



รายงานผลการวิเคราะห์ชุมชนและระบุหลักเกณฑ์
การคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ
ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
(ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ)

สำนักกรรมการผู้ำนวยการใหญ่
งานแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บทสรุปผู้บริหาร

รายงานผลการวิเคราะห์ชุมชนและระบุหลักเกณฑ์การคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ) เป็นการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจปี ๒๕๖๒ (SE-AM : State Enterprise Assessment Model) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ในส่วนของหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและตรวจสอบ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร (Corporate Governance & Leadership : CG & Leadership) หัวข้อที่ ๔ บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประเด็นย่อย ๔.๓ การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของรัฐวิสาหกิจ ในการดำเนินงานบริษัท ได้จัดทำนโยบายและคู่มือแนวปฏิบัติเรียบร้อยแล้วในปี ๒๕๖๔ รวมทั้งได้จัดทำแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility : CSR) พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ บรรจุแผนงานเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของบริษัท ไว้

ผลการดำเนินงานตามแผนงานเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของบริษัท ประกอบด้วย ๓ โครงการ/งาน/กิจกรรม ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

๑. โครงการวิเคราะห์ชุมชนโดยรอบที่ทำการบริษัท เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการทำนวัตกรรรมร่วมกัน (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ) การดำเนินงานในปี ๒๕๖๕ มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการวิเคราะห์ชุมชนเพื่อคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของบริษัท โดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ เพื่อนำไปกำหนดกิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในปีถัดไป

หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญ บริษัท ได้พิจารณาคัดเลือกศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิเป็นศูนย์ฯ แรกที่นำมาทำการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญ เนื่องจากปัจจัยในการวิเคราะห์ด้านจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผลกระทบจากปัจจัยอันตราย รวมถึงการร้องเรียนด้านมลพิษทางเสียงที่มีผลสะท้อนกลับมากกว่าท่าอากาศยานอื่น และได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิดังนี้

๑.๑ พื้นที่ตั้งชุมชนสำคัญอยู่ในส่วนของการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน (Aerodrome Control Service) ในระยะ ๕ ไมล์ทะเล (๑ ไมล์ทะเลเท่ากับ ๑.๘๕๒ กิโลเมตร) ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลงของอากาศยานจนถึงสนามบิน

๑.๒ ทำการคัดเลือกชุมชนสำคัญตามแนวเส้นทางบินขึ้น/ลงทางทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีชุมชนอาศัยอยู่หนาแน่นและได้รับผลกระทบจาก

มลภาวะทางเสียงมากที่สุด โดยมีชุมชนทางทิศเหนือจำนวน ๓๕ ชุมชน (ข้อมูลจากฐานข้อมูลของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)) และรวบรวมข้อมูลจากพนักงานศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิที่สานสัมพันธ์กับชุมชนในการร่วมแก้ไขปัญหาผลกระทบทางเสียง

๑.๓ ทำการคัดเลือกชุมชนสำคัญจากฐานข้อมูลของกรมการปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการวิเคราะห์ชุมชนในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยทำการวิเคราะห์ SWOT เพื่อคัดเลือกชุมชนที่สามารถดำเนินกิจกรรมในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนได้

ผลการพิจารณาบริษัท ได้ทำการคัดเลือกชุมชนในพื้นที่คลองสามประเวศลาดกระบัง จำนวน ๘ หมู่บ้าน ประกอบด้วย ๑) หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า ๕ ๒) หมู่บ้านสราญวงศ์ ๓) ชุมชนวัดบำรุ่งรีน ๔) หมู่บ้านธนาวิลล์ ๕) หมู่บ้านสินอนันต์ ๖) หมู่บ้านพาราไดซ์เทอเรซ ๗) โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า ๘) โรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่วมเกล้า ซึ่งเป็นชุมชนสำคัญในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญในปี ๒๕๖๖ ต่อไป

๒. โครงการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ (ATS/CNS : Air Traffic Services/ Communications, Navigation and Surveillance System) เพื่อทำการสื่อสาร และถ่ายทอดความรู้ในการส่งเสริมความรู้ความเข้าใจส่งให้นักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ ๓ กลุ่มเป้าหมายของโรงเรียนในชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการบินที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางเสียง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นประโยชน์แก่นักเรียนกลุ่มเป้าหมายใช้เป็นข้อมูลในการเลือกเรียนในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ และเพื่อเป็นช่องทางให้นักเรียนกลุ่มเป้าหมายสามารถนำความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบริการการเดินอากาศและปัจจัยอันตรายจากการจุดบั้งไฟพลอยโคมลอย โคมควัน วิหขุชุมชน สื่อสารให้กับผู้ปกครองในชุมชนสำคัญ

โดยในปี ๒๕๖๕ บริษัท ได้จัดทำสื่อมัลติมีเดีย และได้ประสานงานกับทุกศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการบินในการสำรวจและคัดเลือกโรงเรียนที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ที่ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงเรียบร้อยแล้ว ซึ่งมีรายชื่อโรงเรียนในชุมชนกลุ่มเป้าหมายได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ ประกอบด้วย

๑.๑ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ได้แก่ โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า

๑.๒ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศดอนเมือง ได้แก่ โรงเรียนดอนเมืองจาตุรจินดา

๑.๓ ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ได้แก่ โรงเรียนอุดรพิชัยรักษ์พิทยา

๑.๔ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ได้แก่ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศล้านนา และโรงเรียนดอนปิน

๑.๕ ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี ได้แก่ โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช และโรงเรียนนารีนุกูล

๑.๖ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ได้แก่ โรงเรียนมัธยมสาธิตมหาวิทยาลัยนเรศวร

๑.๓/ ศูนย์ควบคุมการbinหาตใหญ่ ใต้แก โรงเรียนวัดเลียบ โรงเรียนวิเชียรมาตุ
และโรงเรียนบ้านทอน

๓. โครงการวิทยุการbinนำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างความร่วมมือกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศในการส่งเสริมความรู้ด้านปัจจัยอันตราย (เช่น การจุดบั้งไฟ ปลอยโคมลอย โคมควัน สถานีวิทยุชุมชน และอากาศยานไร้คนขับ เป็นต้น) ให้กับชุมชนที่ดำเนินกิจกรรมที่สร้างผลกระทบต่อการบินและการขนส่งทางอากาศ ดังกล่าว การดำเนินงานต้องปรับเปลี่ยนออกไปก่อน เนื่องจากระหว่างปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ไม่สามารถ ดำเนินการได้ เนื่องจากปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) และประชาชนในชุมชนต่าง ๆ งดการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยอันตราย ตลอดจน มีการลดงบประมาณอันเกิดจากวิกฤตโรคระบาดดังกล่าวของบริษัท ด้วย

เนื่องจากบริษัท มีพื้นที่ในการให้บริการการบินอากาศทั่วประเทศ การดำเนินงาน ด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับความร่วมมือจาก ฝ่ายจัดการและพนักงานทุกหน่วยงานทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค การดำเนินงานในระยะที่ผ่านมา มีปัญหาอุปสรรคอยู่บ้าง โดยขอเสนอให้บริษัท ดำเนินการดังนี้

๑. กำหนดให้ภารกิจด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็น บทบาทหน้าที่หนึ่งของทุกสายงาน/หน่วยงานในบริษัท ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อสังคม และสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในกระบวนการทำงานของทุกสายงาน/หน่วยงาน เพื่อร่วมกันผลักดันผลลัพธ์ ระดับองค์กร ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นให้กับชุมชนโดยรอบ สถานประกอบการทุกแห่ง และแสดงให้เห็นถึงความตระหนักต่อความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วน เสียขององค์กร

