



แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

(AEROTHAI Stakeholders Relationship Management Strategic Plan :
Communities)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

Aeronautical Radio of Thailand, Ltd. (AEROTHAI)

สารบัญ เรื่อง	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)	๓
บทที่ ๑ บทนำ	๖
๑.๑ ความเป็นมา	๖
๑.๒ ขั้นตอนในการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียด้านชุมชน	๑๒
บทที่ ๒ การทบทวนสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน	๑๖
๒.๑ การวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกต่อผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียด้านชุมชน	๑๖
๒.๒ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากผลการดำเนินงานด้านการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญของ บวท.	๒๔
๒.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก (SWOT)	๓๐
๒.๔ ข้อมูลที่เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน	๓๑
บทที่ ๓ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บวท.	๔๐
๓.๑ โครงสร้างและระบบการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ของ บวท.	๔๐
๓.๒ ยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	๔๑
๓.๓ แนวคิดและนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน	๔๓
๓.๔ นโยบายและแนวทางการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บวท.	๔๔
๓.๕ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องระหว่างวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายระยะยาว กับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และพันธกิจ	๔๔
๓.๖ ประโยชน์การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	๔๖
บทที่ ๔ การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนที่สำคัญของ บวท. เพื่อความยั่งยืน	๔๓/
๔.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์	๔๓/
๔.๒ แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน	๔๓/
บทที่ ๕ รายละเอียดแผนการดำเนินงาน	๕๔
๕.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน	๕๔
๕.๒ เป้าหมายระยะ ๕ ปีของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียด้านชุมชน	๕๕
เอกสารอ้างอิง	๖๕
ภาคผนวก	๖๖

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)

บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เป็นหน่วยงานภาครัฐซึ่งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ ในด้านบริการการเดินอากาศและสื่อสารการบิน โดยมีสถานะภาพเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กร คือ แผนวิสาหกิจ เป็นแผนระยะ ๕ ปี และมีการปรับบทวนทุกปี ปัจจุบันได้มีการจัดทำแผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ โดยกระบวนการในการจัดทำแผนวิสาหกิจ ได้พิจารณาปัจจัยนำเข้าสำคัญจากยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๗๐) เป็นต้น

สำหรับการจัดทำแผนแม่บทต่าง ๆ ภายใน บวท. ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ได้ดำเนินการให้เชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ภายใต้บริบทที่รัฐวิสาหกิจต้องให้ความสำคัญรวมถึงสอดคล้องกับผลลัพธ์ของการดำเนินงานตามกระบวนการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามกรอบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบการประเมินผลใหม่ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) หรือ State Enterprise Assessment Model (ระบบ SE-AM) ประจำปี ๒๕๖๕ มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการพิจารณาจัดทำแผนแม่บทภายใน บวท. ด้วย

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนของ บวท. ฉบับนี้ ดำเนินการภายใต้ปัจจัยนำเข้าสำคัญจากภายนอก ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๗๐) และการพัฒนาตามมาตรฐานสากลต่าง ๆ เช่น มาตรฐานสากล ISO 26000 ซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และมาตรฐาน GRI (Global Reporting Initiative) เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงปัจจัยนำเข้าภายในองค์กร ได้แก่ แผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ และแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ เป็นต้น

ในระยะเวลา ๓ ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จนถึงปัจจุบัน การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) สร้างผลกระทบต่องานทั่วโลก รวมทั้ง บวท. ที่ได้รับผลกระทบจากปริมาณเที่ยวบินที่ลดลง ทำให้ บวท. ต้องทำการบริหารจัดการทางการเงินโดยใช้งบประมาณลงทุนเฉพาะในโครงการที่สำคัญ และปรับเปลี่ยนการดำเนินงานโครงการที่ไม่กระทบกับภารกิจหลักออกไปก่อน ซึ่งการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมจึงได้ปรับลดงบประมาณลงและดำเนินการเฉพาะในส่วนของการเตรียมการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานเมื่อสถานการณ์เข้าสู่ภาวะปกติในอนาคต

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนฉบับนี้ มีจุดมุ่งหมายให้ผู้บริหารและพนักงานของ บวท. ตระหนักรู้และให้ความสำคัญกับการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อันเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาคุณภาพชีวิต และการส่งเสริมศักยภาพชุมชน สังคม โดยเป็นการดำเนินการของ บวท. ที่มุ่งเน้นการลดผลกระทบเชิงลบ/เพิ่มผลกระทบเชิงบวกของการดำเนินการกิจกรรมของ บวท. สังคม รวมถึงการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนเพื่อสร้างความเข้มแข็งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายใต้บริบทองค์กร ตลอดจนการนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม ให้สอดคล้องกับการประเมินผลตามระบบประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ หรือระบบ SE-AM ของ สคร. ปี ๒๕๖๕ แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนที่จัดทำขึ้นนี้ เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร ซึ่งได้นิยามความหมายของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ตามบริบทองค์กรคือ บุคคลและกลุ่มอื่น ๆ ที่เพิ่มมูลค่าให้กับ บวท. หรือสนใจ หรือรับผลกระทบจากกิจกรรมของ บวท. ที่สอดคล้องกับความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สนับสนุนให้ บวท. ประสบความสำเร็จ โดยแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็น ๘ กลุ่มประกอบด้วย ๑) ผู้กำกับดูแล (Governance Bodies) ๒) ผู้ถือหุ้น (Stakeholders) ๓) คู่ค้า (Partners) ๔) ผู้ส่งมอบ (Suppliers) ๕) คู่ความร่วมมือ (Collaborators) ๖) ชุมชน สังคม (Communities) ๗) บุคลากร (Employees) และ ๘) ลูกค้า (Customers)

นอกจากนี้ บวท. ได้ทำการวิเคราะห์และจำแนกชุมชนโดยพิจารณาจากความสามารถพิเศษขององค์กร “เป็นองค์กรที่มีความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศมาอย่างยาวนาน ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อม และพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินอากาศ รวมทั้งมีความสามารถในการสร้างความร่วมมือเป็นที่ยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภูมิภาค” ตามที่ระบุไว้ในแผนวิสาหกิจของ บวท. พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ และการกำหนดนิยามชุมชนกลุ่มเป้าหมายที่ บวท. ให้ความสำคัญ ๓ กลุ่ม ได้แก่ “กลุ่มชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. กลุ่มชุมชนที่สร้างผลกระทบให้การให้บริการของ บวท. และกลุ่มชุมชนสังคมทั่วไป ตามที่กำหนดไว้ในบริบทองค์กรตามรายงานการประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจระบบ SEPA (State Enterprise Performance Appraisal) ในปีบัญชี ๒๕๖๒ รวมถึงกำหนดไว้ในแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (แผนแม่บท CSR) ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ จนถึงฉบับปี พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ เพื่อนำมาใช้ในการจำแนกชุมชนให้ บวท. สามารถดำเนินการในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนภายใต้ข้อจำกัดด้านทรัพยากรบุคคลและงบประมาณให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของชุมชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนฉบับนี้เป็นฉบับแรก
 ที่จัดทำขึ้น โดยมุ่งเน้นความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนกลุ่มเป้าหมาย มีการอบ
 การดำเนินงานระยะเวลา ๕ ปี ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๖๖-๒๕๗๐ เริ่มจากการวิเคราะห์ ระบุและ
 คัดเลือกชุมชนเป้าหมาย รวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของชุมชนเป้าหมายที่จะดำเนินการ รวมถึง
 พิจารณาความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บวท. ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ และแผนแม่บทผู้มีส่วนได้
 ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ รวมถึงสอดคล้องกับนโยบายและคู่มือการเสริมสร้าง
 ความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษของ บวท. ปี ๒๕๖๔ อีกทั้งมี
 การกำหนดกลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ ตัวชี้วัด และเป้าหมายตัวชี้วัด โดยมีการรายงานผล
 การดำเนินงานรายเดือนผ่านระบบบริหารโครงการ และรายงานรายไตรมาสต่อคณะกรรมการกำกับ
 ดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม (คณะกรรมการ CG&CSR)

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนของ บพท. ฉบับนี้ มีกระบวนการในการดำเนินงาน ได้แก่ การนำปัจจัยนำเข้าที่เกี่ยวข้องมาทำการศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ โดยกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ เป้าหมายกลยุทธ์ แผนงาน โครงการ และเป้าหมายตัวชี้วัด ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานตามภารกิจด้านบริการการเดินทางอากาศของ บพท. ที่สามารถตอบสนองความคาดหวังและความต้องการของชุมชนที่อาศัยอยู่โดยรอบที่ทำการของ บพท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบจากการดำเนินงานของ บพท. ทั้งทางตรงและทางอ้อม

จากแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท. ได้นิยามความหมายของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ในบริบทองค์กร คือ บุคคล และกลุ่มอื่น ๆ ที่เพิ่มมูลค่าให้กับ บพท. หรือสนใจ หรือรับผลกระทบจากกิจกรรมของ บพท. ที่สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สนับสนุนให้ บพท. ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน โดยแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียออกเป็น ๘ กลุ่ม ประกอบด้วย ๑) ผู้กำกับดูแล (Governance Bodies) ๒) ผู้ถือหุ้น (Stakeholders) ๓) คู่ค้า (Partners) ๔) ผู้ส่งมอบ (Suppliers) ๕) คู่ความร่วมมือ (Collaborators) ๖) ชุมชน สังคม (COmmunities) ๗) บุคลากร (Employees) และ ๘) ลูกค้า (Customers) ซึ่งการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ เป็นการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ที่มุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย “ด้านชุมชน” เพียงกลุ่มเดียว ที่บูรณาการให้มีความเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ และแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บพท.

๑.๑.๑ ความเป็นมาของการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน เป็นแผนยุทธศาสตร์ “ด้านชุมชน” ฉบับแรก มีกรอบระยะเวลา ๕ ปี ระหว่างปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ซึ่งสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บพท. และแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บพท. ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ เพื่อนำมาเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ และมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานตามระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจปี ๒๕๖๕ ซึ่งระบบ SE-AM ได้ปรับเปลี่ยนการดำเนินงานตามหมวดที่ ๑ การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการนำองค์กร หัวข้อ ๔ บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จากเดิมที่กำหนดให้มีการจัดทำนโยบาย/คู่มือความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการระบุและคัดเลือกรายชื่อชุมชนเพื่อจัดทำแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญของ บพท. มาเป็นการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของแผนที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หรือ SCM (Stakeholder and Customer Management) โดยมีการกำหนดรายละเอียดของเกณฑ์ ดังนี้

ตารางที่ ๑ เปรียบเทียบเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจด้านบทบาทผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามระบบ SE-AM

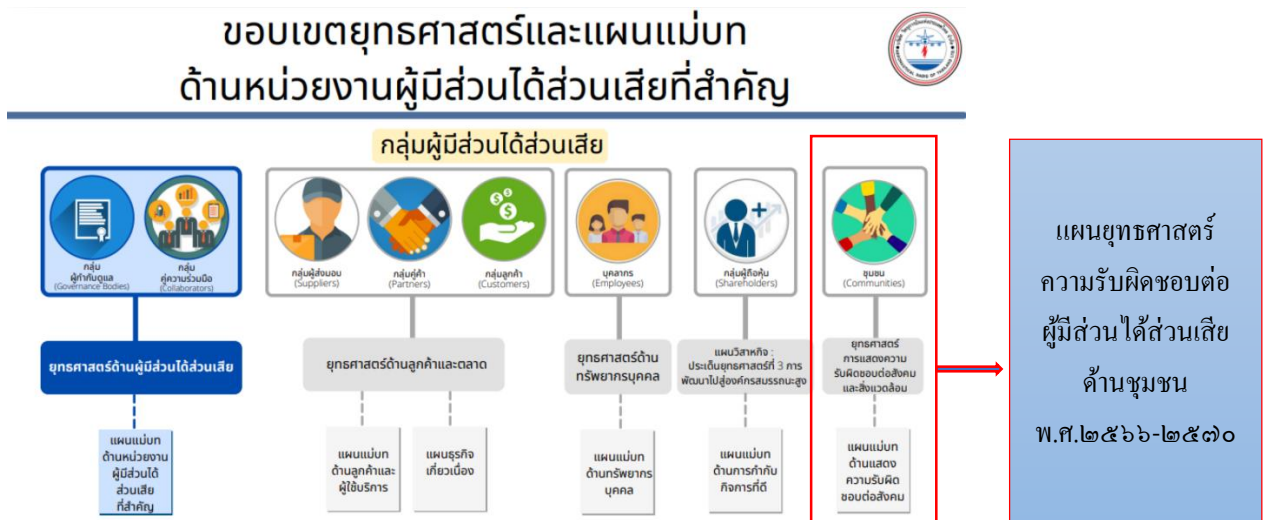
เกณฑ์การประเมินผลบทบาทผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	
ปีบัญชี ๒๕๖๓ (ยกเลิก)	ปีบัญชี ๒๕๖๕
ระดับ ๑ รัฐวิสาหกิจต้องจัดทำนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงาน แผนแม่บทระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปี ด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ นำเสนอให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจพิจารณาให้ความเห็นชอบได้ก่อนเริ่มปีบัญชี ระดับ ๒ รัฐวิสาหกิจดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมครบถ้วนร้อยละ ๑๐๐ ระดับ ๓ รัฐวิสาหกิจบรรลุตามเป้าหมายของแผนปฏิบัติการประจำปีด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมครบถ้วนร้อยละ ๑๐๐ ระดับ ๔ รัฐวิสาหกิจประเมินคุณภาพ และ/หรือ ประสิทธิภาพของกระบวนการ/ระบบการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ระดับ ๕ รัฐวิสาหกิจปรับปรุงนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงาน และ/หรือกระบวนการปฏิบัติงานที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยภายหลังการปรับปรุงการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจต้องมีการดำเนินการดำเนินงานดีกว่าปีที่ผ่านมาต่อเนื่องอย่างน้อย ๓ ปี	ระดับ ๑ รส. จัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระบุประเด็น/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงวัตถุประสงค์และขอบเขตของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับองค์กร ที่สอดคล้องกับด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (SCM) อย่างเป็นระบบ ระดับ ๒ คณะกรรมการ รส. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาวและแผนปฏิบัติการ ก่อนเริ่มปีบัญชี หรือมอบหมายให้คณะอนุกรรมการชุดใดชุดหนึ่งทำหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และนำเสนอคณะกรรมการ รส. เพื่อรับทราบผ่านการรายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการชุดดังกล่าวได้ก่อนเริ่มปีบัญชี ระดับ ๓ คณะกรรมการ รส. ติดตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างน้อยเป็นรายไตรมาส พร้อมมอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่มีสาระสำคัญ และดำเนินการบรรลุตามเป้าหมายของแผนการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างครบถ้วน ระดับ ๔ รส. ประเมินคุณภาพ และ/หรือ ประสิทธิภาพของกระบวนการ/ระบบกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระดับ ๕ รส. ปรับปรุงกระบวนการ/ระบบกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยใช้ผลประเมินกระบวนการที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม หมายเหตุ : นโยบายและแนวปฏิบัติด้านบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อย่างน้อยควรครอบคลุมเรื่องต่อไปนี้ ความรับผิดชอบต่อพนักงาน และลูกค้า ความรับผิดชอบต่อลูกค้า ความรับผิดชอบต่อคู่ค้า ความรับผิดชอบต่อชุมชน ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม การแข่งขันอย่างเป็นธรรม การต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน

จากเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจปีบัญชี ๒๕๖๕ มีผลให้ บวท. ได้มีการยกเลิกการจัดทำแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ทดแทน สำหรับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ได้มีการบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์องค์กร หรือแผนวิสาหกิจของ บวท. มาทุกฉบับมาอย่างต่อเนื่อง และแผนวิสาหกิจของ บวท. พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ได้กำหนดไว้ในเป้าหมายวิสัยทัศน์ที่ ๑ ให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicesmark) ซึ่งเป็นกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายด้านการสร้างอัตลักษณ์การให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัย ทั่วถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับ หรือเหนือกว่าความคาดหวังผู้ใช้บริการอย่างครอบคลุมทุกปัจจัย และเป้าหมายวิสัยทัศน์ที่ ๓ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง ที่ครอบคลุมคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม รวมถึงมีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล

ทั้งนี้ การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่บรรจุไว้ในแผนแม่บท CSR จะถ่ายไปยังแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนในมุมมองของการเผยแพร่ข้อมูลด้านการส่งเสริมความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม

๑.๑.๒ ขอบเขต

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน เป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร ดังภาพที่ ๑ โดยขอบเขตการจัดทำแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กรในปี พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ จะครอบคลุมทุกกลุ่มชุมชน ๔ กลุ่ม โดยมีความสอดคล้องกันในส่วนของปัจจัยนำเข้าในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และมีการประชุมร่วมกันกำหนดทิศทาง ช่องทาง และกรอบเวลาในการนำเสนอแผนต่อคณะกรรมการบริษัท



ภาพที่ ๑ ขอบเขตยุทธศาสตร์และการจัดทำแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ
ขององค์กรกับแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

บพท. ได้ทบทวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยกำหนดให้มีการจัดทำแผน SCM ที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ๘ กลุ่ม ประกอบด้วย

(๑) กลุ่มผู้กำกับดูแล (Governance Bodies) อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ รับผิดชอบโดยฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์

(๒) กลุ่มความร่วมมือ (Collaborators) อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ รับผิดชอบโดยฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์

(๓) กลุ่มลูกค้า (Customers) อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รับผิดชอบโดยฝ่ายบริหารธุรกิจ

(๔) กลุ่มบุคลากร (Employees) อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล รับผิดชอบโดยสายงานทรัพยากรบุคคล

(๕) กลุ่มผู้ถือหุ้น (Stakeholders) อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี รับผิดชอบโดยสายงานสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(๖) กลุ่มคู่ค้า (Partners) อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนแม่บทด้านลูกค้าและผู้ให้บริการ รับผิดชอบโดยฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์

(๗) กลุ่มชุมชน (Communities) อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน รับผิดชอบโดยสายงานสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (โดยยกเลิกแผนแม่บท CSR และความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมได้บรรจุไว้ในแผนวิสาหกิจของ บพท. พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ)

(๘) กลุ่มผู้ส่งมอบ อยู่ในขอบเขตการบริหารจัดการในการทำงานประจำของฝ่ายบริหารทั่วไป สายงานสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

๑.๑.๓ วิสัยทัศน์

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

๑.๑.๔ พันธกิจ

เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ

๑.๑.๕ วัฒนธรรมองค์กร

บท. กำหนดวัฒนธรรมองค์กร AEROTeam เพื่อขับเคลื่อนความร่วมมือของบุคลากรในการดำเนินงานภายในองค์กร ประกอบด้วย

- Accountability** : รับผิดชอบต่อผลการกระทำของตนเองและงานที่ได้รับมอบหมาย
- Ethics** : ยึดมั่นในคุณธรรม จริยธรรม จรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่และการดำรงตน
- Result Oriented** : มุ่งมั่นต่อเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์
- Operational Excellence** : พัฒนาอย่างต่อเนื่องสู่คุณภาพการทำงานที่เป็นเลิศ
- Teamwork** : บูรณาการการทำงานอย่างสร้างสรรค์ สามัคคี มุ่งสู่เป้าหมายร่วมกัน

๑.๑.๖ ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

- ทิศทางระยะสั้น** : มุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับชุมชนเพื่อสร้างความสัมพันธ์และเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเป้าหมายโดยรอบ บท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
- ทิศทางระยะยาว** : เกิดความร่วมมือของชุมชน สามารถสร้างผลกระทบเชิงบวกและลดผลกระทบเชิงลบ ต่อการให้บริการการเดินทางอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านการบินของประเทศ

๑.๑.๓ วัตถุประสงค์ของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

(๑) เพื่อให้การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนของ บวท. เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ มีการบริหารผลลัพธ์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนโดยใช้ความสามารถพิเศษของ บวท. เพื่อลดผลกระทบเชิงลบ สร้างผลกระทบเชิงบวก และสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจ ลดความขัดแย้งจากการดำเนินงานตามพันธกิจของ บวท. กับชุมชนเป้าหมายทั้งระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงสามารถเชื่อมโยงและผลักดันผลลัพธ์ของแผนยุทธศาสตร์ บวท. ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ดังนี้

(๑.๑) เพื่อเป็นแผนและแนวปฏิบัติที่ชัดเจน สำหรับการบริหารจัดการความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน รวมถึงการนำแผนไปปฏิบัติ ติดตาม และประเมินผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

(๑.๒) เพื่อทบทวนการกำหนดเป้าหมายระยะยาว/ระยะสั้นที่ชัดเจนด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของ บวท. และกำหนดแนวทางในการติดตามการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด รวมถึงทำการประเมินผลลัพธ์สุดท้ายของการเสริมสร้างชุมชนให้เข้มแข็ง ให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะของการประเมินผลระบบ SE-AM ในปี ๒๕๖๔

(๑.๓) เพื่อบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนกับแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร และแผนยุทธศาสตร์ของ บวท.

