



Sustainability Report

2566

**AERONAUTICAL
RADIO
OF
THAILAND**

สารบัญ

รายงานการพัฒนาความยั่งยืน ประจำปี 2566



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

01

สารจากประธานกรรมการ

03

สารจากประธานกรรมการ
และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

06

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

08

เกี่ยวกับวิทยุการบินฯ

13

วิสัยทัศน์ พันธกิจ การกิจ

14

กลุ่มธุรกิจบริการการเดินทาง
และบริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบิน

22

ผลการดำเนินงานที่สำคัญปี 2566

24

วิทยุการบินฯ
กับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

28

การดำเนินงาน
ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

34

การกำกับดูแลกิจการที่ดี
เพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืน

39

การบริหารความเสี่ยง การควบคุม
ภายใน และการตรวจสอบภายใน

43

ความปลอดภัยและการรักษา
ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

44

ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญเกี่ยวข้อง
กับการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน

48

การดำเนินกลยุทธ์และกรอบการ
พัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์

51

การสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืน
ตามแนวทาง ESG

70

การดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน
ตามแนวทาง ESG

ผู้บริหารและพนักงานทุกท่าน
ได้ทุ่มเทกำลังกาย กำลังใจ ปฏิบัติ
หน้าที่ร่วมกันอย่างเต็มความรู้
ความสามารถและพร้อมรับมือกับ
ความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในปีข้างหน้า
และยึดมั่นต่อพันธกิจองค์กรในฐานะ
ผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของ
ประเทศเพื่อบรรลุซึ่งวิสัยทัศน์ ”

พลอากาศเอก

(คงศักดิ์ จันทรโสภะ)

กรรมการบริษัทฯ
ทำหน้าที่แทนประธานกรรมการบริษัทฯ

สารจาก ประธานกรรมการ

ช่วงปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินเริ่มกลับมาฟื้นตัวภายหลังสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) คลี่คลายลง เห็นได้จากจำนวนสายการบินและปริมาณเที่ยวบินที่บินเข้า่านฟ้าไทยค่อย ๆ เพิ่มขึ้น และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากอย่างต่อเนื่อง สถานะการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วกลายเป็นปัจจัยความท้าทายใหม่ที่เราชาววิทยุการบินฯ ต้องปรับตัวและเตรียมพร้อมรับมือเพื่อส่งมอบพันธกิจการให้บริการการเดินทางอากาศกับสายการบิน ผู้ใช้บริการยังคงมีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการในกิจการบิน ภาครัฐ และผู้ให้บริการการเดินทางอากาศในภูมิภาคได้เดินหน้าร่วมกันอย่างเข้มแข็ง เป็นการทำงานภายใต้วิสัยทัศน์การเป็น “องค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”

ในปี 2566 ผลดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ได้สะท้อนผ่านตัวชี้วัดองค์กรในด้านต่าง ๆ ที่ได้รับจากหน่วยงานประเมินผลภายนอก ดังนี้

ด้านการเงิน บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ “AAA” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 9 และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการประเมินของทริสเรทติ้งเกี่ยวกับสถานะการเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐของบริษัทฯ ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับรัฐบาลในระดับสูงสุด และมีความสำคัญต่อรัฐบาลไทยในระดับสูงสุด

ด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน ผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสะสมของบริษัทฯ ในปี 2566 มียอดเบิกจ่ายสะสมร้อยละ 95 ของวงเงินเบิกจ่ายประจำปีที่ได้รับอนุมัติปรับปรุง จำนวน 450.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามนโยบายภาครัฐที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินลงทุน

ด้านการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ บริษัทฯ ได้รับการประเมินผลตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่างรัฐบาลไทยกับบริษัทฯ ตามเกณฑ์การประเมินผลดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM)” โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กำกับดูแล ซึ่งเป็นการประเมินและวัดผล 3 ส่วน ได้แก่ 1. การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ 2. ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และ 3. Core Business Enablers ในปี 2565 บริษัทฯ ได้รับคะแนนประเมินรวม 3.9171 (คะแนนเต็ม 5) สะท้อนสิ่งที่บริษัทฯ ยังต้องพัฒนาปรับปรุงการบริหารแผนดำเนินงานรวมทั้งการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ภายนอกที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องและทันกาล ซึ่งบริษัทฯ ได้วางแนวทางดำเนินงานเพื่อยกระดับคะแนนการประเมินให้สูงขึ้นในปีต่อไป

ตลอดระยะเวลาดำเนินงาน 75 ปี บริษัทฯ ยังคงยึดมั่นดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล โดยจัดการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง และ สคร. ตลอดจนสนับสนุนและส่งเสริมการนำนโยบายการกำกับกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ (Governance, Risk Management and Compliance) ไปสู่การปฏิบัติในทุกส่วนงาน รวมทั้งดำเนินธุรกิจบริการเกี่ยวเนื่องตามแนวทางการแข่งขันทางการตลาดที่เป็นธรรม ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลที่ดี

กระผมเชื่อมั่นว่า ผู้บริหารและพนักงานทุกท่านได้ทุ่มเทกำลังกาย กำลังใจ ปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันอย่างเต็มความสามารถ และพร้อมรับมือกับความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในปีข้างหน้า และยึดมั่นต่อพันธกิจองค์กรในฐานะผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศเพื่อบรรลุซึ่งวิสัยทัศน์ และจะมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น พร้อมร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศและภูมิภาคให้เจริญเติบโต โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ในนามของคณะกรรมการและผู้บริหาร กระผมขอขอบคุณผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เชื่อมั่นและให้การสนับสนุนด้วยดีเสมอมา และขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานทุกท่านที่อุทิศตนปฏิบัติงานด้วยความอดทนและเสียสละจนบริษัทฯ ก้าวผ่านวิกฤตการณ์ที่ผ่านมา และหวังว่าด้วยศักยภาพและความมุ่งมั่นตั้งใจดีของทุกคนจะนำพาองค์กรอันเป็นที่รักของเราให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนสืบไป “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศ ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”





“ บวก. ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม สังคม ชุมชน ในการนำไปสู่การลดผลกระทบจากก๊าซเรือนกระจกของโลกอีกทางหนึ่ง โดยให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานโดยรอบ ”

(นายณพศิษฐ์ จักรพิทักษ์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สารจาก กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปี 2566 สถานการณ์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยฟื้นตัวขึ้นจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งผลกระทบดังกล่าว บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวก.) ยังคงต้องบริหารงบประมาณอย่างระมัดระวัง เพื่อความยั่งยืนของสถานะทางการเงินในระยะยาว นอกจากนี้ ยังต้องคอยเฝ้าระวังผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจโลกและประเทศไทยที่มีผลกระทบต่อวิกฤตต้นทุนพลังงานที่พุ่งสูงขึ้นและผันผวน ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาวะเงินเฟ้อที่สูงขึ้นในภาพรวมด้วย



สถานการณ์ทางด้านสิ่งแวดล้อมโลกยังคงได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องจากภาวะโลกร้อนที่ส่งผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศที่ทำให้เกิดภัยธรรมชาติที่รุนแรงมากขึ้น ทั้งจากพายุ ไฟป่า น้ำท่วม ภัยแล้ง รวมถึงความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศที่ขาดความสมดุลอันเกิดจากน้ำมือของมนุษย์เป็นสำคัญ บวท. ให้ความสำคัญในการให้บริการการเดินอากาศที่คำนึงถึงการลดผลกระทบต่อโลกร้อนด้วยการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ กำหนดกลยุทธ์ เป้าหมาย และแผนงาน โครงการในการดำเนินงานที่นำไปสู่การลด Carbon Emission มาอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนและสอดคล้องกับเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และประเทศทั่วโลกในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ลดลง และเปลี่ยนผ่านสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำของโลก

นอกจากนี้ บวท. ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม สังคม ชุมชน ในการนำไปสู่การลดผลกระทบจากก๊าซเรือนกระจกของโลกอีกทางหนึ่ง โดยให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานโดยรอบที่ทำการของ บวท. ทั่วประเทศในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีความสะอาด ถูกสุขลักษณะ และให้ความช่วยเหลือในการนำนวัตกรรมชุมชนไปขยายผลให้เกิดประโยชน์ตามความต้องการต่อชุมชน ซึ่งเป็นการมุ่งเน้นการพัฒนาความยั่งยืนตามแนวทาง ESG (Environmental Social and Governance) นอกจากนี้มีการบริหารจัดการด้านสิทธิมนุษยชนภายใน บวท. ให้เหมาะสมและดีเพียงพอ

การรับมือกับความท้าทาย

องค์กรทั่วโลกได้ปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์วิกฤตต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อลดผลกระทบต่อธุรกิจ มีการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน มุ่งเน้นรักษาเสถียรภาพทางการเงินและการลงทุนตามกลยุทธ์องค์กรอย่างรอบคอบและคุ้มค่า และตระหนักถึงความท้าทาย เพื่อเพิ่มโอกาสและความสามารถในการแข่งขันและการเป็นผู้นำด้านการให้บริการการเดินอากาศในภูมิภาค

■ การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อมุ่งสู่ความยั่งยืนขององค์กรตามแนวทาง ESG

เพื่อเป็นการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนในอนาคตบนพื้นฐานของการดำเนินงานตามแนวทาง ESG (Environmental-Societal-Governance) บวท. ดำเนินการพัฒนาในด้าน เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการดำเนินงานตามหลักธรรมาภิบาล โดยการพัฒนาเริ่มต้นจากจุดเล็ก ๆ จากความร่วมมือกับหน่วยงานระดับกระทรวงคมนาคม หน่วยงานราชการและชุมชนโดยรอบที่ทำการของ บวท. ทั่วประเทศ และความร่วมมือกับพนักงานในการให้การช่วยเหลือและพัฒนาชุมชน สังคม ทั้งการทำความสะอาด ปรับภูมิทัศน์สังคม ชุมชน จนการมุ่งเน้นการพัฒนาอย่างเป็นระบบในการนำปัจจัยความยั่งยืนมาเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ รวมถึงการบริหารจัดการองค์กรบนหลักธรรมาภิบาล

การขับเคลื่อนองค์กรด้วยความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental)

บวท. ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจที่มุ่งเน้นสู่ความมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยได้มีการวิเคราะห์และกำหนดปัจจัยด้านการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็น 1 ใน 8 ปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญขององค์กรที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์องค์กรในการพัฒนาขีดความสามารถรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศที่นำไปสู่การลดก๊าซเรือนกระจกทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อภาวะโลกร้อนที่เป็นปัญหาสำคัญของโลกในปัจจุบัน และจะทวีความรุนแรงมากขึ้นในอนาคต เช่น

- ◆ กำหนดเป้าหมายตัวชี้วัด Additional Fuel Burn จากการปฏิบัติการบินในความรับผิดชอบของ บวท. ในปี 2580 ลดลงร้อยละ 5 จากปีฐาน 2563 (เทียบเคียงกับเป้าหมายของ European ATM/Master Plan)

- ◆ การปรับปรุงประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ผ่านแผนงาน/โครงการภายใต้แผนวิสาหกิจในการพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้พลังงานทางเลือก



การขับเคลื่อนองค์กรด้วยความรับผิดชอบต่อประเทศและสังคม (Societal Responsibility)

สิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการบิน ทั้งปริมาณก๊าซเรือนกระจกและมลภาวะทางเสียง ถูกยกระดับความสำคัญมากยิ่งขึ้นในอุตสาหกรรมการบินประเทศไทยและชุมชนบริเวณโดยรอบสนามบินสำคัญของ บวท. เป็นส่วนหนึ่งในระบบการบินของประเทศไทยที่จะต้องให้ความร่วมมือในการพัฒนาประสิทธิภาพการเดินอากาศ มาตรการ/เป้าหมายที่จะมีการบังคับใช้อาจส่งผลกระทบต่อ บวท. ในรูปข้อจำกัดการปฏิบัติงาน หรือทางอ้อม ผ่านต้นทุนจากระบบคาร์บอนเครดิตของสายการบินนำไปสู่การตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศและระบบบริการการเดินอากาศ ท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ สนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งในหลายมิติในลักษณะของ Multimodal Transport เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจของประเทศ

การขับเคลื่อนความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจภาพรวมขององค์กร (Business) ภายใต้หลักธรรมาภิบาล (Governance)

เพื่อเป็นการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนในอนาคต บวท. ได้มุ่งเน้นการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เพื่อฝ่าฟันให้พ้นวิกฤตการณ์ของโลกในปัจจุบัน 4 ปัจจัย ที่สะท้อนความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ที่มีผลต่อความยั่งยืนขององค์กร ประกอบด้วย

◆ **บริหารความไม่แน่นอนของอุตสาหกรรมการบิน** จากวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศที่ส่งผลให้การเดินทางลดลง ทั้งภัยคุกคามจากโรคระบาด ภัยธรรมชาติ วิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง และสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมถึงการที่สังคมโลกก้าวเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่ (New Normal) อาจส่งผลให้การเดินทางลดลงทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศไม่กลับมาเติบโตด้วยอัตราที่สูงเช่นเดิม ในอนาคตอาจมีแนวโน้มต่อการเกิดวิกฤตการณ์ด้านปริมาณเที่ยวบิน การบริการให้บริการเดินอากาศ และวิกฤตการณ์ทางการเงินซึ่งเป็นรายได้หลักขององค์กร บวท. จึงมุ่งเน้นพิจารณาการเพิ่มช่อง/ขยายโอกาส การสร้างรายได้จากภาคธุรกิจที่เป็นรายได้รองให้เพิ่มมากขึ้น

◆ **การพัฒนาความสามารถในการรองรับระบบการจราจรทางอากาศ ระบบสนามบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ** บวท. ได้พัฒนา/รักษาศักยภาพการให้บริการการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การให้บริการมีความปลอดภัยมีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่องในทุกสภาพแวดล้อมทุกสถานการณ์ พร้อมรองรับในทุกมิติของการให้บริการทั้งการให้บริการการเดินอากาศ เทคโนโลยี ระบบ/อุปกรณ์ และบุคลากร เมื่อสถานการณ์ด้านการบินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ COVID-19 กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

◆ **การแข่งขันด้านการให้บริการการเดินอากาศ** มีการเปลี่ยนแปลงไปโดยมีองค์กรให้บริการการเดินอากาศข้ามชาติ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตและองค์กรชั้นนำด้านเทคโนโลยีการขนส่งทางอากาศ หรือผู้ให้บริการการเดินอากาศขนาดใหญ่ที่มีความได้เปรียบในการแข่งขันสูง รวมทั้งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 แสดงให้เห็นบริบทการให้บริการการเดินอากาศที่เป็นเชิงแข่งขันมากขึ้นและเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ อาจเข้ามาแก่งแย่งธุรกิจขององค์กรไปดำเนินการได้ในอนาคต ตลอดจนการพัฒนากระบวนการคมนาคมขนส่งของประเทศในปัจจุบัน เช่น การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง (รถไฟความเร็วสูง) อาจส่งผลให้การขนส่งและการเดินทางเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

◆ **กฎหมาย/ระเบียบ/ข้อกำหนด/มาตรฐานด้านการบินที่กำหนดขึ้นใหม่** โดยเฉพาะพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการบริการการเดินอากาศ ต้องขอใบรับรองบริการการเดินอากาศ ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวให้สอดคล้องและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและมาตรฐานด้านการบินของประเทศ เพื่อความเป็นมาตรฐานและความยั่งยืนขององค์กร

ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตามแนวทางการพัฒนาความยั่งยืน ส่งผลให้ บวท. ได้รับความเชื่อถือจากหน่วยงานด้านบริการการเดินอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศจนได้รับรางวัลต่าง ๆ อาทิ

- การจัดอันดับเครดิตของ บวท. ที่ระดับ “AAA” จากบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (ทริสเรตติ้ง)

- การได้รับการรับรองมาตรฐานการเดินอากาศจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO : International Civil Aviation Organization) ในการตรวจประเมินมาตรฐานระบบอุปกรณ์และความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษในการให้บริการจราจรทางอากาศจากกรมท่าอากาศยาน (ทย.)

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

Disclosure 102-49, 102-50, 102-51, 102-52

บวท. เห็นความสำคัญกับการจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนเป็นประจำทุกปี โดยมีการเผยแพร่บนเว็บไซต์ และช่องทางโซเชียลมีเดียของ บวท. ทั้งภายในและภายนอก เพื่อนำเสนอผลการดำเนินงานเผยแพร่ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม



การรับรองรายงาน

รายงานฉบับนี้ได้รับความร่วมมือจากทุกสายงาน และทุกหน่วยงานภายใน บวท. ในการสนับสนุนข้อมูลสำหรับการเผยแพร่ผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนเพื่อให้ข้อมูลมีความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่น่าเชื่อถือ และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บวท. ให้ทำการเผยแพร่รายงานบนเว็บไซต์และช่องทางโซเชียลมีเดียของ บวท. ไปยังผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม นอกจากนี้ บวท. ได้มีการทบทวนเนื้อหาและขอบเขตการรายงานทุกปี โดยมีการพิจารณาาร่วมกันของกลุ่มทำงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนของ บวท. เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และบริบทปัจจุบัน

กรอบการรายงาน

บวท. ได้จัดเตรียมเนื้อหาและข้อมูลสำหรับการเปิดเผยการดำเนินงานตามแนวทางของ GRI Standard และ UN Sustainable Development Goals (SDGs) ที่ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานของทุกองค์กรในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมนั้น รวมถึงด้านสิทธิมนุษยชน บวท. นำมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานขององค์กรภายใต้หลักบรรษัทภิบาล เพื่อให้มีการขับเคลื่อนการพัฒนาการดำเนินงานขององค์กรอย่างยั่งยืนที่ครอบคลุมมิติ สิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Environmental, Societal and Governance : ESG) ของรัฐวิสาหกิจที่ถ่ายโยงปัจจัยการพัฒนาความยั่งยืนสู่การกำหนดนโยบาย และดำเนินการความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ของ บวท. เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

ขอบเขตของรายงาน

บวท. จัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนเป็นฉบับเดียวกันกับรายงานประจำปี 2566 โดยมีกรอบการรายงานตาม GRI Standards ประกอบด้วย ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปและการบริหารจัดการของ บวท. (GRI 101 (Foundation) GRI 102 (General Disclosure) GRI 103 (Management Approach) ข้อมูลด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนใน 3 มิติ คือ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (GRI 200 (Economic) GRI 300 (Environment) และ GRI 400 (Social)) รวมถึงด้านสิทธิมนุษยชน (GRI 412) ที่เป็นสาระสำคัญที่ดำเนินการในปี 2566 โดย บวท. มีเป้าหมายในการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน คือ ให้บริการการเดินอากาศที่มีคุณภาพระดับ



แนวหน้า (AEROTHAI Servicemark) สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals) พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Organization : HPO) รวมทั้งสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry) ที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์องค์กรเพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทาง ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”

เพื่อให้การรายงานมีความชัดเจนมากขึ้น บวท. ได้ปรับขอบเขตการรายงานโดยใช้กรอบเป้าหมาย SDGs เป็นกรอบนำทาง และปรับกรอบการรายงานแต่ละหัวข้อให้สอดคล้องกับกรอบรายงาน GRI (Consolidated Set of GRI Sustainability Reporting Standards 2021) รวมทั้งให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในองค์กรให้มากขึ้น โดยให้ทุกสายงานรวบรวม เก็บข้อมูล และพิจารณาข้อมูลที่สอดคล้องกับกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืนมาประกอบการจัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนอย่างมีส่วนร่วมทั่วทั้งองค์กร

รอบระยะเวลาการรายงาน

วันที่ 1 ตุลาคม 2566 - 30 กันยายน 2567

ขอบเขตของการเปิดเผย

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่ม ประกอบด้วย ผู้กำกับดูแล (Governance) ผู้ถือหุ้น (Shareholders) คู่ค้า (Partners) ผู้ส่งมอบ (Suppliers) คู่ความร่วมมือ (Collaborators) ชุมชน (Communities) บุคลากร (Employees) และลูกค้า (Customers)

ขอบเขตเนื้อหา

รายงานผลการประเมินประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน (Material Topics) ที่สอดคล้องกับบริบทองค์กร ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท.

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม

ฝ่ายนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

102 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 ประเทศไทย

+66 2287 8637

+66 2287 8093

เกี่ยวกับวิทยุการบินฯ

Disclosure 102-1-102-17



บทบาทหน้าที่

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (Aeronautical Radio Of Thailand Ltd.) หรือ AEROTHAI เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) บวก. ดำเนินการในรูปแบบบริษัทจำกัด และมีสายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจำร่วมถือหุ้น โดย บวก.ดำเนินการในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนี้ยังให้บริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่

ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศทุ่งมหาเมฆ

ที่ตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
เลขที่ 102 งามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร
กรุงเทพมหานคร 10120

โทรศัพท์ 0 2287 3531-41

โทรสาร 0 2287 3131

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ที่ตั้งศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ และศูนย์ควบคุมการบิน

ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ

ที่ตั้ง ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ หมู่ที่ 10
ถนนบางนา-ตราด ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี
จังหวัดสมุทรปราการ 10540

โทรศัพท์ 0 2131 3996

โทรสาร 0 2131 3640

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศดอนเมือง

ที่ตั้ง ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง
ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงทุ่งสีกัน เขตดอนเมือง
กรุงเทพมหานคร 10210

โทรศัพท์ 0 2285 9889

โทรสาร 0 2285 9811

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

ที่ตั้ง 60 ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์ 0 5327 0624-32

โทรสาร 0 5327 7600

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

ที่ตั้ง 100 ถนนสนามบิน ตำบลคลองหลา
อำเภอคลองหอยโข่ง จังหวัดสงขลา 90115

โทรศัพท์ 0 7425 1051-65

โทรสาร 0 5425 1339

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

ที่ตั้ง 200 เขاب่อไร่ ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง
จังหวัดภูเก็ต 83110

โทรศัพท์ 0 7632 7251-5

โทรสาร 0 7632 7259

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ที่ตั้ง ถนนสนามบิน ตำบลรัษฎา อำเภอมะนัง
จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์ 0 5530 1422, 0 5530 1426-7, 0 5530 1392

โทรสาร 0 5530 1450

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ที่ตั้ง ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี 41000

โทรศัพท์ 0 4224 6803

โทรสาร 0 4224 9734

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ที่ตั้ง ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ตำบลหัวเตย
อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84130

โทรศัพท์ 0 7744 1132

โทรสาร 0 7744 1133

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา

ที่ตั้ง ท่าอากาศยานนครราชสีมา บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง
อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา 30230

โทรศัพท์ 0 4425 7670, 0 4425 8855

โทรสาร 0 4425 6576

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

ที่ตั้ง หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77110

โทรศัพท์ 0 3252 0831

โทรสาร 0 3252 0833

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ที่ตั้ง ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี
ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง
จังหวัดอุบลราชธานี 34000

โทรศัพท์ 0 4525 0798, 0 4524 0460, 0 4524 0607

โทรสาร 0 4525 6553, 0 4525 6311

เปิดทำการเวลา 08.00-17.00 น. และเวลาปฏิบัติการ
ควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง



วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ

วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงที่สุดอย่างยั่งยืน
“A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider”

พันธกิจ

เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างประโยชน์ให้แก่กิจการบิน



ภารกิจ

- ✈ 1. การจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM)
- ✈ 2. บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation and Surveillance : CNS)
- ✈ 3. บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service : AIS)
- ✈ 4. บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (Meteorological Service : MET)
- ✈ 5. การค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue : SAR)



กลุ่มธุรกิจบริการการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบิน



กลุ่มธุรกิจของ บวท.

บวท. มีการบริหารจัดการด้านความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจ 2 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่ บริการการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องกับการเดินอากาศ ดังนี้

1. บริการการเดินอากาศ

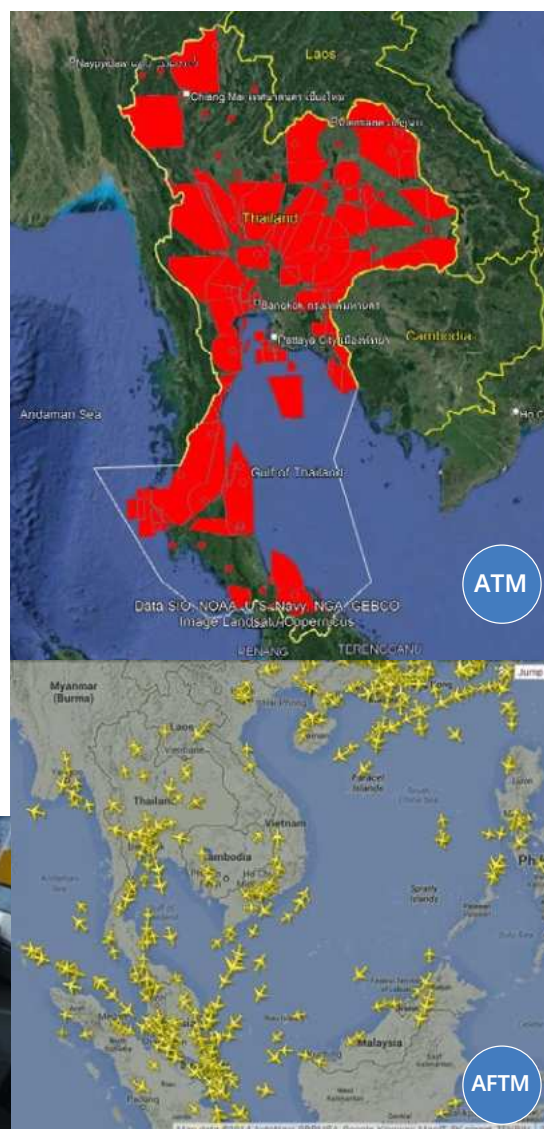
ให้บริการภายในเขตแดงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region : Bangkok FIR) ซึ่งเป็นภารกิจหลักของ บวท. โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างความมั่นคงและความปลอดภัย และขับเคลื่อนธุรกิจด้วยความสามารถ และความเชี่ยวชาญด้านการให้บริการการเดินอากาศและเทคโนโลยีที่ทันสมัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจและความยั่งยืนแก่องค์กรและประเทศ บริการการเดินอากาศ มีบริการ 3 ส่วน ประกอบด้วย

การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM)

- การบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM)
- การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : AFTM)
- บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services : ATS)

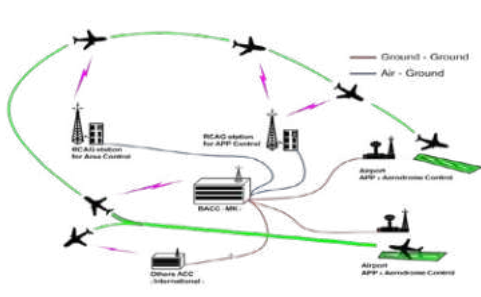


ATS



ATM

AFTM



Communication



Navigation



Surveillance

สนับสนุนบริการการเดินอากาศ (CNS System)

- บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communication System)
- ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System)
- ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System)

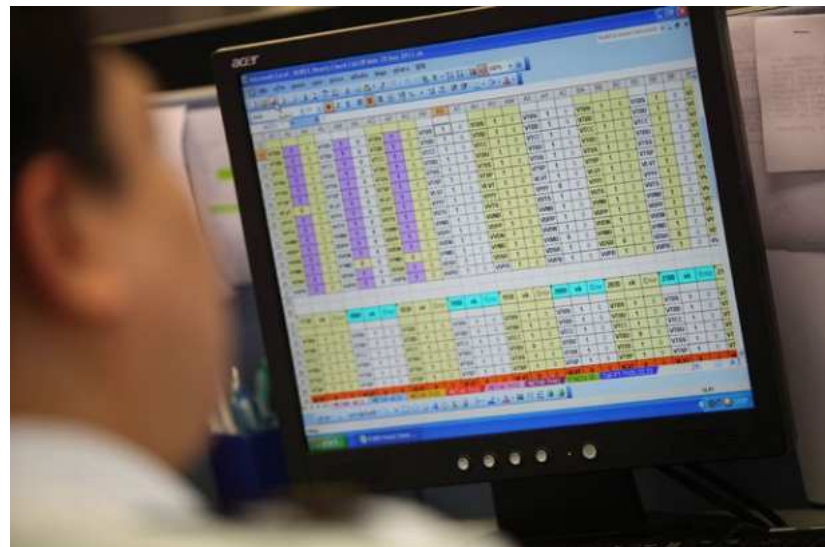
บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS)

- บริการออกและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office : NOF)
- บริการข้อมูลสำหรับเตรียมการก่อนการปฏิบัติการบิน (Pre-flight information Services)

2. บริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ

การแข่งขันทางการตลาดที่เป็นธรรม

บวท. ดำเนินธุรกิจตามแนวทางการแข่งขันทางการตลาดที่เป็นธรรม ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลที่ดี มุ่งเน้นการปฏิบัติงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจอย่างเสรีและป้องกันมิให้เกิดการกระทำอันไม่เป็นธรรมในการทำธุรกิจ



การดำเนินธุรกิจด้านบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ

การดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจให้บริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศของ บวท. เป็นการดำเนินงานเพื่อบริหารทรัพยากรหรือกำลังการผลิต ด้วยการนำประสบการณ์ความรู้ความสามารถการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องจนเกิดความเชี่ยวชาญในงานอาชีพมาใช้ให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งขยายการให้บริการแก่หน่วยงานภายนอก ซึ่งเป็นการสร้างรายได้เพิ่มเติมเพื่อชดเชยต้นทุนในการบริการจราจรทางอากาศ และเป็นเครื่องมือทางกลยุทธ์ที่สำคัญขององค์กรในการสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพของการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศต่าง ๆ เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินในภูมิภาค อีกทั้งสนับสนุนภารกิจหลักของ บวท. และการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล โดยรับผิดชอบการออกแบบ พัฒนา ผลิต ติดตั้ง ซ่อมบำรุงอบรมและเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ ด้านบริการการเดินอากาศ และบริการที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บวท. ยังให้ความสำคัญกับการร่วมมือกับบริษัทพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศเพื่อเป็นกลไกในการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ ด้วยการแลกเปลี่ยนความรู้และเทคโนโลยีการพัฒนาและยกระดับคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ประกอบกิจการบินและสายการบินบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนสนับสนุนให้บริหารจัดการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชียให้มีประสิทธิภาพคล่องตัวขึ้น

บริการที่เกี่ยวข้องที่ บวก. ดำเนินการประกอบด้วย บริการจัดหา ติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการข่าวสารการบิน ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน รวมถึงให้บริการฝึกอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบริการการเดินอากาศอีกด้วย โดยลูกค้าประกอบไปด้วย หน่วยงานให้บริการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชีย กองทัพเรือ กองทัพอากาศ และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นต้น โดยในปี พ.ศ. 2566 มีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

บริการจัดหา ติดตั้งระบบอุปกรณ์และฝึกอบรมบริการข่าวสารการบิน

- บริการขายสื่อสารข้อมูลสายการบิน ครอบคลุมเส้นทางบินภายในประเทศและเอเชียแปซิฟิก (Airline Operational Communication : AOC)
- บริการฝึกอบรมการให้บริการวิทยุสื่อสารแก่ลูกค้ายสายการบินประเทศผู้ให้บริการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชีย และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)



บริการ AOC



ซ่อมบำรุงระบบเครือข่ายวิทยุสื่อสารให้กับ ปตท.

บริการบินทดสอบอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับบริการเดินอากาศ ให้กับ
สนามบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น

- ราชอาณาจักรกัมพูชา
- สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล
- สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา



ฝึกอบรมการให้บริการวิทยุสื่อสารให้กับลูกค้าสายการบิน



ฝึกอบรมการให้บริการวิทยุสื่อสารให้กับเจ้าหน้าที่จากประเทศภูฏาน

**บริการจัดหา ติดตั้งระบบอุปกรณ์ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตาม
อากาศยาน รวมทั้งฝึกอบรมการใช้งานระบบ** ให้กับลูกค้า

- ภายในประเทศ เช่น กองทัพเรือ กองทัพอากาศ
- ระหว่างประเทศ เช่น หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศประเทศเนปาล

**บริการฝึกอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการให้บริการเดินอากาศด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ
ด้านวิศวกรรม และด้านอำนวยการ** ให้กับหน่วยงานให้บริการเดินอากาศทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น

- สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล
- ราชอาณาจักรภูฏาน
- สาธารณรัฐประชาชนมองโกเลีย





ฝึกอบรมหลักสูตร ATC Watch Supervisor Management Training ให้กับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน National Civil Aviation Authority of Nepal

บริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Simulator)



เขตประชิดสนามบิน (Approach Control Simulator)

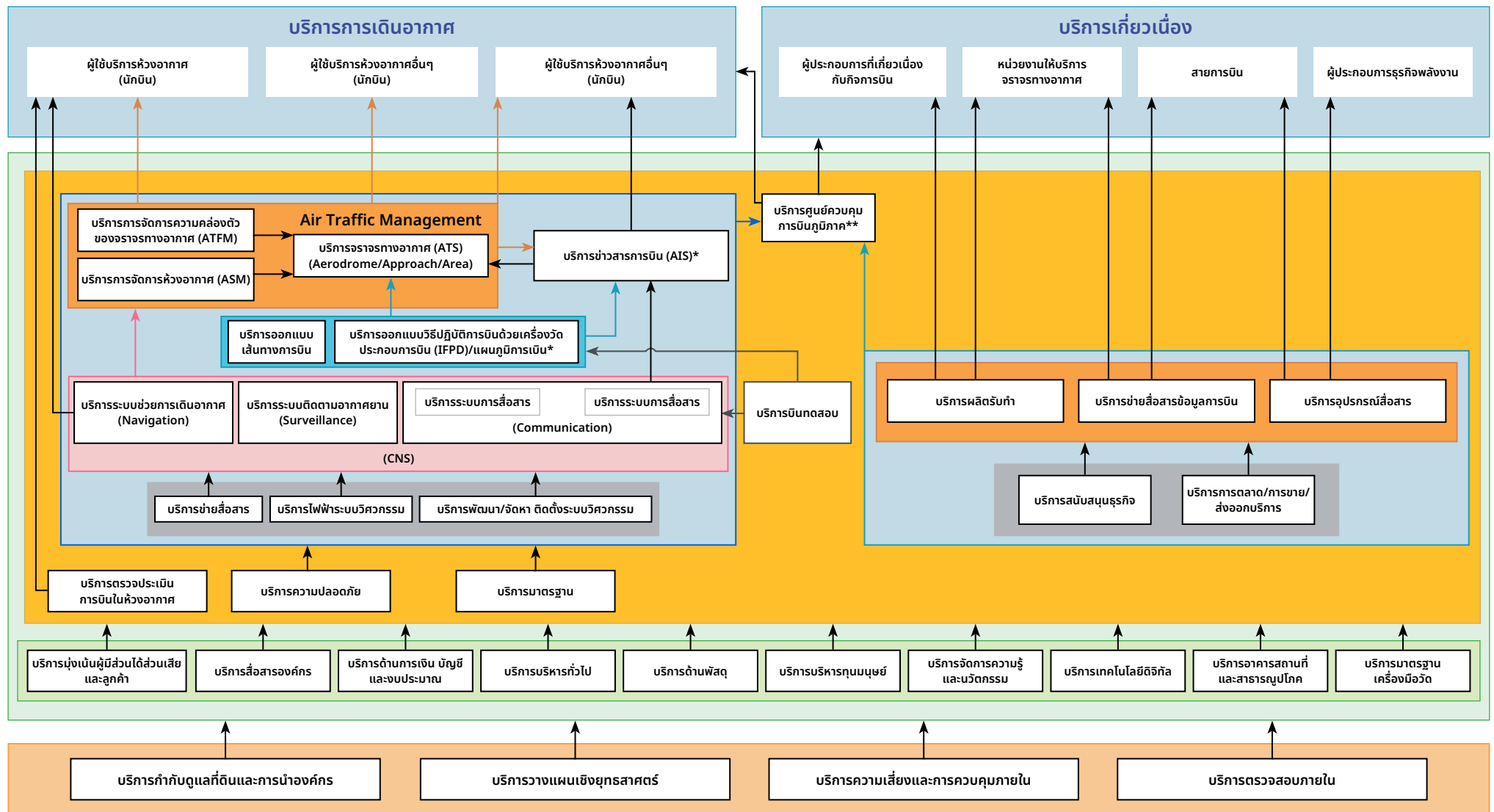


ในพื้นที่ควบคุม (Area Control Simulator)

บริการบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบลูกข่ายวิทยุสื่อสาร เสาสื่อสารและระบบไฟฟ้ายอดเสา ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)



ภาพรวมบริการและผลิตภัณฑ์ทั้งภายในและภายนอกของ บวก.



* อยู่ระหว่างการพิจารณาหน้าที่ความรับผิดชอบ โดย กพท.

** ได้รับมอบหมายให้ดูแลภารกิจหลัก ATM/CNS และระบบสนับสนุนอื่นๆ

ห่วงโซ่คุณค่าธุรกิจของ บวก.

บวก. สร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านธุรกิจ 2 ด้าน คือ ด้านบริการ การเดินอากาศ และด้านบริการที่เกี่ยวข้องกับบริการการเดินอากาศที่เหนือความคาดหมายและเป็นไปตามมาตรฐานสากล พร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้ใช้บริการ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านการดำเนินงานตาม แผนงาน/โครงการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการ พัฒนาศักยภาพบุคคล และกิจกรรมต่าง ๆ ในห่วงโซ่คุณค่า ดังนี้



ความยั่งยืนขององค์กรมีกระบวนการที่สำคัญตั้งแต่การพัฒนา และสรรหาเงินทุนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการให้บริการการเดินอากาศ

ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	การสร้างคุณค่า
- พนักงาน - ผู้ถือหุ้น - ชุมชน - หน่วยกำกับดูแล (กระทรวงการคลัง และกระทรวงคมนาคม)	- ธรรมาภิบาล - ความไว้วางใจและความเชื่อมั่นที่มีต่อบริษัท ในระยะยาว - การพัฒนาบริการที่เป็นมาตรฐานสากลและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - การพัฒนาศักยภาพของพนักงาน

การให้บริการและบริหารจัดการความสัมพันธ์ เพื่อส่งมอบบริการที่มีคุณค่า ด้านความยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	การสร้างคุณค่า
- ผู้กำกับดูแล - คู่ความร่วมมือ - ผู้ส่งมอบ - คู่ค้า - ลูกค้า - พนักงาน	- รักษาคุณภาพบริการและผลิตภัณท์ให้เป็นไปตามความต้องการและความคาดหวัง - ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจที่เสริมสร้างความร่วมมือกับชุมชนโดยรอบ ที่ทำการของบริษัทฯ ทุกพื้นที่ - เสริมสร้างความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงาน - เพิ่มประสิทธิภาพเชิงนิเวศในการทำงานด้วยกระบวนการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ผลการดำเนินงานที่สำคัญในปี 2566

ประเมิน ITA

ต่อเนื่องปีที่ 9



Integrity and Transparency Assessment
การประเมินคุณธรรม และความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ

ทริสเรตติ้งระดับสูงสุด "AAA"

ต่อเนื่องปีที่ 9



อันดับเครดิตของ บวก. ซึ่งเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐที่มีความสัมพันธ์
กับรัฐบาลในระดับสูงและมีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย

ดำเนินการโครงการสนับสนุนการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
(เพื่อลดผลกระทบก๊าซเรือนกระจก)



จำนวน **3** โครงการ

นโยบาย No Gift Policy

ต่อเนื่องปีที่ 6



อุบัติเหตุ
จากการให้บริการ
จราจรทางอากาศ

0



แผนปฏิบัติการดิจิทัล
พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐



การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
และระบบสารสนเทศ
ด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์
และข้อมูลรั่วไหล

0



การสำรวจความผูกพันองค์กร
คะแนนความพึงพอใจของพนักงาน

72.9%



ความปลอดภัยในการทำงาน
ไม่พบอุบัติเหตุและเสียชีวิต

0



กิจกรรมเพื่อชุมชนรอบบริษัท

9 ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ | **39** หอบังคับการบิน



ผลการสำรวจความพึงพอใจ

ผู้มีส่วนได้ส่วน
เสียที่สำคัญ

4.06 คะแนน

4.28 คะแนน

ผู้ให้บริการ
ที่สำคัญ



กองบริการการจราจรทางอากาศ
Air Traffic Services Division

การฝึกอบรมและพัฒนาศักยภาพของพนักงาน สนับสนุนทั้งการศึกษาด้วยตนเองและบริษัทฯ ให้ทุนการศึกษา

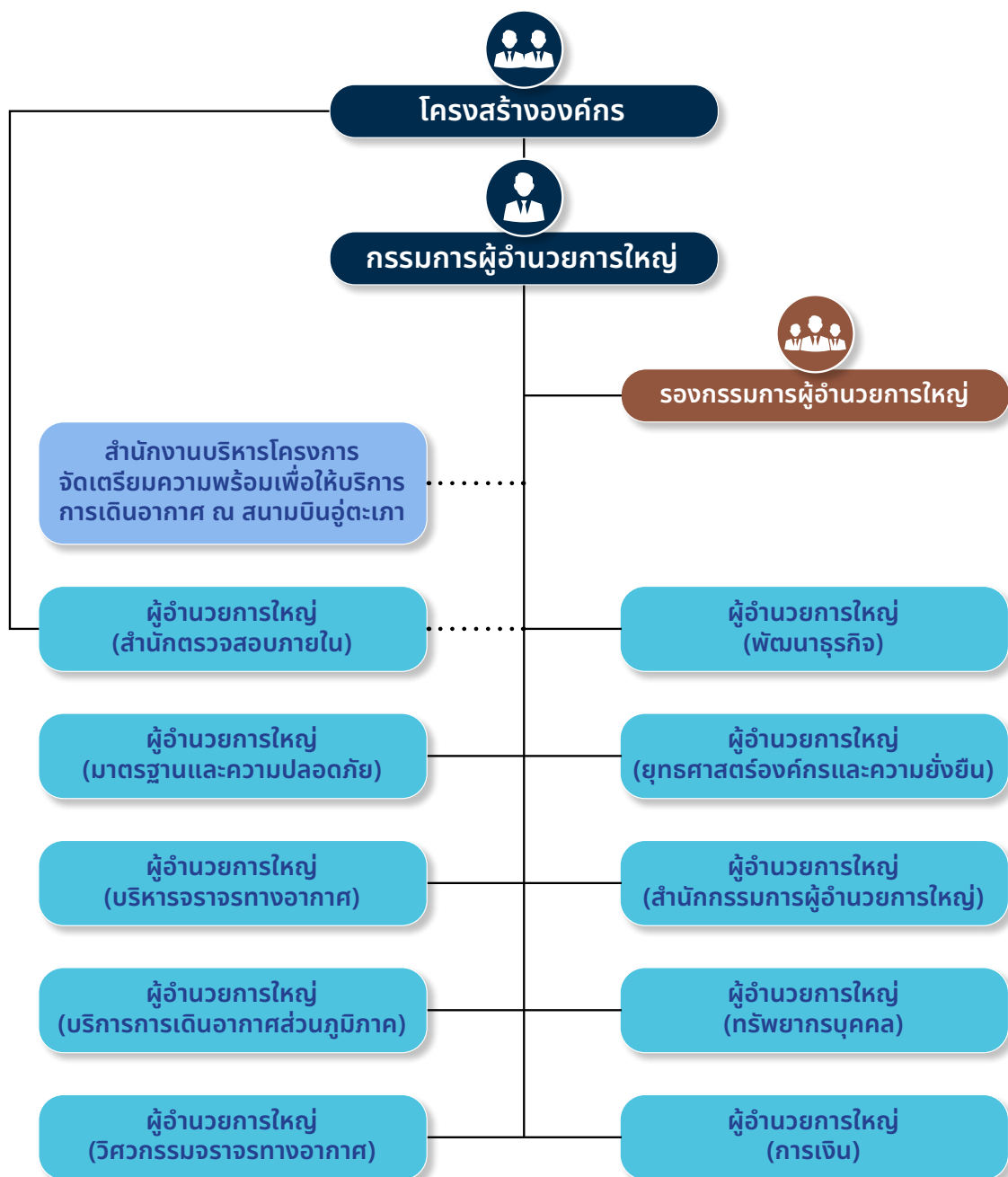


วิทยาการบินฯ

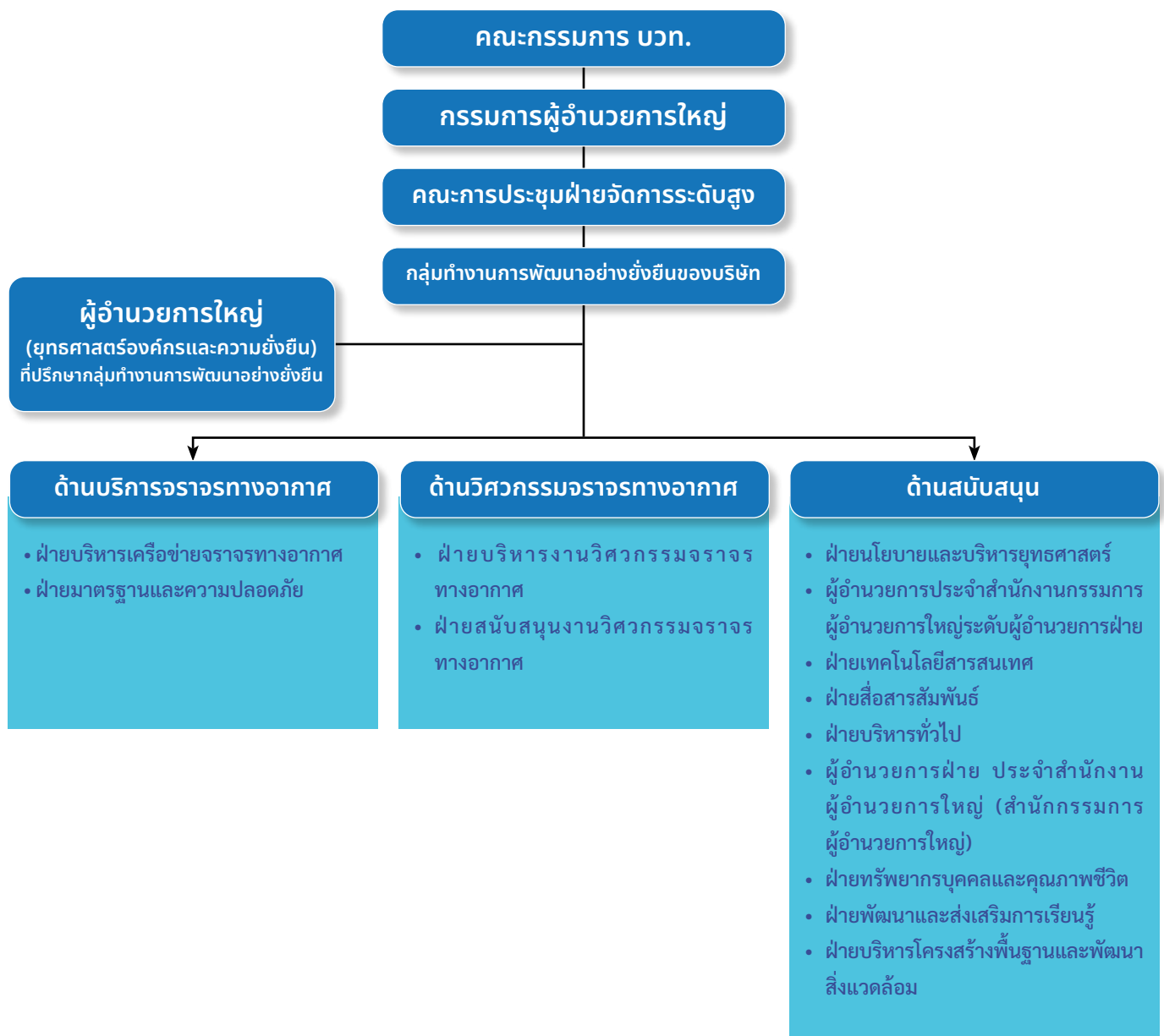
กับการพัฒนาอย่างยั่งยืน



โครงสร้างองค์กร

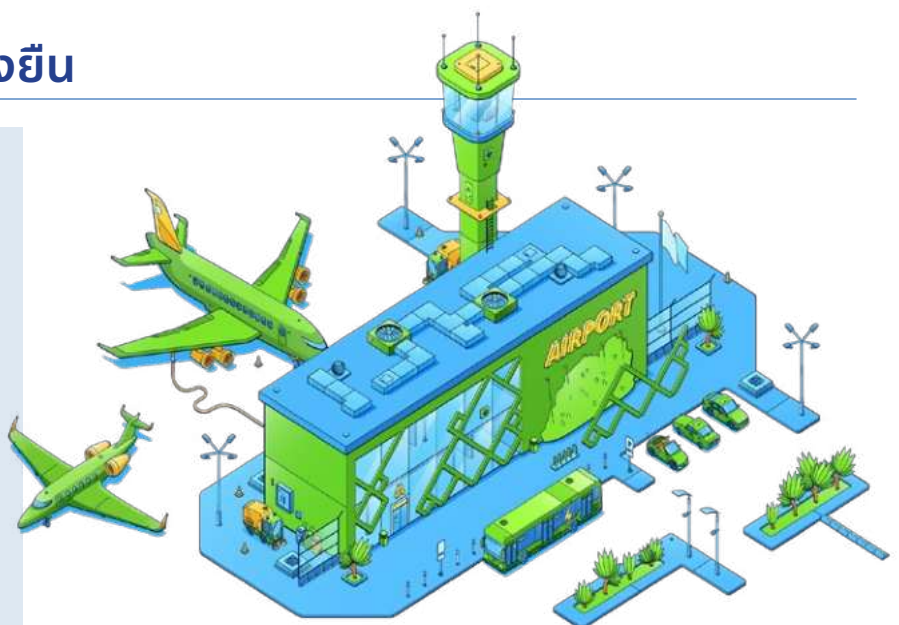


โครงสร้างกลุ่มทำงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน บวก.



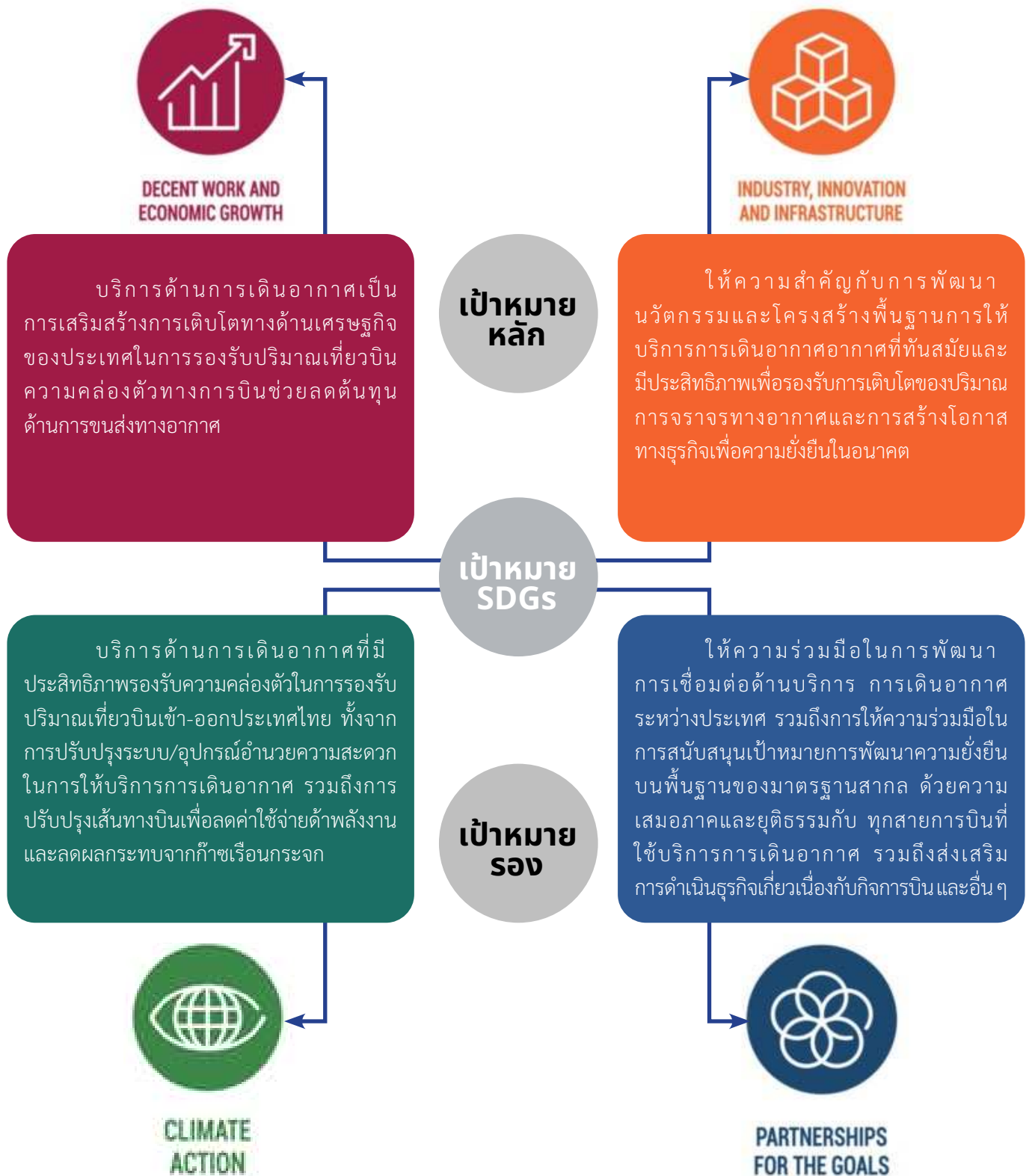
นโยบายการพัฒนาความยั่งยืน

บวก. มีการบริหารจัดการที่มุ่งสร้างคุณภาพการบริการการเดินทางทางอากาศและบริการอื่นที่ได้รับมอบหมาย ด้วยการส่งเสริมการพัฒนาวัฒนธรรมและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมการบริหารจัดการด้วยธรรมาภิบาล เสริมสร้างความสมดุลของการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ตามหลักสากล เพื่อการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กรและประเทศไทย



เป้าหมายการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน

การดำเนินธุรกิจที่มีประสิทธิภาพของ บวก. ช่วยเสริมสร้างให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาความยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ บวก. ได้ทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมองค์กร ความเป็นความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์และกลยุทธ์องค์กรประจำปี 2566 กับเป้าหมาย SDGs ตามบริบทองค์กรแล้ว บวก. เชื่อมโยงกับเป้าหมายสำคัญด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ได้ดังนี้



เป้าหมาย อื่น



ให้ความร่วมมือกับทุกภาครัฐในการดำเนินการกิจสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยตั้งแต่ ปี 2563 บวท. ดำเนินมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์ COVID-19 ตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือน โดยในปี 2566 สถานการณ์การบินเริ่มฟื้นตัวและคาดว่าจะเข้าสู่ภาวะปกติในปี 2567



ให้ความร่วมมือกับทุกภาครัฐในการดำเนินการกิจสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อประโยชน์ในการจัดสรรงบประมาณเพื่อใช้ในการส่งเสริมการเติบโตภาคเกษตรกรรมที่จะนำไปสู่ความอุดมสมบูรณ์ด้านอาหารและการบริโภคของประชาชนในภาพรวม โดย บวท. ได้สนับสนุนการบินแบบ UTM สำหรับภาคเกษตรกรรม



บวท.ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการดูแลสุขภาพของพนักงานอย่างทั่วถึง ในการส่งเสริมให้มีสถานที่ออกกำลังกาย การตรวจสุขภาพประจำปี และสวัสดิการอื่น ๆ เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานทั่วทั้งองค์กร



ส่งเสริมการเรียนรู้ให้พนักงานอย่างเท่าเทียมโดย

- จัดให้มีการฝึกอบรมเสริมสร้างความรู้เชิงลึกและเชิงกว้างในกิจการขององค์กร
- ให้ทุนการศึกษาพนักงานอย่างสม่ำเสมอ
- สนับสนุนทุนการศึกษาให้กับเยาวชนที่ด้อยโอกาสในนามของมูลนิธิ นานฟ้าไทยเป็นประจำทุกปี



ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องสิทธิมนุษยชนทั้งด้านการเท่าเทียมกันทางเพศ

- เปิดโอกาสให้สตรีเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาองค์กรในทุกระดับจนถึงผู้บริหารระดับสูงตามความสามารถของพนักงานอย่างเปิดเผย โปร่งใส
- ให้ความสำคัญในการไม่ใช้แรงงานเด็กหรือเยาวชน



บวท. ให้บริการการเดินทางในนามรัฐบาลไทย โดยให้ความสำคัญกับการดำเนินงานตามข้อตกลงของรัฐบาลกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยให้บริการอย่างเป็นมาตรฐาน เสมอภาค และยุติธรรม กับผู้ใช้บริการทั้งภายในและระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องตลอด 75 ปี และมุ่งเน้นให้ความสำคัญในการดำเนินงานอย่างยั่งยืนในอนาคต

การดำเนินงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวก.

GRI 206, GRI 207

บวก. มุ่งเน้นการบริหารจัดการภายใต้กรอบบรรษัทภิบาลที่ดี มีการดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญโดยมีการเผยแพร่ข้อมูลอย่างเปิดเผยทั้งด้านวิสัยทัศน์ แผนยุทธศาสตร์องค์กร และแผนแม่บททุกด้าน รวมทั้งมีการสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังในส่วนของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นประจำทุกปี 2566 และมีการจัดทำแบบประเมินกิจกรรมร่วมกับผู้ใช้บริการ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะไปปรับปรุงแผนงานโครงการของ บวก. ในปัจจุบัน และแผนแม่บทหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ เพื่อจะได้ออกสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ตลอดจนสร้างความสัมพันธ์ที่ดีและความเชื่อมั่นในการดำเนินงานของ บวก. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างเหมาะสมตรงตามความต้องการและความคาดหวัง การสำรวจความพึงพอใจฯ ของ บวก. แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการ

การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการ มีการสำรวจในด้านการบริการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่อง โดยด้านการบริการการเดินอากาศมีประเด็นการสำรวจที่ครอบคลุมตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ฉบับที่ 25 ว่าด้วยการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศ รวมถึงครอบคลุมประกาศ กพท. เรื่องการกำหนดประเภทนิติบุคคลอายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. 2562 ข้อ 6 (7) “ให้บริการอย่างเป็นธรรม เปิดเผยโปร่งใส และ ไม่เลือกปฏิบัติ และเผยแพร่เงื่อนไขการให้บริการและการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากผู้รับบริการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นรายหน่วยงานหรือหลายหน่วยงานรวมกันอย่างเป็นประจำ และสม่ำเสมอ”



ในการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการของ บวท. ได้ดำเนินการเก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามในรูปแบบออนไลน์ และการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมีกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจความพึงพอใจได้แก่

1.1 กลุ่มการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ (Commercial Air Transport : CAT) ทั้งที่เป็นสายการบินสัญชาติไทย และสายการบินต่างชาติ

1.2 อากาศยานที่ทำการบินทั่วไป (General Aviation : GA)

1.3 อากาศยานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ (Aerial Work : AW)

1.4 หน่วยงานอากาศยานด้านความมั่นคง (State Aircraft : SA)

1.5 โรงเรียนการบิน (Approved Training Organization : ATO)

1.6 ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน

1.7 ผู้ใช้บริการธุรกิจเกี่ยวเนื่อง



บวท. ได้กำหนดขอบเขตในส่วนผู้ใช้บริการครอบคลุมการให้บริการตามภารกิจของบริษัทฯ ประกอบด้วย

■ **บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service : ANS)** ประกอบด้วย 4 ด้านตามข้อกำหนดสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 25 ว่าด้วยการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศ ได้แก่

▶ บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) ซึ่งประกอบด้วยบริการย่อย 3 ประเภท ได้แก่

- ประเภทบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service : ATS)
- ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM)
- ประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM)

▶ บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication Navigation Surveillance : CNS)

▶ บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design : IFPD)

▶ บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS) ในส่วนของ International NOTAM Office (NOF) และ Pre-flight Information Unit ณ สนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ

■ **บริการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ** เช่น บริการด้านเช่าอุปกรณ์สื่อสาร ประกอบด้วย Trunked Radio, Air to Ground Radio และ AFTN Terminal

2. การสำรวจความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การสำรวจความพึงพอใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ บวท. ได้ดำเนินการเก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามในรูปแบบออนไลน์ และการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายที่สำรวจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญทั้งหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานต่างประเทศ ตามการแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มหน่วยงานผู้กำกับดูแล และกลุ่มหน่วยงานคู่ความร่วมมือ ทั้งนี้ในแบบสำรวจความพึงพอใจมีการสอบถามในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

2.1 แนวทางการดำเนินงานของ บวท. ประเด็นเกี่ยวกับแผนงาน โครงการหรือกิจกรรมของ บวท. เพื่อทราบการรับรู้และวัดระดับความพึงพอใจของแผนงาน โครงการหรือกิจกรรมของ บวท.