๒. ในปัจจุบันองค์กรภาครัฐและเอกชนให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม หน่วยงานชั้นนำหลายแห่งได้กำหนดจุดยืนหรือ กลยุทธ์ที่ชัดเจนในการแสดงบทบาทด้านใดด้านหนึ่งจนเป็นภาพลักษณ์ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเห็นได้ถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีการดำเนินธุรกิจเพื่อให้เกิด ประโยชน์กับชุมชน สังคม และคำนึงถึงบทบาทขององค์กรในการตอบสนองความต้องการและ ความคาดหวังของสังคม เป็นภาพลักษณ์ในการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงการคืนกำไรสู่สังคม ซึ่งบริษัท ควรกำหนดกลยุทธ์ที่ชัดเจน จะเป็นการสร้างภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นในบทบาทที่มีต่อชุมชนและ สังคมได้อย่างยั่งยืน

สารบรรณ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก-ค
ความเป็นมา	๑
ขอบเขตของรายงานการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ	๔
ประโยชน์จากการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ	๔
คำนิยาม	๔
แนวทางการจัดเก็บข้อมูลด้านชุมชนสำคัญ	๓/
การกำหนดนโยบายและคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ	๒๓
การวิเคราะห์ผลกระทบและสภาพแวดล้อมเพื่อการคัดเลือกและระบุชุมชนกลุ่มเป้าหมาย	๒๔
แนวทางการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ	๒๙
สรุปผลการดำเนินงาน	๔๐
ข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน	๔๓
ภาคผนวก	๔๕

**รายงานการวิเคราะห์ชุมชนและระบุหลักเกณฑ์การคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญตาม
ความสามารถพิเศษของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
(ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ)**

ความเป็นมา

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีวิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” และมีพันธกิจ “เป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ” รวมทั้งให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนสังคมไทยไปด้วยกันกับการให้บริการการเดินทางอากาศอย่างมั่นคง และยั่งยืน บริษัทฯ มุ่งเน้นการดำเนินกิจการเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางของประเทศ และแนวทางสากล โดย

๑. ให้ความสำคัญกับความสอดคล้องกับทิศทางของประเทศไทยในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน มั่นคง และมั่นคง ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ และหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ที่ให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาการเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม และการมีส่วนร่วมของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นหลักสำคัญในการดำเนินงาน โดยสนับสนุนชุมชนในประเด็นต่าง ๆ ตามลำดับสำคัญสนองความต้องการของชุมชนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการการเดินทางอากาศ

๒. ดำเนินภารกิจให้สอดคล้องกับทิศทางขององค์การสหประชาชาติ (United Nation's Sustainable Development Goals) ที่ครอบคลุม ๓ มิติ คือ ด้านการพัฒนาสังคม ชุมชน (people) ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Planet) และด้านเศรษฐกิจด้วยการสร้างคุณค่าร่วมกัน (Create Value) ระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มชุมชนที่ได้รับผลกระทบเชิงบวกและลบจากการดำเนินภารกิจของบริษัทฯ

๓. ดำเนินภารกิจให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของ รัฐวิสาหกิจ (SE-AM :State Enterprise Assessment Model) ในส่วนของหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและตรวจสอบ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ ในปีบัญชี ๒๕๖๒ ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร (Corporate Governance & Leadership : CG & Leadership) หัวข้อที่ ๔ บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประเด็นย่อย ๔.๓ การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน สำคัญตามความสามารถพิเศษของรัฐวิสาหกิจ สำหรับหลักเกณฑ์ SE-AM ปี ๒๕๖๕ ได้ยกเลิกหลักเกณฑ์หัวข้อที่ ๔ ของหลักเกณฑ์ SE-AM ข้างต้นไป โดยกำหนดหลักเกณฑ์โดยเปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่าง ดังนี้

หลักเกณฑ์ SE-AM บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

หลักเกณฑ์ SE-AM ปี ๒๕๖๒	หลักเกณฑ์ SE-AM ปี ๒๕๖๕
ระดับ ๑ รัฐวิสาหกิจมีการวิเคราะห์และระบุหลักเกณฑ์การคัดเลือกชุมชนสำคัญ รวมถึงความสามารถพิเศษของรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นระบบ	ระดับ ๑ รัฐวิสาหกิจจัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ระบุประเด็น/ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงวัตถุประสงค์และขอบเขตของการมุ่งเน้นหรือบริหารจัดการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับองค์กรที่สอดคล้องกับด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (SCM) อย่างเป็นระบบ
ระดับ ๒ รัฐวิสาหกิจคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญของรัฐวิสาหกิจจากหลักเกณฑ์ที่กำหนด	ระดับ ๒ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระยะยาว และแผนปฏิบัติการก่อนเริ่มปีบัญชี หรือมอบหมายให้คณะอนุกรรมการชุดใดชุดหนึ่งทำหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นชอบ แผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และนำเสนอคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ เพื่อรับทราบผ่านการรายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการชุดดังกล่าวได้ก่อนเริ่มปีบัญชี
ระดับ ๓ รัฐวิสาหกิจจัดทำแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษขององค์กร ระบุเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทและแผนปฏิบัติงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของรัฐวิสาหกิจ	ระดับ ๓ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจติดตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างน้อยเป็นรายไตรมาส พร้อมมอบข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่มีสาระสำคัญ และดำเนินการบรรลุตามเป้าหมายของแผนการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างครบถ้วน
ระดับ ๔ รัฐวิสาหกิจดำเนินการและบรรลุตามเป้าหมายของแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญร้อยละ ๑๐๐ และมีการประเมินคุณภาพ และ/หรือประสิทธิผลของกระบวนการ/ระบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญของรัฐวิสาหกิจ	ระดับ ๔ รัฐวิสาหกิจประเมินคุณภาพและ/หรือประสิทธิผลของกระบวนการ/ระบบกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ระดับ ๕ รัฐวิสาหกิจปรับปรุงนโยบาย แนวปฏิบัติ และ/หรือกระบวนการปฏิบัติงานฯ ในระดับขั้นตอน/องค์ประกอบย่อยหรือระบบงานโดยรวม โดยใช้ผลประเมินกระบวนการฯ ที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม	ระดับ ๕ รัฐวิสาหกิจปรับปรุงกระบวนการ /ระบบกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยใช้ผลประเมินกระบวนการฯ ที่ผ่านมาเป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรม
	หมายเหตุ : นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อย่างน้อยควรครอบคลุมเรื่องดังต่อไปนี้ ความรับผิดชอบต่อพนักงานและลูกจ้าง ความรับผิดชอบต่อลูกค้า ความรับผิดชอบต่อคู่ค้า ความรับผิดชอบต่อชุมชน ความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม การแข่งขันอย่างเป็นธรรม การต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน

จากการปรับเปลี่ยนสาระสำคัญของหลักเกณฑ์ SE-AM ดังกล่าว บริษัทฯ ได้จัดทำ “แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐” โดยเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มุ่งเน้นการบริหารจัดการด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับองค์กรที่สอดคล้องกับด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (SCM) อย่างเป็นระบบ โดยกำหนดให้นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียครอบคลุมด้านความรับผิดชอบต่อชุมชน โดยยกเลิกการจัดทำแผนแม่บทด้าน CSR ไป

แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน ที่จัดทำได้บูรณาการให้มีความเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ และแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ปี ๒๕๖๖-๒๕๗๐ ของบริษัทฯ และสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) หรือ State Enterprise Assessment Model (ระบบ SE-AM) ประจำปี ๒๕๖๕

ตามแผนแม่บท CSR ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๙ แผนงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ โดยการดำเนินงานเกี่ยวกับชุมชนเป็นหนึ่งใน ๔ กลุ่มของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งประกอบด้วย ๑) ผู้กำกับดูแล (Governance Bodies) ๒) ผู้ถือหุ้น (Stakeholders) ๓) คู่ค้า (Partners) ๔) ผู้ส่งมอบ (Suppliers) ๕) คู่ความร่วมมือ (Collaborators) ๖) ชุมชน สังคม (Communities) ๗) บุคลากร (Employees) และ ๘) ลูกค้า (Customers) เป็นต้น ตามกรอบการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัทฯ

ภาพที่ ๑ ขอบเขตยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



ที่มา : บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ขอบเขตของรายงานการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ

การรายงานผลการดำเนินงานในส่วนของการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กรฉบับนี้ เป็นการดำเนินงานตามแผนแม่บท CSR ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๙ และเป็นการดำเนินงานตามนโยบายและคู่มือชุมชนสำคัญของบริษัทฯ โดยมีประเด็นสำคัญในการรายงานประกอบด้วย

๑. แนวทางการดำเนินงานในการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญ
๒. การวิเคราะห์เพื่อคัดเลือก ระบุชุมชนสำคัญ และจัดลำดับความสำคัญ
๓. แนวทางการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ
๔. สรุปผลการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

ประโยชน์จากการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ

นอกจากการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ SE-AM ในการกำหนดให้รัฐวิสาหกิจทำการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญให้ชัดเจนแล้ว บริษัทฯ ยังเล็งเห็นประโยชน์จากการดำเนินการ ดังนี้

๑. เพื่อให้สามารถทำกิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญสอดคล้องกับระดับผลกระทบของชุมชนตามเป้าหมายที่บริษัทฯ ต้องการแก้ไขปัญหา หรือลดข้อขัดแย้งจากการดำเนินงานตามพันธกิจกับชุมชนสำคัญโดยไม่สร้างปัญหาให้แก่ชุมชนสำคัญและชุมชนสำคัญไม่สร้างปัญหาให้กับบริษัทฯ
๒. เพื่อให้สามารถสร้างความสัมพันธ์และสร้างมุมมองใหม่ ๆ กับชุมชนที่สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงการติดต่อสื่อสารกับชุมชนสำคัญให้ดียิ่งขึ้น
๓. สร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียงที่ดี รวมทั้งส่งเสริมให้ได้รับความไว้วางใจจากชุมชนที่สำคัญเพิ่มมากขึ้น
๔. เพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และเพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติอย่างเข้มแข็งและยั่งยืน

คำนิยาม

๑. แผนงาน/โครงการที่การแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม หมายถึง การพัฒนากระบวนการทำงานของบริษัทฯ ด้านความรับผิดชอบต่อผลกระทบ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่มขององค์กร สิ่งแวดล้อมของ และชุมชนเป้าหมายที่ บริษัทฯ ให้ความสำคัญโดยรอบที่ทำการของบริษัทฯ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตามเส้นทางบินที่อยู่ในพื้นที่ตาม แนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือ ประมาณ ๕ ไมล์ทะเล

หรือพื้นที่ประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร โดยขอบเขตของแผนยุทธศาสตร์ ฉบับนี้ พิจารณาในส่วนของการรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียชุมชนสำคัญตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ การดูแลสวัสดิการพนักงาน และการผลิตสินค้า/บริการที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ส่วนการดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in process) บรรจุไว้ในแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ให้บริการการเดินทางอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

๒. แผนงานความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน หมายถึง การดำเนินงานตามแผนงาน โครงการ/งาน และกิจกรรมภายใน ภายนอกองค์กร ควบคู่ไปกับการใส่ใจดูแลไม่ให้เกิดการดำเนินงานของบริษัทฯ มีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ไม่เอาเปรียบผู้กำกับดูแล ผู้ถือหุ้นพนักงาน/ลูกจ้าง ลูกค้า คู่ค้า คู่ความร่วมมือ ผู้ส่งมอบ และชุมชน อีกทั้งไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมหรือสร้างปัญหาและความกังวลต่อสังคมใกล้และสังคมไกลที่ตั้งของวิสาหกิจ ด้วยการก่อกมลพิษ รวมถึงเป็นการสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มชุมชนอย่างสมดุลเพื่อนำไปสู่การพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน

๓. นโยบายการและแนวทางเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของบริษัทฯ หมายถึง การกำหนดแนวทางที่บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนสำคัญในการนำความสามารถพิเศษขององค์กรที่มีอยู่ไปเสริมสร้างความเข้มแข็งชุมชน เพื่อสนองตอบความต้องการ ความคาดหวัง และข้อกังวลของชุมชนสำคัญในเรื่องการพัฒนาคุณภาพชีวิตด้านการศึกษา การเรียนรู้ การส่งเสริมอาชีพ รวมถึงการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ ตามความเหมาะสม ด้วยการนำนวัตกรรม หรือกิจกรรมไปใช้ในการเสริมสร้างและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนให้ดีขึ้น

๔. กลุ่มชุมชนเป้าหมาย หมายถึง การจำแนกชุมชนที่มีการกำหนดเป็นชุมชนเป้าหมายที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญโดยรอบที่ทำการบริษัทฯ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคตามเส้นทางบินที่อยู่ในพื้นที่ตามแนวเส้นทางขึ้น-ลงของอากาศยานในแนว Aerodrome Control หรือประมาณ ๕ ไมล์ทะเล หรือพื้นที่ประมาณ ๒๐๑.๑๔ ตารางกิโลเมตร และแบ่งชุมชนสำคัญออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ ๑) กลุ่มชุมชนที่สร้างผลกระทบให้กับการให้บริการของบริษัทฯ ๒) ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของบริษัทฯ และ ๓) กลุ่มชุมชนและสังคมทั่วไป

๔.๑ ชุมชนที่สร้างผลกระทบต่อการให้บริการของบริษัทฯ หมายถึง ชุมชนที่มีการจุดบั้งไฟ ปลอยโคมลอย ดำเนินการสถานีวิทยุชุมชน เลเซอร์ และโดรน ที่ดำเนินการอยู่โดยรอบสนามบิน โดยรอบเขตประชิดสนามบิน หรือแนวเส้นทางบินที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบกับการให้บริการของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ มีความต้องการและข้อกำหนดให้ชุมชนดำเนินกิจกรรมได้ตามปกติโดยไม่สร้างผลกระทบด้านการบิน และให้การสนับสนุนและสร้างโอกาสให้ชุมชนซึ่งคาดว่าชุมชนได้รับข้อมูลข่าวสาร ความรู้ และ การประสานงานที่ทำให้กิจกรรมของชุมชนไม่กระทบต่อการให้บริการของ บริษัทฯ

๔.๒ ชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของบริษัท หมายถึง ชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน ชุมชนโดยรอบเขตประชิดสนามบินหรือแนวเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบทางด้านเสียงตามเส้นทางบินพาดผ่าน ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ในบริเวณระยะห่างจากสนามบินตามแนวร่อนลงและแนวบินขึ้นของสนามบินโดยประมาณ ซึ่งบริษัทฯ มีความต้องการและข้อกำหนดในการดูแลไม่ให้เกิดผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของชุมชน และให้บริการโดยตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งคาดหวังให้ชุมชนได้รับการแก้ไขปัญหาอย่างทันท่วงทีเมื่อได้รับผลกระทบ

๔.๓ ชุมชนและสังคมทั่วไป หมายถึง การเดินทางโดยการขนส่งทางอากาศของชุมชนและสังคมทั่วไป เป็นไปอย่างปลอดภัยและตรงเวลา รวมถึงบริษัทฯ สนับสนุนและสร้างโอกาสให้ชุมชน และสนับสนุนให้ชุมชนและสังคมตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งคาดหวังถึงการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมในฐานะองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่ดี **แผนงานเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ** คือ แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร ที่ระบุไว้เป็นส่วนหนึ่งในแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ที่มีการกำหนดแผนปฏิบัติการ มีการประเมินคุณภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๕. ความสามารถพิเศษของบริษัท หมายถึง มาตรฐานและฝีมือการให้บริการการเดินทางอากาศเป็นที่ยอมรับของอุตสาหกรรมการบิน และความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม การจราจรทางอากาศ