(๒) เพื่อนำข้อเสนอแนะจาก สดร. มาทำการปรับทบทวนการดำเนินงานด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า (SCM) ให้สอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลระบบ SE-AM ปี ๒๕๖๔

๑.๑.๔ เป้าหมายการดำเนินงาน

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน เพื่อให้การบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ และครอบคลุมทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยมีเป้าหมายการดำเนินงาน ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ สร้างความร่วมมือกับชุมชนเป้าหมาย เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดี และเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเป้าหมายโดยรอบที่ทำการ บวท.
ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

เป้าหมายที่ ๒ ร่วมมือกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเป้าหมายเพื่อลดผลกระทบเชิงลบ และสร้างผลกระทบเชิงบวก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

เป้าหมายที่ ๓ ผลักดันการบริหารจัดการแผนงาน/โครงการไปสู่การปฏิบัติได้จริง และติดตามผลการดำเนินงานให้เกิดผลลัพธ์อย่างเป็นรูปธรรม

๑.๑.๙ ตัวชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

- (๑) ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ
- (๒) มีการติดตามและรายงานผลลัพธ์การดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาสต่อคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม และรายเดือนสำหรับแผนงาน/โครงการที่บรรจุไว้ในแผนวิสาหกิจของ บพท.

๑.๒ ขั้นตอนในการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนของ บพท. กำหนดขั้นตอนดังนี้

๑.๒.๑ การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมการดำเนินงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ ประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบการประเมินผล (SE-AM) ประจำปี ๒๕๖๕ ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เช่น มาตรฐานว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000 : Social Responsibility) มาตรฐาน GRI รวมถึงสภาพแวดล้อมการดำเนินงานภายในที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัฒนธรรมองค์กร และค่านิยมของ บพท. นโยบายของคณะกรรมการ บพท. และผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ในปี ๒๕๖๕ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์

๑.๒.๒ วิเคราะห์ข้อมูล กำหนดยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ/งาน

(๑) วิเคราะห์สภาพแวดล้อมการดำเนินงานภายนอกและภายใน สภาพปัญหา ตลอดจนกำหนดเป้าหมาย และตัวชี้วัดหลักของการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมของ บพท.

- (๒) กำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินงานจากผลการวิเคราะห์ข้อมูล
- (๓) กำหนดแนวทางและระยะเวลาในการดำเนินงาน การกำหนดตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย
- (๔) กำหนดระยะเวลาในการดำเนินแผนงาน โครงการ/งาน และกิจกรรม
- (๕) ทบทวนและจัดทำโครงการ/งาน ประจำปี

๑.๒.๓ จัดทำรายละเอียดโครงการ/งาน

การจัดทำรายละเอียดของแผนงาน โครงการ/งาน และกิจกรรม

๑.๒.๔ จัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

จัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน โดยมีเค้าโครงประกอบด้วย ๕ บท ดังนี้

บทที่ ๑ บทนำ

บทที่ ๒ การทบทวนสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

บทที่ ๓ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บพท.

บทที่ ๔ การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนที่สำคัญของ บพท. เพื่อความยั่งยืน

บทที่ ๕ รายละเอียดแผนการดำเนินงาน

๑.๒.๕ การอนุมัติแผนและแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๑) เสนอผู้บริหารระดับสูง พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

(๒) เสนอคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พิจารณาให้ความเห็นชอบ และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติร่างแผนแม่บท

(๓) แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบและนำไปปฏิบัติตามแผนฯ ที่ได้รับอนุมัติแล้ว

๑.๒.๖ คำนิยามในแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน หมายถึง แผนหลักในการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนกลุ่มเป้าหมายของ บพท. รวมถึงและการสื่อสารการดำเนินงานที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความมั่นคงในการให้บริการการเดินทางอากาศอย่างยั่งยืนในระยะยาว เป็นกลไกที่น่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับได้ของชุมชน สังคม ที่อาศัยอยู่โดยรอบที่ทำการ บพท. ทั่วประเทศ

ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน หมายถึง การดำเนินการตามแผนงานโครงการ/งาน และกิจกรรมภายใน ภายนอกองค์กร ควบคู่ไปกับการใส่ใจดูแลไม่ให้เกิดการดำเนินงานของ บพท. มีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ไม่เอาเปรียบผู้กำกับดูแล ผู้ถือหุ้น พนักงาน/ลูกจ้าง ลูกค้า คู่ค้า คู่ความร่วมมือ ผู้ส่งมอบ และชุมชน อีกทั้งไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมหรือสร้างปัญหาและความกังวลต่อสังคมใกล้และสังคมไกลที่ตั้งของรัฐบาลวิสาหกิจด้วยการก่อกวนพิษ รวมถึงเป็นการสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มชุมชนอย่างสมดุลเพื่อนำไปสู่การพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน

กลุ่มชุมชนเป้าหมาย หมายถึง การจำแนกชุมชนที่มีการกำหนดเป็นชุมชนเป้าหมายที่ บพท. ให้ความสำคัญโดยรอบที่ทำการ บพท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตามเส้นทางบินที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่ประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร และแบ่งชุมชนสำคัญออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มชุมชน

ที่สร้างผลกระทบให้กับการให้บริการของ บวท. ๒) ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. และ ๓) กลุ่มชุมชนและสังคมทั่วไป

ชุมชนที่สร้างผลกระทบต่อการให้บริการของ บวท. หมายถึง ชุมชนที่มีการจัดตั้งไฟพลอยโคมลอย ดำเนินการสถานีวิทยุชุมชน เลเซอร์ และโดรน ที่ดำเนินการอยู่โดยรอบสนามบิน โดยรอบเขตประชิดสนามบิน หรือแนวเส้นทางบินที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบกับการให้บริการของ บวท. ซึ่ง บวท. มีความต้องการและข้อกำหนดให้ชุมชนดำเนินกิจกรรมได้ตามปกติโดยไม่สร้างผลกระทบด้านการบิน และให้การสนับสนุนและสร้างโอกาสให้ชุมชน ซึ่งคาดว่าชุมชนได้รับข้อมูลข่าวสาร ความรู้ และการประสานงานที่ทำให้กิจกรรมของชุมชนไม่กระทบต่อบริการ ของ บวท.

ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. หมายถึง ชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน ชุมชนโดยรอบเขตประชิดสนามบินหรือแนวเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียงตามเส้นทางบินพาดผ่าน ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ในบริเวณระยะห่างจากสนามบินตามแนวร่อนลงและแนวบินขึ้นของสนามบินโดยประมาณ ซึ่ง บวท. มีความต้องการและข้อกำหนดในการดูแลไม่ให้เกิดผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของชุมชน และให้บริการโดยตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งคาดหวังให้ชุมชนได้รับการแก้ไขปัญหาอย่างทันท่วงทีเมื่อได้รับผลกระทบ

ชุมชนและสังคมทั่วไป หมายถึง การเดินทางโดยการขนส่งทางอากาศของชุมชนและสังคมทั่วไป เป็นไปอย่างปลอดภัยและตรงเวลา รวมถึง บวท.สนับสนุนและสร้างโอกาสให้ชุมชน และสนับสนุนให้ชุมชนและสังคมตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งคาดหวังถึงการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมในฐานะองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่ดี

แผนงานเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ คือ แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร ที่ระบุไว้เป็นส่วนหนึ่งในแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่มีการกำหนดแผนปฏิบัติการ มีการประเมินคุณภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ความสามารถพิเศษของ บวท. หมายถึง มาตรฐานและฝีมือการให้บริการการเดินทางอากาศ เป็นที่ยอมรับของอุตสาหกรรมการบิน และความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการจราจรทางอากาศ

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับปฐมภูมิ (Primary Stakeholder) เป็นกลุ่มที่มีผลกระทบโดยตรง (Direct Influence) กับการดำรงอยู่ของธุรกิจ ได้แก่ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า และชุมชนโดยรอบธุรกิจที่ดำเนินการอยู่ รวมถึงสิ่งแวดล้อม ล้วนแต่เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับทุติยภูมิ (Secondary Stakeholder) เป็นกลุ่มที่มีผลกระทบทางอ้อม (Indirect Influence) กับกลุ่มธุรกิจหรือเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบไม่มากจากการดำเนินกิจการของธุรกิจ ไม่ได้เชื่อมโยงโดยตรงกับการปฏิบัติและไม่ได้เป็นส่วนสำคัญกับการอยู่รอดของธุรกิจ

แผนงาน/โครงการที่การแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม หมายถึง การพัฒนากระบวนการทำงานของ บวท. ให้รับผิดชอบต่อผลกระทบ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่มขององค์กรและสิ่งแวดล้อมขององค์กร และชุมชนเป้าหมายที่ บวท. ให้ความสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตามเส้นทางบินที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่ประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร โดยขอบเขตของแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้ พิจารณาในส่วนของความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียชุมชนสำคัญตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ การดูแลสวัสดิการพนักงาน และการผลิตสินค้า/บริการที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ส่วนการดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in process) บรรจุไว้ในแผนวิสาหกิจของ บวท. พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ภายใต้ยุทธศาสตร์ ที่ ๑ ให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ หมายถึง ประเด็นหลักที่ต้องคำนึงถึง ต้องการพัฒนา ต้องการมุ่งเน้นและดำเนินการ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ หมายถึง วัตถุประสงค์ที่ต้องดำเนินการให้บรรลุผลสัมฤทธิ์เพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์

ตัวชี้วัด หมายถึง ตัวบ่งชี้การบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ในเชิงคุณภาพและปริมาณ

ค่าเป้าหมาย หมายถึง ตัวเลขหรือค่าของตัวชี้วัดความสำเร็จทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ

โครงการ/งาน หมายถึง กิจกรรมหรือวิธีการที่จะดำเนินการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

โครงสร้างและระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บวท. หมายถึง ๑) คณะกรรมการบริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ๒) คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ๓) ผู้บริหารระดับสูง ๔) งานการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และ ๕) หน่วยงานปฏิบัติตามแผนแม่บท CG&CSR โครงสร้างและระบบการกำกับดูแลที่ดีของ บวท. สอดคล้องกับหลักสำคัญในการจัดทำกำกับดูแลที่ดีมีหลักสำคัญอันเป็นมาตรฐานสากล ๗ ประการของหลักการและแนวทางการกำกับดูแลวิสาหกิจที่ดี พ.ศ. ๒๕๕๒ ของ สคร. คือ ๑) ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ ๒) ความสำนึกในหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ ๓) การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยสุจริต และจะต้องพิจารณาให้เกิดความเท่าเทียมกัน เช่น การจัดซื้อจัดจ้างต้องให้ทุกคนได้รับความยุติธรรมและเท่าเทียมกัน หากมีการร้องเรียนต้องมีคำอธิบายได้ **ระบบการกำกับดูแลที่ดีของ บวท.** หมายถึง ๑) การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ บวท. ๒) การบริหารความเสี่ยง ๓) การควบคุมภายใน ๔) การตรวจสอบภายใน ๕) การเปิดเผยสารสนเทศด้วยความโปร่งใส ๖) การปฏิบัติตามกฎหมาย และ ๗) การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

บทที่ ๒

การทบทวนสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

๒.๑ การวิเคราะห์แนวโน้มและเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐

แนวโน้มตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐ เป็นแผนการพัฒนาประเทศที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องทำตามเพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” ต่อผลประโยชน์แห่งชาติ อันได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย การดำรงอยู่อย่างมั่นคง และยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรี เพื่อให้ประเทศสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุวิสัยทัศน์ดังกล่าว ได้กำหนดการพัฒนาประเทศระยะยาวที่มุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนา ความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- (๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- (๓) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- (๔) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- (๕) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- (๖) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ในมุมมองผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้ให้ความสำคัญกับชุมชน ได้แก่ ๑) ความมั่นคง เพื่อให้ชุมชนมีความเข้มแข็ง มีความมั่นคงของอาหาร พลังงาน น้ำ ที่อยู่อาศัย และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ๒) ความมั่งคั่ง เพื่อให้ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนจนเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ลดความเหลื่อมล้ำของประชากร ประชาชนอยู่ดีมีสุข มีความมั่นคงในชีวิตโดยมีการพัฒนาอย่างเท่าเทียม ทั้งถึงทุกภาคส่วน และมีคุณภาพชีวิตตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติใน ๑๗ ประการ ใน ๓ มิติ คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

เพื่อเป้าหมายในระยะยาวไม่มีประชาชนที่อยู่ในภาวะความยากจน เศรษฐกิจในประเทศมีความเข้มแข็ง ตลอดจนมีการสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคตเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไปของโลก ๓) ความยั่งยืน เป็นการพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่อยู่บนหลักการใช้ การรักษาและการฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ไม่ใช่ทรัพยากรธรรมชาติจนเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศ การผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์ มากขึ้นและสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีความเอื้ออาทร เสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม และให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และทุกภาคส่วนในสังคมยึดถือและปฏิบัติตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อการพัฒนาอย่างสมดุล มีเสถียรภาพและยั่งยืน

การเสริมสร้างศักยภาพของชุมชนในการพึ่งตนเองและการพึ่งพากันเอง โดยสนับสนุนการรวมกลุ่มของสมาชิกในชุมชนเพื่อสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ให้ชุมชนได้บริหารจัดการและมีส่วนร่วมในกิจการที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยตรง การสนับสนุนการจัดทำแผนแม่บทชุมชนที่สะท้อนปัญหาความต้องการที่แท้จริงของชุมชน โดยมีข้อมูลครัวเรือนเพื่อสนับสนุนการจัดทำแผน และเชื่อมโยงแผนชุมชนกับแผนพัฒนาตำบล แผนพัฒนาอำเภอ แผนพัฒนาจังหวัด แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด และแผนพัฒนาภาค และเชื่อมโยงกับการกำหนดการจัดสรรงบประมาณให้สอดคล้องกัน ขับเคลื่อนกลไกความร่วมมือ ทุกภาคส่วนให้มีเป้าหมาย ทิศทาง มีความสมดุล มีอิสระและมีอำนาจในการตัดสินใจ โดยมีระบบการติดตามตรวจสอบที่ต่อเนื่องและโปร่งใส ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาตัวชี้วัดและระบบการประเมินความเข้มแข็งของชุมชน เพื่อให้สามารถติดตามความก้าวหน้าในการยกระดับความเข้มแข็งของชุมชนได้อย่างต่อเนื่อง

๒.๑.๒ (ร่าง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖–๒๕๗๐)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖–๒๕๗๐) โดยแผนพัฒนาฯ ทำหน้าที่เป็นแผนระบุทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาที่ประเทศควรให้ความสำคัญและมุ่งดำเนินการในระยะ ๕ ที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ซึ่งได้น้อมนำปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง แนวคิด “Resilience (ล้มแล้ว ลุกไว)” โมเดลเศรษฐกิจ BCG และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) มาเป็นหลักในการขับเคลื่อนและวางแผนการพัฒนาประเทศไปสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ เพื่อนำประเทศไทยไปสู่การเป็นประเทศที่มี “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน หรือ “Hi-Value and Sustainable Thailand” ด้วยการใช้องค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และ

นวัตกรรมเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อน การยกระดับศักยภาพและพัฒนาประเทศในทุกมิติ โดยมีองค์ประกอบสำคัญที่ต้องดำเนินการ ๔ ด้าน ได้แก่

(๑) เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-Added Economy) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการพัฒนา ต่อยอด และใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม พร้อมกับลดผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อม และใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society) เพื่อให้ทุกกลุ่มคนในประเทศมีโอกาสเลื่อนสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเต็มศักยภาพ ประชาชนได้รับความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอ เหมาะสม ทุกภาคส่วนในสังคมมีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์จากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค และประเทศที่มีความเหลื่อมล้ำลดลงในทุกมิติ โดยการใช้เทคโนโลยี ฐานข้อมูลสารสนเทศ และดิจิทัลแพลตฟอร์มเป็นเครื่องมือสำคัญในการส่งเสริมการแข่งขันที่เปิดกว้างและเป็นธรรมเพื่อลดความเหลื่อมล้ำในเชิงธุรกิจ ส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และการเข้าถึงบริการสาธารณะที่มีคุณภาพในเมืองหลักและท้องถิ่นต่างจังหวัด เพื่อลดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ ตลอดจนช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสอย่างตรงกับปัญหาและความต้องการ

