procedural Risk) (Quick Win)</p> <p>1.3.5 แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน (Long Term)</p>			
<p>1.4.1 แผนงานปรับปรุงระบบบริการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานข้อกำหนดการจราจร (Quick Win)</p> <p>1.4.2 แผนงานพัฒนาระบบบริการจราจรทางอากาศเพื่อรองรับมาตรฐานความปลอดภัย (Long Term)</p>			
<p>1.5.1 แผนงานจัดตั้งศูนย์บริการจราจรทางอากาศ แห่งที่ 2 และศูนย์ให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินจารุวัชร (Remote Tower Center) (Long Term)</p> <p>1.5.2 แผนงานดำเนินการรักษาความปลอดภัย (Quick Win)</p> <p>1.5.3 แผนงานบริหารความปลอดภัยของทางวิ่งที่องค์กร (Quick Win)</p>			
<p>2.1.1 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)</p> <p>2.1.2 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงานในอนาคต (Long Term)</p> <p>2.1.3 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)</p> <p>2.1.4 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงานในอนาคต (Long Term)</p> <p>2.1.5 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Quick Win)</p> <p>2.1.6 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารความต้องการจราจรทางอากาศ (Quick Win)</p> <p>2.1.7 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจราจรทางอากาศตามแนวคิดต้นแบบ (Long Term)</p>			
<p>2.2.1 แผนงานพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการข้อมูลตามแนวคิด SWM (Quick Win)</p> <p>2.2.2 แผนงานพัฒนา SWM-Enabled Application (Long Term)</p>			

ภาพประกอบที่ ๗: Strategy Map (แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)



ภาพประกอบที่ ๘: Strategy Map ตามมุมมอง BSC (แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)

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

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๗๐)
<b>SI 1</b> การให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	<b>SO 1</b> ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน	<p><b>KPT1.1</b> – ควบคุมจำนวนข้อบกพร่องเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๙ ร้อยละ ๗๐</p> <p><b>KPT1.2</b> – SMS Maturity Pathway Level D - Assured</p> <p><b>KPT1.3.1</b> – Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p><b>KPT1.3.2</b> – Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p><b>KPT1.3.3</b> – Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p><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)</p> <p><b>KPT1.5</b> – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)</p>
	<b>SO 2</b> พัฒนาศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ	<p><b>KPT2.1</b> – รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๔ 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 และมีฐานข้อมูลที่สามารถวัดผลได้สำหรับ สนามบินเชียงใหม่ และ ภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B</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 ๒๕๖๕</p> <p><b>KPT2.9</b> – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง &lt;๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (ที่สามารถวัดผลได้สำหรับ สนามบินเชียงใหม่ หรือ ภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B)</p> <p><b>KPT2.10</b> – ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๖๕</p> <p><b>KPT2.11</b> – ความสำเร็จของการปฏิบัติการกิจที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๙๑</p> <p><b>KPT2.12</b> – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕</p> <p><b>KPT2.13</b> – ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๖๙ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และกำหนด/ผลักดันการดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๗๐)
SI 2 การสร้างบุคลากร มืออาชีพ	SO 3 มีบุคลากรมืออาชีพ ที่เพียงพอ มีการจัดการ ทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อน วิสัยทัศน์และองค์กร ให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน	<p><b>KPT3.1</b> – พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตาม การเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการเดินอากาศ</p> <p><b>KPT3.2</b> – มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญ เพียงพอสำหรับรองรับ ความท้าทายองค์กร และเพียงพอสำหรับการเริ่มก่อตั้งศูนย์ผลิตบุคลากรการจัดการจราจร ทางอากาศมืออาชีพ (ATM Professional Center)</p> <p><b>KPT3.3</b> – ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) &gt; ๐.๖๑ (ค่าเฉลี่ยตามการรายงานใน CANSO)</p> <p><b>KPT3.4</b> - ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ย ตามการรายงานใน CANSO</p>
	SO 4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมี สภาพแวดล้อม ด้านบุคลากรที่ดี	<p><b>KPT4.1</b> – ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวมไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า</p>
SI 3 การพัฒนาไปสู่ องค์กรสมรรถนะสูง	SO 5 มีคุณภาพการ บริหารจัดการที่ดีทั่วทั้ง องค์กร และพร้อมรับต่อ การเปลี่ยนแปลง เพื่อให้ เกิดผลลัพธ์ที่มี ประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจ ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และ ผู้ให้บริการทุกกลุ่ม	<p><b>KPT5.1</b> – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ และ อยู่ในระดับ ๑ ใน ๑๐ อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุด</p> <p><b>KPT5.2</b> – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/ บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๔.๐๕</p> <p><b>KPT5.3</b> – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่น้อยกว่า ๔.๑</p> <p><b>KPT5.4</b> – ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกินร้อยละ ๙</p> <p><b>KPT5.5</b> – สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ ด้านผู้ให้บริการร้อยละ ๑๐๐ และด้านผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐</p>
	SO 6 มีระบบการกำกับ ดูแลที่ดีที่มีการจัดการ ในระดับดีเยี่ยมและมี การแสดงความรับผิดชอบต่อ ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานสากล	<p><b>KPT6.1</b> - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดี และการนำองค์กร มากกว่า ๓.๕ (เทียบเคียงกับระดับดีขึ้นไป ตามเกณฑ์การสำรวจการกำกับ ดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยคือมากกว่า ร้อยละ ๗๐)</p> <p><b>KPT6.2</b> - ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแสดง ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม</p>