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

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

แนวทางการจัดเก็บข้อมูลด้านชุมชนสำคัญ

บริษัทฯ มีวิธีการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษดังนี้

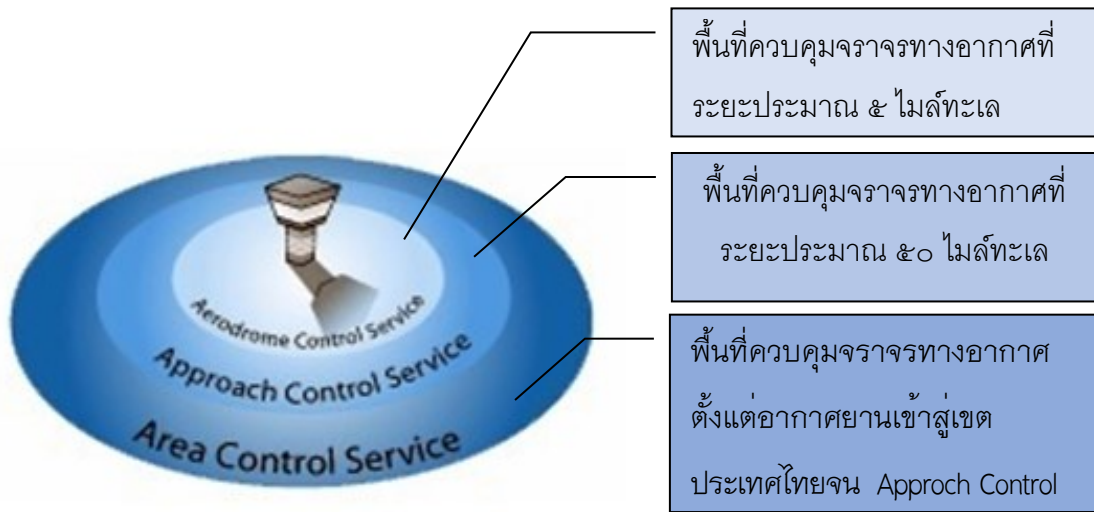
๑. การเก็บรวบรวมข้อมูล

๑.๑ ข้อมูลทฤษฎีภูมิทัศน์สภาพแวดล้อมทั่วไป

เก็บรวบรวมข้อมูลสภาพแวดล้อมการดำเนินงานภายนอกที่เกี่ยวข้องชุมชนสำคัญของบริษัทฯ จากเอกสารด้านแผนวิสาหกิจ แผนแม่บทหน่วยงานด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๙ และหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบการประเมินผล (SE-AM) ประจำปี ๒๕๖๕ ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เช่น มาตรฐานว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000 : Social Responsibility) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) รวมถึงสภาพแวดล้อมการดำเนินงานภายในที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัฒนธรรมองค์กร และค่านิยมของบริษัทฯ นโยบายของคณะกรรมการบริษัทฯ. และผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชนในปี ๒๕๖๕ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำรายงานสรุปผลการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญของบริษัทฯ

๑.๒ ข้อมูลทฤษฎีภูมิทัศน์กายภาพทั่วไปของการให้บริการการเดินอากาศ

การจัดการจราจรทางอากาศของบริษัทฯ เป็นหัวใจสำคัญของการเดินทางทางอากาศ ให้ผู้โดยสารไปถึงจุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัยและรวดเร็ว งานควบคุมการจราจรทางอากาศตามแบบมาตรฐานที่ใช้กันทั่วโลกในปัจจุบันแบ่งหน้าที่ออกเป็น ๓ ชนิด โดยจำแนกตามบริเวณที่ควบคุม คือ ๑) การควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน (Aerodrome Control Service) ๒) การควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดท่าอากาศยาน (Approach Control Service) และ ๓) การควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)



ภาพที่ ๒ งานควบคุมการจราจรทางอากาศ

(๑) การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน (Aerodrome Control Service) เป็นการทำหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรทางอากาศให้กับอากาศยานที่ขึ้น-ลง ในพื้นที่รับผิดชอบโดยรอบท่าอากาศยานต่อจาก Approach Control ที่ระยะประมาณ ๕ ไมล์ทะเล (๑ ไมล์ทะเลเท่ากับ ๑.๘๕๒ กิโลเมตร) จนถึงสนามบิน รวมทั้งอากาศยานบนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด โดยผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Controller : ATC) จะปฏิบัติงานอยู่บนหอบังคับการบิน ซึ่งสูงพอที่จะสามารถมองเห็นอากาศยานได้ชัดเจนโดยรอบสนามบิน ประกอบด้วยการควบคุมจราจรทางอากาศ ๒ ตำแหน่ง คือ

(๑.๑) Local Control หรือ Tower Control รับผิดชอบการควบคุมจราจรของอากาศยานบนทางวิ่งและในอากาศโดยรอบสนามบิน หรือตามพื้นที่ที่กำหนดในเขตจราจรโดยรอบของท่าอากาศยาน และมีหน้าที่ในการกำหนดทางวิ่งขึ้น-ลง ให้เหมาะสมกับสภาพอากาศ (สวนทางกับทิศทางลม) ติดต่oprสานงานกับ Approach Control ในการจัดลำดับให้แก่อากาศยานเข้า-ออก และแจ้งเตือนนักบินให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดการบิน

(๑.๒) Ground Control มีหน้าที่รับผิดชอบการควบคุมจราจรของอากาศยานและยานพาหนะบนทางขับและลานจอดให้ขับเคลื่อนด้วยความปลอดภัย เป็นระเบียบ และรวดเร็ว ให้คำอนุญาตการขับเคลื่อนของอากาศยานและยานพาหนะอื่น ๆ บนทางขับ/ลานจอด ตลอดจนการแจ้งข่าวสารข้อมูลแก่นักบิน และหน่วยสนับสนุนภาคพื้นดินหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกให้แก่อากาศยานที่มาใช้บริการ

(๒) การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดท่าอากาศยาน (Approach Control Service) เป็นการทำหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรและจัดการจราจรทางอากาศ เพื่อนำอากาศยาน เข้า-ออก และบินผ่านในพื้นที่ความรับผิดชอบบริเวณโดยรอบสนามบิน ระยะ ๕๐ ไมล์ทะเล ระยะสูง ๑๖,๐๐๐ ฟุต ซึ่งจะครอบคลุมทั้งท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากมีระยะทางที่ใกล้กันมาก (มีระยะห่างกันประมาณ ๑๕ ไมล์ทะเล) โดยมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (Bangkok Area Control Center) และหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบิน (Aerodrome Control) หรือหน่วยงานอื่นที่มีเขตประชิดกับพื้นที่รับผิดชอบ และแจ้งเตือนนักบินให้ใช้เส้นทางบิน เข้า-ออก หรือบินผ่านตามวิธีการหรือข้อกำหนด ตลอดทั้งการให้ข้อมูลสภาพทั่วไปของสนามบิน เช่น ข่าวอากาศ การบิน และข่าวเกี่ยวกับสภาพสนามบิน นอกจากนี้ มีการจัดอันดับการเข้า - ออก ของอากาศยาน ท่าอากาศยาน เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยต่ออากาศยานด้วยการใช้ระบบ/อุปกรณ์ สื่อสารการเดินอากาศ และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการติดต่อประสานงาน ส่วนควบคุมจราจรทางอากาศที่รับผิดชอบการให้บริการเขตประชิดสนามบิน ๔ เขต มีดังนี้ ๑) เขตสมุย (Samui Sector) รับผิดชอบเขตประชิดสนามบินสุราษฎร์ธานี, สมุย, นครศรีธรรมราช, ชุมพร และตราด ๒) เขตขอนแก่น (Khonkaen Sector) รับผิดชอบเขตประชิดสนามบินขอนแก่น, อุตรธานี, สกลนคร, นครพนม และเลย ๓) เขตอุบลราชธานี (Ubon Sector) รับผิดชอบเขตประชิดสนามบินอุบลราชธานี, นครราชสีมา, บุรีรัมย์, ร้อยเอ็ด, และสุรินทร์ ๔) เขตเชียงราย (Chiang Rai Sector) รับผิดชอบเขตประชิดสนามบินเชียงราย, เพชรบูรณ์, น่าน และแพร่