2.2 ประเด็นการสำรวจความพึงพอใจ ความคาดหวัง ความไม่พึงพอใจต่อความสัมพันธ์ร่วมกับ บวท. เพื่อรับทราบระดับความพึงพอใจต่อความสัมพันธ์จากการทำงานหรือติดต่อประสานงานกับ บวท. ตลอด 1 ปีที่ผ่านมา

2.3 ประเด็นการสำรวจความพึงพอใจ ความคาดหวังต่อการเปิดเผยข้อมูลของ บวท. ต่อสาธารณะ และการค้นหาและใช้รายงานประจำปีของ บวท. ผ่าน www.aerothai.co.th

ทั้งนี้ บางประเด็นได้ให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้คะแนนคุณภาพที่ได้รับจริง เพื่อเปรียบเทียบกับคุณภาพที่ผู้ตอบแบบสอบถามคาดหวัง อย่างไรก็ดี กลุ่มเป้าหมายในการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แบ่งเป็น 2 ระดับ คือ

1. ระดับผู้บริหาร

โดยสัมภาษณ์เรื่องความสัมพันธ์เชิงนโยบาย ภารกิจ การดำเนินงานที่สำคัญ ณ ปัจจุบัน ข้อคิดเห็นต่อการดำเนินงานในภาพรวมด้านนโยบาย แผนงานสำคัญ บทบาทในเวทีสากล แนวทางความร่วมมือ/การสนับสนุน และการพัฒนาความสัมพันธ์ที่ต้องการ เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูล ทรัพยากรบุคคล การร่วมพัฒนาองค์ความรู้ การให้โอกาสการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานที่สำคัญ ทั้งในภาพรวมและแผนงานเฉพาะด้าน เพื่อบรรลุภารกิจขององค์กร และประโยชน์ต่อหน่วยงานหรืออุตสาหกรรมการบิน รวมถึงความคาดหวังต่อทิศทาง แนวทางการดำเนินงานของ บวท. ในอนาคต เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

2. ระดับผู้ปฏิบัติ

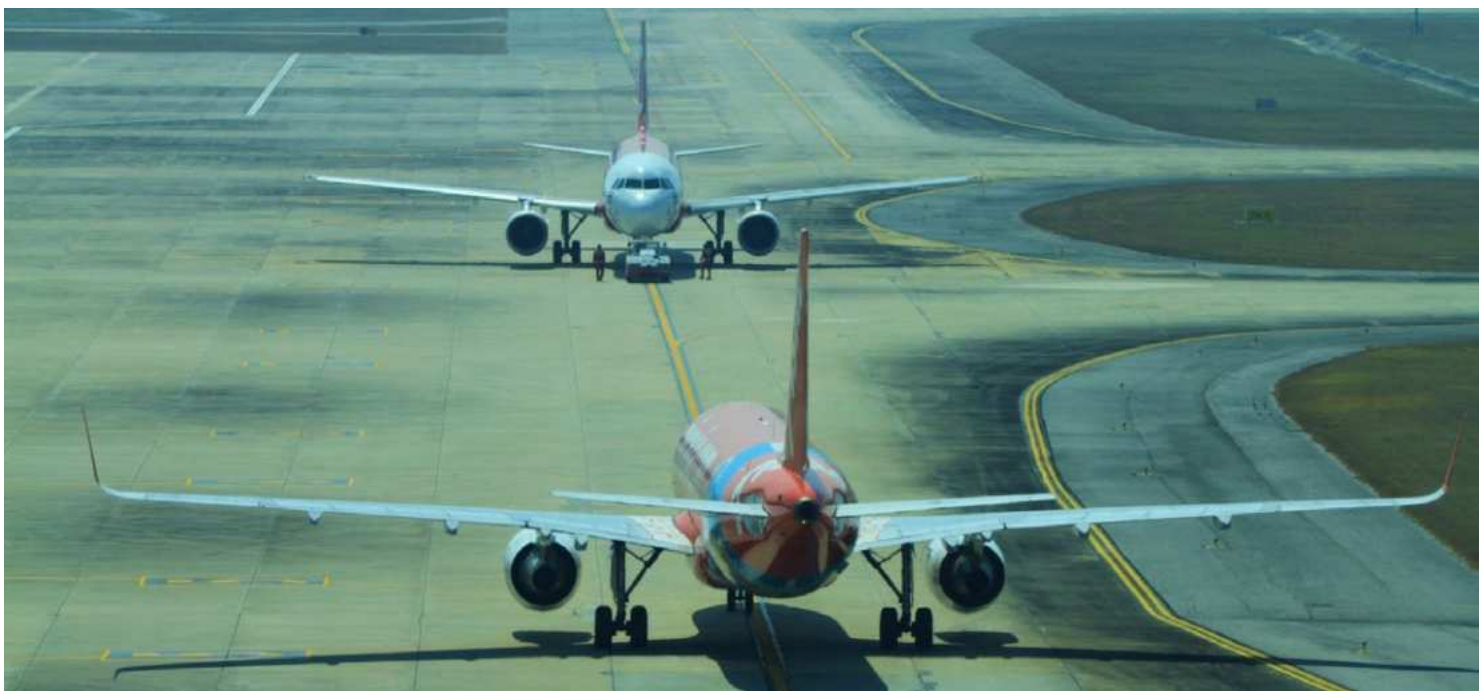
โดยสัมภาษณ์ประสบการณ์/ความสัมพันธ์ในการปฏิบัติงานร่วมกันทั้งในการปฏิบัติงานประจำและการปฏิบัติงานตามภารกิจเฉพาะด้าน รวมถึงแนวทางความร่วมมือ/การสนับสนุน ที่ต้องการจาก บวท. ทั้งในภาพรวมและแผนงานเฉพาะด้าน เพื่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานร่วมกัน

ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตั้งแต่ปี 2562-2566

ระดับความพึงพอใจ	ปี 2562	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
ผู้ให้บริการ	3.93	4.22	4.14	4.06
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	3.91	4.16	3.84	4.28

หมายเหตุ : ปี 2563 ยกเว้นการสำรวจ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19

จากตารางข้างต้นแสดงให้เห็นว่าระดับความพึงพอใจในแต่ละปี มีสถานการณ์ของสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน ทั้งช่วงเริ่มการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ซึ่งเป็นช่วงที่ปรับการทำงานในลักษณะ Work from home และช่วงการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินการท่องเที่ยวที่เริ่มเปิดประเทศ จึงทำให้ระดับความพึงพอใจทั้งสองส่วนมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ



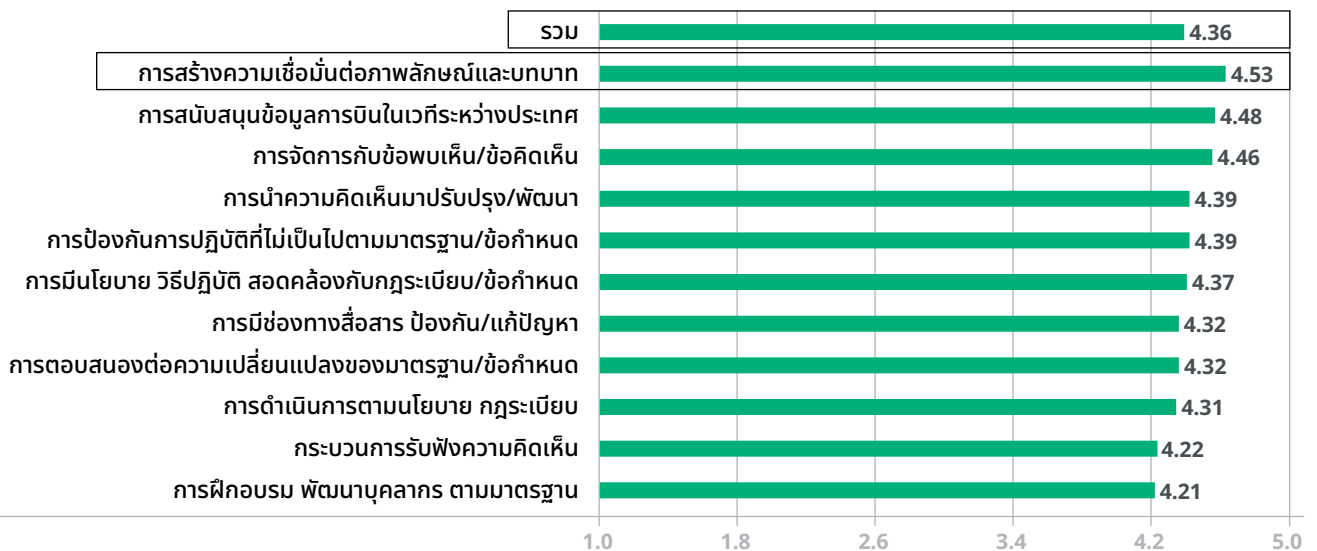


ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญของ บวก. ปี 2566

กลุ่มหน่วยงานกำกับดูแล

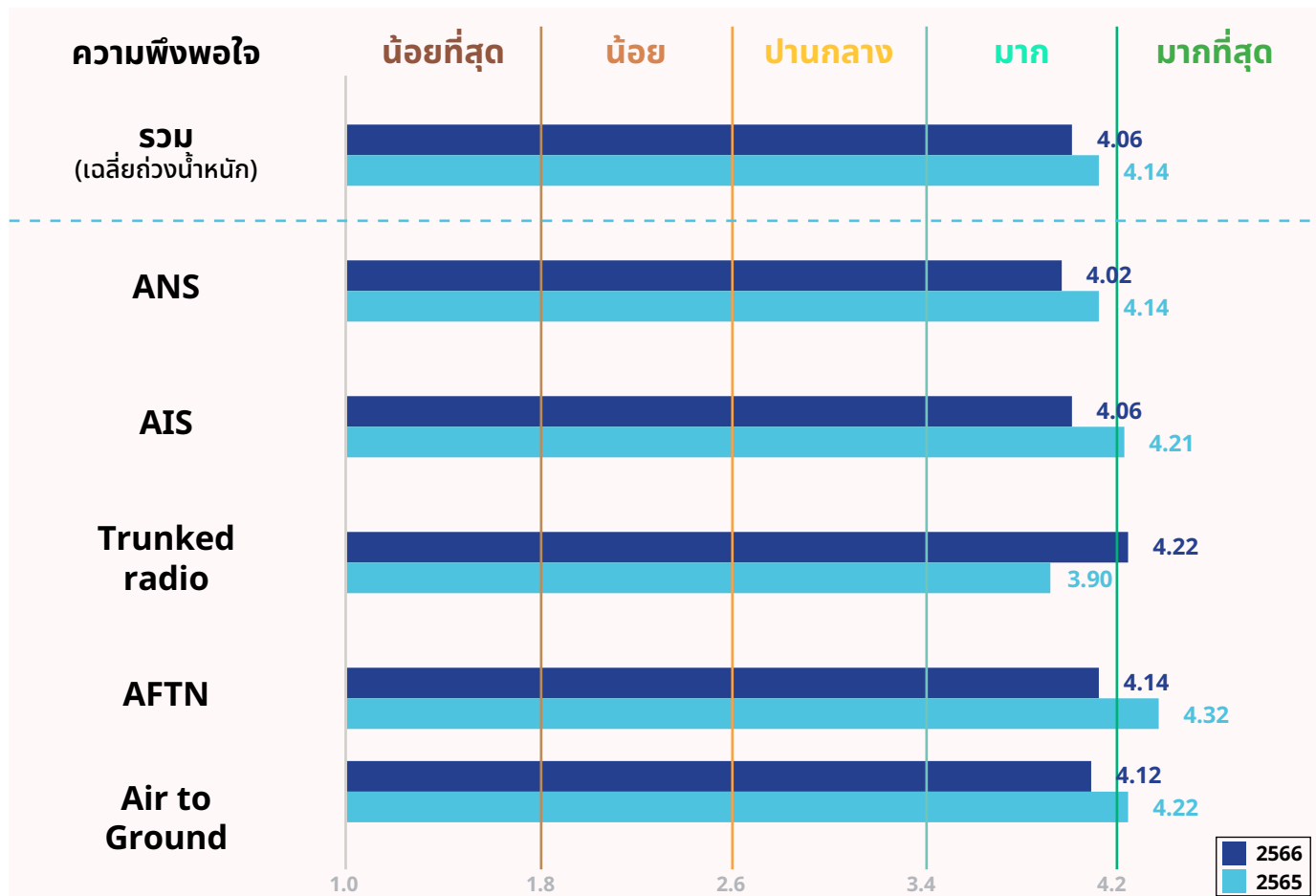
บวก. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง ในฐานะผู้กำกับดูแลและผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่ของ บวก. รวมทั้งด้านการบริหารจัดการ และการประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ผลการสำรวจความพึงพอใจในการดำเนินงานของ บวก. จึงเป็นการสะท้อนให้เห็นความสำเร็จในการดำเนินงาน และแนวทางในการปรับปรุงองค์กรเพื่อความยั่งยืนในระยะยาว

ระดับความพึงพอใจด้านการดำเนินงานของ บวก. ในกลุ่มหน่วยงานกำกับดูแล Stakeholders



กลุ่มผู้ให้บริการที่สำคัญ

ภารกิจหลักของ บวท. คือ การให้บริการการเดินอากาศ และภารกิจรอง คือการให้บริการเกี่ยวเนื่องกับบริการเดินอากาศและอื่น ๆ ดังนั้น ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทั้ง 2 ด้านจึงเป็นประเด็นสำคัญที่ บวท. จะนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรเพื่อความยั่งยืนในระยะยาว โดยมีระดับความพึงพอใจเปรียบเทียบปี 2566 กับปี 2565 ดังนี้



ประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากการสำรวจความพึงพอใจ ประจำปี 2566

กลุ่มผู้ใช้บริการการบินอากาศ



- ✓ การให้บริการการบินอากาศภายใต้หลักความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล
- ✓ มีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้เพื่อปรับปรุงระบบการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
- ✓ มีการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อบูรณาการการทำงานร่วมกัน
- ✓ มีความมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบควบคุมจราจรทางอากาศที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

- ✓ ข้อมูลข่าวสารการบิน เช่น NOTAM มีความถูกต้อง ทันสมัยเพียงพอต่อการนำมาใช้งาน
- ✓ มีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ AIS Briefing Office เจ้าหน้าที่ FDMC Office และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้รับการตอบสนองเป็นอย่างดี รวมถึงมีความพยายามในการพัฒนาปรับปรุงระบบการสื่อสารต่าง ๆ ดีขึ้นตลอดเวลา
- ✓ เมื่อเกิดปัญหาด้านเครือข่ายการใช้งานระบบ AFTN สามารถติดต่อประสานงานขอความช่วยเหลือในการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

กลุ่มผู้ใช้บริการข้อมูลข่าวสารการบิน



กลุ่มผู้ใช้บริการเช่าอุปกรณ์สื่อสาร



- ✓ อุปกรณ์ คลื่นสัญญาณโดยรวม ทั้งในส่วนของการใช้ Trunked Radio การใช้ AFTN Terminal และ Air to Ground Radio มีคุณภาพเป็นที่น่าพอใจ ไม่มีปัญหา
- ✓ การใช้งานที่ส่งกระทบรุนแรงต่อการปฏิบัติงาน
- ✓ การให้บริการอย่างสุภาพ รวดเร็ว และเอาใจใส่ของเจ้าหน้าที่ในการให้บริการหลังการขายและการแก้ไขปัญหาการใช้งานเป็นที่น่าประทับใจอย่างมาก โดยบางครั้งมีการเข้ามาให้บริการถึงพื้นที่ปฏิบัติงาน
- ✓ การให้ข้อมูล คำปรึกษา ในการใช้งานอุปกรณ์ การซ่อมแซมอุปกรณ์และแก้ไขปัญหาการใช้งานในเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่เป็นที่น่าประทับใจ โดยเจ้าหน้าที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญเป็นอย่างดี
- ✓ ในกรณีที่อุปกรณ์จำเป็นต้องใช้เวลาในการซ่อมบำรุง จะมีการจัดอุปกรณ์สำรองให้ได้นำไปใช้ปฏิบัติงานก่อน จึงไม่เกิดปัญหาหรือผลกระทบในการปฏิบัติงานกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

- ✓ การดำเนินการตามวิสัยทัศน์เป็นอย่างดีในเรื่องคุณภาพ การให้บริการการเพิ่มขีดความสามารถขององค์กร และการดำเนินงานโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ
- ✓ มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล มีการให้ความร่วมมือในการสนับสนุนการดำเนินงานที่สำคัญ และการแก้ไขปัญหาของหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมการบินของประเทศ
- ✓ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความรู้และทักษะด้านอุตสาหกรรมการบินแก่บุคลากรของหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ✓ มีการแบ่งปัน แลกเปลี่ยนความรู้ข้อมูลที่สำคัญ โดยมีการพัฒนาช่องทางหรือเวทีในการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ



กลุ่มผู้ส่งมอบ
(Suppliers)



กลุ่มคู่ค้า
(Partners)



กลุ่มลูกค้า
(Customers)



บุคลากร
(Employees)



ชุมชน
(Communities)



กลุ่มผู้กำกับดูแล
(Governance bodies)



กลุ่มผู้ความร่วมมือ
(Callaborators)



กลุ่มผู้ถือหุ้น
(Shareholders)

การกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของบริษัทฯ

GRI 205



การดำเนินงานการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของ บวก. กำกับดูแลโดยคณะกรรมการ บวก. ทำหน้าที่กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม พร้อมให้คำแนะนำในการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และแนวทางปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และยุทธศาสตร์การพัฒนากำกับดูแลกิจการที่ดีของแผนแม่บทการกำกับดูแลที่ดี พ.ศ. 2566-2570 ของ บวก.

1. คณะกรรมการ บวก.

มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งการพิจารณากลั่นกรอง เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนงานการความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม

2. นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ บวก.

บวก. มุ่งมั่นที่จะดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่การบริการการเดินอากาศและระบบการบินอย่างยั่งยืนรวมทั้งผลประโยชน์แห่งชาติ

3. โครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของ บวก.

บวก. ได้ยึดแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และแนวทางปฏิบัติของ สคร. จึงได้กำหนดโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีเชิงคุณภาพ เป็นแนวทางในการดำเนินการโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บวก. สอดคล้องกับแนวคิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ สคร. พ.ศ. 2562 กล่าวคือ มีโครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีที่เป็นเชิงคุณภาพ มีโครงสร้างส่วนบนสุดที่เป็นการบริหารนโยบาย โดยการทำหน้าที่ของคณะกรรมการ บวก. และคณะกรรมการชุดย่อยที่ให้นโยบายและทิศทางการดำเนินงาน มีการบริหารข้ามสายงานโดยฝ่ายจัดการระดับสูง (TM/EM) ทำหน้าที่ในการรับนโยบายด้านการกำกับดูแลที่ดีลงมาปฏิบัติและรายงานผล

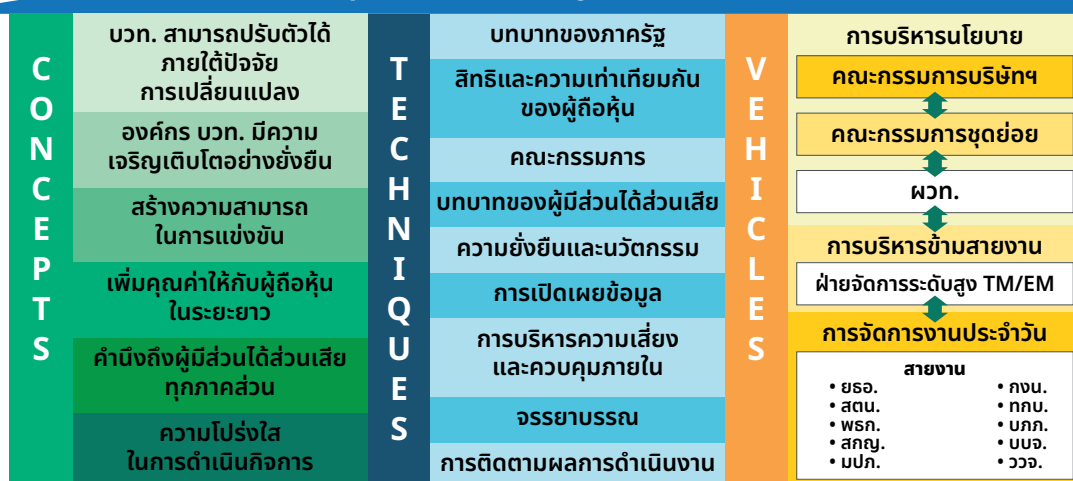


การปฏิบัติต่อคณะกรรมการฯ มีการจัดการงานประจำวัน โดยสายงานต่าง ๆ ได้แก่ สำนักตรวจสอบภายใน สำนักยุทธศาสตร์องค์กรและความยั่งยืน สำนักพัฒนาธุรกิจ สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักมาตรฐานความปลอดภัย สำนักงานบริหารจราจรทางอากาศ การเงิน ทรัพยากรบุคคล บริการการบินอากาศส่วนภูมิภาค บริหารจราจรทางอากาศ และวิศวกรรมจราจรทางอากาศ เป็นผู้ปฏิบัติในมาตรการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร เป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานกอง/ศูนย์/หรือเทียบเท่าที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินงานตามหลักเกณฑ์ การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ ปี 2566 ของ สคร. และแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนของ บวก. และบูรณาการผลลัพธ์เพื่อสร้างความโปร่งใสในการดำเนินงาน เพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน สร้างความสามารถในการแข่งขัน มีความเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และสามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

กำกับดูแลให้นำไปสู่ผล (Governance Outcome)

1. สามารถแข่งขันได้และมีผลประโยชน์ที่ดียิ่งขึ้นโดยคำนึงถึงผลกระทบในระยะยาว
2. ประสิทธิภาพอย่างมีประสิทธิภาพ เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
3. ดำรงตนเป็นประโยชน์ต่อสังคม พัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม
4. สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

คุณภาพการกำกับดูแลกิจการที่ดี



แรงบันดาลใจของผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายใน บวก.

ความรู้ความเข้าใจ ความเชี่ยวชาญ และความเป็นมืออาชีพของ บวก.

4. การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของ บวท.

บวท. จัดทำเจตจำนงสุจริตในการบริหารงาน นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการทุจริต แผนบริหารความเสี่ยงการทุจริต ในการจัดซื้อจัดจ้างโครงการขนาดใหญ่ แผนปฏิบัติการเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และมีการจัดทำมาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต ได้แก่



- 4.1 เจตจำนงสุจริตในการบริหารงาน
- 4.2 นโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่
- 4.3 แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการต่อต้านการทุจริต
- 4.4 แผนบริหารความเสี่ยงการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างโครงการขนาดใหญ่
- 4.5 มาตรการเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะ
- 4.6 มาตรการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน
- 4.7 มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง
- 4.8 มาตรการจัดการเรื่องร้องเรียนการทุจริต
- 4.9 มาตรการป้องกันการรับสินบน
- 4.10 มาตรการป้องกันการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวม
- 4.11 มาตรการตรวจสอบการใช้ดุลพินิจ
- 4.12 มาตรการส่งเสริมการสื่อสารภายในและภายนอกองค์กร
- 4.13 มาตรการป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน
- 4.14 มาตรการป้องกันรายการเกี่ยวโยง
- 4.15 แนวปฏิบัติการรับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่
- 4.16 แนวปฏิบัติข้อกำหนดจริยธรรม

5. การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน (ITA) ของ บวท.

บวท. มีการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน ตามกรอบการประเมิน ITA ของสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ มาตั้งแต่ปี 2557 ถึงปัจจุบัน โดยแบ่งการประเมินเป็น 3 ส่วน คือ การประเมินการรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใสของบุคลากรภายใน (IIT) การประเมินการรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใสของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (EIT) และการประเมินข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อสาธารณะ (OIT) ทั้ง 3 ส่วนการประเมินนี้จะเป็นการประเมินแบบออนไลน์ในระบบสารสนเทศการประเมิน ITA (ระบบ ITAS)



พัฒนาการการยกระดับ ITA ของ บวท.

ปี 2557 พัฒนาการแก้ไขข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ

ปี 2558 จัดการถ่ายทอดความรู้การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างทั่วถึง

ปี 2559 ส่งเสริมคุณธรรมในการบริหารงานบุคคล

ปี 2560 สร้างกระบวนการตรวจสอบถ่วงดุลหน่วยงานอิสระ

ปี 2561 เพิ่มช่องทางสื่อสารและการประชาสัมพันธ์การรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใส ให้เข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย

ปี 2562 วางระบบบริหารจัดการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสอย่างเป็นระบบด้วย ITA Ambassador ทำหน้าที่สื่อสาร ITA แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ITA Administration ทำหน้าที่กำกับติดตาม ดูแลภาพรวมการประเมิน ITA ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ และ ITA Approver เป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบของผู้บริหารสูงสุดรับผิดชอบต่อประเมิน ITA ของ บวท.

ปี 2563 วางระบบการเผยแพร่คุณธรรมและความโปร่งใสบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของ บวท. ให้ครบถ้วน

ปี 2564 เผยแพร่ข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อสาธารณะบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของ บวท.

ปี 2565 เผยแพร่ข้อมูลบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของ บวท. อย่างต่อเนื่อง

ปี 2566 พัฒนาช่องทางปฏิสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกให้สามารถสื่อสารได้สองทาง

6. การขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมอย่างยั่งยืนของ บวท.

บวท. ได้ทำแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมทั่วทั้งองค์กร ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านส่งเสริมคุณธรรม ตามกรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรมของกระทรวงวัฒนธรรม เป็นแนวทางในการดำเนินการขับเคลื่อนและประเมินองค์กรคุณธรรม ทั้งนี้เป็นการใช้มิติทางวัฒนธรรมขององค์กรสู่การเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจคุณธรรมเพื่อสร้างคุณค่าทางสังคมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ บวท. ดำเนินการขับเคลื่อนการเป็นองค์กรคุณธรรมภายใต้แผนงานส่งเสริมและพัฒนาสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงวัฒนธรรม โดยบรรจุโครงการไว้ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566-2570 ใช้กรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566-2570) เป็นแนวทางในการดำเนินงาน และจัดทำแผนดำเนินการขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมตามแผนปฏิบัติการฯ ระยะที่ 2 แบ่งเป็น 4 ปี

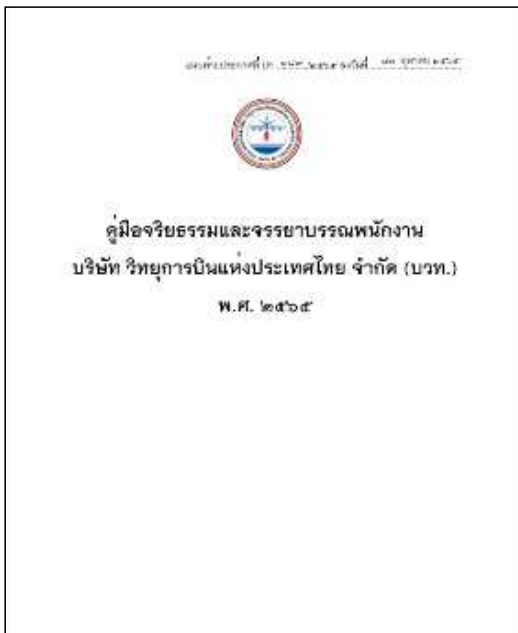
- ปี 2566 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรส่งเสริมคุณธรรม
- ปี 2567 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรพัฒนาคุณธรรม
- ปี 2568 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบ
- ปี 2569 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบโดดเด่น

ผลการดำเนินงานในปี 2566 บวท. ได้ผ่านการประเมินระดับองค์กรส่งเสริมคุณธรรมตามเกณฑ์การประเมินของกรมการศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม



7. การขับเคลื่อนจริยธรรมและจรรยาบรรณของ บวท.

บวท. ส่งเสริมปลูกฝังให้พนักงานตระหนักถึงคุณธรรม จริยธรรม และจรรยาบรรณ พร้อมทั้งเสริมสร้างบรรยากาศในการปฏิบัติงานที่มุ่งเน้นค่านิยมองค์กร เพื่อนำไปสู่การสร้างองค์กรคุณธรรมรวมถึงประสานงานและให้ความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบร่วมกับหน่วยงานภายนอก อาทิ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม องค์กรรัฐวิสาหกิจ และองค์กรภาคเอกชนอื่น ๆ ผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การประกวด **“คนต้นแบบคมนาคม”** ประจำปี 2566 วันต่อต้านคอร์รัปชัน ประจำปี 2566 ดำเนินการองค์กรส่งเสริมคุณธรรม ประจำปี 2566 ตามแผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 และจิตอาสากระทรวงคมนาคม (คค.) ประจำปี 2566



บวท. ร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมอย่างยั่งยืนของ คค. ซึ่งได้จัดกิจกรรม **“คนต้นแบบคมนาคม”** ประจำปี 2565 และ 2566 เพื่อเผยแพร่ผลงานด้านการต่อต้านการทุจริตของ คค. และพิชิตภัยองค์กรภัยคุกคามในหน่วยงานสังกัด คค. มีคุณสมบัติเป็นผู้มีความประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรม โดยมีนายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี ณ หอประชุมราชสดุศล คค. เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2566



นายสมเกียรติ แก้วไชยะ
ผู้อำนวยการกองวิศวกรรม ระบบสื่อสารการเดินอากาศ
คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2565



นางสาวปริม อินทวงศ์
ผู้จัดการงานทรัพยากรบุคคล สำนักงานฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้
คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2566

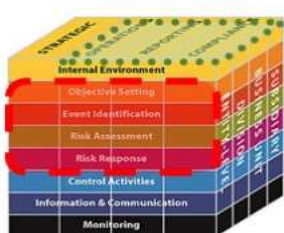
การบริหารความเสี่ยงและ การควบคุมภายในกับความยั่งยืนของ บวก.