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue: SI)	วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPT) (ปี ๒๕๗๐)
	<p><b>SO 7</b> เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล</p>	<p><b>KPT7.1</b> - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๔.๐</p> <p><b>KPT7.2</b> - ร้อยละของการปฏิบัติการแก้ไขข้อบกพร่องของระบบสารสนเทศที่สำคัญ (Critical Information System) ได้เท่ากับร้อยละ ๑๐๐ รวมทั้งสามารถโต้ตอบแก้ไขภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้เป็นไปตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์</p> <p><b>KPT7.3</b> - มีคลังความรู้ในรูปแบบดิจิทัล ที่สามารถปรับปรุงได้อย่างพลวัต (dynamic) และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่น ๆ ขององค์กร เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้อย่างทันท่วงที และในทุกพื้นที่ และมีการนำความรู้ไปใช้ทั่วทั้งองค์กรจนเกิดผลลัพธ์</p> <p><b>KPT7.4.1</b> - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ (ปี ๒๕๖๙)</p> <p><b>KPT7.4.2</b> - มีนวัตกรรมที่นำเข้าใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลา ด้านความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ</p>
	<p><b>SO 8</b> มีการบริหารจัดการทางการเงิน และต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้</p>	<p><b>KPT8.1</b> - Total Cost/IFR Flight Hour&lt;ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p> <p><b>KPT8.2</b> - รายได้ของภาครัฐกิจการเป็นร้อยละ ๙-๑๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บвт.</p>
<p><b>SI 4</b> การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน</p>	<p><b>SO 9</b> สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ</p>	<p><b>KPT9.1</b> - แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives</p>
	<p><b>SO 10</b> มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วน และมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ</p>	<p><b>KPT10.1</b> - ดัชนีตัวแปรในการชี้วัดขีดความสามารถในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transport Infrastructure) ของไทยไม่ลดลงจากปีก่อนหน้า</p> <p><b>KPT10.2</b> - หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการตามแผนด้านการขนส่งทางอากาศของไทย และแผนแม่บททางอากาศและการเดินทางแห่งชาติ และแผนการเดินทางอากาศระดับภูมิภาค และระดับโลก จนบรรลุเป้าหมายสำหรับ ปี ๒๕๗๐</p>

### ๓.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ - การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

<p><b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 1:</b> ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน</p>
<p><b>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:</b></p> <p><b>KPT1.1</b> – ควบคุมจำนวนข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานให้บริการ ANS ที่เกี่ยวข้อง ระดับ ๒ ให้ลดลงจากผลของปี ๒๕๖๙ ร้อยละ ๗๐</p> <p><b>KPT1.2</b> – SMS Maturity Pathway Level D - Assured</p> <p><b>KPT1.3.1</b> – Rate of Accident ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p><b>KPT1.3.2</b> – Rate of Air Traffic Incident ประเภท Loss of Separation ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p><b>KPT1.3.3</b> – Rate of Runway Incursion ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย Best Practice</p> <p><b>KPT1.4</b> – CNS/Support System Service Availability 100% ตาม SLA</p> <p>(* ได้แก่ (๑) ระบบสื่อสาร (Communication) (๒) ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation) (๓) ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance) (๔) ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าต่อเนื่องอัตโนมัติ (UPS) และ (๕) ระบบ PABX)</p> <p><b>KPT1.5</b> – ไม่มี Incident ที่เกิดจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ในช่วงที่มีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (ที่เกิดจากความตั้งใจ)</p>