(๓) การควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service) เป็นการทำหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมจราจรทางอากาศให้กับอากาศยานตามเส้นทางบินทั่วอาณาเขตของประเทศไทย และพื้นที่ที่ได้รับมอบหมายพิเศษในต่างประเทศ ได้แก่ น่านฟ้าบางส่วนเหนือเขตทะเลจีนใต้ (Bangkok Area of Responsibility : AOR) สามารถแบ่งการควบคุมได้เป็น ๘ ส่วน (Sectors) คือ

Sector 1 ครอบคลุมภาคกลางตอนล่าง

Sector 2 ครอบคลุมภาคตะวันออกเฉียงใต้

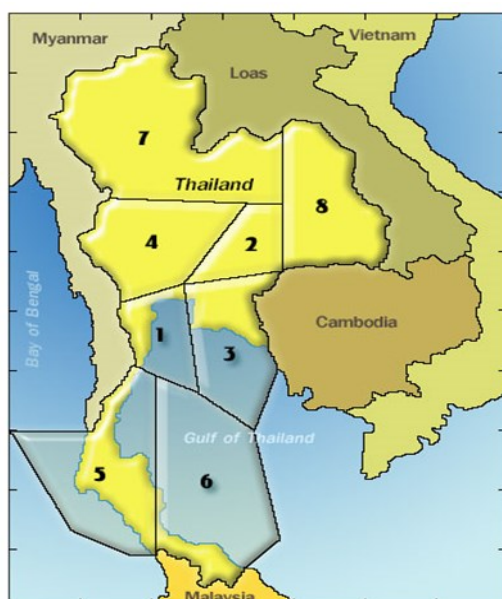
Sector 3 ครอบคลุมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จันทบุรี อ่าวไทยบางส่วน

Sector 4 ครอบคลุมฝั่งตะวันตก ภาคเหนือตอนล่าง และภาคกลางตอนบน
ของประเทศไทย

Sector 5 และ 6 ครอบคลุมภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและภูเก็ต

Sector 7 ครอบคลุมภาคเหนือตอนบนและภาคตะวันออกเฉียงเหนือบางส่วน

Sector 8 ครอบคลุมภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด



ภาพที่ ๓ การควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินของบริษัทฯ

การให้บริการการเดินอากาศของบริษัทฯ ในการนำอากาศยานเข้ามายังท่าอากาศยาน หรือสนามบิน การส่งต่อการควบคุมอากาศยาน จะดำเนินไปจนเครื่องใกล้ถึงจุดหมาย Area Control ที่ใกล้กับท่าอากาศยานปลายทางตามแผนการบินที่กำหนดไว้ โดย ATC จะแจ้งให้นักบิน ลดเพดานบินลงในระยะห่างจากสนามบินที่เหมาะสม รวมทั้งปรับทิศทางบินให้เข้าสู่วงจรร่อนลง สนามบิน ซึ่งเป็นแนวมินที่กำหนดไว้แล้วสำหรับแต่ละท่าอากาศยาน

เมื่ออากาศยานบินเข้าเขตรัศมี ๕๐ ไมล์ทะเลจากท่าอากาศยาน เครื่องจะถูกส่งต่อเข้า เขตการควบคุมของ Approach Control ของท่าอากาศยานนั้น ซึ่งจะดูแลนำเครื่องเข้าสู่ท่าอากาศยาน ตามเส้นทางขาเข้าตามมาตรฐาน (STAR : Standard Terminal Arrival Route) ซึ่งถูกออกแบบเส้นทางไว้แล้ว โดยคำนึงถึงความเหมาะสมตามสภาพพื้นที่ สภาพการจราจรโดยรวม รวมถึงท่าอากาศยานรอบข้าง มากำหนดเป็นเส้นทางที่จะช่วยให้การควบคุมเครื่องบินปลอดภัยที่สุด เมื่อเข้าสู่แนวร่อนสุดท้าย ห่างจากท่าอากาศยานราว ๕-๑๐ ไมล์ทะเลหรือจนกระทั่ง Approach Controller เห็นว่าปลอดภัยแล้ว ก็จะส่งต่อการควบคุมให้กับหอบังคับการบิน (Tower) หรือ (Local Controller) หอบังคับการบินซึ่งคอยดูแลเครื่องขึ้น/ลงทั้งหมด ก็จะพิจารณาว่าสามารถนำเครื่องลงได้หรือไม่ ขณะนั้น นักบินก็จะอาศัยเครื่องช่วยเดินอากาศ โดยจับสัญญาณวิทยุที่ส่งจากอุปกรณ์นำร่อง (ILS : Instrument Landing System) เพื่อนำเครื่องบินร่อนลงสู่ท่าอากาศยานตรงจุดกึ่งกลางทางวิ่ง (Runway) โดยมีระบบไฟส่องสว่างบอกแนวขอบทางวิ่งและมุมร่อนที่ถูกต้อง เป็นตัวช่วยให้ปลอดภัยขึ้นอีกระดับหนึ่ง

ขณะที่เครื่องบินกำลังร่อนลง Tower จะตรวจสอบทางวิ่งว่าปราศจากสิ่งกีดขวางหรือไม่ โดยใช้ทั้งเรดาร์ภาคพื้นดิน (สำหรับสุวรรณภูมิ) และกล้องส่องทางไกล เมื่อทุกอย่างเรียบร้อย (Clear) จึงอนุญาตให้นำเครื่องบินลงได้ ด้วยประโยคว่า “Cleared to Land” เมื่อเครื่องบินออกจากทางวิ่งเรียบร้อยแล้ว จะส่งต่อการควบคุมไปให้ Ground Controller ในชั้นสุดท้าย เพื่อนำเครื่องบินไปสู่จุดจอด เป็นอันสิ้นสุด

๑.๓ ข้อมูลกฎหมายด้านชุมชนสำคัญโดยรอบท่าอากาศยานที่ทำการคัดเลือก

การกำหนดชุมชนเป้าหมายเบื้องต้น เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกและระบุชุมชน มีการดำเนินงานดังนี้

(๑) ศึกษาข้อมูล และกระบวนการสำรวจชุมชนของกรมท่าอากาศยาน โดยการประสานงานเจ้าหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้อง พบว่าชุมชนที่ทำการสำรวจ และมีการเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ ใช้วิธีการจัดจ้างสำนักงานนโยบายแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ. : rdic.cdd.go.th/) (ข้อมูล ณ ปี ๒๕๖๒) โดยใช้วิธีการสุ่มเลือกชุมชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจการบิน

(๒) ศึกษาข้อมูลจากแหล่งที่มาข้อมูลชุมชนโดยรอบท่าอากาศยาน จำนวน ๔ แหล่งข้อมูล ดังนี้

(๒.๑) ข้อมูลตำบลโดยรอบท่าอากาศยาน เป็นข้อมูลจำนวนหมู่บ้านในแต่ละตำบล จากเว็บไซต์ thailand.kapook.com

(๒.๒) ข้อมูลที่ตั้งชุมชนจาก Google Map และ map.longdo.com แผนที่ภาพประกอบใช้วิเคราะห์ชุมชนเป้าหมายที่อยู่รอบท่าอากาศยานต่าง ๆ

(๒.๓) ข้อมูลการวัดระยะทางจากชุมชนเป้าหมายถึงท่าอากาศยาน ในลักษณะระยะทางเส้นตรงจาก Google Earth

(๒.๔) ข้อมูลจากกรมท่าอากาศยานเพื่อชุมชนที่กรมท่าอากาศยานลงสำรวจชุมชนมาทำเปรียบเทียบ

(๓) กำหนดขอบเขตการเลือกชุมชนในการวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกและระบุชื่อชุมชนสำคัญของแต่ละศูนย์ควบคุมการบิน ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศที่แตกต่างกัน เช่น ที่ตั้งใกล้ตัวเมืองและห่างไกลจากตัวเมือง จึงมีแนวทางในการคัดเลือกชุมชนสำคัญ ดังนี้