GRI 201

บวก. ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเพื่อสนับสนุนการบริหารและการบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของ บวก. ให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยมุ่งเน้นความรับผิดชอบ (Accountability) และความโปร่งใส (Transparency) รวมถึงความสามารถในการเพิ่มโอกาสที่จะสร้างมูลค่าให้กับองค์กร โดยมีการจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติงานด้านการบริหารความเสี่ยงตาม COSO-ERM

การบริหารความเสี่ยง

COSO 2004

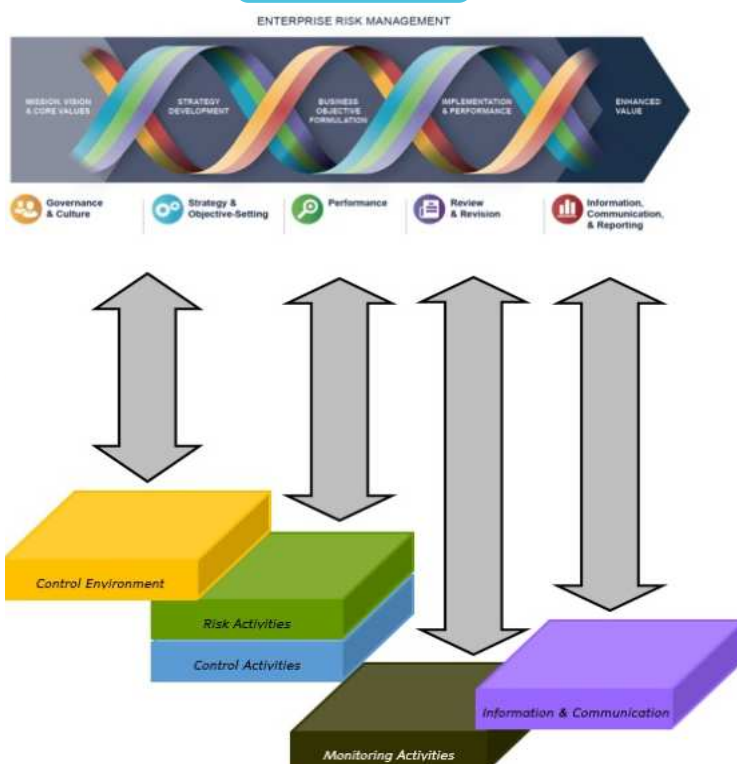


การควบคุมภายใน

COSO 2013



COSO 2017



จากการพิจารณาสาเหตุของความเสี่ยงที่ส่งผลให้เกิดปัจจัยเสี่ยง พร้อมระบุระดับความสำคัญของแต่ละสาเหตุเสี่ยง และการกำหนดกิจกรรม/มาตรการในการควบคุมความเสี่ยง เพื่อให้ทราบประเด็นที่สำคัญสำหรับการติดตามและบริหารจัดการ ความเสี่ยงแล้ว ในปี 2566 บวท. ได้กำหนดความเสี่ยงที่ครอบคลุม 4 มิติ ประกอบด้วย



ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์



ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ



ความเสี่ยงด้านการเงิน



ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ / ข้อบังคับ

บวท. ได้มีการสื่อสารและรายงานผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในผ่านระบบการประชุม คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยใช้เทคโนโลยี-สารสนเทศสนับสนุนระบบการมอบหมายงาน การรับข้อมูล การส่งข้อมูล ซึ่งเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นทางการของ บวท. เช่น ระบบสารบรรณ ระบบ Meeting ระบบ เอกสาร Document เป็นต้น สำหรับการสื่อสารข้อมูลด้านความเสี่ยงเพื่อเป็นองค์ความรู้ หรือประชาสัมพันธ์มาตรการต่าง ๆ การขอความร่วมมือจากพนักงานใช้ช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บเพจระบบอินทราเน็ต หรือช่องทางแอปพลิเคชันต่าง ๆ เช่น เฟซบุ๊ก ไลน์ ทวิตเตอร์ เป็นต้น นอกจากนี้ บวท. มีการรายงานผลการดำเนินงานด้านความเสี่ยงและการควบคุมภายในในรายงานประจำปีอย่างต่อเนื่อง เป็นประจำปีทุกปี รวมถึง บวท. ยังมีนโยบายการนำเทคโนโลยีสนับสนุนการรายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญ ผ่านระบบ AEROTHAI DIGITIZATION และพัฒนาระบบ Early Warning ในอนาคตเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจสำคัญสู่การดำเนินงานอย่างทันกาล





แนวทางการปฏิบัติ นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ

บวท. ได้ประกาศนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบ (Governance, Risk, and Compliance: GRC) พร้อมทั้งได้จัดทำแนวทางการปฏิบัติ นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบ (Guideline on Governance Risk Compliance : GRC) เพื่อให้ บวท. บริหารภาพรวมในด้านการกำกับดูแลกิจการ การดำเนินงานตามกลยุทธ์และสามารถบรรลุผลสำเร็จได้ตามเป้าหมายที่ บวท. กำหนด รวมทั้งตอบสนองความคาดหวังอย่างสมเหตุสมผลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งเป็นระบบที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงระบบการบริหารจัดการกับระบบงาน กระบวนการ บุคลากร ข้อมูล และเทคโนโลยี ซึ่งต้องมีการคัดเลือกวิธีการในการควบคุมภายใต้กฎหมายที่เป็นไปตามกฎระเบียบ ถูกต้องตามจรรยาบรรณ และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง บวท. นำนโยบาย GRC ไปสู่การปฏิบัติที่รองรับการดำเนินงานตาม GRC Compliance Model ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ ได้แก่

1.1 Learn : การวิเคราะห์บริบทองค์กร วัฒนธรรมองค์กร และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อที่จะเข้าใจอย่างถ่องแท้ในการกำหนดเป้าหมายและกลยุทธ์ของ บวท.

1.2 Align : การวางกลยุทธ์ที่ไปในทิศทางเดียวกันกับเป้าหมายองค์กร และการดำเนินการตามแผนและการควบคุมให้ไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์ ผ่านการตัดสินใจที่พิจารณาถึงมูลค่าการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก การบริหารความเสี่ยง และกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับ บวท.

1.3 Perform : การขับเคลื่อนการดำเนินงานของ บวท. และป้องกันสถานการณ์ที่ทำให้ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ผ่านการควบคุมทั้งแบบเชิงรุกและเชิงรับ

1.4 Review : การกำหนดกิจกรรมเพื่อติดตามและปรับปรุงการออกแบบและประสิทธิภาพของการดำเนินงานและการควบคุมทั้งหมดของ บวท.

การตรวจสอบภายในกับความยั่งยืนของ บวก.

การตรวจสอบภายในเป็นกลไกที่สำคัญสำหรับสนับสนุนและปกป้องความยั่งยืนขององค์กรโดยเฉพาะในบริบทของการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและการกำกับดูแล (environment, social และ governance (ESG)) โดยในปีที่ผ่านมา สำนักตรวจสอบภายในมุ่งเน้นด้านการยกระดับการดำเนินงานของหน่วยรับตรวจให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น สอดคล้องกับเป้าหมายของ บวก. และมีการรายงานที่ถูกต้อง ทำให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อกำหนดและมาตรฐานที่กำหนดสามารถยกระดับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเป็นระบบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในมุ่งเน้นการให้ความเชื่อมั่น (Assurance) รวมถึงการให้บริการให้คำปรึกษา (Consulting) โดยผลการปฏิบัติงานที่ครอบคลุมการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ความครบถ้วนและเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน ระบบงานที่มีผลกระทบต่อเป้าหมายของบริษัทฯ และการรายงานความเหมาะสมของการรักษาทรัพย์สิน และประเมินการใช้ทรัพยากรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินงานของ บวก. ต่อผู้มีส่วนได้เสีย

การวางแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบในรายละเอียดมีการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้พิจารณาประเด็นความเสี่ยง การควบคุมภายใน หรือความผิดปกติอื่น ๆ ที่มีความสำคัญกำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขตของการปฏิบัติงานตรวจสอบ และจัดทำแนวทางการตรวจสอบ โดยเมื่อสิ้นสุดกระบวนการตรวจสอบ จะมีการจัดทำรายงานผลการตรวจสอบ และข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไขปรับปรุง นำเสนอต่อหน่วยรับตรวจและผู้บริหารเพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงาน

ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการ การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน (GRC) การตรวจสอบภายในสามารถมีส่วนร่วมในหลายด้าน เช่น การประเมินกรอบการกำกับดูแล การยืนยันกระบวนการจัดการ ความเสี่ยง การประเมินประสิทธิภาพของการควบคุมภายใน เป็นต้น เพื่อให้มั่นใจว่ากลไกที่จัดเตรียมไว้ยังคงมีอยู่และมีประสิทธิภาพและเป็นการสอบทานที่จะเน้นถึงจุดแข็งและจุดอ่อนของระบบการควบคุมภายใน การวิเคราะห์ผลกระทบและสาเหตุ เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกระบวนการต่อไป

นอกจากนี้สำนักตรวจสอบภายในสามารถให้คำแนะนำปรึกษาในเรื่องการพัฒนาความยั่งยืนองค์กร โดยผสมผสานหลักการมุมมองและกรณีศึกษา รวมถึงเสนอแนวทางพัฒนาความยั่งยืนองค์กรเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับ บวก.

ทั้งนี้สำนักตรวจสอบภายใน (สตน.) ยังมุ่งมั่นในการพัฒนาและสนับสนุนผู้ตรวจสอบภายในให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ และได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบจากสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย (สทท.) และ the Institute of Internal Auditors (IIA) เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่หน่วยรับตรวจ



นอกจากนี้ ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายใน เป็นหนึ่งในจรรยาบรรณที่สำคัญ ซึ่งผู้ตรวจสอบภายในต้องนำความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบภายในมาใช้ในการสอบทานความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษา สตน. ส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความเป็นมืออาชีพ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายในตามมาตรฐาน International Professional Practices Framework (IPPF) เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการของสำนักตรวจสอบภายในแก่หน่วยรับตรวจ

ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาและอบรมความรู้อย่างต่อเนื่องทั้งภายในและภายนอก และได้รับการเพิ่มทักษะด้านอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในพัฒนาตนเองด้วยการสอบวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบหรือวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบ ปัจจุบัน สตน. มีบุคลากรที่ได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพทั้งสิ้นจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 40 ของจำนวนผู้ตรวจสอบภายในทั้งหมด

สตน. ยังคงมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติงานตรวจสอบ โดยมีเป้าหมายที่จะได้รับความไว้วางใจและกลายเป็นหุ้นส่วนของหน่วยงานต่าง ๆ ในอนาคต เพื่อส่งมอบข้อเสนอแนะที่มีคุณค่า นำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาอย่างเหมาะสม ส่งเสริมให้องค์กรเกิดการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

ความปลอดภัย

และการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM)

บวท. ดำเนินระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ภายใต้มาตรฐาน ISO 22301 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2562 และในปีงบประมาณ 2566 บวท. ยังคงมีการดำเนินกิจกรรมตามมาตรฐาน ISO 22301 อย่างต่อเนื่อง โดยครอบคลุม 12 พื้นที่ แบ่งออกเป็นช่วงกลาง 3 พื้นที่ (ทุ่งมหาเมฆ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง) และ ส่วนภูมิภาค 9 แห่ง ภายใต้ขอบข่ายการให้บริการจราจรทางอากาศ และบริการข่าวสารการบิน (AIS)/บริการ ATS Reporting Office (ARO)

นอกจากนี้ บวท. ยังดำเนินการตามกรอบมาตรฐานสากล ตามวัฏจักรวงจรในการบริหารสถานการณ์ฉุกเฉิน (Contingency Lifecycle) โดยแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) และแผนการฟื้นฟู (Recovery Plan : RP) มีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินการ บทบาทหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง กระบวนการสื่อสารแจ้งเหตุ (Call Tree) กิจกรรมสำคัญในการฟื้นคืน ทรัพยากรที่ใช้ในการฟื้นคืนบริการ และการกำหนดกลยุทธ์ความต่อเนื่องทางธุรกิจเมื่อเกิดการหยุดชะงัก โดยกำหนดค่าสำคัญต่าง ๆ ตามความสามารถในการฟื้นคืนบริการของแต่ละพื้นที่ ประกอบด้วย

- ช่วงเวลาการหยุดชะงักที่ยอมรับได้สูงสุด (Maximum Tolerable Period of Disruption : MTPD)
- ระยะเวลาเป้าหมายในการฟื้นคืนสภาพ (Recovery Time Objective : RTO)
- ระดับการให้บริการที่ยอมรับขั้นต่ำ (Minimum Acceptable Level : MAL)



การฝึกซ้อมแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจและแผนการฟื้นฟูประจำปี

บวท. ให้ความสำคัญในการฝึกซ้อมเป็นประจำทุกปี ทั้ง 12 พื้นที่ เพื่อทบทวน พัฒนาปรับปรุงกระบวนการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2566 พื้นที่ ทุ่งมหาเมฆ (สำนักงานใหญ่) คณะบริหารวิกฤตการณ์ (Crisis Management Team: CMT) โดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นประธานฯ ร่วมฝึกซ้อมแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจและภายใต้สถานการณ์การถูกโจมตีทางไซเบอร์ (Cyber Attacks) ซึ่งมีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อการบินให้บริการจราจรทางอากาศในอนาคต เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์วิกฤตที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงซักซ้อมทำความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานเกี่ยวข้องและสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้รับบริการมั่นใจในคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ

ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน

ปัจจัยเสี่ยงด้านการบริหารจัดการการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา

ในปี 2566 แม้ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา หรือ COVID-19 จะคลี่คลาย เนื่องจากความรุนแรงของเชื้อไวรัสลดลง จากการได้รับวัคซีนที่ทั่วถึงมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามมาตรการควบคุมโรคติดต่อที่ผ่อนคลายลง การคลายพันธู์ของเชื้อไวรัสประกอบกับประสิทธิภาพของวัคซีนในการยับยั้งเชื้อที่คลายพันธู์ ยังอาจจะเป็นประเด็นความเสี่ยงสำคัญต่อสุขภาพอนามัยของพนักงานที่ บวก. จำเป็นต้องบริหารจัดการเพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของ บวก. ในอนาคต

ผลกระทบต่อธุรกิจ

การระบาดของ COVID-19 ที่รุนแรงในระยะที่ผ่านมามีผลกระทบต่อความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของ บวก. ตลอดห่วงโซ่อุปทาน แม้ว่าในระยะที่ผ่านมาการดำเนินธุรกิจยังไม่หยุดชะงักลง แต่มีผลกระทบอย่างมากต่อสถานการณ์ทางการเงินขององค์กรจากการลดลงของจำนวนเที่ยวบิน

มาตรการรองรับปัจจัยเสี่ยง

ในช่วงปี 2562-2565 บวก. มีการบริหารจัดการความเสี่ยงด้วยการกำหนดมาตรการควบคุมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ทั้งการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานของพนักงานโดยให้มีการปฏิบัติงานจากที่พัก หรือ Work from Home และเมื่อสถานการณ์คลี่คลายลงก็ให้พนักงานหมุนเวียนกันเข้าปฏิบัติงานที่ทำการ บวก. มีการตรวจ ATK จำกัดพื้นที่ในการเข้าถึง การใช้หน้ากากอนามัย จนปัจจุบันให้เข้าทำงานได้ตามปกติ ทั้งนี้ได้มีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในปี 2566 ดังนี้

- ติดตามสถานการณ์การแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่อง เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันได้ทันทั่วทั้งที่ และมีการรายงานสถานการณ์ในที่ประชุมฝ่ายจัดการระดับสูงอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นงานสำคัญของคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (ปอส.) ในการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง

- มีการติดตามและรายงานความเสี่ยงด้านสุขภาพของพนักงาน เพื่อคัดกรอง เฝ้าระวัง และกำหนดมาตรการป้องกันให้ทันต่อสถานการณ์

- มีกระบวนการติดตาม เฝ้าระวังสถานการณ์การติดเชื้อของพนักงาน เพื่อให้สามารถป้องกันได้ทันทั่วทั้งที่เมื่อสถานการณ์กลับมารุนแรงขึ้นอีกตามความเหมาะสม

เมื่อสถานการณ์คลี่คลายในปี 2566 บวท. ได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติและมาตรการตามประกาศต่าง ๆ โดยมีแนวปฏิบัติ การจัดการผู้สัมผัสเสี่ยงสูงและสัมผัสเสี่ยงต่ำและการตรวจ Rapid Antigen Test สำหรับพนักงาน ลูกจ้างตามสัญญาจ้างเจ้าหน้าที่ Outsource ผู้รับจ้างและบุคลากรภายนอกส่วนกลาง และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ฉบับที่ 3 ดังนี้

แนวปฏิบัติสำหรับพนักงานส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค

1. พนักงานด้านปฏิบัติการและวิศวกรรม/ช่างเวร ให้ทำการตรวจหาเชื้อด้วยชุดตรวจ ATK ดังนี้

 หน่วยงาน/สายการบิน ประเภทสายการบิน ประเภทพนักงาน	ระยะเวลาเข้าเวร	จำนวนครั้งที่ตรวจ	กำหนดการตรวจ
	ปฏิบัติงานเข้ากะ 14 วัน	ตรวจ 2 ครั้ง	ครั้งที่ 1 ก่อนเข้าปฏิบัติงาน ครั้งที่ 2 ปฏิบัติงานในวันที่ 7
สายการบินพาณิชย์	ปฏิบัติงานเข้ากะ 7 วัน	ตรวจ 1 ครั้ง	ครั้งที่ 1 ก่อนเข้าปฏิบัติงาน
สายการบินพาณิชย์	ปฏิบัติงานเข้ากะ 6 วัน	ตรวจ 1 ครั้ง	ครั้งที่ 1 ก่อนเข้าปฏิบัติงาน
สายการบินพาณิชย์	ปฏิบัติงานเข้ากะ 5 วัน	ตรวจ 1 ครั้ง	ครั้งที่ 1 ก่อนเข้าปฏิบัติงาน
สายการบินพาณิชย์	ปฏิบัติงานเข้ากะ 4 วัน	ตรวจ 1 ครั้ง	ครั้งที่ 1 ก่อนเข้าปฏิบัติงาน
สายการบินพาณิชย์	ปฏิบัติงานเข้ากะ 2 วัน	ตรวจ 1 ครั้ง	ครั้งที่ 1 ก่อนเข้าปฏิบัติงาน

2. สำหรับลูกจ้างเจ้าหน้าที่ Outsource ผู้รับจ้างและบุคคลภายนอก ที่เข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ บวท. ดำเนินการพอสั่งเช่นนี้

- ต้องขออนุญาตล่วงหน้าก่อนเข้ามาปฏิบัติงาน 1 วัน
- หากปฏิบัติงานต่อเนื่องทำการตรวจซ้ำทุก ๆ 7 วัน
- เข้ามาครั้งแรกต้องมีผลการตรวจ RT-PCR หรือ ATK
- หากฝ่าฝืน/ให้ข้อมูลที่เป็นเท็จจะดำเนินการลงโทษตามที่ บวท. กำหนด
- ปฏิบัติตามมาตรการของ บวท. ในแต่ละพื้นที่ที่กำหนด

• ประกาศ เรื่องมาตรการป้องกันและแก้ปัญหาการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ฉบับที่ 11/2565 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2565

• ประกาศ เรื่องการเข้าปฏิบัติงานในอาคารสำนักงานของ บวท. (หนังสือที่ ปก 335/2566 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2566) ซึ่งเป็นการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องแม้ว่าจะมีการลดความเข้มข้นของมาตรการควบคุมลงตามสถานการณ์

ปัจจัยเสี่ยงด้านภัยคุกคามไซเบอร์

ปัญหาอาชญากรรมทางไซเบอร์ (Cyber Crime) มีรูปแบบการโจมตีและภัยคุกคามผ่านช่องทางต่าง ๆ ที่หลากหลาย มากขึ้น การให้บริการเดินอากาศมีการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานจึงมีความเสี่ยง ทางดิจิทัล และเพิ่มโอกาสที่ บวท. อาจจะถูกโจมตีทางด้านไซเบอร์ได้ บวท. ได้ให้ความสำคัญในการป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ นอกเหนือจากการฝึกซ้อม BCM แล้ว บวท. ได้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการและนโยบายด้านดิจิทัลเพื่อกำกับดูแลเทคโนโลยีดิจิทัล โดยในปี 2566 มีนโยบายด้านดิจิทัล (Digital Policy) เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ดังนี้



วิสัยทัศน์ดิจิทัล (Digital Vision)

เป็นองค์กรดิจิทัลที่ให้บริการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน

นโยบายด้านดิจิทัล (Digital Policy)

1. ด้านการกำกับดูแลเทคโนโลยีดิจิทัล
2. ด้านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกภาคส่วนขององค์กร
3. ด้านบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงาน
4. ด้านการกำกับดูแลข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ขององค์กร
5. ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและไซเบอร์
6. ด้านการบริหารความต่อเนื่องในการให้บริการเทคโนโลยีดิจิทัล
7. ด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรเทคโนโลยีดิจิทัล

ผลกระทบต่อธุรกิจ

การถูกโจมตีทางไซเบอร์อาจส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องทางธุรกิจของ บพท. โดยทำให้ระบบสนับสนุนการให้บริการการเดินอากาศหยุดชะงักของกระบวนการในการให้บริการการเดินอากาศ ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงอาจส่งผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่อุปทาน

มาตรการรองรับปัจจัยเสี่ยง

บพท. ได้ให้ความสำคัญกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศที่สอดคล้องกับแผนรักษาความมั่นคงปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme : NCASP) โดยมีกำหนดแนวและวิธีปฏิบัติประกอบด้วย

แนวปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศการบริการการเดินอากาศ (Air Traffic Management System ICT Security Standard Operating Procedures)

บพท. ประกาศแนวปฏิบัติฯ ฉบับที่ 1 (พฤษภาคม 2560) ทั้งในเชิงตรรกะ (Logical) เช่น หน่วยงานที่รับผิดชอบระบบต่าง ๆ และทางด้านกายภาพ (Physical) ซึ่งครอบคลุมถึงทรัพย์สินด้านสารสนเทศ (ICT Assets) ในส่วนของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริการการเดินอากาศ (Capability/Information) ระบบสารสนเทศที่ใช้ในการให้บริการการเดินอากาศ (ATM ICT Systems) และระบบข่าวสารทุกประเภทที่ใช้เชื่อมต่อข้อมูลหรือติดต่อในกิจการการบริการการเดินอากาศ (Communication Technology Systems) และมีการทบทวนมาอย่างต่อเนื่อง

โดยในปี 2566 ได้มีการประกาศใช้แนวปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของ บพท. ตามประกาศที่ ปก 236/2566 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2566 ซึ่งเป็นการกำหนดแนวปฏิบัติในภาพรวม

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ที่ ปก. ๒๓๖/๒๕๖๖

๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๖

ประกาศ

เรื่อง แนวปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศ
ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ตามที่บริษัทฯ ได้ประกาศใช้แนวปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามประกาศที่ ปก ๒๓๖/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๖ เพื่อให้การดำเนินการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) พระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. ๒๕๖๑ นั้น

อาศัยอำนาจตามความในประกาศที่ ปก ๒๓๖/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ด้านหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศ ในข้อ ๓ ในการประชุมครั้งที่ ๒๓๖๖๖ เมื่อวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ได้มีมติเห็นชอบใช้บังคับกฎเกณฑ์แนวปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ในการบริหารงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบัน โดยกำหนดให้ใช้แนวปฏิบัติฯ ตามประกาศฉบับแก้ไขเพิ่มเติมประกาศที่ ปก ๒๓๖/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ดังนี้

ข้อ ๑ แนวปฏิบัติฯ เรียกว่า "แนวปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด"

ข้อ ๒ ให้กรรมการผู้ดำเนินการใหญ่ เป็นผู้พิจารณาความแนวปฏิบัติฯ จนมีมติว่ามีความจำเป็นและเหมาะสมสำหรับการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติฯ และประกาศที่เกี่ยวข้องโดยอาศัยอำนาจตามแนวปฏิบัติฯ

ข้อ ๓ แนวปฏิบัติฯ ให้ใช้บังคับแก่พนักงาน ลูกจ้าง และพนักงานหรือบุคคลภายนอกที่ได้รับมอบหมายในการบริหารงานของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

ข้อ ๔ ในการปฏิบัติเพื่อบำรุงรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินฯ และแนวปฏิบัติฯ ที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตามประกาศที่

ข้อ ๕ ให้มีการทบทวนแนวปฏิบัติฯ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง หรือเมื่อมีความเปลี่ยนแปลงที่มีผลกระทบต่อระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินฯ และแนวปฏิบัติฯ ให้กับผู้ใช้งานหรือผู้ดำเนินการเกี่ยวข้องในระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินฯ

ข้อ ๖ กรณีที่ระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินฯ มีข้อจำกัดในการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติฯ ให้มีผู้ดูแลระบบสารสนเทศที่รับผิดชอบดูแลระบบสารสนเทศดังกล่าว กำหนดวิธีปฏิบัติหรือมาตรการทดแทน และนำเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลระบบบริหารความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินฯ

ข้อ ๗ บุคคลใดจงใจฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามแนวปฏิบัติฯ หรือปฏิบัติ หรือมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของ บริษัท วิทยุการบินฯ จะถือว่าเป็นความผิดทางวินัยและให้ดำเนินการตามข้อบังคับเกี่ยวกับพนักงาน ทั้งนี้ หากการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ บริษัท วิทยุการบินฯ ได้รับความเสียหาย ผู้กระทำจะได้รับความพิจารณาตามกฎหมายอาญาหนึ่งด้วย ทั้งนี้ ให้ยึดถือแนวปฏิบัติฯ ประกาศฉบับนี้เป็นไป

ซึ่งประกาศนี้ให้ใช้โดยทันที

(นายณัฐวุฒิ จิระกิตติพงษ์)

กรรมการผู้ดำเนินการใหญ่

วิธีปฏิบัติงานการรักษาระบบความปลอดภัยระบบสารสนเทศ การบริการการเดินอากาศประเภท CNS/ATM Critical IT Infrastructure

บวท. กำหนดวิธีปฏิบัติฯ ฉบับที่ 1 (กรกฎาคม 2560) โดยจัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนแนวปฏิบัติการรักษาความปลอดภัยระบบสารสนเทศการบริการการเดินอากาศ ฉบับที่ 1 (พฤษภาคม 2560) ที่ บวท. ได้นำเสนอต่อสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ให้การปฏิบัติงานของระบบสารสนเทศการบริการการเดินอากาศของ บวท. เป็นไปอย่างเหมาะสม มีประสิทธิภาพ มีความมั่นคงปลอดภัย และสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ระบบสารสนเทศในลักษณะที่ไม่ถูกต้อง และจากการคุกคามภัยต่าง ๆ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อระบบสารสนเทศการบริการการเดินอากาศ และมีการทบทวนวิธีปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศอย่างต่อเนื่อง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ที่ ปก/ผญว. ๕๘/๒๕๖๖ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๖

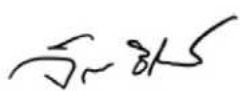
ประกาศ
เรื่อง วิธีปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศ

ตามที่บริษัทฯ ได้ประกาศใช้วิธีปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศตามประกาศบริษัทฯ ที่ ปก๕๐๘/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ เพื่อให้การดำเนินการด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศของบริษัทฯ สอดคล้องตามแนวปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศของบริษัทฯ นั้น

อาศัยอำนาจตามความในประกาศบริษัทฯ ที่ ปก๕๑๓/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๖ สำนักหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลระบบบริหารความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ในข้อ ๑ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๖ ได้มีมติเห็นชอบให้ปรับปรุงทบทวนวิธีปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศให้สอดคล้องกับโครงสร้างการบริหารงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบริษัทฯ ในปัจจุบัน โดยกำหนดให้ใช้วิธีปฏิบัติฯ ตามประกาศฉบับนี้แทนประกาศบริษัทฯ ที่ ปก๕๐๘/๒๕๖๕ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๕ ดังนี้

๑. วิธีปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศ เรื่อง การควบคุมการเข้าถึงระบบสารสนเทศ
๒. วิธีปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศ เรื่อง การจัดทำบัญชีและใช้งานทรัพย์สินสารสนเทศ
๓. วิธีปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศ เรื่อง แผนรับมือเหตุการณ์ภัยคุกคามทางไซเบอร์

ทั้งนี้รายละเอียดของวิธีปฏิบัติฯ ที่แนบท้ายประกาศนี้
ทั้งนี้ ให้ถือปฏิบัติตามประกาศฉบับนี้เป็นต้นไป
จึงประกาศมาเพื่อทราบโดยทั่วกัน


(นายจักร จิโนรัตน์)
ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)
ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง

สำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)
สำเนาเรียน ทุกหน่วยงาน

โดยในปี 2566 ได้มีการประกาศเรื่องวิธีปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบสารสนเทศ ตามประกาศที่ ปก/ผญว. 58/2566 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2566 ซึ่งเป็นการกำหนดวิธีปฏิบัติฯ ในภาพรวม โดยการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยข้อมูลสารสนเทศจากภัยคุกคามทางไซเบอร์ อยู่ภายใต้โครงสร้างการกำกับดูแลข้อมูลของ บวท. ซึ่งมีทั้งข้อมูลด้านธุรกิจ ด้านเทคนิค ด้านคุณภาพและข้อมูลอื่น ๆ ที่จำเป็น

การดำเนินกลยุทธ์และกรอบการพัฒนา ด้านความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์

GRI 203

ความขัดแย้งของประศคมหาอำนาจต่างั่ว สัผลในเชิงลบต่อภาวะเศรษฐกิจการเงินในภาพรวมของโลล ความผันผวนทางเศรษฐกิจอันเกิดจากต้นทุนการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากปัญหาน้ำมันเชื้อเพลิงราคาสูงชัน สัผลต่อต้นทุนการเดินทางทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และมีผลกระทบส่งทอดสู่ความต้องการบริโภค ความสามารถในการใช้จ่ายของประชาชน และมีผลกระทบต่อรายได้ของ บวก. ซึ่งมีรายได้หลักจากการให้บริการการเดินทางอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น บวก. จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการติดตามสถานการณ์ความขัดแย้งดังกล่าว รวมถึงวิเคราะห์ผลกระทบต่อการทำงานและสถานการณ์ทางการเงินของ บวก. อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ในปี 2566 บวก. ได้ทบทวนผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกจากสงครามรัสเซีย-ยูเครน ที่ส่งผลกระทบต่อการบินของราคาพลังงานและสินค้าอุปโภค-บริโภค รวมถึงผลกระทบโดยตรงจากการลดลงของปริมาณจราจรทางอากาศอันเป็นธุรกิจหลักของ บวก. จากสถานการณ์ดังกล่าวและการทบทวนผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาอย่างต่อเนื่องแม้ว่าผลกระทบจะลดลงไปแล้วก็ตาม บวก. ยังได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดกลยุทธ์ในการนำไปสู่การลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกด้วย