(๓) วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (High Sustainability) เพื่อเสริมสร้างรูปแบบการดำเนินชีวิตและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เอื้อให้เกิดความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ ระบบนิเวศ และสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งสามารถรับมือและมีภูมิคุ้มกันจากสภาพที่เปลี่ยนแปลงไป โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการภาครัฐและบทบาทของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อมุ่งจัดการกับปัญหาที่เป็นภัยคุกคามสำคัญทั้งในประเทศและในระดับโลก ได้แก่ ปัญหาขยะ มลพิษทางน้ำ อากาศ ก๊าซเรือนกระจก และความเสี่ยงของภัยธรรมชาติ อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ เพื่อให้ประเทศไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ ลดผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

(๔) ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's Transformation) เพื่อพัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่มีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงผ่านประเทศไปสู่การเป็น “เศรษฐกิจสร้างคุณค่า สังคมเดินหน้าอย่างยั่งยืน” โดยเฉพาะการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้มีคุณภาพได้มาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานในโลกยุคใหม่ และส่งเสริมการเคลื่อนย้ายแรงงานไปสู่ภาคการผลิตและบริการที่มีผลิตภาพและมูลค่าสูง และกลไกการบริหารจัดการภาครัฐที่ทันสมัย เท้าทันต่อการเปลี่ยนแปลง สามารถตอบสนองต่อความต้องการประชาชน และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๑.๓ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี

กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๙) ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และเป้าหมายระดับสากลขององค์การสหประชาชาติ ๑๗ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ในมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะเป้าหมายสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองของผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโต ในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ

(๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) โดยส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน มีการบริหารจัดการบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานตามชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสมไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งให้สะดวกรวดเร็ว นำพลังงานสะอาดมาใช้ในการขนส่งที่สามารถลดผลกระทบต่อมลพิษทางอากาศ เพื่อการส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ประสิทธิภาพและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เพิ่มทางเลือกในการเดินทางทั้งทางน้ำและทางราง เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน และพัฒนาความสามารถในการรองรับ และประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การขนส่งทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ เป็นต้น รวมถึงมีการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยี ในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเช่น การรายงาน สภาพการจราจรแบบทันที (Real time) การควบคุมสัญญาณไฟจราจร การควบคุมความเร็วในการขับขี่ ระบบการคิดค่าบริการอิเล็กทรอนิกส์ ระบบทางหลวงอัจฉริยะ เป็นต้น

(๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก

(Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น โดยเริ่มตั้งแต่การออกแบบ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย เปิดโอกาสในการเดินทาง ให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและ ขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ รวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ คนพิการ และ ผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

๒.๑.๔ แผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐

แผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ได้นำกรอบการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการทบทวนแผนวิสาหกิจฯ โดยเน้นวิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ซึ่งกำหนด ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ๑) การให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ๒) การสร้างบุคลากรมืออาชีพ ๓) การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง ๔) การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน นอกจากยุทธศาสตร์ระดับชาติดังกล่าวแล้ว การจัดทำแผนวิสาหกิจของ บวท. ยังมีการพิจารณาสภาพแวดล้อมในอุตสาหกรรมการบินที่มีผลต่อการกำหนดทิศทาง และแผนงานในระยะยาว เพื่อพัฒนาคุณภาพการให้บริการจราจรทางอากาศ เช่น

(๑) แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินทางอากาศแห่งชาติ ซึ่งสอดคล้องกับแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และ APAC Seamless ANS Plan โดยมีวัตถุประสงค์ในการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาระบบห้วงอากาศ และการเดินทางอากาศของประเทศ เพื่อให้ระบบห้วงอากาศ และการเดินทางอากาศของประเทศมีศักยภาพในการรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ตอบสนองภารกิจความมั่นคง และเสริมสร้างขีดความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศได้ทั้งในปัจจุบันและอนาคต และมีเป้าหมายในการยกระดับขีดความสามารถระบบการเดินทางอากาศในภาพรวมของประเทศทั้งระบบ และนำแนวคิด Flexible Use of Airspace (FUA) มาใช้งานเพื่อให้ได้มาซึ่งการเดินทางอากาศแบบไร้รอยต่อในระดับสากล ให้เกิดการใช้ห้วงอากาศอย่างเกิดประโยชน์สูงสุด

(๒) แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ซึ่ง บวท. ต้องมีการเตรียมความพร้อมการจัดการห้วงอากาศ ระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร และการบริหารจัดการรองรับสำหรับสนามบินแห่งใหม่ เพื่อตอบสนองแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

(๓) แนวโน้มด้านความร่วมมือและสนับสนุนสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(กพท.) ในการดำเนินการตามแผน ASEAN ANS Master Plan มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อ และยังมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky”

๒.๑.๕ แผนแม่บทผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

บวท. ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจผู้ให้บริการ รวมทั้งมีการทบทวนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเชื่อมโยงกับสายงานภายในที่เกี่ยวข้องมาอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อให้ทราบถึงความคาดหวังและความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการ ตลอดจนเรียนรู้จากผลประเมินตามแผนสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และผลประเมินความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงผลการผลักดันให้มีการแสดงบทบาทเชิงรุกในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน เพื่อแสดงบทบาทถึงความเป็นผู้นำในเวทีระดับภูมิภาค/ระดับโลก ซึ่งได้มีการวิเคราะห์ผลการเรียนรู้จากกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับประเด็นความไม่พึงพอใจและข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการ ซึ่งอาจนำไปพัฒนาต่อยอดเป็นนวัตกรรมใหม่

๒.๑.๖ ปัจจัยอันตรายทางการบิน

ปัญหาปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน) ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ แต่กลับมีประเด็นอันตรายที่เกิดขึ้นใหม่อีก คือ อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และเลเซอร์ (Laser and Bright Light) ปัจจัยอันตรายดังกล่าว ล้วนเป็นความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ร้ายแรงต่ออากาศยาน ชีวิต/ทรัพย์สิน และภาพลักษณ์ของประเทศได้ บวท. เล็งเห็นความสำคัญถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับ GISTDA ในการพัฒนาการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบบูรณาการระหว่างระบบ THAI-CMAC กับระบบบำเพ็ญแล้วเสร็จ และ บวท. ได้กำหนดนโยบาย/ทบทวนบทบาทร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ และ กพท. จัดการความเสี่ยงเรื่อง Drone รวมทั้งการผลักดันแนวทางการป้องกันความเสี่ยงเรื่อง UAS และ การบินแบบเหนือเสียง (Transonic) กับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำหนดความสูงของการบินขั้นสูง (High Altitude Operation) และร่วมสนับสนุนการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงต่อความปลอดภัยในการบิน อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) ในปัจจุบันได้รับความสนใจมากขึ้น โดยเริ่มมีการนำ Drone มาใช้ทั้งในภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคความมั่นคง เช่น การทดสอบการขนส่ง สินค้าเชิงพาณิชย์ และการให้บริการธุรกิจด้านเทคโนโลยีหุ่นยนต์และปัญญาประดิษฐ์ตรวจสอบและซ่อมแซมอุปกรณ์ใต้ทะเล โครงสร้างพื้นฐานและการเกษตรผ่าน Drone เป็นต้น ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งเทคโนโลยีที่ใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติการของผู้ใช้งานห้วงอากาศประเภทนี้ยังมีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้เริ่มระดมทุนการพัฒนาบูรณาการระหว่างการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) ปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต และการบริหาร บวท. เข้าพัฒนา UTM ในพื้นที่วังจันทร์ บนระบบ UTM หลักของประเทศ ในลักษณะ Demonstration Project เพื่อรองรับการประชุม Apec 22 โดย บวท. จะคิดค่าใช้จ่ายในการออกแบบ พัฒนา และ ปรับปรุงระบบเพื่อใช้ในการทำ Demonstration Project โดยลิขสิทธิ์ Software เป็นของ บวท. ร่วมกับ ผู้ผลิต Software (บริษัท Delv)

ICAO กำหนดแนวทางการพัฒนาบริการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ ไว้เป็นส่วนหนึ่งของแผนกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrader (ASBUs) ภายใต้แผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan : GANP) เพื่อให้รัฐภาคีได้วางแผนและจัดให้มีการพัฒนาที่พร้อมรองรับสภาพ การปฏิบัติการบินภายในระบบการเดินอากาศที่จะเปลี่ยนแปลงไปจากประเภทของผู้ใช้งานห้วงอากาศ ที่มีความหลากหลาย รวมถึง ICAO ยังได้มีการจัดทำเอกสารกรอบโครงสร้างการพัฒนา UTM (UTM Framework) ขึ้น เพื่อให้รัฐภาคีใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา UTM ให้มีความสอดคล้องกัน และ สามารถทำงานร่วมกันได้ในระดับสากล การนำอากาศยานไร้คนขับเข้าใช้งานที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในปัจจุบัน และคาดการณ์ว่าจะเจริญเติบโตต่อไปในอนาคตนี้ มีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนา ไม่เพียงแต่ด้านเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังรวมถึงด้านสังคมของประเทศด้วย

เพื่อพัฒนาและขับเคลื่อนการดำเนินงานด้าน UTM ของ บวท. ให้ทันกับสภาพแวดล้อม การเดินอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป และสอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากล เป็นไปตามกรอบแนวคิด ICAO UTM Framework รวมถึงหลักการ/แนวทางสากล อื่น ๆ ตั้งแต่การพัฒนากฎระเบียบ/ข้อบังคับ การเตรียมความพร้อมในการเป็นผู้ให้บริการ UTM และบูรณาการระหว่าง ATM และ UTM ตลอดจน สนับสนุนการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ระหว่างหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน ในปัจจุบัน และหน่วยงานด้านอากาศยานไร้คนขับปัจจุบัน กพท. โดยคณะทำงานทบทวนกฎระเบียบ อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน อยู่ระหว่างการนำเสนอร่างกฎระเบียบสำหรับการบินเพื่อการเกษตร อีกทั้งมี กลยุทธ์บูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับผู้ใช้งานห้วงอากาศที่หลากหลาย (Integration of ATM and UTM) ภายใต้ยุทธศาสตร์ระยะกลาง (ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐) ในส่วนของ กสทช. ซึ่งเป็นผู้ จัดสรรคลื่นความถี่ และกำกับดูแลกิจการโทรคมนาคม ได้กำหนดให้มีการขึ้นทะเบียนผู้ครอบครองโดรน และ ขึ้นทะเบียนผู้บังคับโดรน ซึ่ง บวท. ได้ร่วมกับ GISTDA พัฒนาระบบ USOAR เป็น UTM ต้นแบบ/พื้นฐาน โดย เน้นการให้อนุญาตขึ้นบิน และนำร่องในพื้นที่บริเวณเขต Bangkok Control Zone ซึ่งเป็นพื้นที่ในความดูแล รับผิดชอบของ บวท. เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้คนบิน ขึ้น เพื่อให้การปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้คนบิน และอากาศยานที่มีผู้โดยสารสามารถปฏิบัติการบิน ร่วมกันได้อย่างปลอดภัย

ในปัจจุบัน บวท. เข้าพัฒนา UTM ในพื้นที่วังจันทร์ บนระบบ UTM หลักของประเทศ ในลักษณะ Demonstration Project เพื่อรองรับการประชุม Apec 22 โดย บวท. ทำการออกแบบ พัฒนา และปรับปรุงระบบเพื่อใช้ในการทำ Demonstration Project โดยลิขสิทธิ์ Software เป็นของ บวท. ร่วมกับผู้ผลิต Software (บริษัท Delv) จะเห็นได้ว่าแนวโน้มในอนาคต บวท. นอกจากมีแนวทางการพัฒนาระบบ UTM ไปสู่การให้บริการเชิงพาณิชย์มากขึ้นแล้ว ยังช่วยให้การใช้งานโดรนเชิงพาณิชย์เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมายและช่วยลดผลกระทบในเชิงปัจจัยอันตรายลงได้ด้วย

๒.๑.๗ องค์การกับการปรับตัวให้ก้าวทัน New Normal

รูปแบบการทำงานที่เรียกว่า Work From Anywhere/Remote Work จากผลกระทบของ COVID-19 ส่งผลให้องค์กรจำนวนมากทั้งภาครัฐและเอกชน ต้องปรับระบบการทำงานให้พนักงานสามารถทำงานจากที่บ้านได้ (Work From Home) และนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้งานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน เช่น การใช้โปรแกรม Zoom ในการประชุม Microsoft Team ในการบริหารจัดการงานภายในทีม และการติดต่อสื่อสารผ่านระบบดิจิทัลเป็นหลัก เป็นต้น ซึ่งเทคโนโลยีและระบบการทำงานรูปแบบ WFH นี้ อาจส่งผลให้รูปแบบการทำงานแบบ Work From Anywhere หรือ Remote Work เพื่อเป็นทางเลือกในการดำเนินงานให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ในอนาคต ปัจจุบันนี้การจัดการประชุมต่าง ๆ ร่วมกับหน่วยงานภายในและภายนอก จึงเป็นรูปแบบการประชุมออนไลน์มากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการทำงานรูปแบบนี้อาจจะส่งผลกระทบกับการทำงานเพื่อชุมชนสังคม ที่คุ้นเคยกับการลงพื้นที่พบปะกับชุมชนต่าง ๆ อีกทั้งชุมชน สังคมต่างจังหวัด ยังก้าวไม่ทันกับการพัฒนาเทคโนโลยีต่าง ๆ มากนัก การทำงานรูปแบบ New Normal จึงเป็นอุปสรรคในการทำงาน

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ที่ผ่านมา การพัฒนาชุมชนได้หยุดชะงัก เนื่องจากการห้ามเดินทางข้ามพื้นที่ การรวมกลุ่มคนไม่สามารถทำได้ เพื่อป้องกันและควบคุมโรคด้วยมาตรการเว้นระยะห่าง หรือ Social Distancing ทำให้ช่องทางการสื่อสารที่เข้ามาแทนที่คือ ช่องทางออนไลน์ เช่น Social Media, e-Learning, e-Meeting สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) หรือ ETDA (Electronic Transactions Development Agency) ซึ่งมีบทบาทในการพัฒนาโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนไปจากเดิมแบบสังคมแอนะล็อก (Analog) เป็นสังคมดิจิทัล (Digital) ดังนั้นในยุคที่ทุกสิ่งต้องพัฒนาไปสู่พฤติกรรมการใช้ชีวิตแบบความปกติใหม่ (New Normal) ทำให้เกิดความพยายามประยุกต์ใช้เทคโนโลยีใหม่ในการพัฒนาชุมชนด้วย เครื่องมือในการพัฒนาชุมชนในยุค New Normal ก็จะต้องเปลี่ยนแปลงไป จากเดิมที่เคยลงพื้นที่ในการเก็บข้อมูล จะปรับเปลี่ยนไปใช้ช่องทางออนไลน์แทน สอนการเรียนรู้ผ่านช่องทางออนไลน์ และยังคงทำให้ชุมชนเชื่อใจโดยไม่ได้พบปะกัน ซึ่งเป็นความท้าทายของการพัฒนาชุมชน ซึ่ง ETDA เชื่อว่าแต่ละชุมชนมีศักยภาพในการเรียนรู้การใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ และเปิดใจรับการเรียนรู้อย่างเต็มที่ นับว่าเป็นก้าวใหม่ของการพัฒนาชุมชนในอนาคต

๒.๒ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมจากผลการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญของ บวท.

บวท. มีการนำข้อมูลการวิเคราะห์แนวโน้ม และการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ ชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม และเทคโนโลยี นำมาใช้ในการพิจารณาเรื่องสำคัญต่อการดำเนินงาน สำหรับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนนั้น บวท. ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายของประเทศ กระทรวงคมนาคม และแผนวิสาหกิจของ บวท. คือ การสร้างความเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำ เพิ่มขีดความสามารถของชุมชนกลุ่มเป้าหมายโดยรอบที่ทำการของ บวท. ให้ชุมชนสามารถพึ่งพาตนเองและการจัดการตนเองได้อย่างยั่งยืนด้วยการลดผลกระทบเชิงลบ และเพิ่มผลกระทบเชิงบวกจากการให้บริการการเดินทางอากาศตามภารกิจของ บวท. และเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน โดยใช้ความสามารถพิเศษขององค์กรที่มีอยู่ในการพัฒนานวัตกรรมชุมชน และการสื่อสารความรู้ด้านบริการการเดินทางอากาศให้ทั้งเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการปูรากฐานด้านการศึกษาในสายอาชีพด้านการบิน และชุมชนกลุ่มเป้าหมาย เพื่อเป็นแนวทางในการช่วยเพิ่มศักยภาพในความเป็นอยู่ในสังคมในดีขึ้น

๒.๒.๑ แนวโน้มปริมาณเที่ยวบินในภาพรวม

ภายหลังการเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ปริมาณเที่ยวบินได้รับผลกระทบอย่างมาก เนื่องจากได้รับผลกระทบจากหลายปัจจัย อาทิ จำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง และมาตรการจำกัดการเดินทางเข้าออกประเทศ ส่งผลให้ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกลดลงอย่างต่อเนื่อง และส่งผลกระทบต่อรายได้จากการให้บริการการเดินทาง นอกจากนั้น ตามมติของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) บวท. ได้ให้ความช่วยเหลือสายการบินที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ด้วย โดยการให้ส่วนลดค่าบริการแก่สายการบิน และภาครัฐได้ดำเนินการขยายระยะเวลาชำระหนี้เพิ่มเติมในปี ๒๕๖๔ ส่งผลให้ บวท. ขาดสภาพคล่องทางการเงินในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้ต้องเบิกเงินกู้ระยะสั้น เพื่อเสริมสภาพคล่อง แต่ยังคงอยู่ภายใต้แผนจัดหาเงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

๒.๒.๒ แนวโน้มการเติบโตด้านเศรษฐกิจด้วยนโยบายและโครงการส่งเสริมของภาครัฐ

นโยบายกระตุ้นการเดินทางเข้าประเทศของรัฐบาลในการเปิดประเทศรูปแบบต่าง ๆ เช่น Bubble Tourism, ภูเก็ตโมเดล, การเปิดรับนักท่องเที่ยวประเภทพิเศษ และมีการฉีดวัคซีนให้กับประชาชน รวมถึง มาตรการช่วยเหลือเยียวยา ผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19

จากผลกระทบตามข้อ ๒.๒.๑-๒.๒.๒ ขณะนี้ยังไม่มีกำหนดเวลาที่ชัดเจนที่แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ดังนั้นในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของ บวท. จึงวิเคราะห์และคาดการณ์จากข้อมูลประกอบหลาย ๆ ส่วนที่เป็นปัจจัยกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน เช่นสถานการณ์การระบาด อัตราการขยายของเชื้อ มาตรการ/แนวปฏิบัติ เพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดที่ส่งผลกระทบต่อ