(๓.๑) ท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้ตัวเมือง เลือกชุมชนที่มีระยะห่างเป็นเส้นตรงจากท่าอากาศยานไม่เกิน ๓ กิโลเมตร โดยเน้นชุมชนหัวท้ายท่าอากาศยานเป็นตัวเลือกหลัก

(๓.๒) ท่าอากาศยานที่อยู่ไกลตัวเมือง เลือกชุมชนที่มีระยะห่างเป็นเส้นตรงจากท่าอากาศยานไม่เกิน ๕ กิโลเมตร โดยเน้นชุมชนหัวท้ายท่าอากาศยานเป็นตัวเลือกหลัก

(๓.๓) วัดระยะห่างท่าอากาศยานถึงชุมชน โดยใช้เว็บไซต์ Google Earth นำมาวิเคราะห์และตัดสินใจคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญ

(๔) ศูนย์ควบคุมการบินส่วนกลางและส่วนภูมิภาคที่บริษัท นำมาพิจารณาเพื่อทำการคัดเลือก ระบุชุมชนสำคัญ และจัดลำดับความสำคัญในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ประกอบด้วย ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศดอนเมือง ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ศูนย์ควบคุมการบิน สุราษฎร์ธานี ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี และศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

สำหรับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศทุ่งมหาเมฆ เป็นการให้บริการ Area Control ไม่นำมาพิจารณาในการคัดเลือก ระบุ และจัดลำดับความสำคัญชุมชนสำคัญ เนื่องจากพื้นที่ให้บริการไม่มีเครื่องบิน ขึ้น-ลง ซึ่งไม่ส่งผลกระทบและไม่ได้รับผลกระทบจากชุมชน และศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา ไม่นำมาพิจารณาในการคัดเลือก ระบุ และจัดลำดับความสำคัญชุมชนสำคัญ เนื่องจากไม่มีอากาศยานพาณิชย์ในการทำการบินขึ้น-ลง ซึ่งไม่มีการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในความรับผิดชอบของบริษัท

การพิจารณาคัดเลือก ระบุ และจัดลำดับความสำคัญชุมชนใช้ข้อมูลประกอบการพิจารณา คือ จำนวนเที่ยวบิน จังหวัดที่มีชุมชนทำกิจกรรมที่เป็นปัจจัยอันตรายทางการบิน เช่น การปล่อยโคลลอย โคมควัน บั้งไฟ สถานีวิทยุชุมชน และโดรน เป็นต้น โดยใช้ข้อมูล ณ ปี ๒๕๖๑ ซึ่งเป็นปีก่อนเกิดวิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) หรือปี ๒๕๖๒ เป็นปีฐาน

ข้อมูลเปรียบเทียบที่นำมาใช้เป็นจำนวนเที่ยวบิน จำนวนปัจจัยอันตราย และข้อร้องเรียนสำคัญทางด้านเสียง ณ ท่าอากาศยานที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ คัดเลือก ระบุ และจัดลำดับความสำคัญของชุมชนสำคัญ (รายละเอียดอยู่ในหัวข้อแนวทางการสำรวจและการวิเคราะห์ชุมชนที่บริษัท ให้ความสำคัญ) ใช้ปี ๒๕๕๗ เปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๑ เนื่องจากปี ๒๕๕๗ เป็นปีก่อนที่กระทรวงคมนาคมจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) เรื่องการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน จากการปล่อยโคลลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ระหว่าง ๑๐ หน่วยงาน ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร โดยมีพลอากาศเอก ประจิน จั่นตองรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ในวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘

ตาราง ๑ จำนวนเที่ยวบิน ปัจจัยอันตราย และผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงเปรียบเทียบ
ปี ๒๕๕๓ กับ ปี ๒๕๖๑

ศูนย์ควบคุมการบิน	จำนวนเที่ยวบิน/ปัจจัยอันตราย/ผลกระทบ	
	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๖๑ (ณ ก.ย.)
 ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศทุ่งมหาเมฆ ที่ตั้ง : บริษัท การบินไทยแห่งประเทศไทย จำกัด 102 ซ.งามดูพลี ทุ่งมหาเมฆ สาทร กทม. 10120 โทรศัพท์ : 0-2287-3531-41 โทรสาร : 0-2287-3131 เปิดทำการเวลา 08.00 -17.00 น. และเวลาปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง	จำนวน ๓,๔๔,๓๔๔ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน ๑,๑๒๓ ครั้ง มลภาวะทางเสียง ไม่มีปัญหา	จำนวน ๑,๐๒๓,๖๘๙ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน ๑๒๔ ครั้ง มลภาวะทางเสียง ไม่มีปัญหา
 ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ที่ตั้ง : ทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ หมู่ 10 ถนนบางนา-ตราด กม.15 ผ่านสะพานเทเวศร์ อ่าวคลองเตย จ.หวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ : 0-2131-3996 โทรสาร : 0-2131-3640 เปิดทำการเวลา 08.00 -17.00 น. และเวลาปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง	จำนวน ๓๓๙,๑๑๖ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน ๕๙๑ ครั้ง มลภาวะทางเสียง มีปัญหา (มีความร่วมมือแก้ไขด้านเสียง ของหน่วยงานเกี่ยวข้อง)	จำนวน ๓๖๔,๑๖๑ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน ๑๒๙ ครั้ง มลภาวะทางเสียง มีปัญหา (มีความร่วมมือแก้ไขด้านเสียง ของหน่วยงานเกี่ยวข้อง)
 ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศดอนเมือง ที่ตั้ง : ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสีกัน เขต ดอนเมือง กทม. 10210 โทรศัพท์ : 0-2285-9889 โทรสาร : 0-2285-9811 เปิดทำการเวลา 08.00 -17.00 น. และเวลาปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง	๒๘๓,๘๙๖ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ-ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน ๑๖ ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA	๒๘๖,๐๕๖ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ-ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA
 ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ที่ตั้ง : 60 ถนนสนามบิน ตำบลเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50200 โทรศัพท์ : 0-5327-0624-32 โทรสาร : 0-5327-7600 เปิดทำการเวลา 08.00 -17.00 น. และเวลาปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง	๘๔,๔๖๖ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ ๒๐๐ ครั้ง โคมลอย โคมควัน ๔๓/๓ ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA	๓๙,๕๔๙ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ ๓๖๙ ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA
 ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ ที่ตั้ง : 100 หมู่ที่ 3 ถนนสนามบิน ตำบลคลองท่อม อำเภอคลองท่อม 90115 จังหวัดสงขลา 90115 โทรศัพท์ : 0-7425-1051-65 โทรสาร : 0-7425-1339 เปิดทำการเวลา 08.00 -17.00 น. และเวลาปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง	๒๙,๔๐๑ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA	๓๑,๓๑๒ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA

ตาราง ๑ จำนวนเที่ยวบิน ปัจจัยอันตราย และผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงเปรียบเทียบ
ปี ๒๕๕๗ กับ ปี ๒๕๖๑ (ต่อ)