**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) (Quick Win)
- แผนงานด้านนโยบายและวัตถุประสงค์การบริหารความปลอดภัย (ระยะที่ ๒) (Long Term)
- แผนงานพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) (Long Term)
- แผนงานการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (Safety Achievement) (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาการบริหารความปลอดภัยอย่างยั่งยืน (Safety Assurance) (Long Term)

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

แผนงาน (Program)

- แผนงานบริหารความเสี่ยงจากความเหลื่อมล้ำของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยบนทางวิ่ง (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านการปฏิบัติที่เบี่ยงเบนจากมาตรฐาน (Risk of faulty procedures or lack of compliance with applicable procedures – Procedural Risk) (Quick Win)
- แผนงานบริหารความเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน (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)**

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

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

**เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:**

**KPT2.1** – รองรับเที่ยวบินไม่น้อยกว่า ๑.๔ 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 และมีฐานข้อมูลที่สามารถวัดผลได้สำหรับสนามบินเชียงใหม่ และ ภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B

**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 ๒๕๖๕

**KPT2.9** – ค่า Taxi-in Delay ณ สนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง <๕.๐ นาที/ลำ และมีฐานข้อมูล (ที่สามารถวัดผลได้สำหรับสนามบินเชียงใหม่ หรือ ภูเก็ตจากข้อมูล MLAT/ADS-B)

**KPT2.10** – ค่า Flight Time Variability สำหรับคู่สนามบินหลัก ต่ำลงจาก ๒๕๖๕

**KPT2.11** – ความสำเร็จของการปฏิบัติการที่ต้องสงวนการใช้งานห้วงอากาศ ร้อยละ ๙๑

**KPT2.12** – ดำเนินการตาม APAC Seamless ANS Plan Phase IV แล้วเสร็จ ร้อยละ ๒๕

**KPT2.13** – ประเมินผลสำเร็จจากสิ่งที่ดำเนินการในปี ๒๕๖๘-๒๕๖๙ เทียบกับผลที่วัดได้ในปีฐาน และกำหนด/ผลักดันการดำเนินการเพิ่มเติม (หากจำเป็น) เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้สำหรับปี ๒๕๘๐ ได้

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

**แผนงาน (Program)**

- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เพื่อรองรับสภาพแวดล้อมการปฏิบัติการในอนาคต (Long Term)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบินและตามเส้นทางบิน เพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามสภาพแวดล้อมปัจจุบัน (Quick Win)

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

**กลยุทธ์ S2.2:** พัฒนาการบริหาร/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 ๒๕๗๐:**

**KPT3.1** - พนักงานทุกคนมีความสามารถตรงตามตำแหน่งงานที่กำหนดไว้ และตามการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการ การเดินทางอากาศ

**KPT3.2** - มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ/ชำนาญ เพียงพอสำหรับรองรับความท้าทายองค์กร และเพียงพอสำหรับการเริ่มก่อตั้ง ศูนย์ผลิตบุคลากรการจัดการจราจรทางอากาศมืออาชีพ (ATM Professional Center)

**KPT3.3** - ค่าผลิตภาพในการปฏิบัติงานของ ATC (ATCOs in OPS Productivity) > ๐.๖๑

**KPT3.4** - ค่า Cost excl. ATCOs in OPS employment costs per IFR Flight Hour อยู่ระหว่าง Q1 และค่าเฉลี่ยตาม การรายงานใน CANSO

**กลยุทธ์ S3.1:** พัฒนาระบบบริหารทุนมนุษย์เพื่อให้บุคลากรมีคุณสมบัติและมีผลิตภาพในการปฏิบัติงานในระดับ ที่เทียบเคียงกับ ANSP ชั้นนำ

แผนงาน (Program)

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

**กลยุทธ์ S3.2:** พัฒนาทุนมนุษย์ให้มีความสามารถตรงตามคุณสมบัติของตำแหน่งงานที่กำหนด สอดคล้องตาม การเปลี่ยนแปลงและทิศทางการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