เดินทาง การจัดหาวัคซีน และการฉีดวัคซีนให้กับประชากรในประเทศ และนโยบายสนับสนุนของภาครัฐต่อการเปิดประเทศให้มีการเดินทางเข้า/ออกประเทศ โดยคาดว่าแนวโน้มปริมาณเที่ยวบินจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติเท่ากับก่อนได้รับผลกระทบประมาณปี ๒๕๖๓

๒.๒.๓ แนวโน้มด้านการเมือง การปกครอง มินโยบายการบริหารจัดการสนามบิน ดังนี้

(๑) นโยบายพัฒนาท่าอากาศยานอยู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ โดยการบรรจุโครงการเมืองการบินภาคตะวันออก (ท่าอากาศยานอยู่ตะเภา) ให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ ๓ และเป็นโครงการนำร่องสำคัญในการพัฒนาเขตส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่ง บวท. ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรี ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ ตามข้อเสนอของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ร่วมกับกองทัพเรือ (ทร.) ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอยู่ตะเภา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอยู่ตะเภา ให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ ๓ ของกรุงเทพมหานคร

(๒) นโยบายการบริหารจัดการท่าอากาศยานในสังกัดของ ทย. ตามที่รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีนโยบายให้กรมท่าอากาศยาน (ทย.) มีแผนก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่จำนวน ๓ แห่ง ประกอบด้วย พัทลุง สตูล ปังกาฬ มุกดาหาร พะเยา กาฬสินธุ์ และ นครปฐม เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค และเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานหลัก ถ้าหากมีการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ในสังกัด ทย. ซึ่ง บวท. ต้องเข้าไปให้บริการฯ จะส่งผลให้บริษัทฯ ต้องเตรียมความพร้อมของระบบ/อุปกรณ์ บุคลากร งบประมาณ และการบริหารจัดการเพื่อรองรับท่าอากาศยานแห่งใหม่ต่อไป รวมทั้งมีนโยบายพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ตรัง บุรีรัมย์ ขอนแก่น กระบี่ นครศรีธรรมราช ลำปาง และเลย

การที่ บวท. มีภารกิจในการให้บริการจราจรทางอากาศ จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องคำนึงถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดกับชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานต่าง ๆ ในอนาคต เนื่องจากหากความต้องการใช้งานมีมากขึ้น จำนวนเที่ยวบินมีมากขึ้น อาจจะทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบสนามบินได้ การดำเนินงานด้านเพื่อลดผลกระทบเชิงลบ และเพิ่มผลกระทบเชิงบวกต่อชุมชนโดยรอบสนามบินจะมีความสำคัญมากขึ้นเช่นกัน

๒.๒.๔ การวิเคราะห์แนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญภายนอกด้านปัจจัยอันตรายที่มีผลกระทบต่อการทำงานของ บวท. และสภาพแวดล้อมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม

ในการนี้ในระยะที่ผ่านมา บวท. ได้นำกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) มาเป็นกลไกหนึ่งในการรณรงค์การสร้างตระหนักรู้ให้กับชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค โดยร่วมกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศต่าง ๆ ในการรณรงค์ให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา ตระหนักถึงอันตรายและผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น ในปี ๒๕๖๒ ดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่

(๑) การดำเนินสนับสนุนการสร้าง ความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยอันตรายทางการบิน

บพท. ดำเนินการในส่วนของการผลักดันและแก้ไขปัญหาลัดไฟ โคมลอย และ โคมควันอย่างต่อเนื่องทั้งการดำเนินงานในส่วนของการกิจหลัก โดยได้มีการดำเนินงานเพื่อลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการจุดลัดไฟ และปล่อยโคมลอย/โคมควัน ร่วมกับ ๑๐ หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร ในปี ๒๕๕๘ และในปี ๒๕๕๙ บพท. ผลักดันการแก้ไขปัญหาลัดไฟ โคมลอยและโคมควันอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ด้วยการสื่อสารปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อภาครัฐในระดับนโยบาย และเดินทางรณรงค์สื่อสารและสร้างความตระหนักรู้ให้กับผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาลัดไฟอย่างต่อเนื่องในการดำเนินงาน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาลัดไฟอย่างยั่งยืน กระทรวงมหาดไทยได้มอบหมายให้สำนักนิติการดำเนินการจัดทำประกาศจังหวัด เพื่อออกประกาศให้ทุกจังหวัดกำหนดแนวทาง เรื่อง มาตรการป้องกันและการรักษาความปลอดภัยและการดูแลรักษาความเรียบร้อยของประชาชน ในการจุดและปล่อยหรือกระทำการอย่างใด เพื่อให้ลัดไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟหรือวัตถุอื่นใดที่คล้ายคลึงกันขึ้นไปสู่อากาศ โดยให้แต่ละจังหวัดเป็นผู้ออกประกาศเอง ซึ่งในปี ๒๕๖๐ จนถึงปี ๒๕๖๒ ได้ออกประกาศจังหวัดไปแล้ว จำนวนทั้งสิ้น ๗๕ ฉบับ และ บพท. ได้มีการติดตามผลความก้าวหน้าการดำเนินงานตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง ๑๐ หน่วยงานที่ได้กล่าวข้างต้น ซึ่งทุกหน่วยงานได้ดำเนินการตามบันทึกความร่วมมือฯ อย่างเข้มงวด ในส่วนของการดำเนินการในด้าน CSR มีการจัดกิจกรรมสนับสนุนการชี้แจงทำความเข้าใจกับชุมชน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงจากอันตรายทางการบินในพื้นที่เชียงใหม่ และเชียงราย และจัดบรรยายและอบรมการใช้งาน “ระบบบ่าเพ็ญ” ในการออกใบอนุญาต รวมถึงบรรยายให้ความรู้กับกำนันผู้ใหญ่บ้าน ผู้จัดกิจกรรม และประชาชน ผู้ที่สนใจ ในจังหวัดหนองคาย และจังหวัดอุดรธานี โดยการดำเนินงานเป็นความร่วมมือระหว่าง ๔ หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) หรือ CAAT กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (GISTDA) และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งเป็นอีกหนึ่งความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาลัดไฟ โคมลอย โคมควัน และการจุดลัดไฟที่เป็นอันตรายทางการบิน

(๒) การให้ความรู้ด้านบริการการเดินทางอากาศและปัจจัยอันตรายสำหรับเยาวชน

บพท. ได้ดำเนินการโดยใช้ CSR มาเป็นเครื่องมือในการรณรงค์ให้ความรู้ด้านบริการการเดินทางอากาศ และปัจจัยอันตรายต่อกิจการบินของประเทศไทยแก่ชุมชนเป้าหมาย คือ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๓ เพื่อส่งเสริมและปลูกฝังความรู้ความเข้าใจด้านการให้บริการการเดินทางอากาศให้กับ

นักเรียนที่อาศัยอยู่ในชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. เป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในเชิงรุก พร้อมทั้งขยายการปฏิบัติให้ครอบคลุม ทั่วทุกชุมชนที่สำรวจพบว่าได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. และชุมชนที่สร้างผลกระทบให้กับบริการของ บวท. มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมและปลูกฝังความรู้ ความเข้าใจ ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศให้กับนักเรียนโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและ ภูมิภาคที่สอดคล้องกับกลุ่มชุมชนที่ บวท. กำหนด และสร้างทางเลือกให้เยาวชนสามารถเลือกเรียน ในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องทางด้านการให้บริการทางการเดินทางอากาศ และกิจการบิน เพื่อให้มีเยาวชนเป็น ทรัพยากรบุคคลที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมากขึ้นในอนาคต เพื่อสร้างความเข้มแข็ง ของชุมชนและภารกิจขององค์กรในระยะยาวอย่างยั่งยืน โดยการดำเนินกิจกรรมได้รับความร่วมมือจาก ศูนย์ควบคุมการบินทุกแห่งของ บวท. ในการสำรวจ และลงพื้นที่เพื่อเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจอย่าง ต่อเนื่อง ในปี ๒๕๖๒ ก่อนเกิดวิกฤติการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ได้มีการลงพื้นที่จัด กิจกรรมสำหรับชุมชนโดยรอบศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขต สนามบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) โดยได้รับความร่วมมือจากศูนย์ฯ ในการสำรวจและคัดเลือกโรงเรียนรอบแนว เส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการให้บริการจราจรทางอากาศและร่วมจัดการบรรยาย ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ลงพื้นที่จัดกิจกรรมจำนวน ๒ โรงเรียน คือ โรงเรียนสันป่าสัก และโรงเรียน สารภีวิทยาคม และศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ (ดอนเมือง) จำนวน ๑ โรงเรียน คือ โรงเรียนสีกัน (วัดนันทน์อุปถัมภ์) ดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

สำหรับในปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕ บวท. ไม่สามารถลงพื้นที่จัดกิจกรรมต่าง ๆ ได้ตามแผน จึงได้ มีการทบทวนการดำเนินงานโดยคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม (คณะกรรมการ CG&CSR) ได้พิจารณาให้จัดทำสื่อเพื่อใช้ในการเผยแพร่กิจกรรมแทนการลงพื้นที่ แต่เนื่องจากช่วงระยะเวลาดังกล่าวประสบปัญหาและอุปสรรคในด้านงบประมาณและการเข้าทำงานของ พนักงานไม่สามารถเข้าทำงานได้ตามปกติ อีกทั้งโรงเรียนต่าง ๆ ทำการเรียนการสอนด้วยระบบออนไลน์ และ บวท. โดยศูนย์ควบคุมการบินทุกแห่งได้ทำการสำรวจโรงเรียนกลุ่มเป้าหมายเพื่อการเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจในภารกิจบริการการเดินทางอากาศและปัจจัยอันตรายต่าง ๆ เพื่อให้พร้อมสำหรับการดำเนินงานเมื่อสถานการณ์ต่าง ๆ กลับเข้าสู่ภาวะปกติ โรงเรียนกลุ่มเป้าหมายที่สำรวจแล้วเสร็จพบว่า ได้รับผลกระทบ เช่น

- (๒.๑) ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี (ศอ.บก ๒.) ได้แก่ โรงเรียนอุดรพิชัยรักษ์พิทยา
- (๒.๒) ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ (ศช.บก ๒.) ได้แก่ โรงเรียนดอนปิน โรงเรียน สารสาสน์วิเทศล้านนา
- (๒.๓) ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี (ศบ.บก ๒.) ได้แก่ โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช และโรงเรียนนารีนุกูล

- (๒.๔) ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา (ศม.บก ๒) ไม่มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ (เนื่องจากปัจจุบันเป็นการปฏิบัติการบินในการกิจทหารเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นการทำการบินระยะสั้น และไม่ส่งผลกระทบกับโรงเรียนโดยรอบท่าอากาศยาน อีกทั้งภารกิจของ ยังไม่มีภารกิจทางด้านบริการการเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ที่อยูในการให้บริการของ บวท.
- (๒.๕) ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก (ศล.บก ๒) ได้แก่ โรงเรียนมัธยมสาธิตมหาวิทยาลัยนเรศวร
- (๒.๖) ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ (ศญ.บก ๑) ได้แก่ โรงเรียนวิเชียรมาตุ โรงเรียนวัดเลียบ และโรงเรียนบ้านทอน
- (๒.๗) ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี (ศร.บก ๑) ไม่มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ เนื่องจากปัจจุบันไม่มีโรงเรียนตั้งอยู่ในแนวเส้นทางบินที่ให้บริการ
- (๒.๘) ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ได้แก่ โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า
- (๒.๙) ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศดอนเมือง ได้แก่ โรงเรียนดอนเมืองจาตุรจินดา

แต่อย่างไรก็ตามการดำเนินงานในปี ๒๕๖๓ เป็นต้นมาได้หยุดชะงักลง เนื่องจากปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ซึ่งขณะเดียวกันกิจกรรมทางด้านปัจจัยอันตรายต่าง ๆ ของชุมชนก็หยุดชะงักลงไปด้วย ประกอบกับ บวท. ประสบปัญหาทางด้านสภาพคล่องทางการเงินเช่นกัน การดำเนินงานในส่วนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนจึงชะงักงันและเลื่อนไปและปรับไปบรรจุไว้ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับแรกตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานระบบ SE-AM ต่อไป

๒.๒.๕ การนำนวัตกรรมชุมชนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนรอบที่ทำการ บวท.

บวท. ได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มชุมชนสำคัญ โดยมีการนำนวัตกรรมชุมชนมาเป็นเครื่องมือในการสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยมีการส่งเสริมให้เกิดโครงการนวัตกรรมที่เกิดประโยชน์ต่อกิจการบินอย่างต่อเนื่อง และมีการขยายผลงานนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบ บวท. เพื่อพัฒนาชุมชนให้เข้มแข็ง และรักษาความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนกับ บวท. ประกอบกับศูนย์ควบคุมการบินส่วนกลางและภูมิภาคของ บวท. มีการประสานงานและความร่วมมือกับชุมชนอย่างต่อเนื่อง จึงได้นำนวัตกรรมที่เกิดจากการใช้ความรู้ความสามารถพิเศษด้านวิศวกรรมไปทำให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนสามารถสร้างอาชีพและรายได้ให้กับชุมชนเป็นการตอบแทนสังคมตามนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม การทำกิจกรรมได้เริ่มมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ กำหนดให้ศูนย์ควบคุมการบินฯ นำเสนอโครงการและ

คัดเลือกผลงานนวัตกรรมเพื่อส่งเข้าประกวดศูนย์ฯ ละไม่เกิน ๒ ผลงาน ผลงานที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ เช่น โครงการมือวิเศษ (เป็นเครื่องช่วยห่อและเก็บผลไม้) โครงการอุปกรณ์กายภาพบำบัดฟื้นฟูสุขภาพผู้ป่วย โครงการอุปกรณ์เปลี่ยนถ่ายน้ำเลี้ยงปลากัด โครงการค้อนเปิดฝาหอยนางรม โครงการเครื่องมือเพิ่มประสิทธิภาพปักหลักเพาะเลี้ยงหอยแมลงภู โครงการผลิตเชื้อเพลิงพลังงานจากขยะชุมชน โครงการเครื่องหยอดเมล็ดพันธุ์ข้าว รุ่นดัดแปลงสำหรับนาไร่ตาม โครงการเตาชีวมวล ฟืนไร้ควัน โครงการเตียงลดแรง ลดโรค และโครงการธนาคารปูม้าระบบโซล่าเซลล์ รวมทั้งมีโครงการที่ได้รับรางวัลรองชนะเลิศ และรางวัลชมเชยอีกเป็นจำนวนมากตลอดระยะเวลากว่า ๑๐ ปี ที่ บวท. ได้นำความสามารถพิเศษของบุคลากรในองค์กรมาสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรมเพื่อประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท.

ทั้งนี้การดำเนินงานในช่วงแรกยังไม่ได้มีการมุ่งเน้นในส่วน of ชุมชนสำคัญในกลุ่มที่มีผลกระทบต่อการให้บริการการเดินทางอากาศ ต่อมาในปี ๒๕๖๒ บวท. ได้มีการจำแนกกลุ่มชุมชนสำคัญออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ ชุมชนที่สร้างผลกระทบต่อการให้บริการการเดินทางอากาศ ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการจราจรทางอากาศ และชุมชนทั่วไป เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (ระบบ SEPA) การดำเนินงานในส่วน of CSR จึงได้มีการทบทวนกระบวนการในการดำเนินงานโดยมุ่งเน้นกลุ่มชุมชนตามลำดับความสำคัญ โดยในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ได้มีการประชุมคณะอนุกรรมการตัดสินใจการประกวดการขยายผลงานนวัตกรรมชุมชน ประจำปี ๒๕๖๒ เพื่อกำหนดกรอบการดำเนินงานในการพัฒนานวัตกรรมชุมชนในปี ๒๕๖๓ ทั้งนวัตกรรมใหม่และการขยายผลจากนวัตกรรมเดิม โดยใช้ความสามารถพิเศษของ บวท. เพื่อนำความรู้ความเชี่ยวชาญของบุคลากรทางด้านเทคโนโลยีไปช่วยเหลือชุมชนต่าง ๆ เช่น

(๑) ชุมชนที่อยู่รอบสนามบิน รอบเขตประชิดสนามบินหรือแนวเส้นการบินที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท.

(๒) ชุมชนที่สร้างผลกระทบให้กับการให้บริการของ บวท. ได้แก่ ชุมชนที่มีการจุดบั้งไฟพลอย โคมลอย โคมควัน โดรน การดำเนินงานของ วิสาหกิจชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน รอบเขตประชิดสนามบิน หรือแนวเส้นทางการบิน และ

(๓) กลุ่มชุมชนสังคมทั่วไป เพื่อสร้างโอกาส และสนับสนุนให้ชุมชนและสังคมตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมในฐานะองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่ดี

ทั้งนี้ตั้งแต่ปี ๒๕๖๓ ถึงปัจจุบันการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในส่วนที่เกี่ยวข้องปัจจัยอันตราย และนวัตกรรมชุมชนได้หยุดชะงักลงเนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) มีผลกระทบต่อการเดินทาง จำนวนเที่ยวบินลดลงจนถึงระดับที่ต้องหยุดทำการบิน มีผลให้ บวท. ต้องปรับลดงบประมาณและจัดลำดับความสำคัญในการใช้จ่ายงบประมาณใน

รายงานที่สำคัญสูงก่อน การดำเนินงานในส่วนของการรณรงค์ดังกล่าวนี้จึงต้องเลื่อนออกไปก่อนจนกว่าสถานการณ์ต่าง ๆ จะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ

๒.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมปัจจัยภายในและภายนอก (SWOT)

๒.๓.๑ จุดแข็ง (Strengths)

S1 การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน มีความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ ทั้งแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แผนวิสาหกิจของ บพท. และแผนแม่บทหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บพท.

S2 บพท. ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญและนำกิจกรรมมาเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญมาอย่างต่อเนื่อง

S3 ผู้บริหารมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ตลอดจนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

S4 บพท. มีศักยภาพในการนำความรู้ ความสามารถ และความเชี่ยวชาญมาใช้ในการพัฒนานวัตกรรมชุมชนเพื่อสร้างประโยชน์ต่อชุมชน

S5 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภายนอกอย่างต่อเนื่อง

๒.๓.๒ จุดอ่อน (Weaknesses)

W1 การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นและก้าวไม่ทันกับการปรับเปลี่ยนทิศทางการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจของ สศร.