ศูนย์ควบคุมการบิน	จำนวนเที่ยวบิน/ปัจจัยอันตราย/ผลกระทบ	
	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๖๑
 ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต ที่ตั้ง : 200 เซาปอไทร ตำบลไชยขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ : 0-7632-7251-5 โทรสาร : 0-7632-7259 เปิดทำการเวลา 08.00 - 17.00 น. และเวลาปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง	๑๖,๘๓๓ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA วิทยุชุมชน - ครั้ง	๑๖,๘๖๙ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA
 ศูนย์ควบคุมการบินพังงา ที่ตั้ง : ถนนสนามบิน ตำบลรัษฎา อำเภอเมือง จังหวัดพังงา 85000 โทรศัพท์ : 0-5530-1422, 0-5530-1426-7, 0-5530-1392 โทรสาร : 0-5530-1450 เปิดทำการเวลา 08.00 - 17.00 น. และเวลาปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง	๒๒,๑๓๙ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง	๑๖,๒๔๔ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ ๓๑ ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง
 ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ที่ตั้ง : ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี 41000 โทรศัพท์ : 0-4224-6803 โทรสาร : 0-4224-9734 เปิดทำการเวลา 08.00 - 17.00 น. และเวลาปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการเวลา 06.00 - 21.30 น.	๒๓,๔๘๘ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ ๘๖ ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง	๒๓,๔๘๐ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ ๙๖๖ ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง
 ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี ที่ตั้ง : ทำอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ตำบลห้วยแร้ง อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84130 โทรศัพท์ : 0-7744-1132 โทรสาร : 0-7744-1133 เปิดทำการเวลา 08.00 - 17.00 น. และเวลาปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมง	๑๖,๙๘๐ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง	๑๘,๒๕๘ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง
 ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี ที่ตั้ง : ทำอากาศยานอุบลราชธานี ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี 34000 โทรศัพท์ : 0-4524-0798, 0-4524-0460-1, 0-4525-6407 โทรสาร : 0-4525-6553, 0-4525-6311 เปิดทำการเวลา 08.00 - 17.00 น. และเวลาปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการตลอด 24 ชั่วโมง	๑๔,๓๓๕ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ ๒๖๔ ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง	๑๔,๘๖๙ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ ๖๒๔ ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง
 ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน ที่ตั้ง : หมู่บ้านปอฝาย ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77110 โทรศัพท์ : 0-3252-0831 โทรสาร : 0-3252-0833 เปิดทำการเวลา 08.00 - 17.00 น. และเวลาปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ เปิดทำการเวลา 06.00-21.30 น.	๓๒,๒๗๔ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง	๓๔,๘๑๖ เที่ยวบิน จำนวนการจุดบั้งไฟ - ครั้ง โคมลอย โคมควัน - ครั้ง วิทยุชุมชน - ครั้ง มลภาวะทางเสียง NA ครั้ง

หมายเหตุ ๑. ปัญหาจากวิทยุชุมชน ปี ๒๕๕๗ ทำอากาศยานภูมิภาค เป็นการเก็บสถิติภาพรวม จำนวน ๕๓๒ ครั้ง

ปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑๑๖ ครั้ง

๒. NA ยังไม่มีข้อมูลที่ชัดเจน

๓. ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศทุ่งมหาเมฆ เป็นการให้บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน
ให้บริการจราจรทางอากาศในภาพรวมทุกเที่ยวบินที่เข้า-ออกประเทศไทย

๓.๕ ข้อมูลจำนวนชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานตามศูนย์ฯ ๙ แห่ง จำนวน ๘๘ ชุมชน ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๖ แขวง ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานดอนเมือง มีจำนวน ๔ แขวง และชุมชนใกล้สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานนานาชาติ จำนวน ๔ ชุมชน ส่วนศูนย์ปฏิบัติการ วิศวกรรมจราจรทางอากาศไม่ได้มีการจัดเก็บข้อมูลชุมชนสำคัญเนื่องจากเป็นศูนย์ฯ สนับสนุนด้าน วิศวกรรมไม่มีการทำการบินพาณิชย์ จึงไม่มีการให้บริการการเดินทางอากาศ ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อ ชุมชน และกิจกรรมของชุมชนจึงไม่เป็นปัจจัยอันตรายทางการบินที่ศูนย์ฯ นี้

ตารางที่ ๒ จำนวนชุมชนใกล้ท่าอากาศยาน

ลำดับ ที่	ศูนย์ควบคุมการ บิน	ตำบล	จำนวน หมู่บ้าน	ชุมชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยานไม่เกิน ๕ ไมล์ทะเล (๑ ไมล์ทะเล = ๑.๘๕๒ กม.)	
				ชื่อชุมชน	จำนวนชุมชน
๑	เชียงใหม่	ป่าแดด	๑๔	บ้านร่องเรือด้า (๐.๘ กม.)	๓/
				บ้านตำหนักใหม่ (๑ กม.)	
				บ้านแม่ขาน้อย (๒.๓ กม.)	
				บ้านแม่ขาใต้ (๒.๕ กม.)	
				บ้านป่าแดดใต้ (๒.๕ กม.)	
				บ้านป่าแดดกลาง (๒.๕ กม.)	
				บ้านดอนชัย (๒.๘ กม.)	
				บ้านเกลาง (๒.๘ กม.)	
		สุเทพ	๒๓	บ้านใหม่สามัคคี ๐.๕ กม.	๓/
				บ้านวรรณนิเวศน์ ๐.๘ กม.	
				ถนนสุเทพ ๑ กม.	
				บ้านอุโมงค์ ๑ กม.	
				บ้านใหม่หลังมอ ๑.๒ กม.	
				บ้านอมรนิเวศน์ ๑.๒ กม.	
				บ้านไทยสมุทร ๑.๕ กม.	

ตารางที่ ๒ จำนวนชุมชนใกล้ท่าอากาศยาน (ต่อ)

ลำดับ ที่	ศูนย์ควบคุมการ บิน	ตำบล	จำนวน หมู่บ้าน	ชุมชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยานไม่เกิน ๕ ไมล์ทะเล (๑ ไมล์ทะเล = ๑.๘๕๒ กม.)	
				ชื่อชุมชน	จำนวนชุมชน
๒	พิษณุโลก	วัดจันทร์	๕	บ้านนาโพธิ์แดง ๑.๒ กม.	๕
				บ้านวัดจันทร์ตะวันออก ๒.๕ กม.	
				บ้านวัดจันทร์ ๒.๕ กม.	
				บ้านวัดจันทร์ตะวันออก ๒.๕ กม.	
				บ้านดอน ๔.๘ กม.	
		อรัญญิก	๔	บ้านสนามบินเก่า ๐.๕ กม.	๒
				บ้านสนามบินใหม่ ๑.๕ กม.	
		บึงพระ	๘	บ้านดงยาง ๑ กม.	๓
				บ้านสะพานสี่ ๑ กม.	
				บ้านนาโพธิ์แดง ๒ กม.	
		ในเมือง	๑	บ้านคลองมหาไทย	๑
๓	อุดรธานี	หนองซอนกว้าง	๙	บ้านหนองหิน ๑.๕ กม.	๔
				บ้านอุดมพัฒนา ๕ กม.	
				บ้านนาทราย ๕ กม.	
				บ้านหนองแวง ๓ กม.	
		บ้านจัน	๑๑	บ้านหนองใหญ่ ๒.๕ กม.	๒
				บ้านหนองตุม ๔ กม.	
		หมากแข้ง ๓ กม.	-	-	-
		หนองบัว ๔.๕ กม.	-	-	๑
		บ้านเลื่อม ๖ กม.	-	-	๑

ตารางที่ ๒ จำนวนชุมชนใกล้ท่าอากาศยาน (ต่อ)

ลำดับ ที่	ศูนย์ควบคุมการ บิน	ตำบล	จำนวน หมู่บ้าน	ชุมชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยานไม่เกิน ๕ ไมล์ทะเล (๑ ไมล์ทะเล = ๑.๘๕๒ กม.)	
				ชื่อชุมชน	จำนวนชุมชน
๔	อุบลราชธานี	ปทุม	๓/	ปากห้วยวังนอง ๓ กม.	๘
				สร้างทราย ๓ กม.	
				ปทุม ๓ กม.	
				ดงเจริญ ๔ กม.	
				ท่าเตาไห ๔ กม.	
				โนนสมบูรณ์ ๔ กม.	
				ดงทองแท้ ๔.๕ กม.	
				ในเมือง ๑ กม.	
๕	หัวหิน	ไร่ขจร	๑๙	บ้านนาเมือง ๑ กม.	๔
				บ้านคอเหนือ ๒ กม.	
				บ้านคอ ๓ กม.	
				บ้านด้าย ๓ กม.	
		หัวหิน	๒๘	บ่อฝาย ๐.๕ กม.	
				บ้านห้วยจิก ๑ กม.	
				บ้านแสนงาม ๑.๕ กม.	
				หัวหิน ๒-๕ ๑ กม.	
				มหาวิทยาลัยสแตมฟอร์ด ๒.๕ กม.	
				วัดโพธิ์สุวรรณ ๒.๕ กม.	
				บ้านห้วยทรายใต้ ๓ กม.	