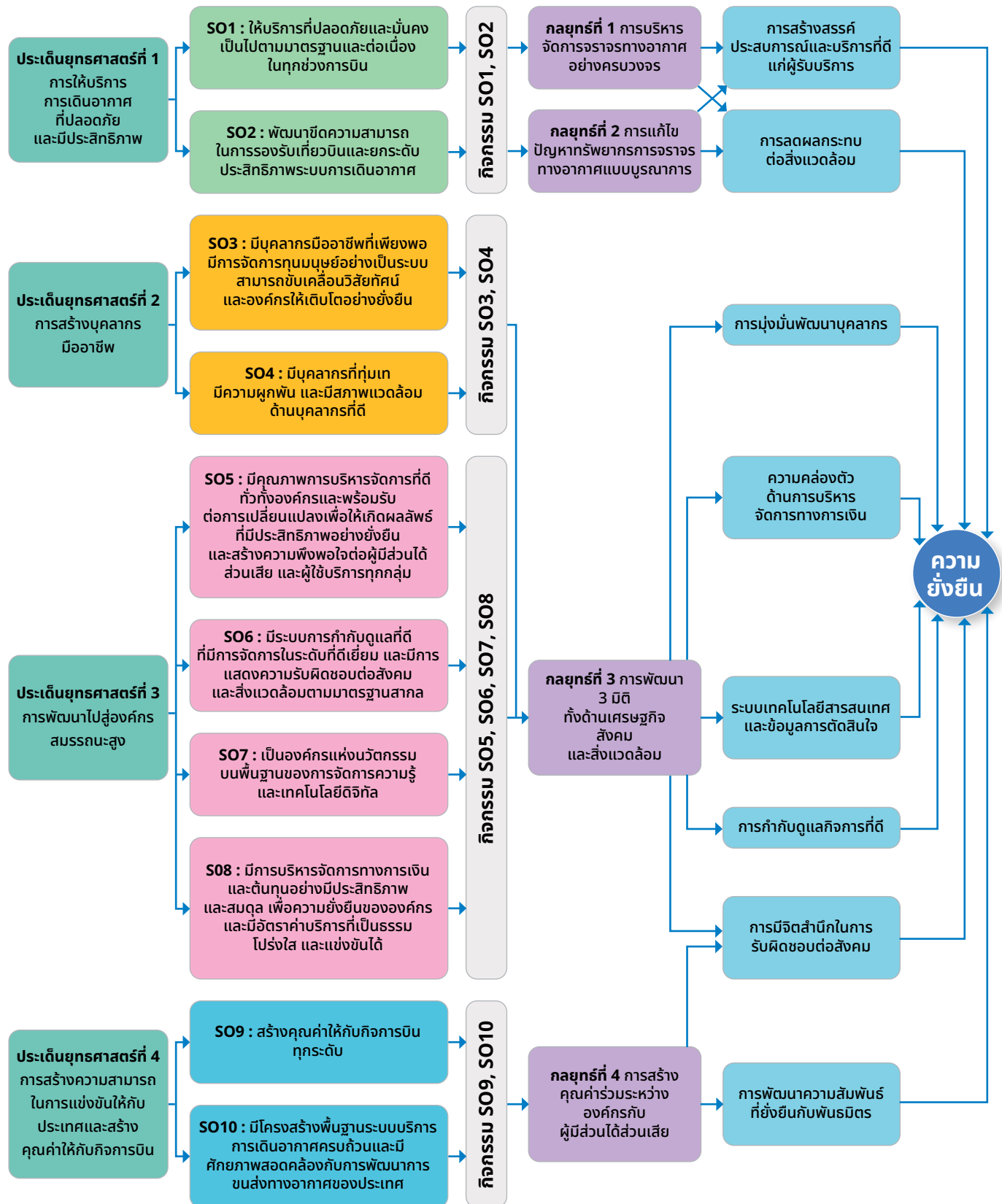
บวก. ให้ความสำคัญกับดำเนินธุรกิจที่ยั่งยืนภายใต้แผนยุทธศาสตร์ โดยได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566-2570 เพื่อนำองค์กรสู่ความยั่งยืน 4 ประเด็น ประกอบด้วย

AEROTHAI Servicemark	การให้บริการการเดินทางมีคุณภาพระดับแนวหน้า
Professionals	การสร้างบุคลากรมืออาชีพ
High Performance	การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง
Value for National Competitiveness and Aviation Industry	การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ

บวก. ดำเนินมาตรการทั้งด้านการเงิน ด้านการบริหารจัดการธุรกิจหลัก ธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับกิจการบิน รวมถึงด้านวิจัยและพัฒนากระบวนการให้บริการการเดินทางและการบริหารจัดการองค์กร เพื่อมุ่งเน้นการรักษาและสร้างโอกาสในการแข่งขันทางธุรกิจให้สามารถก้าวข้ามปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความเติบโตและมั่นคงขององค์กร โดยผ่านกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กรและมีการพิจารณาความสอดคล้องของประเด็นยุทธศาสตร์ตามแผนวิสาหกิจของ บวก. กับกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน 4 กลยุทธ์และปัจจัยการพัฒนาความยั่งยืน 8 ปัจจัย ดังนี้

แผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566-2570

ปัจจัยความยั่งยืน



การดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนมีผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์องค์กร หรือแผนวิสาหกิจของ บวท. จำแนกตามประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์การพัฒนาความยั่งยืน และปัจจัยความยั่งยืนมีผลสำเร็จและการดำเนินงานเป็นไปตามแผนปฏิบัติการโครงการและงานในปี 2566 ประมาณร้อยละ 90 ดังนี้

ผลการดำเนินงานสำคัญด้านความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ แผนวิสาหกิจ บวก.	กลยุทธ์การพัฒนา ความยั่งยืน	ปัจจัยความยั่งยืน 8 ปัจจัย
1. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ	1. การบริหารจัดการจราจรทาง อากาศอย่างครบวงจร	1. การสร้างสรรค์ประสบการณ์ และบริการที่ดีแก่ผู้รับบริการ
ผลสำเร็จของการดำเนินงาน ตามแผนปฏิบัติการโครงการ/งาน ร้อยละ 85	2. การแก้ไขปัญหาทรัพยากร การจราจรทางอากาศแบบ บูรณาการ	2. การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. การพัฒนามิติด้านเศรษฐกิจ สังคม	3. การมุ่งพัฒนาบุคลากร
ผลสำเร็จของการดำเนินงาน ตามแผนปฏิบัติการโครงการ/งาน ร้อยละ 90		4. ความคล่องตัวด้านการ บริหารจัดการทางการเงิน
3. การพัฒนาไปสู่องค์กรที่มีสมรรถนะสูง		5. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และข้อมูลการตัดสินใจ
ผลสำเร็จของการดำเนินงาน ตามแผนปฏิบัติการโครงการ/งาน ร้อยละ 97		6. การกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้ กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับกิจการ ป็น	4. การสร้างคุณค่าร่วมระหว่าง องค์กรกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	7. การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม
ผลสำเร็จของการดำเนินงาน ตามแผนปฏิบัติการโครงการ/งาน ร้อยละ 89		8. การมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม
		9. การพัฒนาความสัมพันธ์ที่ ยั่งยืนกับพันธมิตร





การสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนตามแนวทาง ESG

GRI 403-9

บวท. ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการเติบโตด้านบริการการเดินอากาศ การตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการได้รับความคล่องตัวทางการบิน ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน โดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการให้บริการการเดินอากาศ รวมถึงนำความรู้ของพนักงานมาใช้ในการพัฒนานวัตกรรมในการดำเนินธุรกิจ การสนับสนุนช่วยเหลือสังคม ชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั่วประเทศ ผ่านการดำเนินงานในเชิงกลยุทธ์ และการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโลกในมิติสิ่งแวดล้อม สังคม และการดำเนินธุรกิจตามกรอบธรรมาภิบาลที่ดี (Environmental-Social-Governance : ESG) และ การดำเนินงานที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (UN SDGs) ทั้งเป้าหมายหลัก เป้าหมายรอง และเป้าหมายอื่น ตามบริบทของ บวท. ที่สะท้อนผ่านยุทธศาสตร์องค์กรที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจ บวท. ปี 2566-2570

ปัจจัยความยั่งยืน มิติเศรษฐกิจ



1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ

บวท. ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนามาตรฐานและคุณภาพความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ โดยมีการพัฒนาทั้งบุคลากรด้านการให้บริการจราจรทางอากาศ และบุคลากรด้านวิศวกรรมสนับสนุนบริการจราจรทางอากาศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการดำเนินงานด้วยมาตรฐานและคุณภาพความปลอดภัยในการกิจหลักขององค์กรเป็นสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

ในการดำเนินงาน บวท. ได้กำหนดให้จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ (Number of Accidents) เป็นตัวชี้วัดสำคัญของการประเมินผลการดำเนินงาน บวท. ในการจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลกับกระทรวงการคลังเป็นประจำทุกปี โดยการดำเนินงานตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาไม่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ดังนี้

(หน่วย : ครั้ง/แสนเที่ยวบิน)

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน (หน่วยจำนวนครั้งต่อแสนเที่ยวบิน)					
	2561	2562	2563	2564	2565	2566
จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (Number of Accidents)	0	0	0	0	0	0

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ สิงหาคม 2566

1.2 การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างมีประสิทธิภาพ

บริการการเดินอากาศ ซึ่งเป็นภารกิจหลักของ บวท. เป็นกลไกหนึ่งที่เสริมสร้างความเข้มแข็งของการขนส่งทางอากาศ ในด้านความมั่นคง ความเชื่อมั่นในการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลก และเสริมสร้างศักยภาพด้านเศรษฐกิจของประเทศ บวท. ในฐานะหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศไทย จึงได้มุ่งเน้นคุณภาพและมาตรฐานในการดำเนินงานตลอด 75 ปีที่ผ่านมา

บวท. มีการพัฒนาทั้งระบบอุปกรณ์ บุคลากร และกระบวนการในการให้บริการการเดินอากาศ ทั้งด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ และระบบอุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศ ได้แก่ ระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน หรือ CNS (Communication Navigation and Surveillance) ในปี 2566 บวท. มีการลงทุนในโครงการสำคัญ ๆ ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านบริการการเดินอากาศ ดังนี้

การบริหารจราจรทางอากาศยานสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management : UTM)



เนื่องจากในปัจจุบันมีการพัฒนาและใช้อากาศยานไร้คนขับที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วทั่วโลก ทำให้เกิดทิศทางและความต้องการระดับสากลตลอดจนระดับประเทศให้มีการบริหารจราจรทางอากาศยานสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ห้วงอากาศ บวท. ในฐานะหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของประเทศจึงได้ริเริ่มพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับหรือโดรนให้ตอบสนองความจำเป็นดังกล่าว โดยในปี 2565 ได้ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พัฒนาโครงการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับในพื้นที่น่านร่อง Bangkok Control Zone สำหรับห้วงอากาศรอบสนามบินในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โดยมุ่งเน้นการขออนุญาตขึ้นบินโดยเฉพาะสำหรับโดรนขนาดเล็กที่ทำการบินที่ความสูงต่ำในพื้นที่ห้วงอากาศควบคุม

ทั้งนี้ การพัฒนา UTM ในเบื้องต้นมีเป้าหมายในการปรับปรุงกระบวนการอนุญาตปัจจุบัน ให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ มีความเชื่อมโยงของข้อมูลและเป็นอัตโนมัติมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการใช้งานที่มีมากและจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภายใต้ระบบ UTM ผู้บินโดรนสามารถทำการขอขึ้นบินผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือซึ่งจะแจ้งเตือนให้ทราบข้อจำกัดด้านห้วงอากาศและข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และรายละเอียดคำขอจากผู้บินโดรน จะถูกส่งให้หน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องพิจารณา ให้อนุญาตผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งในบางกรณี ระบบสามารถแสดงข้อมูลที่สำคัญและช่วยในการตัดสินใจหรือให้การอนุญาตที่เป็นแบบอัตโนมัติมากยิ่งขึ้นได้ จากผลตอบรับที่ดีหลังการเปิดใช้งานระบบ UTM บวท. จึงอยู่ระหว่างการขยายผลไปยังห้วงอากาศบริเวณสนามบินอีก 4 แห่ง ได้แก่ ภูเก็ต เชียงใหม่ สมุย และขอนแก่น

ในอนาคต บวท. มองการพัฒนา UTM เป็นระยะจากพื้นฐานไปจนถึงขั้นสูง อาศัยความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจราจรทางอากาศและประสบการณ์จากพื้นที่น่านร่อง โดยนอกจากการขยาย UTM ในเชิงพื้นที่ไปยังห้วงอากาศต่าง ๆ เพิ่มเติม ยังมีแผนที่จะ

พัฒนาในมิติของเทคโนโลยีและฟังก์ชันการใช้งาน โดยในลำดับถัดไปมีเป้าหมายในการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างระบบหรือฐานข้อมูล อากาศยานไร้คนขับของหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ และการวิจัยพัฒนาด้านการติดตามอากาศยานหรือข้อมูลตำแหน่งอากาศยาน บวท. เป็นส่วนสำคัญในการร่วมสร้างรากฐานการพัฒนา UTM อย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายในการ บูรณาการการบริหารจราจรทางอากาศ ร่วมกันระหว่างอากาศยานแบบดั้งเดิมที่มีอยู่ปัจจุบันและกับอากาศยานไร้คนขับที่จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นมากในอนาคต เพื่อให้ การใช้ห้วงอากาศของประเทศไทย คงเป็นไปอย่างปลอดภัย มีประสิทธิภาพและพัฒนาอย่างยั่งยืน

ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME

ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

ปีงบประมาณ 2566-2568 บวท. ทำการปรับปรุง ประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี วงเงินงบประมาณ 166.01 ล้านบาท เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 15 ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์ ระบบช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี รวม 6 แห่ง ปัจจุบันได้ดำเนินการจัดหาใหม่ ครั้งที่ 2 เนื่องจากครั้งแรกไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค คาดว่าจะลงนามสัญญาภายในปี 2567 และติดตั้ง/ทดสอบอุปกรณ์ แล้วเสร็จในปี 2568



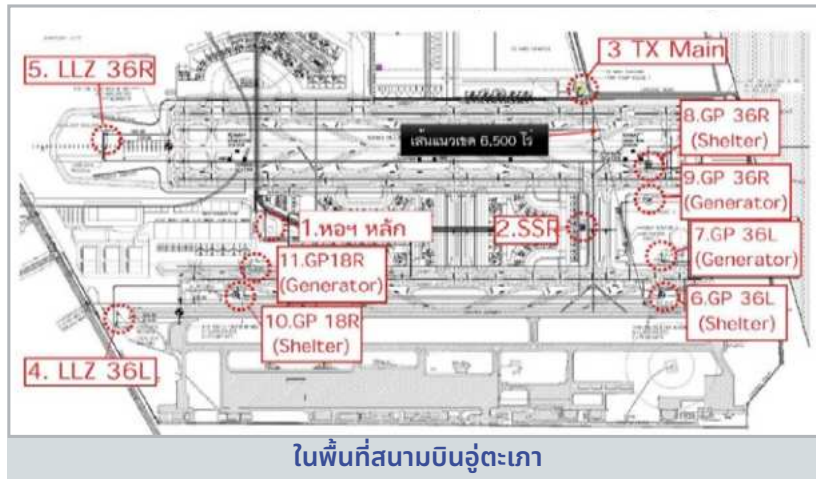
สถานี DVOR/DME

การให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเกา



บวท. ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ตามข้อเสนอแนะของสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ร่วมกับกองทัพเรือ ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบิน อุตะเกา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเกาและเมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอุตะเกา ให้เป็น สนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานครเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสนามบิน สุวรรณภูมิและดอนเมืองแออัดไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ จากการเติบโตทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของธุรกิจ ท่องเที่ยว การขนส่ง และการเดินทางทางอากาศที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย บวท. จึงดำเนินโครงการเตรียมความพร้อมการ ให้ บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเกา มีเป้าหมายเปิดให้บริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องภายในปี พ.ศ. 2570

บวท. ได้จัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการสนามบินอุตะเกา ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมรายละเอียดโครงการและข้อมูลประกอบการ วิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการไว้อย่างครบถ้วน โดยปัจจุบัน คณะรัฐมนตรีได้ลงมติอนุมัติโครงการจัดเตรียมความพร้อม ในการบริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเกา เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 ในวงเงินลงทุน 1,256.00 ล้านบาท โดยให้ บวท. กู้เงิน



และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้ ทั้งนี้ บวท. ได้ทบทวนแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินงบประมาณให้สอดคล้องกับการดำเนินงานจริง เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้นำเสนอแผนบูรณาการโครงการรถไฟความเร็วสูง (High-speed Rail: HSR) และโครงการพัฒนาศูนย์การบินอู่ตะเภา ในที่ประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาศูนย์การบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2565 และปรับปรุงเพิ่มเติม ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2566 ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมีความพร้อมในการบูรณาการระบบร่วมกัน ภายในเดือนกันยายน 2569 และปรับเลื่อนกำหนดการเปิดสนามบินอู่ตะเภาออกไปจากเดิมที่มีกำหนดเปิดในเดือนธันวาคม 2568 เป็นเดือนธันวาคม 2570

ทั้งนี้ ในการดำเนินงานของ บวท. อยู่ระหว่างการว่าจ้างออกแบบอาคารหอควบคุมจราจรทางอากาศอู่ตะเภา และจัดเตรียมความพร้อมการเข้าสู่กระบวนการจัดหาระบบ/อุปกรณ์ในการจัดทำ/ทบทวนร่างขอบเขตงาน (TOR) เพื่อให้สามารถจัดหาและลงนามสัญญาได้ตามแผนและพร้อมเปิดให้บริการตามนโยบายภาครัฐ

1.3 การรักษาเสถียรภาพของระบบสนับสนุนบริการการเดินอากาศ

บวท. ให้ความสำคัญกับการรักษาเสถียรภาพของระบบสนับสนุนบริการการเดินอากาศทั้งระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communication System) ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) และระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System) หรือระบบ CNS รวมทั้งมาตรฐานของบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านบริการ การเดินอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และมีสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นหน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแลให้ บวท. ดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อการให้บริการด้วยความปลอดภัยอย่างยั่งยืนในฐานะรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่แทนรัฐบาลไทย



มาตรฐานที่ บวท. ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO ประกอบด้วย

- มาตรฐานระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน หรือ CNS (Communication, Navigation and Surveillance System)
- มาตรฐานการให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services Standard)
- มาตรฐานความปลอดภัย (Security Standard)



กพท. และ บวท. ได้มีการประชุมหารือข้อกำหนดมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศและการปฏิบัติงานร่วมกันมาตั้งแต่ปี 2562 และมีการตรวจสอบมาตรฐานอย่างเป็นระบบอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ในการตรวจสอบมาตรฐานทั้งระบบอุปกรณ์ที่มีอยู่เดิม และที่ทำการติดตั้งใหม่ รวมถึงการตรวจสอบมาตรฐานด้านบุคลากรทุกปี



ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ได้รับประกาศเกียรติบัตรจาก กพท. เพื่อแสดงว่าเป็นหน่วยงานที่มีมาตรฐานและคุณภาพในการให้บริการระบบสื่อสาร ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน



วันที่ 8 สิงหาคม 2566 ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่มีการประชุมเตรียมความพร้อมรับการตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการทางด้าน CNS จาก กพท. ณ สนามบินแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ประจำปี 2566

การสร้างโอกาส

ด้านการแข่งขันเพื่อความยั่งยืน

บวท. ให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านการจัดการความรู้ การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมต่าง ๆ ทั้งด้านบริการ การเดินอากาศ ซึ่งประกอบด้วยบริการควบคุมจราจรทางอากาศ และบริการวิศวกรรมจราจรทางอากาศระบบติดตามอากาศยาน ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบสื่อสารการบิน หรือ CNS (Communication, Navigation and Surveillance System) รวมถึงการวิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบดิจิทัล เพื่อนำความรู้และนวัตกรรมดังกล่าวไปพัฒนาองค์กรทั้งในการปฏิบัติงานการมีระบบ/อุปกรณ์ทดแทนการจัดซื้อจัดหาในราคาสูง การบริหารจัดการองค์กรด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน



3D ATC Simulator

การพัฒนาบุคลากร
และการจัดการความรู้
การส่งเสริมงานวิจัย
และพัฒนานวัตกรรม



การส่งเสริมงานวิจัย
พัฒนา และนวัตกรรม
ด้านบริการการเดินอากาศ
และบริการเกี่ยวเนื่อง

การสร้างความร่วมมือ
กับต่างประเทศในการพัฒนา
ด้านบริการการเดินอากาศ



INNOVATION

การนำ “นวัตกรรม” มาเสริมสร้างการบริหารงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบ

ในปี 2566 บวท. ให้ความสำคัญในการนำ “นวัตกรรม” มาเสริมสร้างการบริหารงานเพื่อนำพา บวท. ไปสู่เป้าหมายอย่างยั่งยืน โดยมีจุดมุ่งเน้น 4 ประเด็นสำคัญ คือ

- การประสานงาน
- การกระจายงาน
- การลดการขัดแย้ง
- ความสามารถในการบริหารโครงการ

นอกจากนี้ บวท. ให้ความสำคัญนำความรู้และนวัตกรรมไปใช้ในบริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบิน ซึ่งเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจที่สามารถเพิ่มมูลค่าและรายได้จากการให้บริการในระยะยาวและการเสริมสร้าง

ขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจด้วยการสร้างความพร้อมของบุคลากรในด้านความรู้ความสามารถในด้านบริการการเดินอากาศ ทั้งการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) และวิศวกรรมจราจรทางอากาศให้เป็นจุดแข็งขององค์กรในปัจจุบันและอย่างต่อเนื่องในระยะยาว เพื่อความยั่งยืนในอนาคต ดังนี้



นายมนตรี สุขerman
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การนำ “นวัตกรรม” มาเสริมสร้างการบริหารงานตามหน้าที่ที่รับผิดชอบ

โดยมอบอำนาจในการตัดสินใจ (EMPOWER) และรู้จักการนำนวัตกรรมมาเสริมสร้างการบริหารงานโดยมุ่งเน้น

- การประสานงาน เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กร
- การกระจายงาน ให้เหมาะสมกับหน้าที่ความรับผิดชอบ
- การลดการขัดแย้ง การทำงานเป็นทีม และสนับสนุนการทำงานแบบ (CROSS FUNCTIONAL) เพื่อเกิดความคิดการแลกเปลี่ยนที่หลากหลาย
- ความสามารถในการบริหารโครงการ การบริหารความเสี่ยง การกำหนดบุคลากรที่เหมาะสมตามความสามารถ การจัดสรรทรัพยากรให้เพียงพอ ทั้งด้านงบประมาณ บุคลากร และเทคโนโลยี

เพื่อนำพา บวท. ของเราไปสู่เป้าหมายอย่างยั่งยืน

การสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศ ในการพัฒนาบริการการเดินอากาศ

1. การพัฒนาระบบการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ

เมื่อเดือนกันยายน 2565 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) ระหว่าง บวท. และหน่วยงาน Air Traffic Management Bureau Civil Aviation Administration of China (ATMB CAAC) แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นความร่วมมือในการพัฒนาระบบบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศระหว่างประเทศในปี 2566 โดย บวท. และสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มุ่งเน้นพัฒนาการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศที่ครอบคลุมทั้งในบริบทของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงการให้บริการในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกให้สอดคล้องตามมาตรฐานและแผนของ ICAO



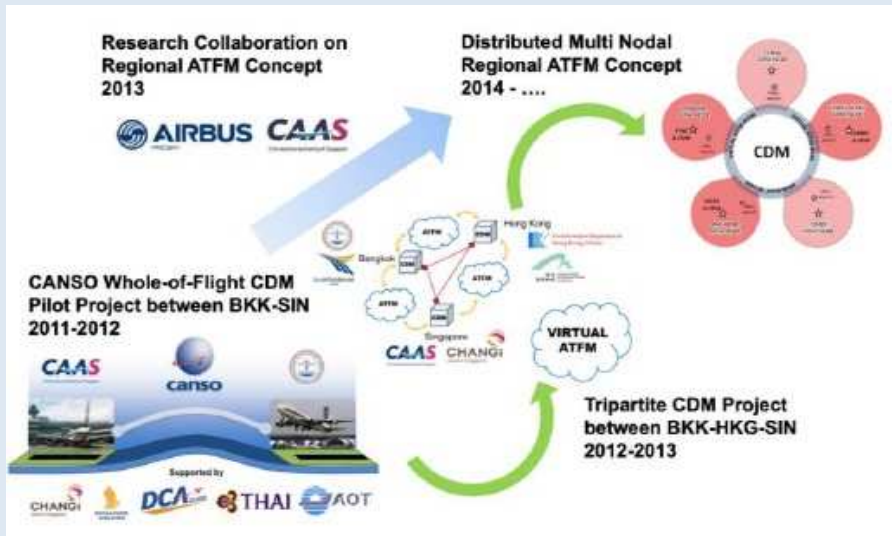
(สำหรับ ATMB CACC ซึ่งเป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับวิสาหกิจการบินฯ มาอย่างยาวนาน และได้ร่วมมือกันพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกมาอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบัน ATMB CAAC ได้จัดตั้ง Operational Center เพื่อรับผิดชอบในเรื่องการเชื่อมต่อการจราจรทางอากาศของจีน (National Air Traffic Flow Management) ซึ่งจะถูกพัฒนาและเชื่อมต่อกับระบบบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (Cross Border Air Traffic Flow Management) ตามมาตรฐานของ ICAO ในอนาคต ความร่วมมือภายใต้ MOU ทั้งในด้านการวิจัย นวัตกรรม การพัฒนาการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความคล่องตัวและการให้บริการจราจรทางอากาศนี้จะสนับสนุนให้ทั้งไทยและจีนพร้อมรองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาการบินของภูมิภาคอีกด้วย)



ดร.ณพศิษฐ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด พร้อมคณะผู้บริหาร บวท. เข้าร่วมประชุมหารือแนวทางความร่วมมือกับคณะผู้บริหารจาก Department of Civil Aviation, Laos ณ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เรื่องแนวทางปฏิบัติด้านมาตรฐาน และการพัฒนาความร่วมมือทางด้านการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management) ในภูมิภาค 2 ประเทศ เนื่องจากสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นเส้นทางบินหลักในการเดินทางจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2566

2. โครงการ Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC)

ผลลัพธ์การดำเนินงานมาตรการ ATFM (จำนวน 44,000 เที่ยวบิน)



- ลดการบินวนรอ 322,000 นาที (เฉลี่ย 7 นาที/เที่ยวบิน)
- ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 37,000 กิโลกรัม
- ลดการเผาผลาญเชื้อเพลิง 11,800 ตัน
- เพิ่มความสามารถในการคาดการณ์ปฏิบัติการบิน (Operational Predictability) ในสถานการณ์ไม่ปกติ

บพท. ร่วมกับกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ดำเนินโครงการ AMNAC โดยมีวัตถุประสงค์พัฒนาบริการการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATFM) ระหว่างประเทศ ซึ่งตลอดระยะเวลากว่า 8 ปีที่ผ่านมา นับตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการในเดือนมิถุนายน 2558 บพท. โดยศูนย์บริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit : Bangkok ATFMU) ได้มีการออกมาตรการ ATFM ให้แก่เที่ยวบินทำการบินผ่านพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศในประเทศไทยมากกว่า 44,000 เที่ยวบิน ตามสถานการณ์ต่าง ๆ โดยสร้างประโยชน์อุตสาหกรรมการบินได้ ดังนี้

- ช่วยลดการบินวนรออากาศยานลงกว่า 322,000 นาที (เฉลี่ยประมาณ 7 นาที/เที่ยวบิน)
- ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กว่า 37,000 กิโลกรัม
- ช่วยลดการเผาผลาญเชื้อเพลิงในการบินได้กว่า 11,800 ตัน
- ช่วยเพิ่มความสามารถการคาดการณ์ปฏิบัติการบิน (Operational Predictability) โดยเฉพาะในสถานการณ์ไม่ปกติ

3. การวางระบบบริหารจราจรทางอากาศสำรอง

บพท. เตรียมความพร้อมในการวางระบบบริหารจราจรทางอากาศใหม่ เพื่อเป็นระบบบริหารจราจรทางอากาศสำรอง (Off-site Backup) ตามมาตรฐานของ ICAO และ กพท. ในการจัดทำแผนรองรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ เพื่อให้การบริการได้อย่างต่อเนื่องด้วย ความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพทั้งในภาวะที่มีภัยคุกคาม ภาวะวิกฤต โดยปี 2566 เตรียมการจัดทำงบประมาณ สรรวจสถานที่ ศึกษาด้านเทคนิค และกำหนดแผนดำเนินการในปี 2567-2572



4. พัฒนาระบบสนับสนุนการจัดการจราจรทางอากาศตามแนวทาง TBO

บวท. ทำการพัฒนา ระบบสนับสนุนการจัดการจราจรทางอากาศตามแนวทาง TBO (Trajectory-Based Operation) โดยเปลี่ยนจากการสื่อสารด้วยเสียงเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบดิจิทัลผ่านระบบอัตโนมัติ และทำการสาธิตการบินตามแนวทาง TBO ที่ครอบคลุมหลายภูมิภาคเป็นครั้งแรกของโลก ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการบินทางอากาศ (Air Navigation Service Providers : ANSPs) และสายการบิน ได้แก่

- องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA)

- สำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น (Japan Civil Aviation Bureau : JCAB)

- สำนักงานการบินพลเรือนสิงคโปร์ (Civil Aviation Authority of Singapore : CAAS) และ Boeing โดยเริ่มทำการบินจากซีแอตเทิล-โตเกียว โตเกียว-กรุงเทพฯ-สิงคโปร์ และออกจากสิงคโปร์มาลงกรุงเทพฯ



5. โครงการ Ground Based Augmentation System (GBAS) Proof-of-Concept (PoC)

เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ ภายใต้รัฐบาลญี่ปุ่น และรัฐบาลไทย โดย บวท. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้กระทรวงคมนาคมได้รับมอบหมายให้ร่วมมือกับหน่วยงานในต่างประเทศและหน่วยงานภายในประเทศ ได้แก่ สถาบัน Electronic Navigation Research Institute (ENRI) ประเทศญี่ปุ่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร



ลาดกระบัง ในการติดตั้งและทดสอบระบบ GBAS PoC ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อใช้ในการประเมินถึงผลกระทบและประสิทธิภาพของระบบ GBAS จากการที่ประเทศไทยเป็นประเทศในเขตพื้นที่ละติจูดต่ำและเป็นพื้นที่ได้รับผลกระทบจากความไม่สม่ำเสมอของชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์ โครงการ GBAS PoC จะเพิ่มขีดความสามารถของ บวท. ในการติดตั้งและใช้งานระบบ GBAS รวมถึงความเข้าใจเทคโนโลยีขั้นสูงในการนำร่องอากาศยาน นอกจากนี้ยังเพิ่มขีดความสามารถทางด้านการบิน และสร้างความก้าวหน้าด้านนวัตกรรมของประเทศในด้านการบินสู่เวทีนานาชาติต่อไป

การพัฒนาบุคลากรและการจัดการความรู้/ การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

การพัฒนาบุคลากรและการจัดการความรู้

บวท. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ด้านการจัดการความรู้เพื่อยกระดับความสามารถในการปฏิบัติงานและสร้างมูลค่าเพิ่มในการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อความยั่งยืนขององค์กรในอนาคต เพื่อให้มีการนำแผนแม่บทการจัดการความรู้ไปใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม บวท. ได้กำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงานดังนี้



KM MASTER PLAN 2023-2027 (พ.ศ. 2566-2570) วิสัยทัศน์ด้านการจัดการความรู้ บวท.