W2 การดำเนินงานยังมีจุดอ่อนในเรื่องของการสื่อสารและทำความเข้าใจในการถ่ายทอดทิศทาง นโยบาย และแนวปฏิบัติไปยังผู้เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

๒.๓.๓ โอกาส (Opportunities)

O1 หลักเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ได้มีการปรับเปลี่ยนกระบวนการดำเนินงานโดยให้นำแผนการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญขององค์กรไปรวมไว้ในด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการจัดทำแผน SCM ทำให้องค์กรสามารถพิจารณาในภาพรวมของการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างครบถ้วนทุกกลุ่มเป้าหมายในอนาคต

O2 ในช่วงการเปลี่ยนผ่านจากวิกฤต COVID-19 ทำให้เกิดพฤติกรรมการใช้ชีวิตแบบปกติใหม่ (New Normal) ในสังคมประเทศไทย เป็นโอกาสให้นำช่องทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการสื่อสาร/สำรวจชุมชน สามารถลดงบประมาณในการลงพื้นที่ได้ในอนาคต

๒.๓.๔ อุปสรรค (Threats)

T1 ปัจจัยนำเข้าด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการที่ บวท. ดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุกปี แต่ยังไม่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

T2 ปัญหาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ เช่น การนำนโยบายไปปฏิบัติ องค์การขาดงบประมาณในการดำเนินงาน ขาดบุคลากร และขาดบุคลากรที่มีทักษะในการจัดกิจกรรม กับชุมชน เป็นอุปสรรคในการพัฒนางานด้านนี้

๒.๔ ข้อมูลที่เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

๒.๔.๑ นโยบาย กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๑) บวท. ได้ทำการศึกษา นโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำมาประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ แผนงาน โครงการ แผนปฏิบัติการ และการนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ประกอบด้วย นโยบายภาครัฐ จากกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง นโยบายขององค์การสหประชาชาติที่มุ่งเน้นมิติให้ประเทศทั่วโลกพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

(๒) เพื่อให้การดำเนินงานตามภารกิจเป็นไปอย่างยั่งยืนและรักษาความสัมพันธ์อันดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย บวท. ได้กำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ดังนี้

“บริษัท วิสาหกิจกบินแห่งประเทศไทย จำกัด มุ่งมั่นและส่งเสริมกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม รวมทั้งมุ่งเน้นความร่วมมือและบริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์อันดี เพื่อบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและมาตรฐานการปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี”

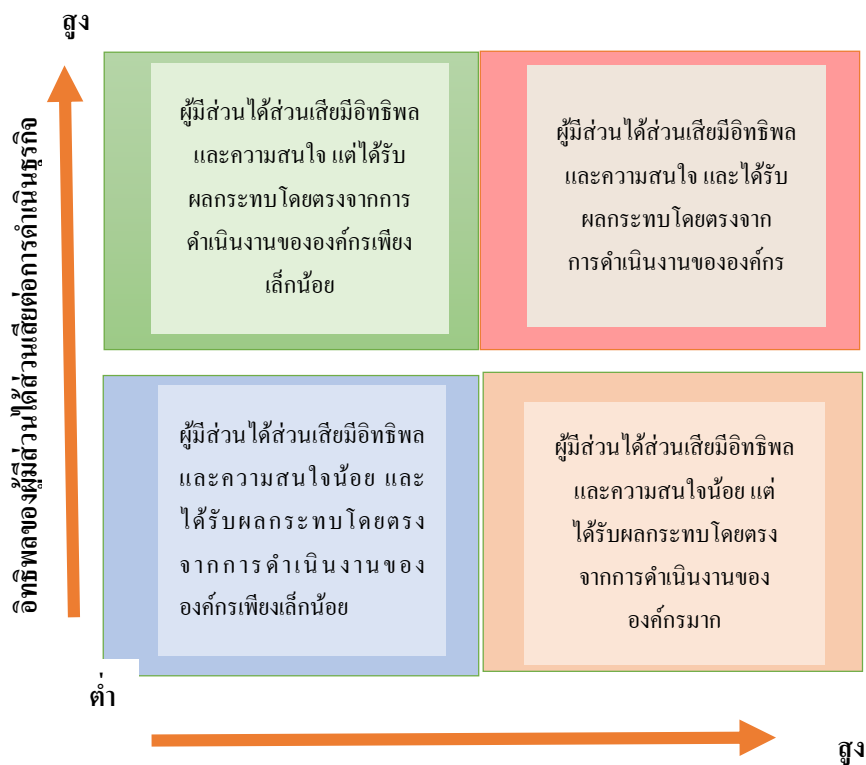
ภายใต้นโยบายดังกล่าวได้กำหนดแนวทางการดำเนินนโยบายสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มไว้โดยในกลุ่ม “ชุมชน” มีแนวทางการดำเนินนโยบาย ดังนี้

- ๑) ดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และไม่กระทำการใด ๆ ที่จะมีส่วนเสียต่อชุมชน สังคม และประโยชน์สาธารณะ
- ๒) ให้การสนับสนุนกิจกรรมที่จะมีส่วนสร้างสรรค์ชุมชนและสังคม
- ๓) ปลูกฝังจิตสำนึกให้ฝ่ายจัดการและพนักงานให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม
- ๔) รายงานผลการดำเนินงานและสถานภาพขององค์กรอย่างสม่ำเสมอ

(๓) มาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ประกอบด้วย แนวทางสากล AA1000SES (Stakeholder Engagement Standard) และมาตรฐานความรับผิดชอบต่อสังคม ISO 26000 รวมถึงการพัฒนาความความยั่งยืนขององค์กรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ขององค์การสหประชาชาติ

(๓.๑) มาตรฐาน AA1000SES (Stakeholder Engagement Standard)

เพื่อให้สอดคล้องต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยในด้านชุมชนนั้น การดำเนินงานขององค์กรควรเคารพสิทธิและปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย “ชุมชน” อย่างเป็นธรรม รับฟังความคิดเห็น สร้างความเข้าใจ และความเชื่อมั่นต่อการให้บริการขององค์กร บวท. ได้นำแนวทางสากล AA1000SES มาใช้ในการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญ ดังนี้



ภาพที่ ๒ การวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกชุมชนตามแนวทาง AA1000SES

องค์กรทำการคัดเลือกชุมชนโดยพิจารณาและจัดลำดับความสำคัญจากระดับผลกระทบที่ชุมชนได้รับจากการดำเนินงานขององค์กร แล้วนำมากำหนดแนวปฏิบัติในการสร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามแนวทางสากล AA1000SES ภายใต้หลักสำคัญ ๓ ประการ คือ การประเมินประเด็นสำคัญ (Materiality) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Inclusivity) และ

การตอบสนองความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Responsiveness) (รายละเอียดตามคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษของ บวท. ณ ๔ กันยายน ๒๕๖๔)

ในการพิจารณาผลกระทบตามขอบเขตของ บวท. กำหนดลำดับความสำคัญของชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่ประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร (รายละเอียดตามตารางที่ ๔)

(๓.๒) มาตรฐานสากล ISO 26000

แนวทางการดำเนินงานตามพฤติกรรมจรรยาบรรณที่นำองค์กรสู่การรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เศรษฐกิจ สังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยจำแนกเป็น ๓/ พฤติกรรมจรรยาบรรณที่สำคัญ เทียบเท่ากับมาตรฐาน ISO 26000 ดังนี้

ตารางที่ ๒ มาตรฐาน ISO 26000

๑. ความรับผิดชอบ (Accountability)	การรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดจากผลิตภัณฑ์บริการ และการปฏิบัติงานที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม
๒. ความโปร่งใส (Transparency)	ความโปร่งใสในการตัดสินใจและการดำเนินงานที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
๓. ความประพฤติเชิงจริยธรรม (Ethical behavior)	การยึดมั่นปฏิบัติงานอย่างมีจริยธรรมทั้งความซื่อสัตย์ ไม่เลือกปฏิบัติ และ ยุติธรรม
๔. การเคารพในผลประโยชน์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Respect for the rule of law)	การเคารพ พิจารณาและตอบสนองต่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มขององค์กร
๕. การเคารพต่อหลักนิติธรรม (Respect for the rule of law)	การยอมรับการปฏิบัติตามหลักนิติธรรมหรือการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับ บวท.
๖. การเคารพต่อพฤติกรรมที่เป็นบรรทัดฐานระหว่างประเทศ (Respect for Inter-national norm of behavior)	การเคารพต่อการปฏิบัติที่สากลกำหนด ร่วมกับการยึดมั่นการดำเนินงานตามหลักนิติธรรมที่รัฐบาลกำหนดอย่างเคร่งครัด
๗. การเคารพต่อสิทธิมนุษยชน (Respect for human rights)	การให้ความเคารพต่อสิทธิมนุษยชน และการยอมรับถึงความสำคัญและความเป็นสากลของหลักการสิทธิมนุษยชน

แนวทางในการดำเนินงานกำหนดให้บุคลากรนำพฤติกรรมจรรยาบรรณนี้ไปปฏิบัติร่วมกับ ๓/ กระบวนการหลักด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เป็นมาตรฐาน ISO 26000 ได้แก่

ตารางที่ ๒ (ต่อ)

๑.การกำกับดูแลองค์กร (Orgaizational Governance)	เป็นหลักการที่องค์กรใช้วินิจฉัยและดำเนินการตามข้อวินิจฉัยเพื่อให้เป็นไปตามจุดมุ่งหมายขององค์กร ซึ่งประกอบด้วยกลไกการกำกับดูแลทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ
๒.สิทธิมนุษยชน (Human Rights)	เป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่สามารถจำแนกออกเป็น ๒ หมวดใหญ่ หมวดสิทธิของพลเมืองและสิทธิทางการเมือง ซึ่งหมายรวมถึง สิทธิในชีวิตและเสรีภาพ
๓.การปฏิบัติด้านแรงงาน (Labour Practices)	เป็นเรื่องของนโยบายและการดำเนินงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในองค์กร รวมทั้งให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมายแรงงาน
๔.ดูแลรักษาสสิ่งแวดล้อม (The Environment)	เป็นการคำนึงถึงผลกระทบที่เกิดจากการตัดสินใจและการดำเนินงานขององค์กร
๕.การประกอบธุรกิจด้วยความ เป็นธรรม (Fair Operating Practices)	เป็นการปฏิบัติอย่างมีจริยธรรมขององค์กรที่มีต่อองค์กรอื่น หน่วยงานภาครัฐ คู่ค้า คู่แข่งขัน เพื่อส่งเสริมให้เกิดผลในทางบวก
๖.ประเด็นด้านผู้บริโภค (Consumer Issues)	เป็นความรับผิดชอบต่อผลิตภัณฑ์และบริการที่มีต่อผู้บริโภค รวมทั้งลูกค้าที่องค์กรให้บริการ
๗.การมีส่วนร่วมและพัฒนา ชุมชน (Community Involvement and Development)	เป็นเรื่องที่ถูกผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาที่ยั่งยืน เนื่องจากองค์กรถือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหนึ่งในชุมชน และมีผลประโยชน์ร่วมกับชุมชน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนด้วยการใช้ความสามารถพิเศษขององค์กร

(๓.๓) เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

พันธกิจของ บวท. จัดอยู่ในกลุ่มการขนส่ง (Transportation) มีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนตามกรอบขององค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) ซึ่งเกี่ยวข้องกับ ๔ เป้าหมายจาก ๑๗ เป้าหมาย ได้แก่ เป้าหมายที่ ๑ ยุติความยากจนทุกรูปแบบในทุกที่ เป้าหมายที่ ๒ ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหาร และยกระดับโภชนาการ และส่งเสริมเกษตรกรรมที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ ๓ สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับคนในทุกวัย เป้าหมายที่ ๔ สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต ซึ่งเป็นเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอยู่ของผู้คนในชุมชน

ตารางที่ ๓ บวท. กับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านชุมชนขององค์การสหประชาชาติ

สัญลักษณ์	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน
	เป้าหมายที่ ๑ ยุติความยากจนทุกรูปแบบในทุกที่
	เป้าหมายที่ ๒ ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหาร และยกระดับโภชนาการ และส่งเสริมเกษตรกรรมที่ยั่งยืน
	เป้าหมายที่ ๓ สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับคนในทุกวัย
	เป้าหมายที่ ๔ สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต
	เป้าหมายที่ ๕ บรรลุความเสมอภาคระหว่างเพศและให้อำนาจของผู้หญิงและเด็กหญิงทุกคน
	เป้าหมายที่ ๖ สร้างหลักประกันว่าจะมีการจัดให้มีน้ำและสุขอนามัยสำหรับทุกคน และมีการบริหารจัดการที่ยั่งยืน
	เป้าหมายที่ ๗ สร้างหลักประกันว่าทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ในราคาที่สามารถซื้อหาได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน
	เป้าหมายที่ ๘ ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่สมควรสำหรับทุกคน
	เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม
	เป้าหมายที่ ๑๐ ลดความไม่เสมอภาคภายในและระหว่างประเทศ
	เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิคุ้มกัน และยั่งยืน
	เป้าหมายที่ ๑๒ สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการบริโภคและผลิตที่ยั่งยืน
	เป้าหมายที่ ๑๓ ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น
	เป้าหมายที่ ๑๔ อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน
	เป้าหมายที่ ๑๕ ปกป้อง ปันปัน และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน ต่อสู้การกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพกลับมาใหม่ และหยุดการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ
	เป้าหมายที่ ๑๖ ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ
	เป้าหมายที่ ๑๗ เสริมความเข้มแข็งให้แก่งานความร่วมมือและฟื้นฟูสภาพหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลกสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน

๒.๔.๒ กรอบและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Governance)

(๑) การดำเนินงานด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้มีการจัดทำนโยบายการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของ บวท. ในปี ๒๕๖๔ และทบทวนใหม่ในปี ๒๕๖๕ เป็นนโยบายนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ด้านชุมชน ดังนี้

(๑.๑) ดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และไม่กระทำการใดๆ ที่จะมีส่วนเสียต่อชุมชน สังคม และประโยชน์สาธารณะ

(๑.๒) ให้การสนับสนุนกิจกรรมที่จะมีส่วนสร้างสรรค์ชุมชนและสังคม

(๑.๓) ปลุกฝังจิตสำนึกให้ฝ่ายจัดการและพนักงานให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม

(๒) คู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษของบริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ)

กรอบการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในคู่มือฯ ฉบับนี้ กำหนดดำเนินการโดยรอบที่ทำการศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นคู่มือที่จัดทำขึ้นฉบับแรก เพื่อเป็นการต้นแบบในการจัดทำคู่มือในพื้นที่อื่น ๆ โดยรอบที่ทำการ บวท. ทั่วประเทศในอนาคต เนื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินหลักขนาดใหญ่ มีจำนวนเที่ยวบินสูง จำนวนผู้โดยสารเข้า-ออกมีจำนวนมาก และมีชุมชนที่อยู่ในเขตที่ได้รับผลกระทบกว้างขวางกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับสนามบินอื่น ๆ ทั่วประเทศ โดยมีขั้นตอนและกรอบในการดำเนินงานดังนี้

(๒.๑) ทำการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญที่มีพื้นที่อยู่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามทางบินขึ้น-ลง ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เนื่องจากเป็นระยะที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

(๒.๒) การพิจารณาหลักการกำหนดชุมชนสำคัญของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ มีกรอบในการพิจารณา ดังนี้

๑) พื้นที่ตั้งของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองปรือ ตำบลบางโจลง และตำบลราชาเทวะในเขตการปกครองของอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ดังตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ การจำแนกชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ

พื้นที่ตั้งชุมชน	รายละเอียด	หมู่บ้าน
ตำบลหนองปรือ	ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอ บางพลี แบ่งเขตการปกครองเป็น ๓ หมู่บ้าน	หมู่ที่ ๑ บ้านคลองหนองงูเห่า หมู่ที่ ๒ บ้านคลองท้องคิ่ง หมู่ที่ ๓ บ้านรวมใจพัฒนา
ตำบลราชาเทวะ	- ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของ อำเภอบางพลี - แบ่งเขตการปกครองเป็น ๑๕ หมู่บ้าน	หมู่ที่ ๑ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๒ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๓ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๔ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๕ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๖ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๗ บ้านคลองลาดกระบัง หมู่ที่ ๘ บ้านคลองบัวเกราะ หมู่ที่ ๙ บ้านคลองตาพุก หมู่ที่ ๑๐ บ้านเทวะคลองตรง หมู่ที่ ๑๑ บ้านคลองชันแตก หมู่ที่ ๑๒ บ้านคลองชวดลากข้าว หมู่ที่ ๑๓ บ้านบ้านวัดกึ่งแก้ว หมู่ที่ ๑๔ บ้านคลองบัวลอย หมู่ที่ ๑๕ บ้านคลองบัวลอย
ตำบลบางโหลง	ตั้งอยู่ในเขตการปกครองของ อำเภอบางพลี แบ่งเขตการปกครองเป็น ๑๑ หมู่บ้าน	หมู่ที่ ๑ บ้านคลองบางโหลง หมู่ที่ ๒ บ้านเกาะบางโหลง หมู่ที่ ๓ บ้านคลองบางขวางบน หมู่ที่ ๔ บ้านคลองบางขวางล่าง หมู่ที่ ๕ บ้านคลองบางโหลงบน หมู่ที่ ๖ บ้านคลองบางโหลงล่าง หมู่ที่ ๗ บ้านคลองบางน้ำจืดบน หมู่ที่ ๘ บ้านคลองบางน้ำจืด หมู่ที่ ๙ บ้านคลองบางตะเคียน หมู่ที่ ๑๐ บ้านคลองบางน้ำจืด หมู่ที่ ๑๑ บ้านคลองโองแตก

๒) ชุมชนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการสำรวจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนทั้งสิ้น ๗๙ หมู่บ้าน บวท. ได้นำมาวิเคราะห์ผลกระทบต่อพันธกิจควบคุมจราจรทางอากาศในแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่โดยประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร สามารถระบุรายชื่อชุมชน/หมู่บ้านที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการจราจรทางอากาศ/ขึ้น-ลง ของอากาศยาน จำนวน ๓๕ ชุมชน/หมู่บ้าน ดังตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ แสดงชุมชน/หมู่ที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการจราจรทางอากาศ/ ขึ้น-ลง ของอากาศยาน ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ

ลำดับ ที่	ชุมชน/หมู่	ที่ตั้ง				
		หมู่	ถนน	ที่ตั้ง	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๑	ชุมชนศิลาภีรัตนอุปถัมภ์	๓	เลียบมอเตอร์เวย์	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒	ชุมชนวัดบารุงริน	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓	ชุมชนหมู่ ๔ คลองสาม	๔	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๔	ชุมชนประชาร่วมใจ	๔	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๕	ชุมชนร่วมใจพัฒนา	๓	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๖	ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา	๓	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๗	ชุมชนสังฆราชา	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๘	ชุมชนเคหะนคร ๒	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๙	ชุมชนซอยกำนันแก้ว	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๐	ชุมชนซอยแม่เปี่ยม	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๑	ชุมชนสองฝั่งคลอง	๑	เจ้าคุณทหาร	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๒	ชุมชนลำพูทรา	๓	ฉลองกรุง	ลำปลายทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๓	ชุมชนนุรุสอิสลาม	๑๓/	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
๑๔	หมู่ ๑ ตำบลหนองปรือ	๑	วัดศรีสาริน้อย	หนองปรือ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๕	หมู่ ๑๐ ตำบลศรีษะจรเข้	๑๐	วัดศรีสาริน้อย	ศรีษะจรเข้	บางเสาธง	สมุทรปราการ
๑๖	หมู่ ๒ ตำบลราชาเทวะ	๒	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๗	หมู่ ๓ ตำบลราชาเทวะ	๓	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๘	หมู่ ๔ ตำบลราชาเทวะ	๔	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๙	หมู่ ๕ ตำบลราชาเทวะ	๕	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๐	หมู่ ๖ ตำบลราชาเทวะ	๖	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๑	หมู่ ๗ ตำบลราชาเทวะ	๗/	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๒	หมู่ ๑๐ ตำบลราชาเทวะ	๑๐	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๓	หมู่ ๑๔ ตำบลราชาเทวะ	๑๔	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๔	หมู่ ๑๕ ตำบลราชาเทวะ	๑๕	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๕	หมู่ ๑ ตำบลบางโฉลง	๑	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ

ตารางที่ ๕ แสดงชุมชน/หมู่ที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการจราจรทางอากาศ/ ขึ้น-ลง
ของอากาศยาน ณ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ (ต่อ)

ลำดับ ที่	ชุมชน/หมู่	ที่ตั้ง				
		หมู่	ถนน	ที่ตั้ง	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๒๖	หมู่ ๒ ตำบลบางโหลง	๒	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๗	หมู่ ๓ ตำบลบางโหลง	๓	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๘	หมู่ ๔ ตำบลบางโหลง	๔	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๙	หมู่ ๕ ตำบลบางโหลง	๕	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๐	หมู่ ๖ ตำบลบางโหลง	๖	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๑	หมู่ ๗ ตำบลบางโหลง	๗	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๒	หมู่ ๑๑ ตำบลบางพลีใหญ่	๑๑	บางนา-ตราด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๓	หมู่ ๑๒ ตำบลบางพลีใหญ่	๑๒	ซอยหลวงพ่อดิ	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๔	หมู่ ๑๐ ตำบลบางปลา	๑๐	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๕	หมู่ ๑๑ ตำบลบางปลา	๑๑	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ

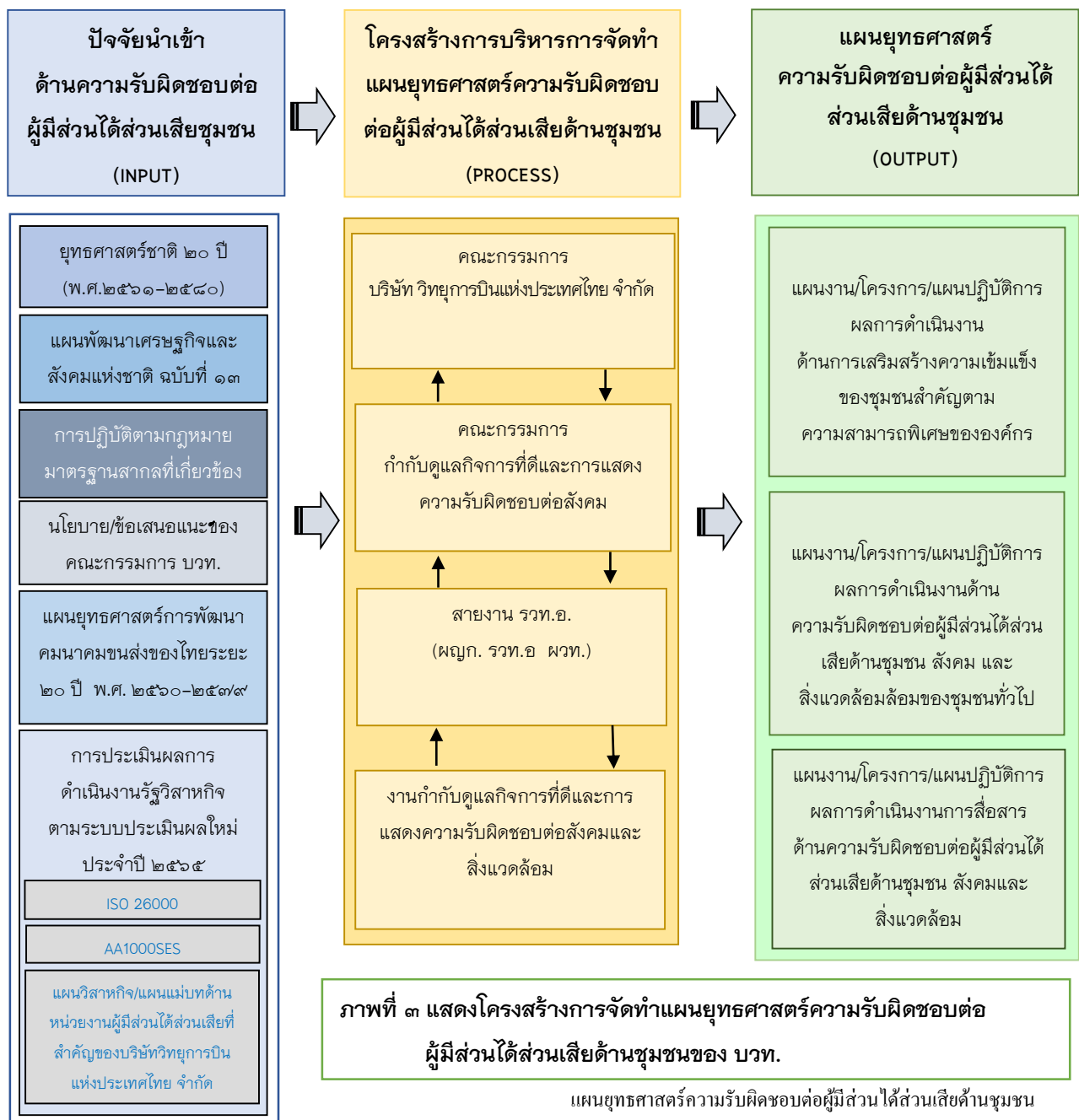
อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะทำการคัดเลือกจำนวน ๓๕ ชุมชน/หมู่บ้านกำหนดไว้ในคู่มือ
การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญแล้ว แต่ในการดำเนินงานจริง เนื่องจากงบประมาณ และ
จำนวนบุคลากรมีจำนวนจำกัดจำเป็นต้องทำการคัดเลือกพื้นที่อีกระดับหนึ่ง ในการนำแผนไปปฏิบัติ
อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น ๓ ระยะในกรอบแผนยุทธศาสตร์ฯ ๕ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)

บทที่ ๓

ความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจของ บพท.

๓.๑ โครงสร้างและระบบการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนของ บพท.

บพท. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนให้สอดคล้องกับกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ ประจำปี ๒๕๖๕ และแผนวิสาหกิจและแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญขององค์กร ปี พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ซึ่งเป็นกรอบในการบริหารจัดการความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนดังภาพที่ ๓



จากโครงสร้างการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้านชุมชนของ บพท. แผนยุทธศาสตร์ฯ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จจะผ่านการพิจารณาตามสายงาน คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ทำหน้าที่ในการบริหารนโยบาย (Policy Management) และมีการบริหารข้ามสายงานโดยฝ่ายบริหารระดับสูง (Executive Management Cross Functional Management : EMM) รับนโยบายลงมาปฏิบัติและรายงานผลการปฏิบัติสู่การกำหนดนโยบายใหม่ มีการบริหารงานประจำวัน (Daily Management) โดยงานการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม เป็นผู้ปฏิบัติ และเป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานกอง/ศูนย์/สำนักที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ

๓.๒ ยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ บพท. พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

ตามแผนวิสาหกิจของ บพท. พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ ประกอบด้วย ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue : SI) และ ๑๐ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective : SO) ดังนี้

SI 1 : การให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า

SO 1 : ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน

SO 2 : พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทางอากาศ

SI 2 : การสร้างบุคลากรมืออาชีพ

SO 3 : มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน

SO 4 : มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพันและมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี

SI 3 : การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

SO 5 : มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

SO 6 : มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล

SO 7 : เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล

SO 8 : มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้

SI 4 : การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน

SO 9 : สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ

SO 10 : มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพ

สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

ประเด็นยุทธศาสตร์ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ที่เกี่ยวข้องกับการยุทธศาสตร์
ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

ตารางที่ ๖ ประเด็นยุทธศาสตร์ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ที่เกี่ยวข้องกับ

ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิง ยุทธศาสตร์ (Strategic Objective: SO)	เป้าหมายผลการดำเนินการ (Key Performance Target: KPTs)	กลยุทธ์ (Strategy)
SI 1 การให้บริการการ เดินทางที่ปลอดภัยและมี ประสิทธิภาพ	SO 2 พัฒนาขีดความสามารถ ในการรองรับเที่ยวบินและ ยกระดับประสิทธิภาพระบบ การเดินทาง	KPI 2.9 ปริมาณ Carbon Emission ที่ เกิดจากความไม่มีประสิทธิภาพของ ระบบ ATM	S 2.1 ยกระดับประสิทธิภาพในการ ปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/ เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินทาง ตลอด ทุกช่วงการบิน
SI 3 การพัฒนาไปสู่องค์กร สมรรถนะสูง	SO 6 มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อ สังคมและสิ่งแวดล้อมตาม มาตรฐานสากล	KPI 6.2 CSR in Process ที่ สอดคล้องตามมาตรฐานสากล ISO 26000	S 6.2 ผลักดันให้เกิดการแสดงความ รับผิดชอบต่อสังคมในเชิงรุกพร้อมขยายการ ปฏิบัติการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in Process) สอดคล้องมาตรฐาน ISO 26000 ให้ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มแข็งและ ยั่งยืน
	SO 5 มีคุณภาพการบริหาร จัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และ พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มี ประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและ สร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียและผู้ใช้บริการทุก กลุ่ม	KPI 5.2 ผลการสำรวจความพึง พอใจต่อการดำเนินงานในการสร้าง ความสัมพันธ์/บริหารจัดการผู้มีส่วน ได้ส่วนเสีย	S 5.2 สร้างความร่วมมือและการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและ ภายนอกประเทศเพื่อสนับสนุนให้สามารถ บรรลุเป้าหมายการดำเนินโครงการที่สำคัญ ของ บพท.

ทั้งนี้ ประเด็นยุทธศาสตร์ ๑ การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ (SI1) ในวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ SO2 พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทาง เป็นเฉพาะกิจกรรมดำเนินงานที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ในส่วนที่กระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ บพท.

๓.๓ แนวคิดและนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

๓.๓.๑ แนวคิดความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

บวท. จัดทำกิจกรรม CSR ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนมาเป็นระยะเวลา กว่า ๑๐ ปี นับตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ เป็นต้นมา โดยยังไม่ได้จัดแบ่งกลุ่มชุมชนสำคัญออกเป็น ๓ กลุ่มอย่างเป็นระบบตามหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจของ สคร. การจัดทำกิจกรรม CSR เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนเป็นการดำเนินการสำหรับชุมชนที่อยู่ใกล้สนามบินโดยรอบที่ทำการบิน บวท. ทุกแห่งที่สำรวจพบว่าได้รับความเดือดร้อนจากการให้บริการของ บวท. และชุมชนที่สร้างผลกระทบให้การให้บริการของ บวท. เนื่องจากพฤติกรรมการดำเนินกิจกรรมร่วมกับชุมชนเป็นไปแบบธรรมชาติ ดังกล่าว บวท. จึงได้จัดแบ่งกลุ่มชุมชนออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ (๑) ชุมชนที่อยู่รอบสนามบิน รอบเขตประชิดสนามบินหรือแนวเส้นการบินที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของ บวท. (๒) ชุมชนที่สร้างผลกระทบให้การให้บริการของ บวท. ได้แก่ ชุมชนที่มีการจุดบั้งไฟ ปล่อย โคมลอย โคมควัน ไตรณ การดำเนินงานของ วิทยุชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน รอบเขตประชิดสนามบิน หรือแนวเส้นทางการบิน และ (๓) กลุ่มชุมชนสังคมทั่วไป เพื่อสร้างโอกาส และสนับสนุนให้ชุมชนและสังคมตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมในฐานะองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่ดี ให้เป็นไปตามที่ สคร. กำหนด

๓.๓.๒ นโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

บวท. ได้ดำเนินการในส่วนของการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญเป็นส่วนหนึ่งในแผนแม่บท CSR มาอย่างต่อเนื่อง โดยได้แยกออกมาเป็นแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับนี้เป็นฉบับแรก โดยได้มีการกำหนดนโยบายให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ปี ๒๕๖๕ ดังนี้

“บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มุ่งมั่นและส่งเสริมกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม รวมทั้งมุ่งเน้นความร่วมมือและบริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์อันดี เพื่อบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและมาตรฐานการปฏิบัติงาน และปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี”

ภายใต้นโยบายดังกล่าวได้กำหนดแนวทางการดำเนินนโยบายสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มไว้โดยในกลุ่ม “ชุมชน” มีแนวทางการดำเนินนโยบาย ดังนี้

(๑) ดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงประโยชน์ส่วนรวม และไม่กระทำการใด ๆ ที่จะมีผลเสียต่อชุมชน สังคม และประโยชน์สาธารณะ

(๒) ให้การสนับสนุนกิจกรรมที่จะมีส่วนสร้างสรรค์ชุมชนและสังคม

(๓) ปลุกฝังจิตสำนึกให้ฝ่ายจัดการและพนักงานให้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคม

(๔) รายงานผลการดำเนินงานและสถานภาพขององค์กรอย่างสม่ำเสมอ

๓.๔ นโยบายและแนวทางการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บพท.

การปรับบทบาทหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจปี ๒๕๖๕ ทำให้มีการยกเลิกแผนแม่บท CSR โดยได้กำหนดไว้ในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน และสิ่งแวดล้อมแทน ซึ่งในทางปฏิบัติแผนวิสาหกิจของ บพท. ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ (S) การให้บริการการเดินทางอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และ SO 2 พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทางอากาศ พร้อมทั้งกำหนดตัวชี้วัด KPI เพื่อบริหารจัดการด้าน Carbon Emission จากการปฏิบัติการบินตลอดช่วงการบิน โดยมีแผนงาน/โครงการ/งานที่นำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณเที่ยวบิน (Capacity) ไว้ในกระบวนการดำเนินการกิจอยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในส่วนของความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บพท. ยังคงให้ความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักการมาตรฐาน ISO 26000 (ความโปร่งใส (Transparency) ความโปร่งใสในการตัดสินใจและการดำเนินงานที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม) และพฤติกรรมจริยธรรม (ดูแลรักษาสภาพแวดล้อม (The Environment) เป็นการคำนึงถึงผลกระทบที่เกิดจากการตัดสินใจและการดำเนินงานขององค์กร)

ดังนั้น เพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล นำไปสู่การเป็นองค์กรที่มีความน่าเชื่อถือ ทำให้ประชาชน ผู้รับบริการ ผู้ปฏิบัติงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เกิดความมั่นใจ ครึกครื้น และไว้วางใจในการบริหารงาน อีกทั้งยังส่งผลต่อการเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร (AEROTeam) ที่ดี ในการให้ความสำคัญต่อความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนที่ได้รับผลกระทบ ๓ กลุ่มดังกล่าว อาจมีความจำเป็นที่ บพท. ต้องทำการสื่อสาร/สานสัมพันธ์กับกลุ่มชุมชนเป้าหมายในแง่มุมของมลภาวะทางเสียง และมลพิษทางอากาศด้วย รวมถึงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) (การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (ด้านสิ่งแวดล้อม โดยการอนุรักษ์และรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดความสมบูรณ์ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดการเกิดมลพิษ) และนโยบายของยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ นโยบายประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) ที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความมั่นคงของประเทศไทยในอนาคต โดยคำนึงถึงการพัฒนาและใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Growth Engine) โดยการมุ่งเน้นการใช้พลังงานทดแทน การปรับแนวคิดจากเดิมที่คำนึงถึงความได้เปรียบเรื่องต้นทุนเป็นหลัก มาสู่การคำนึงถึงประโยชน์ที่ได้จากการลดความสูญเสียทั้งระบบ (Lost Advantage) หัวใจสำคัญอยู่ที่การพัฒนากระบวนการผลิต และแผนพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่ให้ความสำคัญกับการให้บริการการเดินทางอากาศบนพื้นฐานของความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงดำเนินการตามหลักการของมาตรฐานสากล ISO 26000 เป็นแนวทางในการปฏิบัติตามนโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บพท. ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

๓.๕ ความเชื่อมโยงและสอดคล้องระหว่างวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าหมายระยะยาว

กับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และพันธกิจ

Corporate Social Responsibility Destination

AEROTHAI Destination 2037 Vision

วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”
 “A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider”

เป้าหมายวิสัยทัศน์

๑. ให้บริการการเดินทางที่มีคุณภาพ
ระดับแนวหน้า
(AEROTHAI Servicemark)

๒. สร้างบุคลากรมืออาชีพ
(Professionals)

๓. พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง
(HPO)

๔. สร้างความสามารถในการแข่งขันกับประเทศ และ
สร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน (Value for National
Competitiveness and Aviation Industry)

ประเด็นยุทธศาสตร์ (SI) และวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective : SO)

SI1 การให้บริการเดินทางที่ปลอดภัย ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	SI2 การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	SI3 การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	SI4 การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับ ประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน
SO1 ให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัย และมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐานและ ต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน	SO3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการ ทุนมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถพัฒนา วิสัยทัศน์ และองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน	SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างผลงานที่โดดเด่น SO6 มีการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดง รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล SO7 เป็นองค์กรที่ส่งเสริมระบบพื้นฐานของชาติจากความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล SO8 มีคุณธรรม จริยธรรมทางวัฒนธรรม และมีประสิทธิผลและคุณค่าที่ส่งผลกระทบต่อ สังคมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมไทย	SO9 สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ SO10 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางที่ ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาทางขนส่ง ทางอากาศของประเทศ

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์/กลยุทธ์/แผนงานตาม
แผนวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อ
ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๘

SO2 พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับที่ชุมชน และยกระดับ
ประสิทธิภาพระบบการเดินทาง

กลยุทธ์ S.2.1 ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสนับสนุนการเดินทางตลอดช่วงการบิน

SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั้งองค์กร และพร้อมรับการ
เปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้าง
ผลงานที่โดดเด่นต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ให้บริการทุกกลุ่ม

กลยุทธ์ S.5.2 ผลักดันสร้างแรงจูงใจให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้าน
ปัจจัยอันตราการบิน ด้วยการจัดการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ลดการกีดกันหรือข้อขัดแย้งในระหว่างหน่วยงานทั้งใน/นอกและจากปัจจัย
ด้านราคา ค่าใช้จ่าย ค่าตอบแทน ค่าตอบแทน และค่าตอบแทน