แผนงาน (Program)

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

**กลยุทธ์ S3.3:** พัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญโดยการจัดให้มีศูนย์พัฒนาฯ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้และทักษะขั้นสูง รวมทั้งการส่งเสริมให้บุคลากรเข้าสู่กระบวนการวิจัยและพัฒนา การออกแบบและสร้างนวัตกรรมด้วยศูนย์ปฏิบัติการที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพระดับสากล

แผนงาน (Program)

- แผนงานพัฒนาไปสู่ Academy Center (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาไปสู่ ศูนย์วิจัย/พัฒนา และนวัตกรรม (Long Term)

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 4:** มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี

**เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:**

**KPT4.1** – ระดับความผูกพันต่อองค์กรในภาพรวม ไม่ต่ำกว่าปีก่อนหน้า

**กลยุทธ์ S4.1:** พัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานและคุณภาพชีวิตของบุคลากรให้สอดคล้องกับความต้องการตามปัจจัยสร้างความผูกพัน

แผนงาน (Program)

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

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

แผนงาน (Program)

- แผนงานยกระดับและส่งเสริมความผูกพันองค์กร (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาแนวทางส่งเสริมประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) และเป็นไปตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) (Long Term)

๓.๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ – การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

<p><b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 5:</b> มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม</p>
<p><b>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:</b></p> <p><b>KPT5.1</b> – คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ในส่วน Core Business Enablers ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ และ อยู่ในระดับ ๑ ใน ๑๐ อันดับแรกของรัฐวิสาหกิจที่ได้คะแนนสูงสุด</p> <p><b>KPT5.2</b> – ผลการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่น้อยกว่า ๔.๐๕</p> <p><b>KPT5.3</b> – ผลการสำรวจความพึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่น้อยกว่า ๔.๑</p> <p><b>KPT5.4</b> – ผลการสำรวจความไม่พึงพอใจที่ได้รับจากผู้ให้บริการไม่เกินร้อยละ ๙</p> <p><b>KPT5.5</b> – สัดส่วนข้อร้องเรียนที่จัดการได้ ด้านผู้ให้บริการร้อยละ ๑๐๐ และด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐</p>

**กลยุทธ์ S5.1:** กำหนดแผนพัฒนาและบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร โดยการปรับปรุงและจัดการกระบวนการทำงานที่สำคัญอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเพิ่มขีดความสามารถและเป้าหมายขององค์กร

แผนงาน (Program)

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

**กลยุทธ์ S5.2:** สร้างความร่วมมือและการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อสนับสนุนให้สามารถบรรลุเป้าหมายการดำเนินโครงการที่สำคัญของ บวท.

แผนงาน (Program)

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

**กลยุทธ์ S5.3:** ยกระดับความพึงพอใจผู้ให้บริการพร้อมกับการจัดการกับความไม่พึงพอใจและข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

แผนงาน (Program)

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

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 6:** มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล

**เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:**

**KPT6.1** - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร มากกว่า ๓.๕ (เทียบเคียงกับระดับดีขึ้นไป ตามเกณฑ์การสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยคือมากกว่าร้อยละ ๗๐)

**KPT6.2** - ดำเนินการ CSR In-process ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

**กลยุทธ์ S6.1:** ดำเนินงานตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี โดยเน้นการสร้าง Good Citizenship ความยั่งยืนและผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล

**แผนงาน (Program)**

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

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

**แผนงาน (Program)**

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

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 7:** เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล

**เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:**

**KPT7.1** - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ด้านพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ไม่น้อยกว่า ๔.๐

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

**KPT7.3** - มีคลังความรู้ในรูปแบบดิจิทัล ที่สามารถปรับปรุงได้อย่างพลวัต (dynamic) และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่น ๆ ขององค์กร เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึง และใช้ประโยชน์ได้อย่างทันทั่วถึง และในทุกพื้นที่ และมีการนำความรู้ไปใช้ทั่วทั้งองค์กรจนเกิดผลลัพธ์

**KPT7.4.1** - คะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจจาก สคร. ในหัวข้อการจัดการนวัตกรรม ไม่ต่ำกว่า ๔.๐ (ปี ๒๕๖๙)