// เป็นองค์กรที่มีระบบการจัดการความรู้
เพื่อยกระดับความสามารถในการปฏิบัติงาน
และสร้างมูลค่าเพิ่มในการให้บริการ
การเดินอากาศอย่างยั่งยืน //

เป้าหมายการดำเนินงานตามแผนแม่บทการจัดการความรู้ปี 2566-2570

เป้าหมายการดำเนินการตามแผนแม่บทการจัดการความรู้ พ.ศ. 2566-2570

นำ KM ไปใช้สนับสนุนการพัฒนา
ศักยภาพบุคลากร
และพัฒนาระบบการทำงาน

- บูรณาการ KM กับการพัฒนากระบวนการทำงาน การบริหารความเสี่ยงและต่อยอดสู่การสร้างนวัตกรรม (ปี 2567)
- มีเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุนกระบวนการ KM อย่างเป็นระบบ เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม (ปี 2568)
- เกิดวัฒนธรรมการเรียนรู้และการจัดการความรู้ทั่วทั้งองค์กร (ปี 2569)

มีคลังความรู้ในรูปแบบดิจิทัลที่สามารถปรับปรุงได้อย่างพลวัต (dynamic) และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่นๆ ขององค์กร เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึงและในทุกพื้นที่ มีการนำความรู้ไปใช้ทั่วทั้งองค์กรจนเกิดผลลัพธ์

เป้าหมายระยะสั้น

เป้าหมายระยะกลาง

เป้าหมายระยะยาว

2566

2567

2568

2569

2570

- พัฒนาระบบงานการจัดการความรู้ตามหลักเกณฑ์การประเมิน Enables เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าแก่งองค์กร
- คะแนนประเมินผลห้วงการจัดการความรู้ ≥ 3.0

- พัฒนาระบบงานการจัดการความรู้ตามหลักเกณฑ์การประเมิน Enables เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าแก่งองค์กร
- คะแนนประเมินผลห้วงการจัดการความรู้ ≥ 3.2

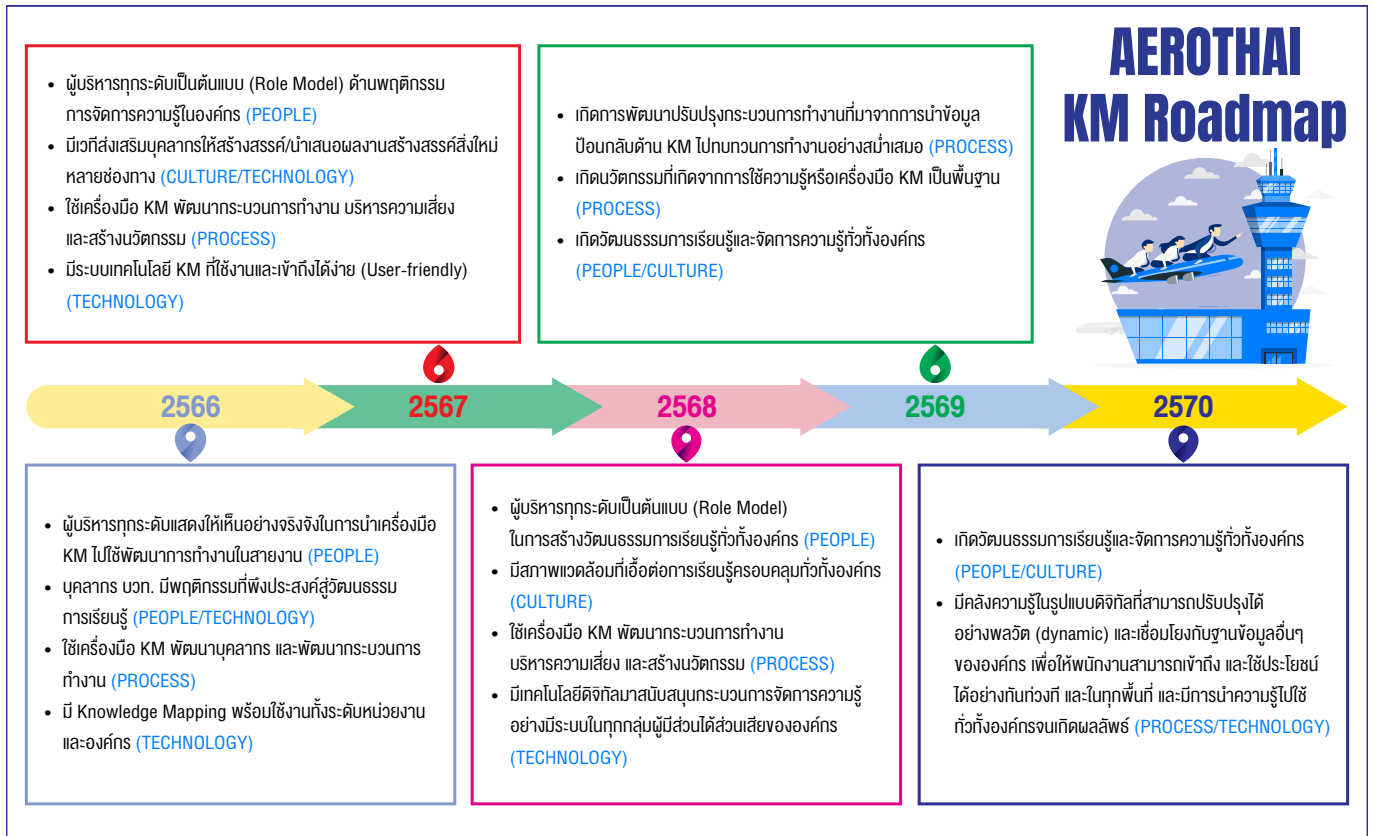
- พัฒนาระบบงานการจัดการความรู้ตามหลักเกณฑ์การประเมิน Enables เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าแก่งองค์กร
- คะแนนประเมินผลห้วงการจัดการความรู้ ≥ 3.5

- พัฒนาระบบงานการจัดการความรู้ตามหลักเกณฑ์การประเมิน Enables เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและสร้างคุณค่าแก่งองค์กร
- คะแนนประเมินผลห้วงการจัดการความรู้ ≥ 4.0
- เกิดวัฒนธรรมการเรียนรู้ทั่วทั้งองค์กร

- มีคลังความรู้ในรูปแบบดิจิทัลที่สามารถปรับปรุงได้อย่างพลวัต (dynamic) และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่นๆ ขององค์กร เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึงและในทุกพื้นที่
- มีการนำความรู้ไปใช้ทั่วทั้งองค์กรจนเกิดผลลัพธ์

เป้าหมายวิสัยทัศน์แผนวิสาหกิจ บวท.

แนวทางการดำเนินงานตามแผนแม่บทการจัดการความรู้ปี 2566-2570

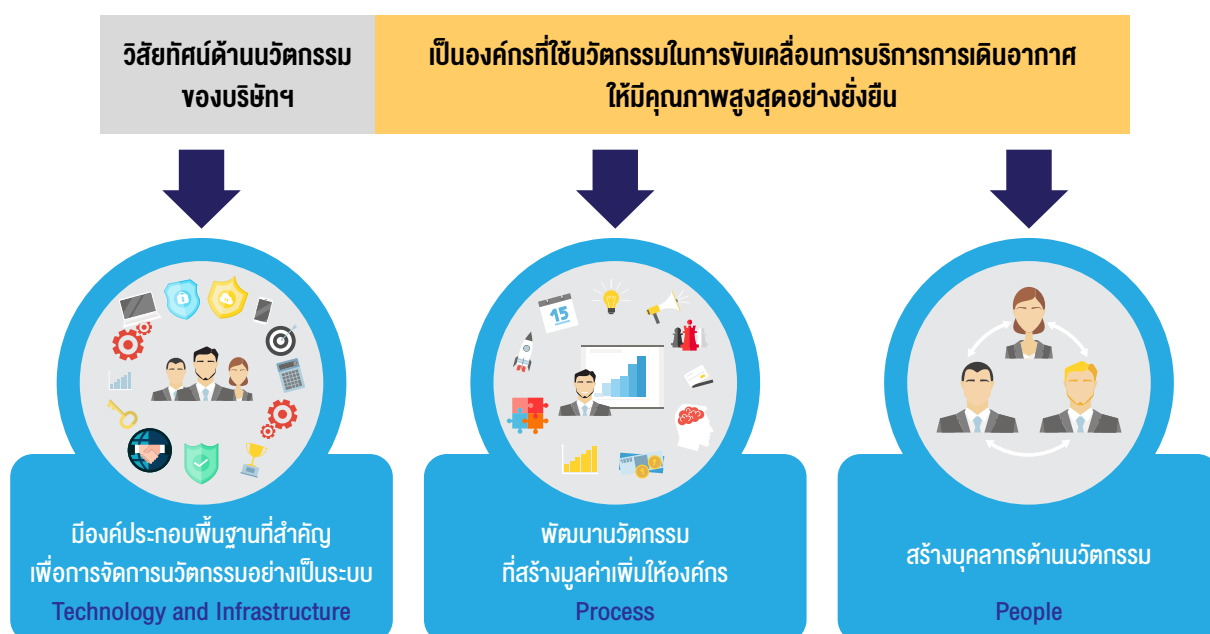


การส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มด้านบริการการเดินทางอากาศและบริการเกี่ยวเนื่อง



บวท. เสริมสร้างขีดความสามารถด้านวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมมากกว่า 2 ทศวรรษอย่างต่อเนื่อง โดยนำความสามารถพิเศษขององค์กรด้านบริการการเดินทางอากาศทั้งความเชี่ยวชาญพิเศษของพนักงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศและวิศวกรรมจราจรทางอากาศ โดย บวท. มีนโยบายส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมทั้งด้านบริการการเดินทางอากาศ วิศวกรรมจราจรทางอากาศ และด้านสนับสนุน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากความสามารถพิเศษของทรัพยากรบุคคลที่มีขีดความสามารถและนำประสบการณ์จากการทำงานมาใช้ในการพัฒนาผลงานด้านวิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับการกิจหลัก รวมทั้ง บวท. ได้รับความเชื่อถือจากหน่วยงานด้านบริการการเดินทางอากาศระหว่างประเทศในการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับบริการการเดินทางอากาศอย่างต่อเนื่อง

ในปี 2566 บวท. ได้มีการพิจารณาทบทวนแนวทางการส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาทั้งระบบหลังจากผ่านพ้นช่วงวิกฤติจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาที่ทำให้การดำเนินงานด้านวิจัยและพัฒนาชะลอตัวไป โดยการจัดทำแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม มีการกำหนดยุทธศาสตร์ แผนงาน และแสดงทิศทางการสร้างเครือข่ายนวัตกรรมและนวัตกรรมที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นความคาดหวังในการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืนในระยะยาว ดังนี้



บวท. มีองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญเพื่อการจัดการนวัตกรรมอย่างเป็นระบบ และมีทิศทางการพัฒนานวัตกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้องค์กร และสร้างบุคลากรด้านนวัตกรรมเพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนนวัตกรรมองค์กรในระยะยาวโดยส่งเสริมการให้มีการสร้างนวัตกรรม และเครือข่ายนวัตกรรมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



ปี 2562-2565 บวท. ได้ชะลอการดำเนินงานด้านการพัฒนานวัตกรรม เนื่องจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา แต่ยังคงให้ความสำคัญกับการสร้างเครือข่ายนวัตกรรมและนวัตกรรม

หมายเหตุ : นวัตกรรม หมายถึง บุคลากรที่สร้างผลงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม
เครือข่ายนวัตกรรม หมายถึง บุคคลที่เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมนวัตกรรมแต่ยังไม่ได้สร้างผลงานนวัตกรรม

โดยในปี 2565 มีจำนวนนวัตกรรมเพิ่มขึ้นจาก 1,726 คนในปี 2564 เป็น 1,799 ในปี 2565 คิดเป็นร้อยละ 57.26 ของพนักงานทั้งหมด และมีจำนวนนวัตกรรมในปี 2565 จำนวน 346 คนเท่ากับปี 2564 คิดเป็นร้อยละ 11.01 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด (เนื่องจากปี 2563-2564 ไม่มีการประกวดนวัตกรรม) เพื่อสร้างแรงผลักดันให้เป็นนวัตกรรมในระยะยาวต่อไป

สถานะ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (ของพนักงานทั้งหมด)
นวัตกรรม	346	11.01
เครือข่ายนวัตกรรม	1,799	57.26

หมายเหตุ : ปี 2565 มีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 3,142 คน

บวท. มีเป้าหมายในการพัฒนานวัตกรรม และเครือข่ายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยตลอดช่วงแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม ปี 2566-2570 มีเป้าหมายการดำเนินงาน โดยใช้ปี 2565 เป็นปีฐาน ดังนี้

- ผลักดันให้จำนวนพนักงานมีส่วนร่วมในการให้ความคิดสร้างสรรค์ที่เป็นประโยชน์ เพื่อนำไปสู่การสร้างนวัตกรรม ปี 2566 ร้อยละ 30 ของจำนวนพนักงานทั้งหมดและเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปีตลอดช่วงแผนแม่บท
- กำหนดเป้าหมายผลการสำรวจความพึงพอใจจากการใช้ผลงานนวัตกรรมจากผู้ให้บริการหรือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เฉลี่ยไม่น้อยกว่าระดับ 4 ตลอดช่วงแผนแม่บท
- มีเป้าหมายสร้างรายได้เพิ่มขึ้น/ค่าใช้จ่ายที่ลดลง จากนวัตกรรมผลิตภัณฑ์และบริการ ในภาพรวมของหน่วยงาน
- กำหนดเป้าหมายให้ บวท. ได้รับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจอยู่ในระดับ 1 ใน 10 ลำดับของรัฐวิสาหกิจทั้งหมดในปี 2570

เป้าหมายระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวของแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม



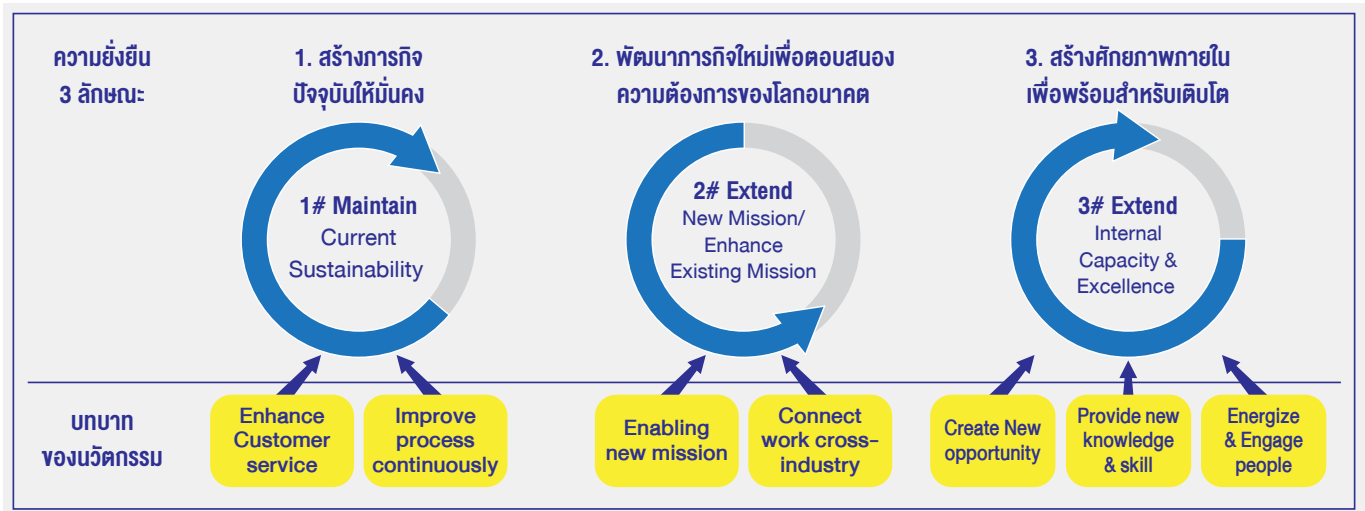
แนวทางการดำเนินงานในการพัฒนานวัตกรรมระยะยาวของ บวท.



นอกจากนี้ บวท. ยังกำหนดให้ฝ่ายจัดการเป็นต้นแบบในการส่งเสริมนวัตกรรม โดยกำหนด 9 พฤติกรรม ให้ฝ่ายจัดการ ส่งเสริมนวัตกรรมที่สอดคล้องกับ 7 นโยบายการจัดการนวัตกรรมองค์กรด้วย



การพัฒนานวัตกรรมเป็นกลไกหนึ่งในการขับเคลื่อนองค์กรสู่การพัฒนาภารกิจในอนาคตเพื่อความมั่นคงและเติบโตทางธุรกิจขององค์กรสู่ความยั่งยืน ใน 3 ลักษณะ คือ การสร้างภารกิจปัจจุบันให้ยั่งยืน การพัฒนาภารกิจใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการของโลกอนาคต และการสร้างศักยภาพภายในเพื่อความพร้อมสำหรับการเติบโต โดยการพัฒนานวัตกรรมภายในองค์กรเป็นการสนับสนุนทั้งภารกิจด้านบริการการเดินอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องด้วย



กิจกรรมการส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมนวัตกรรมปี 2566

ในปี 2566 บวก. ได้จัดกิจกรรมสร้างนวัตกรรมโดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการเรียนรู้ โดยเปิดรับสมัครพนักงานที่สนใจส่งผลงานนวัตกรรมหรือแนวความคิดสร้างสรรค์เข้าประกวด

กิจกรรม สร้างนวัตกรรม

นำเทคโนโลยีดิจิทัล มาใช้ในการเรียนรู้

ขอเชิญร่วมส่ง ผลงานนวัตกรรม หรือ แนวความคิดสร้างสรรค์

กติกา

- กรอกแบบฟอร์มส่งผลงานได้ที่ QR CODE
- ไม่จำกัดจำนวนผลงาน
- หมดเขตกิจกรรม 31 ส.ค. 2566

ผลงานนวัตกรรม

รางวัลที่ 1 เงินรางวัล 2,500 บาท
 รางวัลที่ 2 เงินรางวัล 1,500 บาท
 รางวัลที่ 3 เงินรางวัล 1,500 บาท
 รางวัลเข้าร่วมกิจกรรม 100 บาท

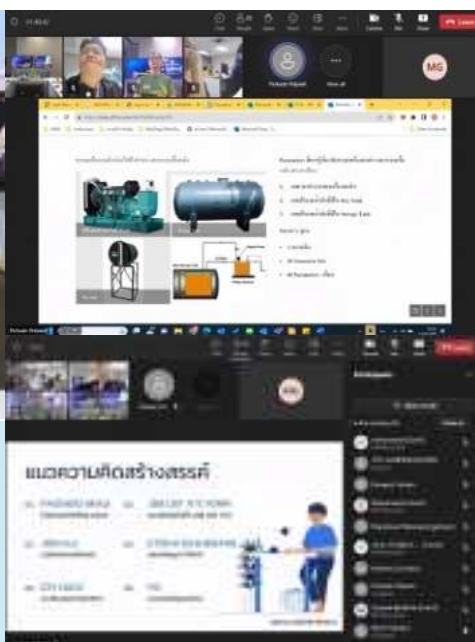
แนวความคิดสร้างสรรค์

รางวัลที่ 1 เงินรางวัล 500 บาท
 รางวัลที่ 2 เงินรางวัล 300 บาท
 รางวัลที่ 3 เงินรางวัล 200 บาท
 รางวัลเข้าร่วมกิจกรรม 100 บาท

สนใจติดต่อ
วิทวัส ทักษณา (ไอ)

คณะทำงานสร้างวัฒนธรรม นวัตกรรม ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

พนักงานมีความตื่นตัวนำเสนอผลงานนวัตกรรม DN.PM2. Idea/Innovation Award 2023



คุณยงค์ สมอดี ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี เป็นประธานในการนำเสนอผลงานนวัตกรรมของพนักงานในสังกัด ซึ่งจัดโดยคณะกรรมการสร้างวัฒนธรรมนวัตกรรมในโครงการ "DN.PM2. Idea/Innovation Award 2023" ซึ่งมีผู้นำเสนอผลงานแบ่งออกเป็นประเภทแนวคิดนวัตกรรม จำนวน 9 เรื่อง และประเภทผลงานนวัตกรรม จำนวน 10 ผลงาน ในวันที่ 13 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุมเวสสุวรรณ และทาง Microsoft Teams meeting

ผลงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม ปี 2566

บวท. นำเสนอผลงานนวัตกรรมที่ได้รับรางวัลจากการประกวดผลงานนวัตกรรมในปี 2563-2565 ส่งเข้าประกวด ดังนี้

เวทีนานาชาติ

บวท. นำเสนอผลงานนวัตกรรม บวท. ที่ได้รับรางวัลจากการประกวดรางวัล สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ประจำปี 2563-2564 จำนวน 3 ผลงาน และเข้าร่วมการประกวดในเวทีนานาชาติ จำนวน 2 เวที รายละเอียดดังนี้

เวทีนานาชาติ	กำหนดจัดงาน	ผลงานนวัตกรรม บวท.
เวที International Trade Fair - Ideas, Inventions and New Products (iENA) เมืองนูเรมเบิร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	28-30 ตุลาคม 2566	กล่องเครื่องมือสำหรับ TopSky ATC Datasets ส่งง่าย ๆ กับ TopSky ATC
เวที Seoul International Invention Fair (SIIF) กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี	1-4 พฤศจิกายน 2566	โปรแกรมจัดการจราจรขาออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานดอนเมือง

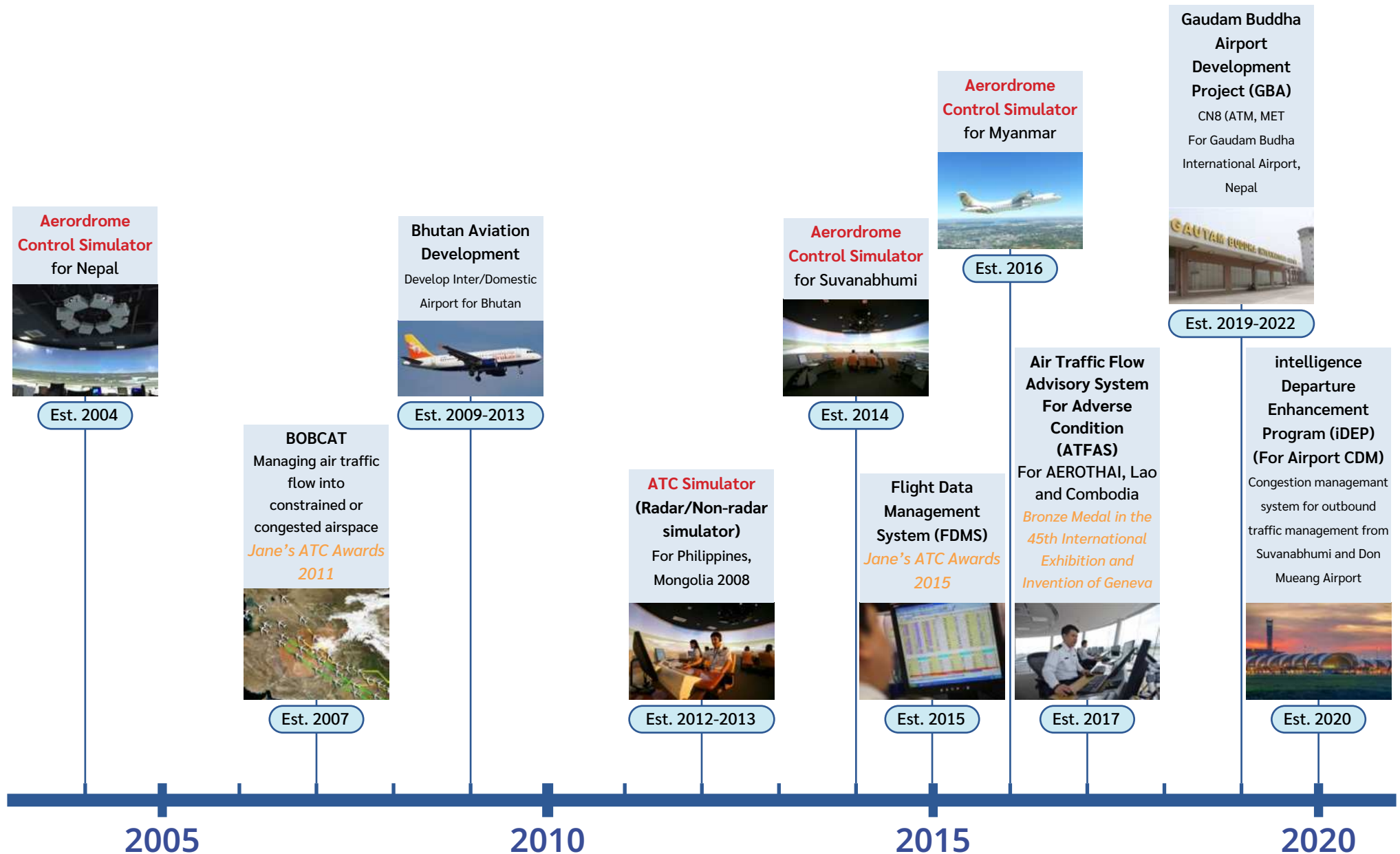
เวทีภายในประเทศ

บวท. นำเสนอผลงานนวัตกรรมที่ได้รับรางวัลจากการประกวดผลงานนวัตกรรมของ บวท. ประจำปี 2565 และได้รับรางวัลระดับเหรียญเงินขึ้นไปจำนวน 5 ผลงาน เข้าร่วมขอรับรางวัลสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) รางวัลประดิษฐ์คิดค้นประจำปี 2566 โดยผ่านการคัดเลือกรอบแรกจำนวน 3 ผลงานประกอบด้วย

1. ระบบรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับบริเวณสนามบิน
2. ระบบช่วยจัดตารางการทำงานเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน ภูมิภาค)
3. วิศกรรมหมุนเวียนระบบแฟ้มเอกสารปฏิบัติงาน

วิวัฒนาการด้านการพัฒนานวัตกรรมที่สนับสนุนการพัฒนาระบบบริการการเดินทางและเสริมสร้างโอกาสในด้านบริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบิน มีผลงานด้านพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการสำคัญ และเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจองค์กร โดยในช่วงระยะ 20 ปีที่ผ่านมา มีผลงานสำคัญดังนี้

วัฒนาการด้านการพัฒนานวัตกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ บวก. ในช่วง 2 ทศวรรษ



โครงการนวัตกรรมที่สำคัญในอนาคตของ บก.

โครงการนวัตกรรมที่สำคัญในอนาคต ด้าน ATM

Remote tower

การพัฒนาบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ โดยใช้เทคโนโลยีและระบบอุปกรณ์ แทนอัตรา จนน. ความคุมฯ ในการประจำการ โดยคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพการให้บริการ ซึ่งประยุกต์ใช้สำหรับสนามบินที่มีปริมาณเที่ยวบินน้อย

Related program/ Innovation

- Weather Data Integration and Visualization
- Remote Tower Systems for Low-Traffic Airports
- Holographic Displays for Controller Interface
- Multi-Sensor Surveillance
- Integration with Next-Generation Aircraft



ATM Enhancement & Optimization

การยกระดับคุณภาพการบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ ด้วยนวัตกรรมทางเทคโนโลยี

Related program/ Innovation

- System-Wide Information Management (SWIM) which improved efficiency, safety, and scalability
 - SWIM Infrastructure
 - SWIM Weather Information Exchange Service
 - SWIM-Enabled Application(s)
 - SWIM Data Distribution Service (DDS)
 - AMHS/SWIM Gateway
- Airport CDM



โครงการนวัตกรรมที่สำคัญในอนาคต ด้าน UTM

UAS Ecosystem, UAM, & AAM @ EEC

พัฒนาโครงการเพื่อเป็นส่วนสำคัญของ UAS Ecosystem ทั้งพัฒนาเองและร่วมมือกับพันธมิตร เพื่อให้เกิด Ecosystem โดยเริ่มต้นในพื้นที่ EEC เป็นหลัก

Related program/ Innovation

- ด้านการจัดการระบบอากาศยานไร้คนขับ (UTM) เพื่อให้เกิดการใช้พื้นที่ทางอากาศร่วมกันระหว่าง UAS กับ ATM, STM
- ด้านการฝึกอบรมนักบินอากาศยานไร้คนขับ (Approved Training Organization: ATO)
- ด้านการให้บริการอากาศยานไร้คนขับ (UAS Service)
- ด้านการผลิต ซ่อมบำรุง และตรวจสอบมาตรฐานอากาศยานไร้คนขับ (Maintenance, Repair and Operation: MRO)
- ด้านนวัตกรรม การทดสอบ และการประเมินผล (UAS)



Drone for Flightcheck

การพัฒนาอากาศยานไร้คนขับโดยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อทำการตรวจสอบความถูกต้อง แม่นยำ ของเครื่องช่วยการเดินอากาศ

Related program/ Innovation

- Automated Aircraft Surface Inspection
- Real-time Structural Health Monitoring
- In-flight Sensor Calibration and Validation
- Automated Wildlife Detection and Collision Avoidance



โครงการนวัตกรรมที่สำคัญในอนาคต ด้าน RPAS

RPAS Pilot Project/ Co-project Development

การพัฒนา Pilot & collaborate project ทำการวิจัยและพัฒนาร่วมกับภาควิชาการ/ หน่วยงานสนับสนุนทุนวิจัย/พันธมิตรด้านการวิจัยและพัฒนา

- ใช้ขีดความสามารถของบริษัทร่วมกับพันธมิตรในการพัฒนาโครงการต้นแบบ
- ถ่ายทอด (Technology transfer) ไปสู่ผู้ใช้งานในวงกว้าง ทั้งภาครัฐและภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อขยายผลการใช้งาน



Related program/ Innovation

สร้างตัวอย่างเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ มีแนวทางและแนวปฏิบัติในการพัฒนางานด้าน UAS โดยเป็นไปตามมาตรฐานในการใช้ทางอากาศเพื่อความปลอดภัยโดยไม่กระทบต่อการกิจ ATM ขณะที่มีบริษัทพัฒนาาระบบเชิงธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้ ตัวอย่างเช่น

- Advanced Sensors and Payloads
- Autonomous and AI-powered Flight
- Urban Air Mobility (UAM)
- Beyond Visual Line of Sight (BVLOS) Operations
- Bio-Inspired Drones
- AAM for Emergency Medical Services
- AAM for Agricultural, Environmental Monitoring and Inspection
- Military and Defense Applications

โครงการนวัตกรรมที่สำคัญในอนาคต ด้าน Digital Transformation

AI Infrastructure and Platform

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ Platform ด้าน AI, Data Analytic, Machine Learning, Block Chain, Big Data และ Cloud Technology เป็นต้น เพื่อนำไปสู่การพัฒนาต่อยอดหรือใช้งานสำหรับระบบงานต่างๆ

Related program/ Innovation

- Data Integration Platform
- AI and Machine Learning Frameworks for ATM/ UTM operation and management
- Real-time Data Visualization and Dashboards
- Big Data Storage and Cloud Infrastructure



Digital transformation Solution

พัฒนา Digital transformation Solution ที่ตอบสนองความต้องการของบริษัทร่วม

Related program/ Innovation

- Augmented Learning
- Virtual Reality Simulation Training
- Object Detection / Video Analytic
- Intrusion Detection & Prevention System



ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจในการพัฒนานวัตกรรม

บวท. ได้นำความสามารถพิเศษด้านทรัพยากรบุคคลในการพัฒนานวัตกรรมสนับสนุนการให้บริการด้านการเดินอากาศ เพื่อลดค่าใช้จ่ายจากการนำเขาระบบ/อุปกรณ์ รวมถึงสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กรจากการให้บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบิน ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งในการดำเนินงาน บวท. ให้ความสำคัญในการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจด้วยการ สร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และเทคโนโลยีสู่การพัฒนา และยกระดับคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการกิจการบินและสายการบินบริหารทรัพยากร ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนสนับสนุนให้บริหารจัดการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชียให้มีประสิทธิภาพคล่องตัวขึ้น รวมทั้ง พัฒนาและส่งเสริมศักยภาพเชิงนวัตกรรมของบุคลากรอย่างต่อเนื่องด้วย

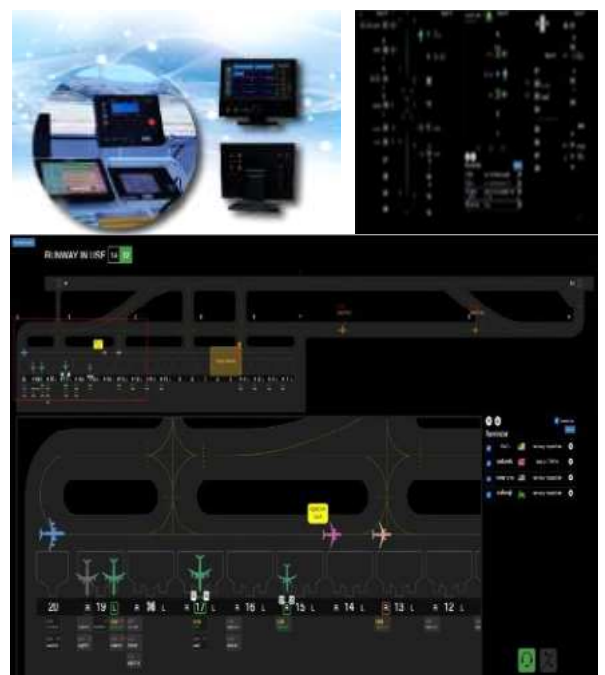
ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจด้านการฝึกอบรม

- บริการฝึกอบรม/พัฒนาระบบฝึกปฏิบัติการจำลองสถานการณ์สำหรับใช้ในบริการการเดินอากาศร่วมกับ บริษัท ดับบลิวเอ็ม ซีมูลเตอรส์ จำกัด
- พัฒนาอุปกรณ์วิทยุสื่อสาร ร่วมกับบริษัท ไอเอฟแซค อินโนเวทีฟ จำกัด
- พัฒนาระบบการ MCCS ร่วมกับบริษัท แอดวานซ์ ไวร์เลส เน็ตเวิร์ค จำกัด



การออกแบบและพัฒนาระบบบริหารการจราจรภาคพื้น (Movement Area Management System)

เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้ปฏิบัติงานได้รวดเร็ว และการได้เห็นสภาพการจราจรบนภาคพื้นโดยรอบจะป้องกันความผิดพลาดและลดภาระงานในการบริหารการจราจรภาคพื้น รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น โดยขณะนี้ใช้งานที่หอควบคุมการจราจรทางอากาศกระบี่และภูเก็ต





การดำเนินงาน เพื่อความยั่งยืนตามแนวทาง ESG

GRI 302, GRI 305

บวท. ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการเติบโตด้านบริการการเดินทางอากาศ การตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการได้รับความคล่องตัวทางการบิน ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านพลังงานโดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการให้บริการการเดินทางอากาศ รวมถึงนำความรู้ของพนักงานมาใช้ในการพัฒนานวัตกรรมในการดำเนินธุรกิจ การสนับสนุนช่วยเหลือสังคม ชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั่วประเทศ ผ่านการดำเนินงานในเชิงกลยุทธ์ และการดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโลกในมิติสิ่งแวดล้อม สังคม และการดำเนินธุรกิจตามกรอบธรรมาภิบาลที่ดี (Environmental-Social-Governance : ESG) และการดำเนินงานที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาความยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (UN SDGs) ทั้งเป้าหมายหลัก เป้าหมายรอง และเป้าหมายอื่น ตามบริบทของบริษัทฯ ที่สะท้อนผ่านยุทธศาสตร์องค์กรที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจของ บวท. ปี 2566-2570

การให้บริการการเดินทางอากาศที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental)



บวท. ให้ความสำคัญของการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมที่มีใช่เป็นเพียงงานการมองด้านสิ่งแวดล้อมทั่วไปเท่านั้น แต่เป็นการบูรณาการเข้าสู่การดำเนินงานเชิงยุทธศาสตร์อย่างเป็นระบบ โดยกำหนดเป็นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์การให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

โดยกำหนดกลยุทธ์ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศอย่างครบวงจรและการแก้ไขปัญหาทรัพยากรการจราจรทางอากาศแบบบูรณาการ มีการกำหนดแผนงาน/โครงการ/แผนปฏิบัติการที่นำไปสู่การให้บริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโลกในภาพรวมจากการปฏิบัติการบิน ด้วยการวัดและประเมินผลสำเร็จจากลดปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงจากการปฏิบัติการบิน (Additional Fuel Burn) โดยกำหนดประเมินผลสำเร็จในปี 2571

ในการดำเนินงานเพื่อมุ่งสู่การให้บริการการเดินทางอากาศที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยการพัฒนาการจัดการจราจรทางอากาศและการปฏิบัติการบินให้มีประสิทธิภาพ นอกจากเป็นการมุ่งมั่นในการคำนึงถึงผลกระทบของโลกจากปัญหาก๊าซเรือนกระจก

ตามยุทธศาสตร์ประเทศไทยแล้ว ยังเป็นการให้ความร่วมมือกับ ICAO และ CANSO ที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกในการผลักดันให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาการระบบการบินสากลที่ยั่งยืน ในการยกระดับประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน การดำเนินการกิจที่ไม่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของปล่อยก๊าซเรือนกระจกด้วย โดยแผนยุทธศาสตร์ของ บวท. ที่เชื่อมโยงกับมาตรการของ ICAO และ CANSO (Civil Air Navigation Services Organization) เป็นเป้าหมายความยั่งยืนผ่านการดำเนินแผนงาน/โครงการสำคัญใน แผนวิสาหกิจของ บวท. เช่น

- ◆ การนำแนวคิดการใช้ท้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace : FUA ระหว่างทหารและพลเรือนเข้าใช้งาน
- ◆ การออกแบบ/ปรับเส้นทางบินให้อยู่ในรูปแบบเส้นทางบินคู่ขนานแบบทิศทางเดียว (Unidirectional Parallel Route)
- ◆ การออกแบบ/ปรับเส้นทางบินให้อยู่ในรูปแบบ Performance-Based Navigation (PBN)

GO GREEN ATM

การทบทวนสภาพแวดล้อมเป้าหมาย SDGs ด้านการขนส่งทางอากาศของ ICAO/CANSO

➢ ปี 2553 ที่ประชุมสมัชชาสามัญครั้งที่ 17 ของ ICAO เห็นชอบการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาการระบบการบินสากลที่ยั่งยืน 2 ส่วนคือ

1. กำหนดเป้าหมายการยกระดับประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปี จนถึงปี 2593
2. กำหนดการคงไว้ซึ่งอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในระดับเทียบเท่ากับระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ ในปี 2563

➢ การดำเนินการ มี 4 มาตรการหลัก คือ

1. การพัฒนาเทคโนโลยีอากาศยาน
2. การพัฒนาการจัดการจราจรทางอากาศและการปฏิบัติการบิน
3. การพัฒนามัน้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน
4. มาตรการทางการตลาดเพื่อลดเชื้อเพลิงการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์






➢ กำหนดแนวทางดำเนินการผ่านกรอบการประเมิน 4 ด้านคือ

1. การกำกับดูแล
2. การยกระดับการจัดการจราจรทางอากาศ
3. โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค
4. อื่นๆ

ในแผนกลยุทธ์ที่เชื่อมโยงกับมาตรการของ ICAO และการประเมินของ CANSO เป็นเป้าหมายความยั่งยืนผ่านการดำเนินแผนงาน/โครงการที่สำคัญต่าง ๆ ในแผนวิสาหกิจ เช่น

- การนำแนวคิดการใช้ท้วงอากาศแบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace : FUA) ระหว่างทหารกับพลเรือนเข้าใช้งาน
- การออกแบบ/ปรับเส้นทางบินให้อยู่ในรูปแบบเส้นทางบินคู่ขนานแบบทิศทางเดียว (Unidirectional Parallel Route)
- การออกแบบ/ปรับเส้นทางบินให้อยู่ในรูปแบบ Performance-Based Navigation (PBN)

นอกจากนี้ในการปฏิบัติงานประจำวัน บวท. ยังให้ความสำคัญกับการปรับปรุงประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ผ่านแผนงาน/โครงการภายใต้แผนวิสาหกิจปี 2566-2570 โดยมีการดำเนินงานเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมและการใช้พลังงานทางเลือก ซึ่งมีแผนงาน/โครงการนำพลังงานแสงอาทิตย์มาติดตั้งใช้งานในองค์กร และการใช้ยานพาหนะพลังงานไฟฟ้าภายในองค์กร

สำหรับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมโดยทั่วไป บวท. ได้ให้ความสำคัญกับการสร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับฝ่ายจัดการและพนักงาน โดยการจัดบรรยายพิเศษหัวข้อ **“ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามกรอบมาตรฐาน ISO 26000 เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน”** ซึ่งเป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ. 2566-2570 เพื่อเป็นการสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจในการดำเนินงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO 26000 ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้าน CSR อย่างมีกลยุทธ์แบบเพียงพอ พร้อมเผชิญวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นการสร้างคุณค่าให้แก่สังคมและองค์กรอย่างยั่งยืนโดยจัดบรรยายที่สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ) และมีการเปิดให้รับฟังการบรรยายผ่านระบบ ZOOM ด้วย



วันที่ 8 มิถุนายน 2566 จัดบรรยายพิเศษ หัวข้อ ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามกรอบมาตรฐาน ISO 26000 โดยได้รับเกียรติจาก ดร.วิวัฒน์ ต้อยคำธร (อ.ยักษ์) เป็นวิทยากร ณ ห้องประชุม AB ชั้น 1 อาคารอำนวยการ สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ)

ปัจจัยความยั่งยืนมิติสังคม

พนักงานและความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน



GRI 202

บวท. ให้ความสำคัญกับทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่องทั้งการพัฒนาบุคลากร การปฏิบัติต่อพนักงานทุกคนอย่างเท่าเทียมตามหลักสิทธิมนุษยชน รวมทั้งการให้ความสำคัญกับการให้สวัสดิการและความเป็นอยู่ที่ดีอย่างต่อเนื่อง

ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล การพัฒนาบุคลากร และสิทธิมนุษยชน



บวท. ให้ความสำคัญในบริหารทรัพยากรบุคคลและปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน โดยมีการให้โอกาสพนักงานไม่จำกัดเพศ และเปิดโอกาสให้ผู้พิการเข้าทำงานในอัตราและงานที่เหมาะสม ปัจจุบันมีจำนวนพนักงาน ลูกจ้าง และผู้พิการในทุกเพศสภาพ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ และนำกฎหมายแรงงานมาใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติกับพนักงานทุกคนเป็นแนวทางหลัก พร้อมทั้งส่งเสริมการทำงานของพนักงานทุกคนให้เกิดการพัฒนาทั้งในด้านตนเองส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี รวมทั้งได้กำหนดเจตนาารมณ์และนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนเพื่อเป็นแนวปฏิบัติอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร เพื่อนำไปสู่การพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน

ประเภทพนักงาน	จำนวน (คน)	
พนักงานเพศหญิง	1,379	
พนักงานเพศชาย	1,705	
พนักงานผู้พิการ	เพศหญิง	2
	เพศชาย	1
ลูกจ้าง	เพศหญิง	24
	เพศชาย	11
ลูกจ้างผู้พิการ	เพศหญิง	8
	เพศชาย	5

โดยในปี 2566 บวท. ให้ความสำคัญกับการบริหารทรัพยากรบุคคล การดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชน และคำนึงถึงชีวิตความเป็นอยู่ของผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง โดยมีการสำรวจความผูกพันต่อองค์กรสม่ำเสมอ ดังนี้

ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล

บวท. มีพนักงานที่ได้รับการเลื่อนตำแหน่งสู่ระดับผู้บริหารโดยไม่จำกัดเพศสภาพ เป็นการสืบทอดตำแหน่งจากพนักงานภายในองค์กรตามขีดความรู้ความสามารถ มีการบริหารจัดการระบบประเมินผลการดำเนินงานประจำปีและมีการสำรวจความคิดเห็นจากพนักงานเพื่อนำไปปรับปรุงระบบประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง



• การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร โครงสร้างหน่วยงาน • การกำหนดกลุ่มงาน (Job Families) • ระบบหมุนเวียนบุคลากร	• การกำหนด Core/Functional/Leadership Competencies ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ • การประเมิน Competency Gap ของบุคลากรบริษัทฯ • หลักสูตรที่สร้างรายได้และลดค่าใช้จ่ายให้กับบริษัทฯ อย่างน้อย 1 หลักสูตร	• แผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) • แผนการบริหารจัดการคนดีคนเก่ง (Talent Management) • แผนเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Paths) ของบริษัทฯ	• แนวทางการปรับสภาพแวดล้อม รูปแบบการทำงานเพื่อรองรับ New Normal • การสำรวจความคิดเห็นในการเสริมสร้าง Employee Experience • HR Analysis & HR Analytics	• ผลการศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนด้านทุนมนุษย์ • แนวทางการสร้างรายได้/ขยายโอกาสทางธุรกิจจากความสามารถของบุคลากรบริษัทฯ	• การให้ความรู้และฝึกฝนทักษะด้าน HR ที่จำเป็นกับผู้บริหารทุกระดับและผู้แทนสายงาน • แนวทางการทำ HR Audit
Human Capital Management	Human Capital Development	Career Management	Increasing Productivity by Digital Technology, Corporate Culture, Employee Experience & Good Work	Controlling Human Capital Costs & Increasing Human Capital Values	Proactive HR Professionals

ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล

บวท. ให้ความสำคัญกับการพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างยิ่งยวด เนื่องจากเป็นรากฐานนำพาองค์กร สู่อันดับต้นอย่างยั่งยืน และได้รับความเชื่อถือขององค์กรต่าง ๆ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ในปี 2560 นอกจากการส่งเสริมการนำความรู้ความสามารถมาขับเคลื่อนด้านนวัตกรรมองค์กรแล้ว บวท. ยังให้ความสำคัญและส่งเสริมบุคลากรกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพสูง (Talent) และมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) ให้เป็นผู้แทนของ บวท. ในเวทีระดับสากลด้วย



พนักงานภายใต้โครงการพัฒนาพนักงานที่มีศักยภาพสูง (Talent) และ มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (Specialist) ให้เป็นผู้แทนในเวทีระดับสากล (AEROTHAI Talents/Specialists for International Panelists Project)



พนักงานกลุ่มเป้าหมายศักยภาพสูงตามความสามารถเฉพาะด้าน

Mentor : Mr. Piyawut Tantimekabut

Specialist : Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP)

1. Mr. Chayaphol Srivilas
2. Ms. Ornwassaya Choonchayanun
3. Ms. Wichanat Phoompiew
4. Ms. Nattamon Thavornpitak
5. Mr. Sugoon Fucharoen

พนักงานกลุ่มเป้าหมายได้มีการเข้าร่วมประชุมและกิจกรรมในเวทีระดับสากล

Mentor : Mr. Chanyut Phrukumwong

Specialist : Navigation Systems Panel (NSP)

1. Mr. Punyawee Phatthanakitworarak
2. Mr. Pakkawin Watcharakhajonwong

Specialist : Communications Panel (CP)

3. Mr. Dhivatbodi Sivajdhanachoti

Mentor : Ms. Amornrat Jirattigalachote

Specialist : Information Management Panel (IMP)

1. Mr. Worapong Jirojkul
2. Mr. Arthit Tosukolvan

Specialist : ATM Requirements & Performance Panel (ATMRPP)

3. Mr. Sakon Sinlapakun

MY CONTRIBUTION

SWIM Seminar 2023 & SWIM TF/7

Date : 8-12 May 2023

Goal : To support SWIM implementation in APAC region

Result : Shared State's SWIM journey and initiated Editorial Group and SWIM Implementation Pioneer Group

My Action : Shared AEROTHAI SWIM journey, purposed FIXIM APAC extension and joined SWIM Implementation Pioneer Group (SIPG)

ICAO MEETINGS

ICAO APAC Regional Office, Bangkok

- MET/IE WG/21 and MET/S WG/13
- MET/R WG/12
- MET SG/27

Presented an Information Paper at MET/IE WG/21 meeting

MR TBO Demonstration - Live Flight

Date : 13-16 June 2023

Goal : To demonstrate the TBO concept

Result : The aircraft with TBO prototype equipments successfully operated

My Action : Be tech lead, main programmer

ด้านสิทธิมนุษยชน

ในปี 2566 บพท. มีการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมด้านสิทธิมนุษยชนโดยมีการประกาศเจตนารมณ์ การป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน และประกาศนโยบายด้านสิทธิมนุษยชน เพื่อแสดงการตระหนักถึงความสำคัญของการเคารพสิทธิมนุษยชน อันเป็นคุณธรรมขั้นพื้นฐานของการอยู่ร่วมกันในสังคม

ประกาศที่ ปก 436/2566 ลงวันที่ 20 กันยายน 2566 เรื่อง นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

บพท. ประกาศนโยบายเพื่อเป็นคำมั่นว่า จะยึดถือ ปฏิบัติ สนับสนุน และส่งเสริมการเคารพและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของทุกคนที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของ บพท. โดย บพท. มุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านสิทธิมนุษยชนและจะดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงการละเมิดสิทธิมนุษยชนซึ่งอาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของ บพท. ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้ง บพท. จะกำหนดมาตรการในการเยียวยาและลดผลกระทบดังกล่าว โดยประกาศนโยบายด้านสิทธิมนุษยชน ได้กำหนดประเด็นที่ให้ความสำคัญประกอบด้วย

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ปี ๒๕๖๖-๒๕๖๗

๒๐ กันยายน ๒๕๖๖

ประกาศ

เรื่อง นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บพท.) ขอแจ้งความสำคัญของการเคารพสิทธิมนุษยชน อันเป็นคุณธรรมขั้นพื้นฐานของการอยู่ร่วมกันในสังคม บพท. จึงประกาศนโยบายเพื่อเป็นคำมั่นว่า จะยึดถือ ปฏิบัติ สนับสนุน และส่งเสริมการเคารพและปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของทุกคนที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของ บพท. โดย บพท. มุ่งมั่นที่จะพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านสิทธิมนุษยชนและจะดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงการละเมิดสิทธิมนุษยชนซึ่งอาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของ บพท. ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้ง บพท. จะกำหนดมาตรการในการเยียวยาและลดผลกระทบดังกล่าว

๑. คำนิยาม

สิทธิมนุษยชน หมายถึง สิทธิและเสรีภาพขั้นพื้นฐานที่ทุกคนควรได้รับโดยไม่คำนึงถึงเชื้อชาติ ศาสนา ภาษา ศักยภาพ ความพิการ เพศ อายุ หรือสถานะทางสังคม การปฏิบัติตน การแสดงออก หรือการเลือกปฏิบัติ

๒. การเคารพสิทธิมนุษยชน

บพท. กำหนดแนวทางการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชนที่สอดคล้องกับหลักการสิทธิมนุษยชนสากลระหว่างประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายภายในประเทศและรัฐธรรมนูญของประเทศไทย รวมถึงการมีกระบวนการตรวจสอบและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ

๓. ขอบเขตการดำเนินงาน

การปฏิบัติงานด้านสิทธิมนุษยชนครอบคลุมการดำเนินงานของ บพท. ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านสิทธิมนุษยชนในภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง บพท. ดำเนินการตามพันธกิจด้านสิทธิมนุษยชน

๔. การสร้างความตระหนักรู้ด้านสิทธิมนุษยชน

บพท. ส่งเสริมการสร้างความตระหนักรู้ด้านสิทธิมนุษยชนให้แก่ผู้บริหาร พนักงาน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้เกี่ยวข้องในทุกระดับ โดยมีการสื่อสารภายใน การฝึกอบรม การให้คำปรึกษา และการเผยแพร่ข้อมูลด้านสิทธิมนุษยชนในช่องทางต่างๆ

๕. กระบวนการบริหารจัดการด้านสิทธิมนุษยชน

บพท. ให้ความสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมด้านสิทธิมนุษยชน โดยขอความร่วมมือจากทุกฝ่ายในการปฏิบัติตามนโยบายด้านสิทธิมนุษยชน การติดตามและประเมินผล และการปรับปรุงนโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

๖. การตรวจสอบด้านสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน (Human Rights Due Diligence)

บพท. มีกระบวนการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน ประกอบด้วย การประเมินความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชน การประเมินผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชน และการประเมินผลกระทบด้านสิทธิมนุษยชน

๗. การบริหารจัดการข้อร้องเรียนและการเยียวยา

บพท. ดำเนินการให้มีการร้องเรียนข้อร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน โดยตั้งช่องทางร้องเรียนที่ปลอดภัยและโปร่งใส เพื่อให้ผู้ร้องเรียนสามารถแจ้งข้อร้องเรียนได้โดยไม่มีความเสี่ยงต่อการถูกดำเนินคดี การละเมิดสิทธิมนุษยชน หรือการถูกดำเนินคดี

บพท. จะมีการติดตามและประเมินผลข้อร้องเรียนด้านสิทธิมนุษยชน และดำเนินการเยียวยาผู้ร้องเรียนที่ได้รับผลกระทบ

ปี ๒๕๖๖-๒๕๖๗

วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

(นายสมศักดิ์ ชื่นชูวงศ์)

กรรมการผู้จัดการใหญ่

วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

ตำแหน่ง: ฝ่ายบริหารทั่วไป

- ค่านิยม
- การเคารพสิทธิมนุษยชน
- ขอบเขตการดำเนินงาน
- การสร้างความตระหนักรู้ด้านสิทธิมนุษยชน
- กระบวนการบริหารจัดการด้านสิทธิมนุษยชน
- การตรวจสอบด้านสิทธิมนุษยชน (Human Right Due Diligence)
- การบริหารจัดการข้อร้องเรียนและการเยียวยา

เรื่อง เจตนารมณ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน

บท. ประกาศเจตนารมณ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน โดย บท. ตระหนักว่าการเคารพและปฏิบัติตามหลักกฎหมายเรื่องสิทธิมนุษยชน ได้ให้ความสำคัญกับการเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ สิทธิ เสรีภาพ และความเสมอภาคของบุคลากรที่ได้รับการรับรองหรือคุ้มครอง ทั้งโดยกฎหมายไทยและกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งต่อต้านการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล

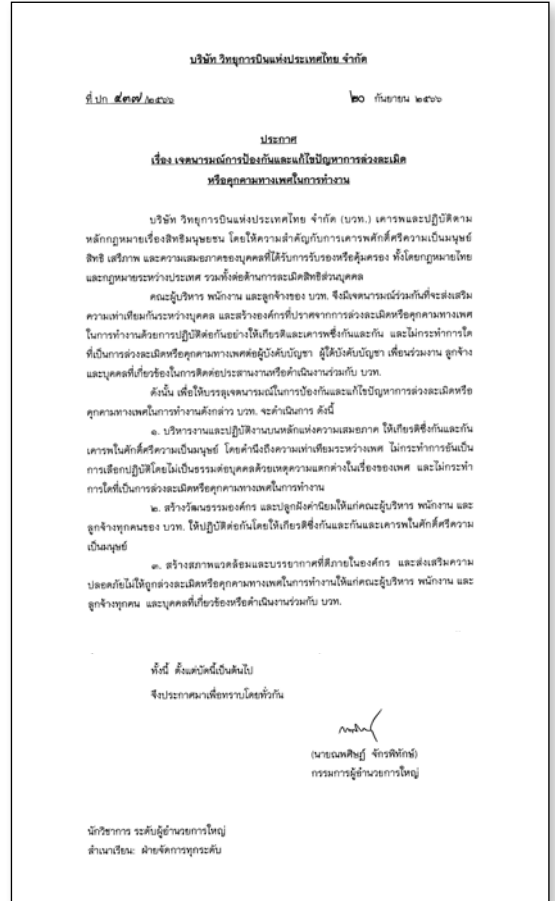
ดังนั้นเจตนารมณ์ดังกล่าว จึงเป็นการส่งเสริมความเท่าเทียมกันระหว่างบุคคล และสร้างองค์กรที่ปราศจากการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงานด้วยการปฏิบัติต่อกันอย่างให้เกียรติและเคารพซึ่งกันและกัน และไม่กระทำการใดที่เป็นการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศต่อผู้บังคับบัญชา ผู้ใต้บังคับบัญชา เพื่อนร่วมงาน ลูกจ้าง และบุคคลที่เกี่ยวข้องในการติดต่อประสานงานหรือดำเนินงานร่วมกับ บท. โดยจะมีการดำเนินงานดังนี้

- บริหารงานและปฏิบัติงานบนหลักแห่งความเสมอภาค ให้เกียรติซึ่งกันและกัน เคารพในศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์โดยคำนึงถึงความเท่าเทียมระหว่างเพศ ไม่กระทำการอันเป็นการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมต่อบุคคลด้วยเหตุความแตกต่างในเรื่องของเพศ และไม่กระทำการใดที่เป็นการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน

- การสร้างวัฒนธรรมองค์กร และปลูกฝังค่านิยมให้แก่คณะผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างทุกคนใน บท. ให้ปฏิบัติต่อกันโดยให้เกียรติซึ่งกันและกัน และเคารพในศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์

- สร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีภายในองค์กร และส่งเสริมความปลอดภัยไม่ให้เกิดการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงานให้แก่คณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้างทุกคน และบุคลากรที่เกี่ยวข้อง หรือดำเนินงานร่วมกับ บท.

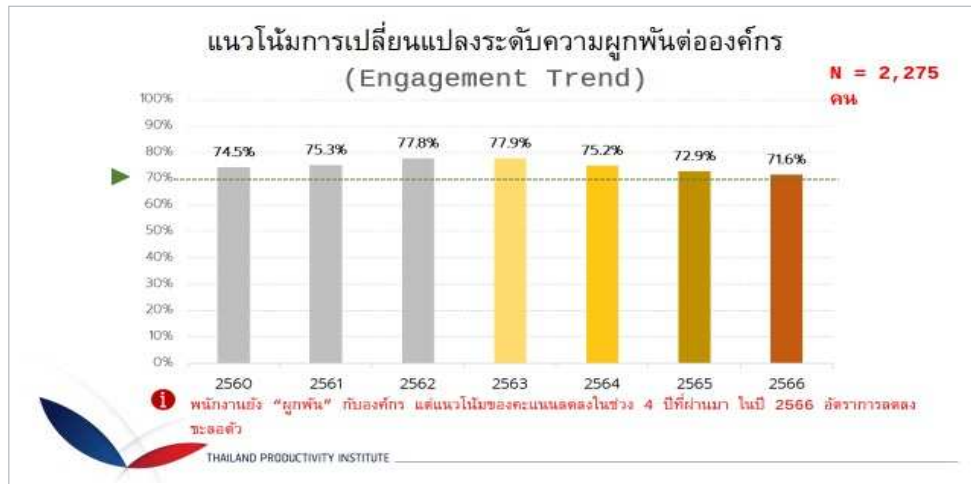
- สร้างกลไกและกระบวนการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงานเพื่อมิให้มีการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน



ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน

บุคลากรของ บท. นับว่าเป็นทรัพยากรที่มีค่ายิ่ง บท. จึงได้มีการสำรวจความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน (Employee Engagement Survey) เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานสะท้อนปัญหาในการทำงานและความต้องการให้ บท. ปรับปรุงในประเด็นที่มีความเข้าใจไม่ตรง บท. ได้ว่าจ้างสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติสำรวจความผูกพันองค์กรประจำปี 2566 เพื่อนำข้อมูลเป็นแนวทางในการพัฒนาองค์กรให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

โดยทุกปีจะมีการทบทวนข้อคำถามให้มีความทันสมัยและเป็นปัจจุบัน โดยข้อคำถามความผูกพัน (Engagement Outcome) ยังคงประกอบด้วย 3 ด้าน คือ การพูดถึงองค์กร (Say) การอยู่กับองค์กร (Stay) และการทำสิ่งที่ดีให้กับองค์กร (Strive) สำหรับข้อคำถามความพึงพอใจ (Engagement Factors) ได้ปรับทั้งเนื้อหาและจำนวนแต่ยังคงปัจจัยทั้ง 7 ด้านเหมือนเดิม ได้แก่ การบริหารองค์กร ค่าตอบแทนและสวัสดิการ ผู้บังคับบัญชาโดยตรง ปริมาณงาน ภาพลักษณ์องค์กร งานที่รับผิดชอบ และความ เป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ผลสำรวจ พบว่า พนักงานของ บท. มีความผูกพันต่อองค์กรอยู่ในระดับผูกพัน ที่คะแนนเฉลี่ยความผูกพัน ภาพรวมอยู่ที่ร้อยละ 71.6 (เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินความผูกพันต่อองค์กรที่คะแนนความผูกพันต่อองค์กรมากกว่า ร้อยละ 70 หมายถึง มีความผูกพันต่อองค์กร) สำหรับในปี 2566 ดังนี้



Employee Engagement Score

Employee Experience: A global snapshot

We surveyed more than 11,800 full-time employees from 20 countries to see how the employee experience has changed in 2020. As well as showing what the experience looks like in 2020, it highlights key areas employers can focus on in 2021 to have the biggest impact on their people.