SO6 มีการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดง
ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ S.6.2 ผลักดันให้เกิดการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมในเชิงรุก
พร้อมขยายการปฏิบัติการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
ในกระบวนการ CSR in Process สอดคล้องตามมาตรฐาน

แผนงานตามแผนวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์ความ
รับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

๕.๒.๒ แผนงานยกระดับความสามารถในการสร้างความสัมพันธ์/บริหาร
จัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๒.๑.๑-๒.๑.๒ แผนพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการ
จราจรทางอากาศในเขตสนามบินและพื้นที่รอบสนามบินเพื่อรองรับปริมาณจราจรทาง
อากาศในอนาคตและการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ

๖.๒.๑ แผนการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และใช้ความสามารถหลัก
สนับสนุน เพื่อรักษากายภาพร่วมกันกับภายนอก

๖.๒.๒ แผนการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อ
ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐

๑. การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความ
เข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร

๒. การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน
สังคม และสิ่งแวดล้อมทั่วไป

๓. การสร้างกลไกสื่อสารเผยแพร่การดำเนินงานด้านความ
รับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อม

๔. การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายผู้มีส่วนได้ส่วน
เสียรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อม

๕.๑ การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายผู้มีส่วนได้ส่วน
เสียรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อม

๕.๒ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

แผนงาน/โครงการ/งาน/กิจกรรมตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐

๑. แผนงานการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร

๑.๑ โครงการ/งาน/วิเคราะห์ชุมชน โดยรอบที่ทำการ บวท. เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการทำกิจกรรมร่วมกัน

๑.๒ โครงการ/งาน/การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทาง (ATS/CNS)

๑.๓ โครงการ/งาน/วิทยุการบินนำพื้นที่ปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย

๑.๔ โครงการ/งาน/ศึกษาการนำร่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือสื่ออื่นใด มาดำเนินงานด้านชุมชนทดแทนการลงพื้นที่

๒. แผนงานการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป

๒.๑ โครงการ/งานเผยแพร่การดำเนินการกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒.๒ โครงการ/งาน/จัดทำโครงการด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO26000

๒.๓ โครงการ/งาน/การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ

๒.๔ โครงการ/งานสนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิบ้านฟ้าไทย

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อ
ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐

การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ
เพื่อลดผลกระทบเชิงลบ/เพิ่มผลกระทบเชิงบวก

๒.๑ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป โดยดำเนินการตามแนวทางปฏิบัติ
ของมาตรฐาน ISO 26000 และหลักพฤติกรรมจริยธรรมเพื่อ
แสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อม

๒.๒ การดำเนินการกิจกรรมที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วน
เสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

๓.๑ การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายผู้มีส่วนได้ส่วน
เสียรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อม

๓.๒ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๔.๑ การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายผู้มีส่วนได้ส่วน
เสียรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อม

๔.๒ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๑ การสร้างความรู้ความเข้าใจต่อนโยบายผู้มีส่วนได้ส่วน
เสียรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อม

๕.๒ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๓ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๔ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๕ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๖ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๗ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๘ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๙ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๕.๑๐ การสร้างกลไกในการสื่อสารและเผยแพร่ภายใน/ภายนอกองค์กร
ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชน สังคม

๓.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

บพท. ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยให้ยึดหลักรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ ประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) แนวทางมาตรฐานสากล ISO 26000 เกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผล SE-AM ประจำปี ๒๕๖๕ และแนวนโยบายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น คค. สคร. และ ICAO มาเป็นกรอบการดำเนินงานขององค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อมุ่งเน้นผลประโยชน์เพิ่มขึ้นทั้งกับ บพท. เอง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ดังนี้

๓.๖.๑ เพื่อให้ บพท. มีทิศทางที่ชัดเจนในการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยนำความสามารถพิเศษขององค์กรมาใช้ในการพัฒนานวัตกรรม และประโยชน์อื่นใด เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน สังคมกลุ่มเป้าหมาย และชุมชน สังคมทั่วไป เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในการดำเนินงานของ บพท. ในระยะยาว

๓.๖.๒ เพื่อแสดงถึงความตระหนักรู้และตื่นตัวในการสร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนในธุรกิจการบินในการดำเนินธุรกิจด้วยแนวคิดลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คำนึงถึงการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Growth) และการลดผลกระทบเชิงลบ เพิ่มผลกระทบเชิงบวกต่อชุมชน สังคมโดยรวมที่ทำการ บพท. ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค

๓.๖.๓ สามารถสร้างการเติบโตของธุรกิจควบคู่กับการพัฒนาสังคมชุมชน โดยคำนึงถึงความร่วมมือกับชุมชนในการลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งผลกระทบต่อชุมชนจากการให้บริการจราจรทางอากาศของ บพท. และผลกระทบต่อ บพท. จากการดำเนินธุรกิจและการดำรงชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชน เพื่อนำไปสู่การสร้างสังคมที่ยั่งยืนสำหรับทุกคน

บทที่ ๔

ยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายใน จากผลการดำเนินงานในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ แผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ และนโยบาย ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. เกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตาม ระบบประเมินผล SE-AM ประจำปี ๒๕๖๕ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำประเด็นยุทธศาสตร์ความ รับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ใน การพัฒนาไว้ ๓ ด้าน และแผนงานสนับสนุนการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ ๓ แผนงาน ดังต่อไปนี้

๔.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ :** การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็ง ชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ :** การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ :** การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้าน ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ สิ่งแวดล้อม

๔.๒ แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

แผนงานที่สนับสนุนการดำเนินงานของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ฉบับนี้ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ และแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. โดยพิจารณาให้เชื่อมโยงกับเกณฑ์ ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ปี ๒๕๖๕ ของ สคร. ด้วย โดยมีแผนงานดังนี้

- แผนงานที่ ๑** แผนงานการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ ขององค์กร
- แผนงานที่ ๒** แผนงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ สิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป
- แผนงานที่ ๓** แผนงานการสื่อสารด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ ๓ แผนงานตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙ ประเด็นยุทธศาสตร์ตามแผนยุทธศาสตร์
ตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-
๒๕๗๐ และแผนยุทธศาสตร์ตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้
ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐

แผนงานตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙	ประเด็นยุทธศาสตร์ตามแผน ยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้ มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐	แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐
๕.๒.๒ แผนงานยกระดับ ความสามารถในการสร้าง ความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้ มีส่วนได้ส่วนเสีย	๑. การใช้ความสามารถหลักของ องค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็ง ชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ ขององค์กร	๑. แผนงานการเสริมสร้างความ เข้มแข็งของชุมชนสำคัญตาม ความสามารถพิเศษขององค์กร
๒.๑.๑ - ๒.๑.๓/ แผนพัฒนาขีด ความสามารถและประสิทธิภาพ ในการให้บริการจราจรทาง อากาศในเขตสนามบิน/เขต ประชิดสนามบินเพื่อรองรับ ปริมาณจราจรทางอากาศใน อนาคต	๒. การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ สิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป ๓. การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสาร และเผยแพร่การดำเนินงานด้านความ รับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้าน ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	๒. แผนงานการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชน ๓. แผนงานการสื่อสารด้านการแสดง ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของ ชุมชน
๖.๒.๒ แผนการแสดงความ รับผิดชอบต่อสังคม และ สิ่งแวดล้อมในกระบวนการ		
๖.๒.๑ แผนการแสดงความ รับผิดชอบต่อสังคม และใช้ ความสามารถหลักสนับสนุน เพื่อ รักษาความร่วมมือกับภายนอก		

ตารางที่ ๔ ประเด็นยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ โครงการ/งาน ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย

หน่วยปฏิบัติ/รวบรวม

ตาราง ๔-๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชน
สำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย หน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๑. การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร	เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษเพื่อลดผลกระทบเชิงลบและเพิ่มผลกระทบเชิงบวก	๑. มีรายชื่อชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค (๙ ศูนย์ควบคุมการบิน) และส่วนกลางโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) โดยเป้าหมายปี ๒๕๖๕ ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๑. ๑วิเคราะห์ชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการทำนวัตกรรกร่วมกัน	-ทำการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๖ - ระดับ ๕ คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนกันยายน - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๓ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR) ผู้รับผิดชอบร่วม : -สายงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ (ศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค) -สายงานบริหารจราจรทางอากาศ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)
		๒. สร้างการรับรู้และความพึงพอใจต่อกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ	การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ (ATS/CNS)	-การรับรู้และความพึงพอใจกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ -ระดับ ๕ สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐ -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR) ผู้รับผิดชอบร่วม : ศูนย์ประกอบการ (ศูนย์ควบคุมการบินส่วนกลางและส่วนภูมิภาค)

ตาราง ๔-๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชน
สำคัญขององค์กร (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย หน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๑. การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร	เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษเพื่อลดผลกระทบเชิงลบและเพิ่มผลกระทบเชิงบวก	๓. สร้างความรู้/ความเข้าใจของประชาชนในพื้นที่ โดยรอบ ศูนย์ควบคุมการบิน ๙ แห่ง ด้านปัจจัยอันตราย (จากการปล่อยคอมลอยโคมควัน บั้งไฟ และปัจจัยอันตรายอื่นใด) เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการแจ้งจุดการเล่นบั้งไฟฯ อย่างถูกต้อง	วิทยุการบินนำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย	ร้อยละความรู้ความเข้าใจของประชาชนที่เข้าร่วมกิจกรรมการเผยแพร่ความรู้ด้านปัจจัยอันตราย -ระดับ ๕ สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐ -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๕ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR) ผู้รับผิดชอบร่วม : ศูนย์ปฏิบัติการ (ศูนย์ควบคุมการบินส่วนกลางและส่วนภูมิภาค) และ สำนักมาตรฐานความปลอดภัย
		๔. มีผลการศึกษาการนำเทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์หรือช่องทางอื่นใดมาใช้ในการสื่อสาร/ทำการสำรวจชุมชนทดแทนการลงพื้นที่	ศึกษาการนำช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือช่องทางอื่นใดมาใช้ในการสื่อสาร/ทำการสำรวจชุมชนทดแทนการลงพื้นที่	-ทำการศึกษาการนำช่องทางอิเล็กทรอนิกส์หรือช่องทางอื่นใดมาใช้ในการสื่อสาร/ทำการสำรวจชุมชนทดแทนการลงพื้นที่แล้วเสร็จ - ระดับ ๕ ทำการศึกษาแล้วเสร็จในเดือนกันยายน - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๓ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR)
	หมายเหตุ ผลการดำเนินงานอาจไม่สามารถดำเนินการได้กรณีที่เกิดวิกฤตทางการเงิน โรคระบาด และอื่นๆ ที่เป็นปัจจัยนอกเหนือการควบคุม ทำให้ไม่สามารถลงพื้นที่ได้ตามแผนที่กำหนด			

ตาราง ๔-๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย หน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๒. การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป	๒.๑ ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป โดยดำเนินการตามแนวปฏิบัติของมาตรฐาน ISO 26000 และหลักพฤติกรรมจริยธรรมเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมทั่วไป และสิ่งแวดล้อมของชุมชน	๑.สื่อสาร/เผยแพร่การดำเนินงานของ บพท. ที่มีผลกระทบต่อทางด้านสิ่งแวดล้อม (มลภาวะทางเสียง ทางอากาศ) ด้วยช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ต่อชุมชน สังคมทั่วไป	เผยแพร่การดำเนินงานกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	-เผยแพร่ผลการดำเนินงานของ บพท. ที่มีผลกระทบต่อทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน สังคมทั่วไปทุกไตรมาส - ระดับ ๕ เผยแพร่การดำเนินงานครบ ๔ไตรมาส -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR) ผู้รับผิดชอบร่วม : ศูนย์ประกอบการ (ศูนย์ควบคุมการบินส่วนกลางและส่วนภูมิภาค) และ งาน ปอส.
		๒.พัฒนาระบบและแนวปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ISO 26000 ตามหลักพฤติกรรมจริยธรรมที่องค์กรพึงมีต่อชุมชน สังคมทั่วไป และสิ่งแวดล้อมของชุมชน	จัดให้มีการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000	-จัดทำระบบในการดำเนินงานตามนโยบายและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ISO 26000 แล้วเสร็จ - ระดับ ๕ ดำเนินการแล้วเสร็จเดือนสิงหาคม - ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR) ผู้รับผิดชอบร่วม : ทุกสายงาน

ตาราง ๔-๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย หน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
	๒.๒ การดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม ทั่วไป	๑. เกิดเครือข่ายจิตอาสาวิสาหกิจชุมชนของ บวท. อย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล เพื่อความยั่งยืนภายในองค์กร รวมทั้งสนับสนุนการจัดทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. และเพื่อสร้างประโยชน์ต่อสังคม ชุมชนภาคส่วนต่างๆ ร่วมกับหน่วยงานภายนอกองค์กร	การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิสาหกิจชุมชน	-ความสำเร็จของสมาชิกเครือข่ายจิตอาสาฯ ร่วมกิจกรรมจิตอาสา กับกระทรวงคมนาคมได้ครบทุกกิจกรรม -ระดับ ๕ ร่วมกิจกรรมจิตอาสา กับ คค. ได้ครบทุกกิจกรรม -ค่าเป้าหมาย : > ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR) ผู้รับผิดชอบร่วม : ทุกสายงาน
		๒. ทำการมอบทุนเพื่อการศึกษาและพัฒนาคุณภาพชีวิตแก่เด็กหรือผู้พิการที่ด้อยโอกาสในระดับประถมศึกษาทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการปนเปื้อนภาคใต้ตามกรอบเวลาที่กำหนด	สนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิบ้านฟ้าไทย	-ความสำเร็จของการมอบทุน -ระดับ ๕ จัดพิธีมอบทุนแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน -ค่าเป้าหมาย : ≥ ระดับ ๔ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR) และศูนย์ประกอบการ(ศูนย์ควบคุมการปนเปื้อนภาคใต้) ผู้รับผิดชอบร่วม : ทุกสายงาน

ตาราง ๔-๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงาน
ด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายผลการดำเนินการ	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด/ค่าเป้าหมาย หน่วยปฏิบัติ/รวบรวม
๓. การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	๓.๑ สร้างความรู้และความเข้าใจต่อนโยบายความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	ประยุกต์ใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ในการสื่อสาร/เผยแพร่ผลการดำเนินงาน ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม	-ระดับความสำเร็จของการใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ในการเผยแพร่ผลการดำเนินงาน - ระดับ ๕ ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๕ ช่องทาง -ค่าเป้าหมาย : $\geq$ ระดับ ๕ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR)
	๓.๒ การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานภายในองค์กรด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม ทั่วไป	เผยแพร่นโยบาย/หรือแนวปฏิบัติและผลการดำเนินงานเพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมทั่วไปภายในองค์กร	การบรรยายเกี่ยวกับการการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร	-ระดับความสำเร็จของการเผยแพร่/นโยบาย/หรือแนวปฏิบัติและผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร - ระดับ ๕ รับรู้ข้อมูลที่ทำการเผยแพร่ได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐ -ค่าเป้าหมาย : $\geq$ ระดับ ๕ ผู้รับผิดชอบหลัก : สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (งาน CSR)

บทที่ ๕

รายละเอียดแผนการดำเนินงาน

แผนการดำเนินงานตามประเด็นยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม แยกตามประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

๕.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็ง
ชุมชนสำคัญขององค์กร

แผนงาน : แผนงานการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถ
พิเศษขององค์กร

โครงการ/งาน : ๑. วิเคราะห์ชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. เพื่อส่งเสริมให้เกิดความ
ร่วมมือในการทำนวัตกรรรมร่วมกัน
๒. การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ
๓. วิทยุการบินนำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย
๔. ศึกษาการนำช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือช่องทางอื่นใดมาใช้ในการ
สื่อสาร/ทำการสำรวจชุมชนทดแทนการลงพื้นที่

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป

แผนงาน : แผนงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และ
สิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป

โครงการ/งาน : ๑. เผยแพร่การดำเนินกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อ
สิ่งแวดล้อม
๒. จัดให้มีการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมและ
สิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000
๓. การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ
๔. สนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิน่านฟ้าไทย

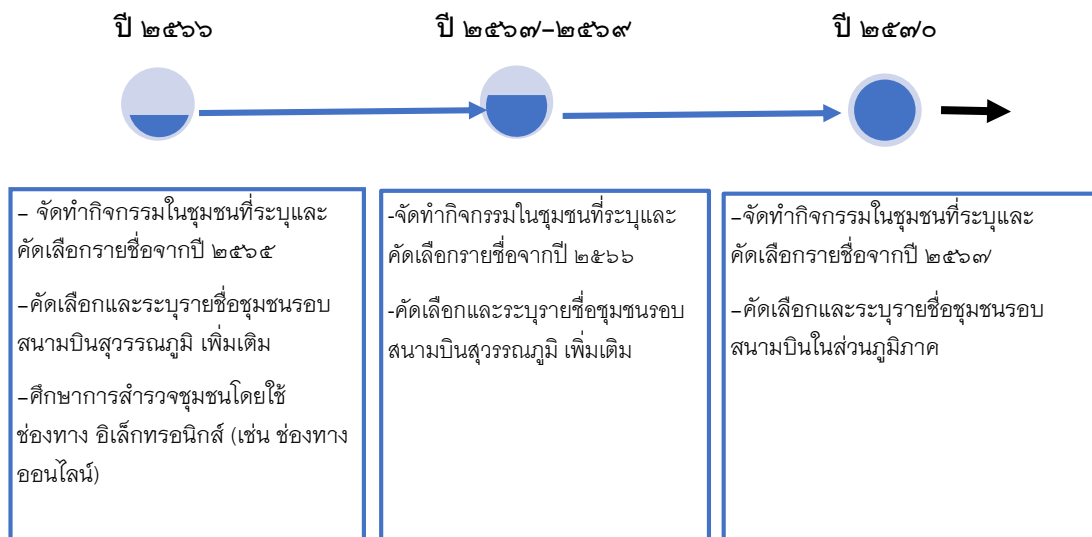
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

แผนงาน : แผนงานการสื่อสารด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

โครงการ/งาน :

๑. การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม
๒. การบรรยายเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร

๕.๒ เป้าหมายระยะ ๕ ปีของแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน



ยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ฉบับนี้ เป็นฉบับแรก หากพิจารณาในส่วนของการดำเนินงานตามบทบาทผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมในระยะยาว แบ่งการดำเนินงานออกเป็น ๓ ระยะ ดังนี้