**KPT7.4.2** - มีนวัตกรรมที่นำเข้ามาใช้งานได้ และสร้างมูลค่าในมิติด้านเวลา ด้านความพึงพอใจ ด้านค่าใช้จ่าย/ต้นทุน และด้านความเชื่อถือได้ของระบบหรือการให้บริการ

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

**แผนงาน (Program)**

- แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้มีเสถียรภาพและประสิทธิภาพสูง (Quick Win)
- แผนงานพัฒนาขีดความสามารถ/เพิ่มประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติงานและให้บริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล (Quick Win)

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

**กลยุทธ์ S7.2:** พัฒนาระบบการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร ส่งเสริมการพัฒนา/ต่อยอดนวัตกรรม และขยายผลเชิงพาณิชย์อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อการขับเคลื่อนองค์กร ให้เติบโตอย่างยั่งยืน

**แผนงาน (Program)**

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

<p><b>วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 8:</b> มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้</p>
---

<p><b>เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:</b></p>
--

<p><b>KPT8.1</b> – Total Cost/IFR Flight Hour &lt; ค่าเฉลี่ย CANSO ตามการรายงานใน CANSO</p>
---

<p><b>KPT8.2</b> – รายได้ของภาคธุรกิจคิดเป็นร้อยละ ๙-๑๐ ของรายได้ทั้งหมดของ บพท.</p>
--

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

**แผนงาน (Program)**

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

**กลยุทธ์ S8.2:** บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บพท. โดยการรักษารฐานลูกค้าและขยายโอกาสธุรกิจใหม่

**แผนงาน (Program)**

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

๓.๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ - การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 9:** สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:

**KPT9.1** - แสดงความเป็นผู้นำในระดับภูมิภาค/โลก ไม่น้อยกว่า 4 initiatives

**กลยุทธ์ S9.1:** ดำเนินการเชิงรุกด้านพัฒนาการเดินอากาศ ในเวทีระดับภูมิภาค/โลก

แผนงาน (Program)

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

**วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective) SO 10:** มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วน และมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

เป้าหมายผลการดำเนินการ (KPTs) ปี ๒๕๗๐:

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

**KPT10.2** - หน่วยงานด้านอุตสาหกรรมการบินทั้งหมด ร่วมกันดำเนินการแผนด้านการขนส่งทางอากาศของไทย และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ และแผนการเดินอากาศระดับภูมิภาค และระดับโลก จนบรรลุเป้าหมายสำหรับ ปี ๒๕๗๐

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

แผนงาน (Program)

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

## บทสรุปงบประมาณ (Budget Summary)

“บทสรุปงบประมาณ” เป็นการสรุปประมาณการลงทุน/การดำเนินการของโครงการ (Projects) และงาน (Strategic Activities) ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ซึ่งมีจำนวนทั้งหมด ๑๘๙ โครงการ/งาน ประกอบด้วย โครงการ ๑๔๘ โครงการ และงาน ๔๑ งาน ใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้น ๖,๗๙๓.๔๘ ล้านบาท จำแนกเป็น งบลงทุน จำนวน ๖,๗๐๕.๑๘ ล้านบาท และงบดำเนินการ จำนวน ๘๘.๓๐ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการใช้งบประมาณ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	จำนวน				งบประมาณ (ล้านบาท)		
	กลยุทธ์	แผนงาน	โครงการ	งาน	งบลงทุน	งบดำเนินการ	รวม
๑. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๗	๒๕	๘๒	๑๗	๔,๑๗๒.๐๒	๕๘.๐๖	๔,๒๓๐.๐๘
๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	๕	๑๖	๑๗	๖	๔๘.๔๒	๑.๘๕	๕๐.๒๗
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	๙	๒๑	๒๕	๑๕	๒๗๔.๖๕	๘.๑๔	๒๘๒.๗๙
๔. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน	๒	๙	๒๔	๓	๒,๒๑๐.๐๙	๒๐.๒๕	๒,๒๓๐.๓๔
<b>รวม</b>	<b>๒๓</b>	<b>๗๑</b>	<b>๑๔๘</b>	<b>๔๑</b>	<b>๖,๗๐๕.๑๘</b>	<b>๘๘.๓๐</b>	<b>๖,๗๙๓.๔๘</b>

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

□□□□□□□□□□