Engagement score

66%

+13 v 2019

Intent to stay

70%

+17 v 2019

Listening to feedback regularly

69%

+6 v 2019

Taking action on feedback

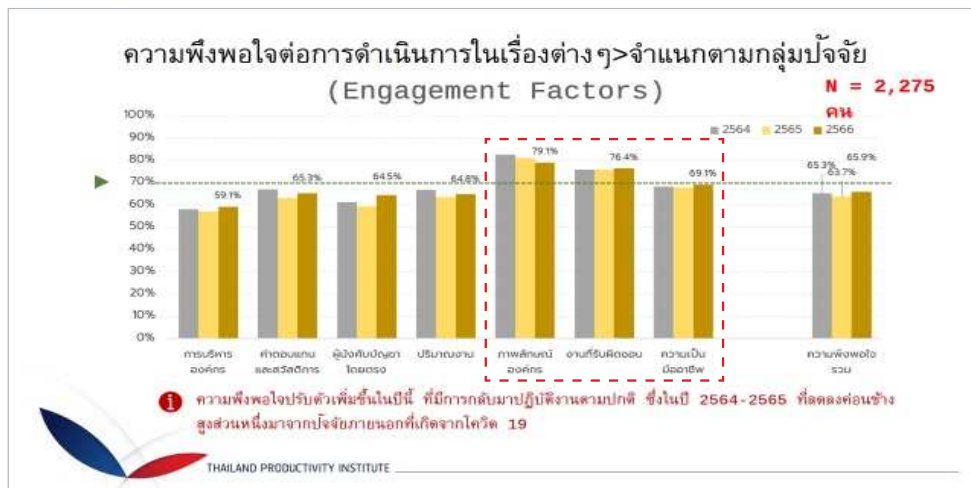
27%

-7 v 2019

In this report, we'll delve deeper into the drivers behind these changes and explore the employee experience landscape of the world's workforce as we enter 2021 and beyond.

ที่มา : 2021 Employee Engagement Trends (Qualitrics)

จากการสำรวจความผูกพันต่อองค์กรเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของโลกแล้ว บวท. ได้รับคะแนนความผูกพันต่อองค์กรจากพนักงานสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลก ซึ่งความพึงพอใจของพนักงาน หากจำแนกตามปัจจัยต่าง ๆ พบว่าในช่วงปี 2564-2565 ลดลงค่อนข้างสูง เนื่องจากมีผลกระทบต่อเนื่องจากวิกฤติการณ์ของการแพร่ระบาดจาก COVID-19 และในปี 2566 มีแนวโน้มสูงขึ้นเกือบทุกปัจจัย สำหรับประเด็นที่พนักงานมีความพึงพอใจที่เพิ่มสูงขึ้นซึ่งเป็นปัจจัยที่พนักงานมีความพึงพอใจ 3 ลำดับแรก ได้แก่ **ภาพลักษณ์องค์กร ปริมาณงาน และความเป็นมืออาชีพ** ตามลำดับ โดยสามารถแสดงสถิติข้อมูลผลสำรวจ เทียบเคียงตั้งแต่ปี 2560 ได้ดังนี้



สำหรับภาพรวมของความพึงพอใจที่มีผลการประเมินสูงขึ้นในปี 2566 ประกอบด้วย ปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

- ความพึงพอใจในด้านการพัฒนาทักษะ ความรู้ความสามารถของพนักงานให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ความพึงพอใจในระบบการพัฒนาศักยภาพขององค์กร
- ความพึงพอใจที่ บวท. ให้ความสำคัญกับการยกย่องชมเชยพนักงาน ซึ่งกระตุ้นให้พนักงานพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง
- ความพึงพอใจต่อผู้บริหารตั้งแต่ระดับฝ่ายขึ้นไป มีการสื่อสารนโยบาย ให้ข้อมูลที่สำคัญแก่พนักงานอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน และเห็นว่าผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไปสามารถช่วยเหลือองค์กรในภาวะวิกฤตได้
- ความพึงพอใจในสวัสดิการที่องค์กรจัดให้ โดยเห็นว่าเป็นการจัดสวัสดิการได้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน
- ความพึงพอใจในมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยขององค์กร
- ความพึงพอใจด้านงานบริการที่องค์กรจัดให้ถึงความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การเสริมสร้างสุขภาวะที่ดีให้กับพนักงาน

บวท. ให้ความสำคัญกับการรักษาทรัพยากรบุคคลเพื่อเสริมสร้างความผูกพันต่อองค์กรอย่างยั่งยืน โดยการเสริมสร้างสุขภาวะที่ดีต่อชีวิตความเป็นอยู่ขั้นพื้นฐานของพนักงาน ด้วยการจัดสวัสดิการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ โดยคำนึงถึงผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ และภาวะวิกฤตต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะวิกฤตจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา COVID-19 ตั้งแต่ปี 2563-2565 ซึ่งแม้สถานะด้านการเงินของ บวท. อยู่ในภาวะวิกฤต บวท. ได้มีการบริหารจัดการกิจการไม่ปรับเปลี่ยนอัตราเงินเดือน การงดจ่ายเงินรางวัลพิเศษ และการออกมาตรการให้พนักงานลาโดยไม่รับเงินเดือน เป็นต้น แต่ บวท. ยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารสวัสดิการไม่ให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของพนักงานที่ได้รับผลกระทบในด้านอัตราค่าตอบแทนต่าง ๆ อยู่แล้ว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ผลสำรวจความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร พนักงานมีความพึงพอใจต่อการจัดการสวัสดิการด้านต่าง ๆ ให้พนักงาน โดยสวัสดิการที่ บวท. ยังคงให้ความสำคัญ ประกอบด้วย

- ค่ารักษาพยาบาลที่เป็นไประเบียบ บวท. และตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์
 - ค่ารักษาพยาบาลกรณีติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 และการประสานขอรับวัคซีนป้องกันการติดเชื้อสำหรับพนักงานและลูกจ้าง
 - เงินช่วยเหลือบุตร เงินสงเคราะห์บุตร มอบทุนการศึกษาบุตร
 - เงินกู้ยืมกับสถาบันการเงิน กรณีนี้ บวท. ได้ทำข้อตกลงให้พนักงานสามารถกู้เงินจากสถาบันการเงินจากธนาคารอาคารสงเคราะห์และธนาคารออมสิน
 - การตรวจสุขภาพประจำปีปีละ 1 ครั้ง
 - การช่วยเหลือพนักงานเพื่อเป็นการบรรเทาทุกข์ให้กับพนักงาน เช่น เงินค่าทำศพ กรณีที่พนักงานเสียชีวิตโดยมิได้เกิดจากการปฏิบัติงาน พนักงานประสบสาธารณภัย
 - ช่วยเหลืองานอวมงคล (งานศพ) ตามประเพณีศาสนา เพื่อบรรเทาความสูญเสียของพนักงาน และบุคคลในครอบครัว เพื่อเป็นการสร้างขวัญกำลังใจ และความผูกพันให้กับพนักงาน
 - การเยี่ยมไข้ และพวงหรีดเพื่อเคารพศพ และการฃาปนกิจสงเคราะห์ เป็นต้น
- นอกจากนี้ บวท. ได้มีการจัดสวัสดิการเพื่อสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีให้กับพนักงาน เช่น การจัดสถานที่ออกกำลังกาย จัดให้มีสโมสรบริการอาหารราคาย่อมเยา การมอบของที่ระลึกเชิดชูเกียรติพนักงานที่ปฏิบัติงานครบ 15 ปี 25 ปี และ 35 ปี และพนักงานที่เกษียณอายุ เป็นต้น

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมในการทำงาน



บวท. ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานตามข้อกำหนดกฎหมายความปลอดภัยฯ จากกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงานในปี 2565 บริษัทฯ มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่อง และดำเนินการตามหลักเกณฑ์และกฎหมายต่างๆ อย่างครบถ้วน ซึ่งเป็นไปตามแผนระยะยาว 5 ปี ของคณะกรรมการ ปอศ. ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม (พ.ศ.2563-2567) โดยมีการดำเนินแผนงาน โครงการ และงานประจำ รวมทั้งมีการจัดทำนโยบายและคู่มือการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของบวท. โดยในปี 2566 ได้มีการดำเนินงานโดยให้ความสำคัญกับตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงาน และจัดกิจกรรม ดังนี้

- กิจกรรมฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ
- กิจกรรมตรวจวัดความเข้มข้นของแสงสว่าง ระดับเสียง และคุณภาพอากาศในสถานที่ทำงาน
- กิจกรรมประกวดสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- การตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศเป็นประจำทุกวัน
- การจัดทำมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (Covid-19)



ฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟประจำปี 2566 ณ สำนักงานใหญ่ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2566



ฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟประจำปี 2566 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2566



ฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟประจำปี 2566
ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง
เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2566



ฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟและการฝึกซ้อมค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประจำปี 2566 ณ ศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค



ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา เข้าร่วม BEMEX 2023
ทำอากาศยานบุรีรัมย์ ในการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินและแผนเผชิญเหตุเต็มรูปแบบ ประจำปี 2566 (BEMEX 2023) กรณีการยิงอากาศยานและอากาศยานประสบอุบัติเหตุในบริเวณทำอากาศยานบุรีรัมย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมความพร้อมของทำอากาศยานบุรีรัมย์และหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวข้องในการเผชิญเหตุฉุกเฉิน โดยได้รับเกียรติจาก นายสิงห์ชัย ผ่องบุรุษ รองผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ มาเป็นประธานในพิธีเปิดงาน เมื่อวันที่ 28-29 มิถุนายน 2566



ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา เข้าร่วมพิธีปิดการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประจำปี 2566 ครั้งที่ 43 (SAREX 2023) กับกองทัพอากาศที่ 2 ค่ายสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 12-16 มิถุนายน 2566



ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ เข้าร่วมพิธีปิดการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน ทำอากาศยานแม่สอด กรณีอากาศยานประสบเหตุบริเวณทำอากาศยาน ประจำปี 2566 (MAEMEX 2023) เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2566

ตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงาน

ในด้านความปลอดภัย มีการกำหนดตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นศูนย์ โดยเปรียบเทียบตั้งแต่ปี 2562-2566 ดังนี้

(เป้าหมาย 0 ครั้ง)

สถานประกอบการ	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566
สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ)	0	0	0	0	0
ที่ทำการท่าอากาศยานดอนเมือง	0	0	0	0	0
ที่ทำการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	0	0	0	0	0
ฝ่ายบินทดสอบ	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	0	0	0	0	0

งานจิตอาสาและกิจกรรมเพื่อสังคม และสิ่งแวดล้อม



บวท. ดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความร่วมมือกับกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภาครัฐ ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม และสำนักงานเขตสาทร เป็นต้น โดยในปี 2566 มีการดำเนินงานด้านจิตอาสาทั้งในพื้นที่ชุมชน โดยรอบที่ทำการสำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ดอนเมือง และศูนย์ควบคุมจราจรภูมิภาค ดังนี้



กิจกรรม “บวท. ห่วงใยชวนน้องสร้างวินัยและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย”

วันที่ 10 มีนาคม 2566 นายนิวัฒน์ เหล็กดี ผู้อำนวยการฝ่ายโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการ ปอส. ชมรมจิตอาสาความปลอดภัย และพนักงาน เข้าร่วมกิจกรรม “บวท. ห่วงใยชวนน้องสร้างวินัยและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย” กับโรงเรียนโสตศึกษา ทุ่งมหาเมฆ มอบเจลแอลกอฮอล์ล้างมือ ตรวจสอบถังดับเพลิง และเครื่องทำน้ำเย็น



กิจกรรมจิตอาสา “เราทำความดี ด้วยหัวใจ”

ในปี 2566 บวท. ให้ความร่วมมือกับ สำนักงานเขตสาทร ภาคเอกชน และประชาชนจิตอาสาเพื่อทำความสะอาด ปรับภูมิทัศน์ และพัฒนาชุมชนฯ ตลอดทั้งปี โดยมีกิจกรรมจิตอาสา ณ พื้นที่โดยรอบที่ทำการ บวท. เนื่องในวันสำคัญต่าง ๆ เช่น วันที่ระลึกพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 3) พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติและแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และเนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 10) และวันคล้ายวันพระราชสมภพ สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี รวมถึงวันสำคัญอื่น ๆ เป็นต้น



วันที่ 27 มีนาคม 2566 ทำความสะอาดพื้นที่ตลาดบางลิ้นจี่มาร์เก็ต เนื่องในวันระลึกรัชกาลที่ 3 โดยมีผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตสาทร เป็นประธานกิจกรรมร่วมกับฝ่ายจัดการและพนักงาน บวท. ภาคเอกชน และประชาชนจิตอาสาเข้าร่วมกิจกรรมประมาณ 100 คน



วันที่ 30 พฤษภาคม 2566 พัฒนาความสะอาด คูน้ำวัดปรกพม่า มีการเก็บน้ำหมักชีวภาพปรับสภาพน้ำเสีย ตัดแต่งต้นไม้กิ่งไม้ ปรับภูมิทัศน์ เพื่อความสวยงาม กวาดทำความสะอาด กำจัดวัชพืช เนื่องในวันพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยมีผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตสาทร เป็นประธานเปิดกิจกรรม ร่วมกับตัวแทน บวท. เจ้าหน้าที่ เขตสาทร พร้อมด้วยหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนในพื้นที่ และประชาชนจิตอาสาเข้าร่วมกิจกรรมประมาณ 100 คน



วันที่ 1 มิถุนายน 2566 กิจกรรมจิตอาสา เนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพ สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี เพื่อพัฒนาทำความสะอาดและปลูกต้นทองอุไร บริเวณถนนราชมรรคาสาทรนครินทร์ พร้อมตัดแต่งต้นไม้กิ่งไม้ ปรับภูมิทัศน์เพื่อความสวยงาม เป็นการเฉลิมพระเกียรติและแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ ของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง ที่ทรงประกอบพระราชกรณียกิจนานัปการ เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน รวมทั้งเพื่อส่งเสริมให้ข้าราชการและประชาชนมีจิตสำนึกสาธารณะ รักบ้านเมือง รู้รักสามัคคี ร่วมกันบำเพ็ญสาธารณประโยชน์เพื่อสังคม บรรเทาความเดือดร้อนและแก้ไขปัญหาให้แก่เพื่อนร่วมชาติ ตลอดจนเพื่อให้ประเทศชาติมีความมั่นคงอย่างยั่งยืน โดยมีผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตสาทร เป็นประธานเปิดกิจกรรมจิตอาสาพระราชทาน และ บวท. ส่งพนักงานเป็นตัวแทนเข้าร่วมกิจกรรมพร้อมด้วยหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนจิตอาสา ประมาณ 100 คน



วันที่ 26 กรกฎาคม 2566 ตัวแทนจิตอาสา 904 บวท. เข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสา พระราชทาน “เราทำความดี ด้วยหัวใจ” เนื่องในวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว จัดโดยสำนักงานเขตสาทร โดยจิตอาสาได้ดำเนินการพัฒนาทำความสะอาดโดยรอบวัดบรมสถล (วัดดอน) ปรับภูมิทัศน์ เพื่อความสวยงาม รวมถึงการปลูกต้นไม้เฉลิมพระเกียรติด้วย ทั้งนี้ มีหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ในพื้นที่ตัวแทนจิตอาสา 904 เขตสาทร และประชาชนจิตอาสาพระราชทาน เข้าร่วมกิจกรรม ประมาณ 100 คน



วันที่ 12 สิงหาคม 2566 พนักงานตัวแทน บวท. เข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสาเฉลิมพระเกียรติเนื่องในวันพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง รวมทั้งส่งเสริมให้ข้าราชการและประชาชนมีจิตสำนึกสาธารณะ รักบ้านเมือง รู้รักสามัคคี ร่วมกันบำเพ็ญสาธารณประโยชน์เพื่อสังคม โดยพัฒนาทำความสะอาดพื้นถนนเจริญกรุง ด้วยการฉีดน้ำล้างถนน พร้อมกวาดขยะสิ่งตกค้างบนพื้นผิวถนน เพื่อความสวยงาม สะอาด และเป็นระเบียบเรียบร้อยพื้นผิวถนนเขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร โดยมี นายปวิน แพทยานนท์ สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร เขตบางคอแหลม ผู้อำนวยการเขตและผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตบางคอแหลม วิทยากรจิตอาสา 904 และกลุ่มจิตอาสาพระราชทานเขตบางคอแหลมเข้าร่วมกิจกรรม



วันที่ 27 กรกฎาคม 2566 บวก. โดยศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ เข้าร่วมกิจกรรมครบรอบ 111 ปี กระทรวงคมนาคม โครงการปันน้ำใจเพื่อน้อง โดยมอบสิ่งของ เครื่องใช้ อุปกรณ์การเรียน และเครื่องอุปโภค บริโภคให้กับน้อง ๆ ณ สถานเลี้ยงเด็กกำพร้าวัดดอนจั่น เชียงใหม่



วิทยากรจิตอาสา 904 ตัวแทน บวก. เข้าร่วมกิจกรรมกับสำนักงานเขตบางคอแหลม จัดกิจกรรมเก็บขยะชิ้นใหญ่ มูลฝอยอันตราย และสิ่งของเหลือใช้ภายในชุมชน เพื่อเป็นการลดปริมาณขยะต้นทาง ณ หมู่บ้านสุขไพศาล ซอยเจริญราษฎร์ 7 แยก 10 เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เพื่อส่งเสริมให้ข้าราชการและประชาชนมีจิตสำนึกสาธารณะ รักบ้านเมือง รู้รักสามัคคี ร่วมกันบำเพ็ญสาธารณประโยชน์เพื่อสังคม โดยมีผู้อำนวยการเขตและผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตบางคอแหลม ลงพื้นที่ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ



วันที่ 9 สิงหาคม 2566 บวก. ส่ง นายกิตติศักดิ์ จันทสังข์ เจ้าหน้าที่ที่ผ่านการอบรมหลักสูตรวิทยากรจิตอาสา 904 เป็นตัวแทนร่วมกับ คณะวิทยากรจิตอาสา 904 กระทรวงคมนาคม ทำการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องการพัฒนาความรู้และทักษะการปฐมพยาบาลผู้หมดสติเบื้องต้น โดยการทำ (CPR) และการใช้เครื่องกระตุ้นหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (AED) ภายใต้โครงการรวมพลัง คนคมนาคม เพื่อสร้างสรรคสังคมที่ดี ในโอกาสครบรอบ 111 ปี กระทรวงคมนาคม ให้แก่เจ้าหน้าที่ของ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด จำนวน 30 คน ณ โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

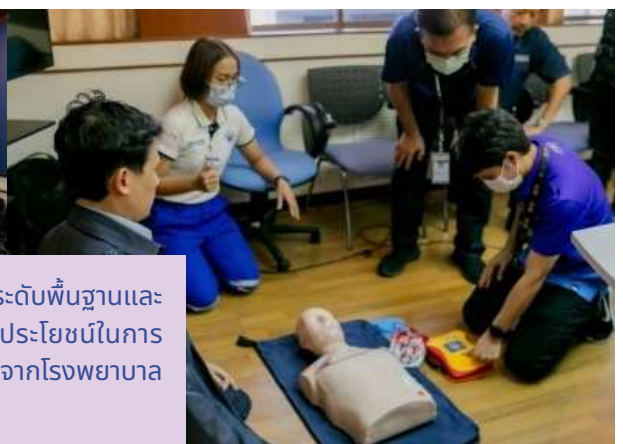
การจัดกิจกรรมด้านจิตอาสาสำหรับชุมชนและสิ่งแวดล้อมศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค

วันที่ 2 มิถุนายน 2566 บวก. จัดกิจกรรมวันต้นไม้ประจำปีของชาติ โดยมีการปลูกต้นราชพฤกษ์และชัยพฤกษ์ ณ ที่ทำการ บวก. ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค

กิจกรรมวันต้นไม้ประจำปีของชาติ ณ ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี



วันที่ 28 มิถุนายน 2566 ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต โดยผู้อำนวยการศูนย์ฯ พร้อมตัวแทนพนักงานฯ เข้าร่วมกิจกรรม โครงการทำอากาศยานภูเก็ตรักษ์ชายหาด ร่วมกันเก็บขยะบริเวณอุทยานแห่งชาติ สรีรนาถ (หาดในยาง)



ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี จัดอบรมหลักสูตรการช่วยฟื้นคืนชีพระดับพื้นฐานและเครื่องกระตุ้นหัวใจไฟฟ้าอัตโนมัติ ให้กับพนักงานและลูกจ้าง และเพื่อประโยชน์ในการช่วยเหลือประชาชนทั่วไปหากเผชิญเหตุในสถานการณ์ต่าง ๆ โดยวิทยากรจากโรงพยาบาล พุนพิน เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2566

การดำเนินงานและจัดกิจกรรมด้านสิทธิมนุษยชน

บวท. ให้ความสำคัญกับการจัดการด้านมนุษยชนภายใน บวท. มาอย่างต่อเนื่อง ซึ่ง บวท. ได้ดำเนินการ ในด้านกฎหมาย แรงงานโดยเป็นไปตามข้อบังคับเกี่ยวกับพนักงาน พ.ศ. 2555 และระเบียบของ บวท. ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านบุคคลและสวัสดิการ รวมทั้ง บวท. ยังได้มีการรับพนักงานที่เป็นผู้พิการเข้าทำงานใน บวท. โดยในปี 2566 มีพนักงานที่เป็นผู้พิการจำนวนทั้งสิ้น 3 คน จำแนกเป็นเพศชาย 2 คน และเพศหญิง 1 คน รวมทั้งมีลูกจ้างที่เป็นผู้พิการจำนวน 8 คนอีกด้วย

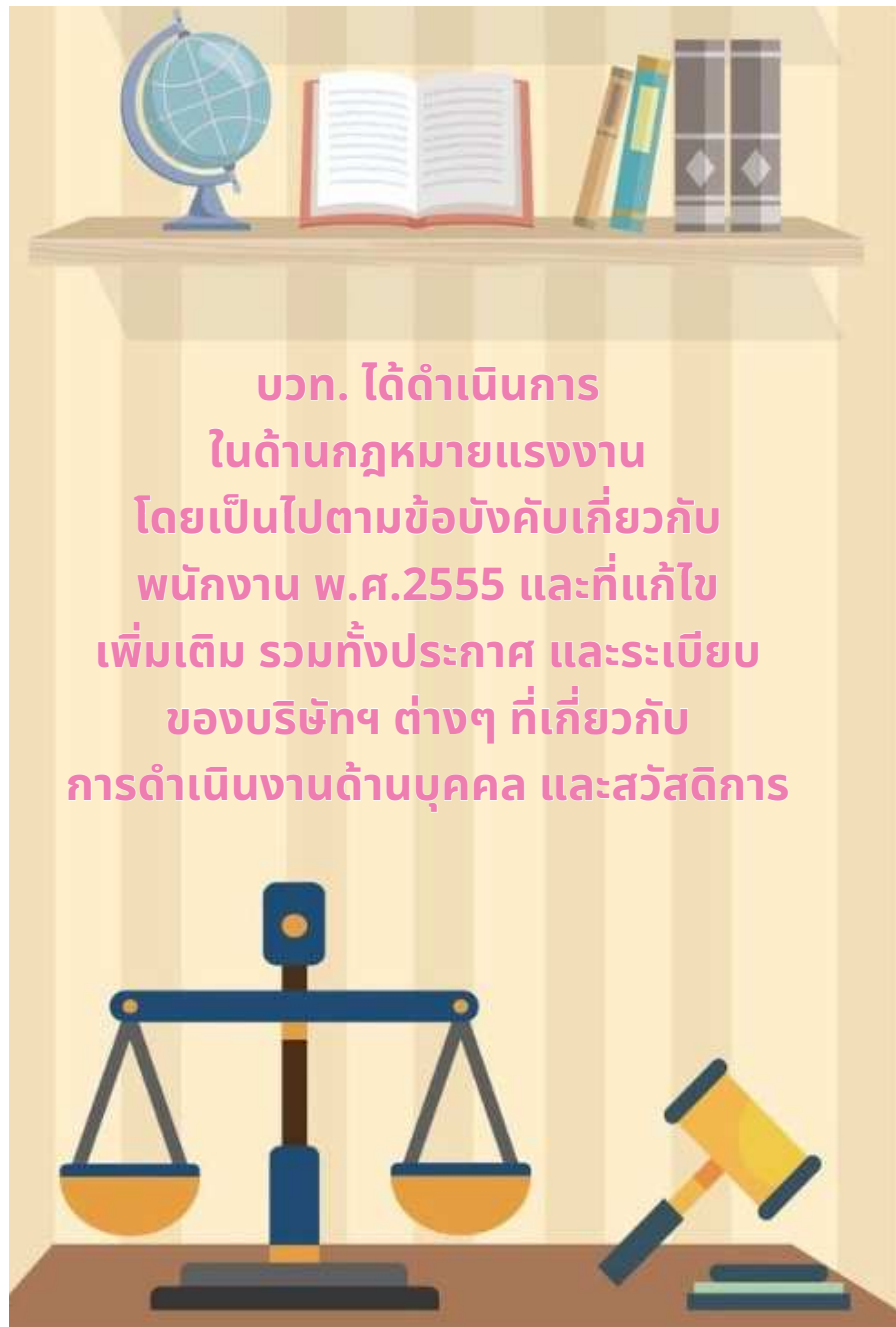
บวท. ปฏิบัติต่อพนักงานอย่างเท่าเทียมในด้านต่าง ๆ อาทิ สิทธิในการแสดงความคิดเห็น การเข้าถึงข้อมูล และการแสดงออก สิทธิในการมีอิสรภาพที่จะพูดหรือแสดงออกในสิ่งที่คิดและแบ่งปันความเห็นให้คนอื่นรับทราบ สิทธิในการเข้าถึงสวัสดิการต่าง ๆ ที่ บวท. จัดให้อย่างเท่าเทียม สิทธิในการทำงานและการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยวิธีการและแนวทางเดียวกันทั่วทั้งองค์กร เป็นต้น

นอกจากนี้ บวท. ยังได้มีการจัดกิจกรรมสำหรับผู้พิการและผู้ด้อยโอกาสผ่านทางมูลนิธิบ้านฟ้าไทยเป็นประจำทุกปี โดยดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2548 จนถึงปัจจุบัน

พิธีมอบทุนมูลนิธิบ้านฟ้าไทย ประจำปี 2566

มูลนิธิบ้านฟ้าไทย ร่วมกับ บวท. มีการมอบทุนมูลนิธิบ้านฟ้าไทยทั่วประเทศจำนวนทั้งสิ้น 165 ทุน ทุนละ 10,000 บาท โดยมอบทุนในพื้นที่โดยรอบที่ทำการสำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ) จำนวน 75 ทุน และจังหวัดโดยรอบศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาคทั้ง 9 ศูนย์ฯ โดยมอบทุนศูนย์ฯ ละ 10 ทุน สำหรับพิธีมอบทุนมูลนิธิบ้านฟ้าไทยได้มีการจัดขึ้นในเดือนกันยายน 2566 อาทิ

วันที่ 18 กันยายน 2566 พลอากาศเอก คงศักดิ์ จันทโรสภา กรรมการ บวท. ปฏิบัติหน้าที่แทนประธานกรรมการ บวท. เป็นประธานในพิธีมอบทุนการศึกษามูลนิธิบ้านฟ้าไทย ประจำปี 2566 ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล พร้อมด้วย ดร.ณพิศิษฐ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. และนายทินกร ชูวงศ์ ประธานมูลนิธิบ้านฟ้าไทย ร่วมมอบทุนการศึกษามูลนิธิบ้านฟ้าไทย ประจำปี 2566 ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ สมุทรสาคร นนทบุรี ปทุมธานี และนครปฐม) ให้เยาวชนผู้พิการระดับประถมศึกษาที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ กลุ่มพิการ 5 ประเภท คือ พิการทางการมองเห็น พิการทางการได้ยิน พิการทางร่างกายหรือสุขภาพ พิการทางสติปัญญา และออทิสติก จำนวน 75 ทุน ทุนละ 10,000 บาท ณ สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ)



**บวท. ได้ดำเนินการ
ในด้านกฎหมายแรงงาน
โดยเป็นไปตามข้อบังคับเกี่ยวกับ
พนักงาน พ.ศ.2555 และที่แก้ไข
เพิ่มเติม รวมทั้งประกาศ และระเบียบ
ของบริษัทฯ ต่างๆ ที่เกี่ยวกับ
การดำเนินงานด้านบุคคล และสวัสดิการ**



18 กันยายน 2566 มอบทุนมูลนิธิรณน่านฟ้าไทย ประจำปี 2566 เขต
กรุงเทพฯ และปริมณฑล การจัดเลี้ยงอาหารและกิจกรรมสันทนาการ
การเล่นเกม มอบรางวัลอีกมากมาย และยังได้รับความร่วมมือจาก
พนักงาน บวก. นักแสดง และผู้ใหญ่ใจดีมามอบความสุข สร้างรอยยิ้ม
และความประทับใจให้เด็ก ๆ ในพิธีมอบทุนการศึกษามูลนิธิรณน่านฟ้าไทย





วันที่ 11 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการbinsพิชญโลก



วันที่ 11 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการbinsอุดรธานี



วันที่ 11 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการbinsหัวหิน



วันที่ 12 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการbinsภูเก็ต



วันที่ 13 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการbinsเชียงใหม่



วันที่ 13 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการbinsอุบลราชธานี



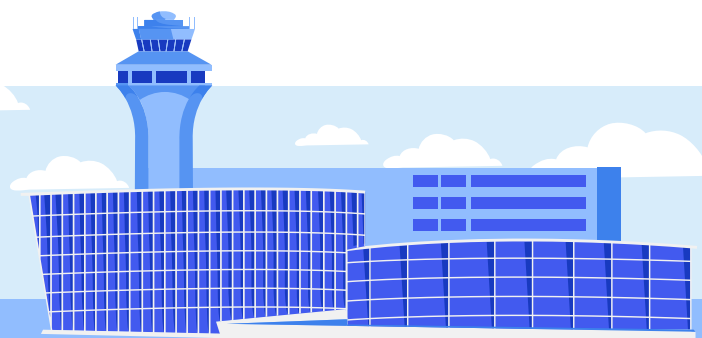
วันที่ 14 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา



วันที่ 15 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี



วันที่ 22 กันยายน 2566 ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่



ข้อมูลสำคัญทางการเงิน



GRI 201-1

บวท. เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ก ร้อยละ 51 และสายการบินเป็นผู้ถือหุ้น ข ร้อยละ 49 มีสถานะทางการเงินที่สำคัญ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 (ยังไม่ได้ตรวจสอบบัญชี) ดังนี้

งบแสดงสถานะทางการเงิน (ล้านบาท)	2564	2565	ยังไม่ได้ตรวจสอบ 30 มิถุนายน 2566
สินทรัพย์หมุนเวียน	2,303.05	3,150.71	3,612.97
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	10,440.82	10,275.82	10,166.25
หนี้สินรวม	6,901.66	8,672.46	8,693.74
ส่วนของผู้ถือหุ้น	3,539.16	1,603.36	1,472.51
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.95	5.41	NA
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืน เงินต้นและดอกเบี้ย	11.75	1.95	NA

หมายถึง : 1. NA หมายถึง ยังไม่มีข้อมูล ณ เดือนมิถุนายน 2566

2. บวท. จะมีการเปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติมและเปิดเผยข้อมูลที่ได้รับการตรวจสอบแล้วในรายงานประจำปี 2566



Aeronautical Radio of Thailand Ltd.

102 Ngamduplee, Rama IV, Tungmahamek Bangkok 10120, Thailand.

Tel. 66 (0) 2285 9035 Fax. 66 (0) 2287 3798

www.aerothai.co.th, Email : prga@aerothai.co.th