ระยะที่ ๑ ปี ๒๕๖๖

- (๑) จัดทำกิจกรรมในชุมชนที่ระบุและคัดเลือกรายชื่อจากปี ๒๕๖๕ ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินสุวรรณภูมิ ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เนื่องจากเป็นระยะที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง และมลพิษทางอากาศจำนวน ๑ ชุมชน เพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการจัดกิจกรรม โดยทำการประเมินผล และออกแบบกิจกรรมที่เหมาะสมกับชุมชน
- (๒) ศึกษาความเป็นไปได้ในการออกแบบการสำรวจโดยนำเทคโนโลยีออนไลน์ตามแนวทางของ สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) หรือ ETDA มาปรับใช้แทนการลงพื้นที่ เพื่อสรุปการจัดทำรายงานผลสำเร็จของการระบุรายชื่อชุมชนเพื่อดำเนินการในระยะต่อไป
- (๓) คัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนตามแนวเส้นทางบินตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินสุวรรณภูมิ ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เพิ่มเติม

ระยะที่ ๒ ระหว่างปี ๒๕๖๓-๒๕๖๔

- (๑) จัดทำกิจกรรมในชุมชนที่ระบุและคัดเลือกรายชื่อจากปี ๒๕๖๖ ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินสุวรรณภูมิ ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เนื่องจากเป็นระยะที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศ
- (๒) คัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนตามแนวเส้นทางบินตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินในส่วนภูมิภาค ในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต

ระยะที่ ๓ ปี ๒๕๖๐

- (๑) จัดทำกิจกรรมในชุมชนที่ระบุและคัดเลือกรายชื่อจากปี ๒๕๖๓-๒๕๖๔ ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ของสนามบินส่วนภูมิภาคในระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือที่ระดับความสูงประมาณ ๓,๐๐๐ ฟุต เนื่องจากเป็นระยะที่ชุมชนได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงและมลพิษทางอากาศ
- (๒) ทำการสรุปผลการดำเนินงานระยะ ๕ ปีของแผนแม่บท

ทั้งนี้ ได้กำหนดรายละเอียดโครงการ/งาน ตามยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐ จำนวนทั้งสิ้น ๑๐ โครงการ/งาน พร้อมรายละเอียดตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย ระยะเวลาการดำเนินงาน และหน่วยงานรับผิดชอบหลัก-ร่วม ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ ๙-๑๑ ดังนี้

ตารางที่ ๙ โครงการ/งานตามยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑

ลำดับที่	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด (kpi)	ค่าเป้าหมาย ระดับ ๕	ระยะเวลาการ ดำเนินงาน	หน่วยงานปฏิบัติ/ รวบรวม
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : การใช้ความสามารถหลักขององค์กรในการส่งเสริมความเข้มแข็งชุมชนสำคัญขององค์กร					
๑.๑	วิเคราะห์ชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการทำกิจกรรมร่วมกัน	-คัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำการ บวท. ณ ทำอากาศสุวรรณภูมิ ตามเป้าหมายที่กำหนดแล้วเสร็จ	-คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนกันยายน	๒๕๖๖-๒๕๗๐ (กรอบเวลา ดำเนินการตาม เป้าหมาย ๕ ปี ที่ กำหนด)	สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารจรรยาทางอากาศ สายงานภูมิภาคและศูนย์ ประกอบการ
๑.๒	การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ	-การรับรู้และความพึงพอใจกิจกรรมการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทางอากาศ	-สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐	๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ดำเนินการทุกปี)	สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
๑.๓	วิทยุการบินนำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย	-ร้อยละความรู้ความเข้าใจของประชาชนที่เข้าร่วมกิจกรรม เผยแพร่ความรู้ด้านปัจจัยอันตราย	-สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐	๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ดำเนินการทุกปี)	สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักมาตรฐานความปลอดภัย สายงานภูมิภาคและศูนย์ ประกอบการ
๑.๔	ศึกษาการนำช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือช่องทางอื่นใดมาใช้ในการสื่อสาร/ทำการสำรวจชุมชนทดแทนการลงพื้นที่	-ทำการศึกษาการนำช่องทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการสื่อสาร/ทำการสำรวจชุมชนแล้วเสร็จ	-ทำการศึกษาการนำช่องทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการสื่อสาร/ทำการสำรวจชุมชนแล้วเสร็จในเดือนกันยายน	๒๕๖๖	สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ตารางที่ ๑๐ โครงการ/งานตามยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒

ลำดับที่	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด (kpi)	ค่าเป้าหมาย ระดับ ๕	ระยะเวลาการ ดำเนินงาน	หน่วยงานปฏิบัติ/ รวบรวม
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : การแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชนทั่วไป					
๒.๑	เผยแพร่การดำเนินกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม	-เผยแพร่ผลการดำเนินงานของ บวท. ที่มีผลกระทบ ทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน สังคมทั่วไปทุกไตรมาส	จำนวน ๔ ครั้ง ต่อปี	๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ดำเนินการทุกปี)	สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สายงานด้านบริหารจรรยาบรรณ ทาง อากาศ
๒.๒	จัดให้มีการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000	-ทำการสรุปผลการสำรวจการดำเนินงานตามนโยบายและแนว ปฏิบัติที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ISO 26000 นำเสนอเพื่อทำการ ทบทวนกระบวนการปรับปรุงการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แล้วเสร็จ	แล้วเสร็จเดือนสิงหาคม	๒๕๖๖	สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทุกสายงาน
๒.๓	การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ	-ความสำเร็จของสมาชิกเครือข่ายจิตอาสาฯ ร่วมกิจกรรม จิตอาสาฯกับกระทรวงคมนาคม	ร่วมกิจกรรมจิตอาสาฯกับ คค. ได้ ครบทุกกิจกรรม	๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ดำเนินการทุกปี)	สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
๒.๔	สนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิธันฟ้าไทย	-ความสำเร็จของการมอบทุน	แล้วเสร็จเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน	๒๕๖๖-๒๕๗๐ (ดำเนินการทุกปี)	สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ตารางที่ ๑๑ โครงการ/งานตามยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓

ลำดับที่	โครงการ/งาน	ตัวชี้วัด (kpi)	ค่าเป้าหมาย ระดับ ๕	ระยะเวลาการ ดำเนินงาน	หน่วยงานปฏิบัติ/ รวบรวม
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : การสร้างกลไกที่ดีในการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม					
๓.๑	การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม	-ระดับความสำเร็จของการใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ในการเผยแพร่ผลการดำเนินงาน	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๕ ช่องทาง	๒๕๖๖-๒๕๖๗ (ดำเนินการทุกปี)	สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
๓.๒	การบรรยายเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร	- ระดับความสำเร็จของการเผยแพร่นโยบาย/หรือแนวปฏิบัติ และผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ	รับรู้ข้อมูลข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ ร้อยละ ๘๑ - ๑๐๐	๒๕๖๖-๒๕๖๗ (ดำเนินการทุกปี)	สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คำจำกัดความตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของโครงการ/งาน แยกตามประเด็นยุทธศาสตร์

ตาราง ๑๒ คำจำกัดความตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑

โครงการ/งานที่ ๑ วิเคราะห์ชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการทำ
นวัตกรรมร่วมกัน

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับ ความสำเร็จ)	ความหมาย
๑.๑ คัดเลือกและระบุ รายชื่อชุมชนสำคัญ โดยรอบที่ทำการ บวท. ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพิ่มเติม แล้วเสร็จ	๕	คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนกันยายน
	๓	คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม
	๑	คัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน

โครงการ/งานที่ ๒ การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินทาง

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับ ความสำเร็จ)	ความหมาย
การรับรู้และความพึง พอใจของผู้เข้าร่วม กิจกรรมการส่งเสริม ความรู้ด้านการให้บริการ การเดินทาง	๕	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐
	๔	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๖๑-๘๐
	๓	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๔๑-๖๐
	๒	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๒๑-๔๐
	๑	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๐-๒๐

โครงการ/งานที่ ๓ วิจัยการป็นน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย

ตัวชี้วัด Output	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ร้อยละความความรู้	๕	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐
ความเข้าใจของประชาชน ที่เข้าร่วมกิจกรรมการ	๔	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๖๑-๘๐
	๓	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๔๑-๖๐
	๒	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๒๑-๔๐
เผยแพร่ความรู้ด้าน ปัจจัยอันตราย	๑	สามารถสร้างการรับรู้ข้อมูล/ข่าวสารได้ร้อยละ ๐-๒๐

โครงการ/งานที่ ๔ ศึกษาการนำช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือช่องทางอื่นใดมาใช้ในการสื่อสาร/ทำการ
สำรวจชุมชนทดแทนการลงพื้นที่

ตัวชี้วัด Output	ค่าเป้าหมาย (ระดับ ความสำเร็จ)	ความหมาย
ทำการศึกษาการนำช่องทาง อิเล็กทรอนิกส์หรือช่องทาง อื่นมาใช้ในการสื่อสาร/สำรวจ ชุมชนแล้วเสร็จ	๕	ดำเนินการตามแผนแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม
	๓	ดำเนินการตามแผนแล้วเสร็จในเดือนกันยายน
	๑	ดำเนินการตามแผนแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม

ตารางที่ ๑๓ ตารางคำจำกัดความตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒

โครงการ/งานที่ ๕ เผยแพร่การดำเนินกิจกรรมการให้บริการ ATM ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด Output	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
เผยแพร่ผลการดำเนินงานของ บวท. ที่มีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมต่อชุมชน สังคมทั่วไปทุก ไตรมาส	๕	เผยแพร่ผลการดำเนินการงานฯ ปีละ ๔ ครั้ง
	๔	เผยแพร่ผลการดำเนินการงานฯ ปีละ ๓ ครั้ง
	๓	เผยแพร่ผลการดำเนินการงานฯ ปีละ ๒ ครั้ง
	๒	เผยแพร่ผลการดำเนินการงานฯ ปีละ ๑ ครั้ง
	๑	ประสานงานและเตรียมข้อมูลเพื่อทำการเผยแพร่แล้วเสร็จ

โครงการ/งานที่ ๖ จัดให้มีการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000

ตัวชี้วัด Output	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ทำการสรุปผลการสำรวจการดำเนินงานตามนโยบายและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับมาตรฐาน ISO 26000 นำเสนอเพื่อทำการทบทวนกระบวนการปรับปรุงการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ	๕	ดำเนินการตามแผนแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม
	๓	ดำเนินการตามแผนแล้วเสร็จในเดือนกันยายน
	๑	ดำเนินการตามแผนแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม

โครงการ/งานที่ ๓ การสร้างเครือข่ายจิตอาสาวิทยุการบินฯ

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับ ความสำเร็จ)	ความหมาย
ความสำเร็จของ สมาชิกเครือข่ายจิต อาสาฯ ร่วมกิจกรรม จิตอาสาฯกับกระทรวง คมนาคม	๕	ร่วมกิจกรรมจิตอาสาฯกับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๑๐๐
	๔	ร่วมกิจกรรมจิตอาสาฯกับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๘๐
	๓	ร่วมกิจกรรมจิตอาสาฯกับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๖๐
	๒	ร่วมกิจกรรมจิตอาสาฯกับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๔๐
	๑	ร่วมกิจกรรมจิตอาสาฯกับกระทรวงคมนาคมได้ร้อยละ ๒๐

โครงการ/งานที่ ๔ สนับสนุนการดำเนินงานมูลนิธิบ้านฟ้าไทย

ตัวชี้วัด Outcome	ค่าเป้าหมาย (ระดับ ความสำเร็จ)	ความหมาย
ความสำเร็จของ การมอบทุน	๕	จัดพิธีมอบทุนแล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน
	๔	จัดพิธีมอบทุนแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม
	๓	จัดพิธีมอบทุนแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม
	๒	จัดพิธีมอบทุนแล้วเสร็จในเดือนกันยายน
	๑	จัดพิธีมอบทุนแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม

ตารางที่ ๑๓ ตารางคำจำกัดความตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓

โครงการ/งานที่ ๙ การสื่อสารด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัด Output	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ระดับความสำเร็จของการใช้ช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ในการเผยแพร่ผลการดำเนินงาน	๕	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๕ ช่องทาง
	๔	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๔ ช่องทาง
	๓	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๓ ช่องทาง
	๒	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๒ ช่องทาง
	๑	ใช้ช่องทางการสื่อสาร ๑ ช่องทาง

โครงการ/งาน ๑๐ การบรรยายเกี่ยวกับการการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย (ระดับความสำเร็จ)	ความหมาย
ระดับความสำเร็จของการเผยแพร่นโยบาย/หรือแนวปฏิบัติและผลการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ	๕	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๘๑-๑๐๐
	๔	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๖๑-๘๐
	๓	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๔๑-๖๐
	๒	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๒๑-๔๐
	๑	รับรู้ข้อมูล/ข่าวสารประเภทต่าง ๆ ได้ร้อยละ ๐-๒๐

เอกสารอ้างอิง

๑. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐
๒. ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)
๓. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐)
๔. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)
๕. การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบการประเมินผลรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Assessment Model: SE-AM ประจำปี ๒๕๖๕
๖. (ร่าง) แผนวิสาหกิจ บวท. พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐
๗. (ร่าง) การจัดทำแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐
๘. มาตรฐานสากล ISO 26000

ภาคผนวก

ชุมชนสำคัญโดยรอบที่ทำกร บวท. ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ
จากการสำรวจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
(คัดสำเนาจากคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถ
พิเศษของ บวท. (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ))

รายชื่อชุมชน/หมู่บ้านที่อยู่โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 79 แห่ง

ลำดับที่	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	ที่ตั้ง				
		หมู่	ถนน	แขวง/ตำบล	อำเภอ/เขต	จังหวัด
1	ชุมชนประชาร่วมใจ	4	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
2	ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์	3	เลียบมอเตอร์เวย์	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
3	ชุมชนร่วมใจพัฒนา	3	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
4	ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา	3	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
5	ชุมชนวัดป่ารุ่งรื่น	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
6	ชุมชนลำพุดธา	3	ฉลองกรุง	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
7	ชุมชนสองฝั่งคลอง	1	เจ้าคุณทหาร	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
8	ชุมชนสังฆราชา	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
9	ชุมชนเกษมนคร 2	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
10	ชุมชนซอยกำนันแก้ว	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
11	ชุมชนซอยแม่เพ็ญ	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
12	ชุมชนหมู่ 4 คลองสาม	4	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
13	ชุมชนบุรุษอิสลาม	17	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
14	หมู่บ้านร่วมสุขวิลเลจ 4	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
15	หมู่บ้านร่วมฤดี	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
16	หมู่บ้านสราญวงศ์	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
17	หมู่บ้านพาราไดซ์ การ์เด็น	17	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
18	หมู่บ้านนครินทร์การ์เด็น	4	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
19	หมู่บ้านพนาสนธิ์ 3	17	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
20	หมู่บ้านศิรินทรา	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
21	หมู่บ้านวัฒนา	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
22	หมู่บ้านดิสกุล	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
23	หมู่บ้านรุ่งกิจการ์เด็นโฮม	3	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
24	หมู่บ้านสุวรรณวิลล์	1	เจ้าคุณทหาร	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
25	หมู่บ้านลาดกระบังการ์เด็น	3	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
26	หมู่บ้านเมณสินี	3	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
27	หมู่บ้านแฮปปี้เพลส	4	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร

28	หมู่บ้านเอกราช	1	คุ้มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
29	หมู่บ้านประภาวรรณโฮม 2	16	ร่วมเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
30	หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 4	3	ร่วมเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
31	หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 5	3	ร่วมเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
32	หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า 9	3	ร่วมเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
33	หมู่บ้านจุลมาศวิลล่า	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
34	หมู่บ้านสุทธาทร	1	เจ้าคุณทหาร	ลำปลายทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
35	หมู่บ้านประเสริฐสุข	4	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
36	หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ	1	วัดศรีวารีน้อย	หนองปรือ	บางพลี	สมุทรปราการ
37	หมู่ 10 ตำบลศิระจรเข้	10	วัดศรีวารีน้อย	ศิระจรเข้น้อย	บางเสาธง	สมุทรปราการ
38	หมู่ 2 ตำบลราชาเทวะ	2	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
39	หมู่ 3 ตำบลราชาเทวะ	3	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
40	หมู่ 4 ตำบลราชาเทวะ	4	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
41	หมู่ 5 ตำบลราชาเทวะ	5	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
42	หมู่ 6 ตำบลราชาเทวะ	6	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
43	หมู่ 7 ตำบลราชาเทวะ	7	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
44	หมู่ 10 ตำบลราชาเทวะ	10	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
45	หมู่ 14 ตำบลราชาเทวะ	14	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
46	หมู่ 15 ตำบลราชาเทวะ	15	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
47	หมู่บ้านพาร์ควิจิตร	7	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
48	หมู่บ้านกิ่งแก้ววิลล่า	7	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
49	หมู่ 1 ตำบลบางไผ่	1	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
50	หมู่ 2 ตำบลบางไผ่	2	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
51	หมู่ 3 ตำบลบางไผ่	3	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
52	หมู่ 4 ตำบลบางไผ่	4	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
53	หมู่ 5 ตำบลบางไผ่	5	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
54	หมู่ 6 ตำบลบางไผ่	6	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
55	หมู่ 7 ตำบลบางไผ่	7	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
56	หมู่บ้านกรีนเลค	2	บางนา-ตราด	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
57	หมู่บ้านกรีนวิลล์	3	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ
58	หมู่บ้านพูนสุข	7	บางนา-ตราด	บางไผ่	บางพลี	สมุทรปราการ

59	หมู่บ้านธนาซีดี	4	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
60	อาคารชุดนิวเวล	4	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
61	คอนโดธนาเพลส	4	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
62	คอนโดเพรจี้จ	4	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
63	คอนโดคุณเจริญ	5	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
64	หมู่ 11 ตำบลบางพลีใหญ่	11	บางนา-ตราด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
65	หมู่บ้านกรุงเทพ	11	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
66	หมู่บ้านบัวแก้ว	11	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
67	หมู่บ้านโนเบิลปาร์ค	11	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
68	หมู่ 12 ตำบลบางพลีใหญ่	12	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
69	หมู่บ้านโนเบิลโฮม	12	ซอยหลวงพ่อด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
70	หมู่ 10 ตำบลบางปลา	10	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
71	หมู่ 11 ตำบลบางปลา	11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
72	หมู่บ้านโรมอนปาร์ค	3,11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
73	หมู่บ้านนันทนาการเดิน	10	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
74	หมู่บ้านกฤษฏานคร 30	10	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
75	หมู่บ้านบุศรินทร์-เทพารักษ์	11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
76	หมู่บ้านชัยพฤกษ์-เทพารักษ์	11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
77	หมู่บ้านอารีนาการ์เด้นท์	3	ซอยหลวงพ่อด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
78	หมู่บ้านกล้วยพฤกษ์	11	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
79	หมู่บ้านกฤษณา	2	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ

ด้านทิศเหนือ 35 แห่ง

ด้านทิศใต้ 30 แห่ง

ด้านทิศตะวันออก 2 แห่ง

ด้านทิศตะวันตก 12 แห่ง