ตารางที่ ๒ จำนวนชุมชนใกล้ท่าอากาศยาน (ต่อ)

ลำดับ ที่	ศูนย์ควบคุมการ บิน	ตำบล	จำนวน หมู่บ้าน	ชุมชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยานไม่เกิน ๕ ไมล์ทะเล (๑ ไมล์ทะเล = ๑.๘๕๒ กม.)	
				ชื่อชุมชน	จำนวนชุมชน
๖	สุราษฎร์ธานี	หนองไทร	๙	บ้านต้นบาป ๒.๒ กม.	๙
				บ้านบัวหาญ ๒.๕ กม.	
				บ้านห้วยกรวด ๒.๕ กม.	
				บ้านหนองพลอง ๓.๓ กม.	
		หัวเตย	๖	บ้านหัวเกาะ ๑.๕ กม.	๖
				บ้านหัวสวน ๓ กม.	
				บ้านหัวเตยบน ๔ กม.	
		น้ำรอบ	๘	บ้านทุ่งหลวง ๔.๕ กม.	๒
				บ้านน้ำรอบ ๓.๕ กม.	
๓	หาดใหญ่		๘	บ้านโหนด ๒ กม.	๘
				บ้านทอนไม้ไผ่ ๒ กม.	
				บ้านทุ่งตำเสา ๓ กม.	
				บ้านโคกม่วง ๓ กม.	
				บ้านคลองบ่อ ๔ กม.	
				บ้านบนควน ๔ กม.	
				บ้านทุ่งลาน ๕ กม.	
				บ้านทุ่งคาย ๕.๕ กม.	
๘	ภูเก็ต	ไม้ขาว	๓	บ้านบ่อไทร ๐.๕ กม.	
				บ้านในยาง ๑ กม.	
				บ้านไม้ขาว ๑.๕ กม.	
				บ้านหมากปรก ๒.๕ กม.	
				บ้านบางมาเหลา ๒.๕ กม.	
				บ้านบางตุก ๓ กม.	
				บ้านในพรุ ๔.๕ กม.	

ตารางที่ ๒ จำนวนชุมชนใกล้ท่าอากาศยาน (ต่อ)

ลำดับ ที่	ศูนย์ควบคุมการ บิน	ตำบล	จำนวน หมู่บ้าน	ชุมชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยานไม่เกิน ๕ ไมล์ทะเล (๑ ไมล์ทะเล = ๑.๘๕๒ กม.)	
				ชื่อชุมชน	จำนวนชุมชน
๙	ทุ่งมหาเมฆ (สำนักงานใหญ่)	สาทร		ชุมชนพัฒนสิน	ไม่ก่อให้เกิด ผลกระทบ ต่อชุมชน
				ชุมชนจันทร์เกา๑๐	
				ชุมชนสวนพสุ๓๓	
				ชุมชนหนาสมาคม ธรรมศาสตร์	
๑๐	สุวรรณภูมิ	ราชาเทวะ ๑ กม.	๑๕	หมู่ที่ ๑ บานคลองลาดกระบัง	จำนวน ชุมชนตาม แนว เส้นทางบิน ขึ้นลงใน ระยะ ประมาณ ๕ ไมล์ทะเล จาก ทอท. จำนวน ๓๙ ชุมชน จาก ๓ ตำบลใน ตาราง และ อื่นๆ อีก บางส่วน
				หมู่ที่ ๒ บานคลองลาดกระบัง	
				หมู่ที่ ๓ บานคลองลาดกระบัง	
				หมู่ที่ ๔ บานคลองลาดกระบัง	
				หมู่ที่ ๕ บานคลองลาดกระบัง	
				หมู่ที่ ๖ บานคลองลาดกระบัง	
				หมู่ที่ ๗ บานคลองลาดกระบัง	
				หมู่ที่ ๘ บานคลองบัวเกราะ	
				หมู่ที่ ๙ บานคลองตาฟูก	
				หมู่ที่ ๑๐ บานเทวะคลองตรง	
				หมู่ที่ ๑๑ บานคลองชั้นแตก	
				หมู่ที่ ๑๒ บานคลองชวดลากขาว	
				หมู่ที่ ๑๓ บานวัดกิ่งแก้ว	
				หมู่ที่ ๑๔ บานคลองบัวลอย	
				หมู่ที่ ๑๕ บานคลองบัวลอย	

ตารางที่ ๒ จำนวนชุมชนใกล้ท่าอากาศยาน (ต่อ)

ลำดับ ที่	ศูนย์ควบคุมการ บิน	ตำบล	จำนวน หมู่บ้าน	ชุมชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยานไม่เกิน ๕ ไมล์ทะเล (๑ ไมล์ทะเล = ๑.๘๕๒ กม.)	
				ชื่อชุมชน	จำนวนชุมชน
๑๐	สุวรรณภูมิ	ตำบลบางโฉลง ๒.๕ กม.	๑๑	หมู่ที่ ๑ บ้านคลองบางโฉลง	จำนวน ชุมชนตาม แนว เส้นทางบิน ขึ้นลงใน ระยะ ประมาณ ๕ ไมล์ทะเล จาก ทอท. จำนวน ๓/๙ ชุมชน จาก ๓ ตำบลใน ตาราง และ อื่นๆ อีก บางส่วน
				หมู่ที่ ๒ บ้านเกาะบางโฉลง	
				หมู่ที่ ๓ บ้านคลองบางขวางบน	
				หมู่ที่ ๔ บ้านคลองบางขวางล่าง	
				หมู่ที่ ๕ บ้านคลองบางโฉลงบน	
				หมู่ที่ ๖ บ้านคลองบางโกล้ง	
				หมู่ที่ ๗ บ้านคลองบางน้ำจืดบน	
				หมู่ที่ ๘ บ้านคลองบางน้ำจืด	
				หมู่ที่ ๙ บ้านคลองบางตะเคียน	
				หมู่ที่ ๑๐ บ้านคลองบางน้ำจืด	
				หมู่ที่ ๑๑ บ้านคลองโองแตก	
		ตำบลหนองปรือ	๓	หมู่ที่ ๑ บ้านคลองหนองงูเห่า	
				หมู่ที่ ๒ บ้านคลองทองคูง	
				หมู่ที่ ๓ บ้านรวมใจพัฒนา	
๑๑	ดอนเมือง	แขวงดอนเมือง	-	ยังไม่มีข้อมูลการสำรวจชุมชน ในพื้นที่ตั้งใกล้สนามบินตาม แนวเส้นทางบินขึ้นลง ในระยะ ๕ ไมล์ทะเล (จำนวนชุมชนประมาณ ๒๐๐ ชุมชน (๖๐ ชุมชน ๖๓ ชุมชน ๖๐ ชุมชน และ ๓/๘ ชุมชน จาก ๔ เขตที่ยังไม่ได้คัดกรอง)	NA
		แขวงทุ่งสองห้อง	-		
		แขวงสีกัน	-		
		แขวงสายไหม	-		
		แขวง ประชาธิปัตย์		-	-
		แขวงคลองถนน		-	-
		แขวงหลักหก		-	-
		แขวงคลองเกลือ		-	-



ภาพที่ ๔ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางที่ ๓ แสดงชุมชน/หมู่บ้านที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการจราจรทางอากาศ/ขึ้น-ลง
ของอากาศยาน ณ ศูนย์ควบคุมการบินสุวรรณภูมิ

ลำดับ ที่	ชุมชน/หมู่บ้าน	ที่ตั้ง				
		หมู่	ถนน	ที่ตั้ง	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๑	ชุมชนศิลาภิรัตน์ อุปถัมภ์	๓	เลียบมอเตอร์ เวย์	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒	ชุมชนวัดบวรจรีน	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓	ชุมชนหมู่ ๔ คลองสาม	๔	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๔	ชุมชนประชารวมใจ	๔	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๕	ชุมชนรวมใจพัฒนา	๓	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๖	ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา	๓	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๗	ชุมชนสังฆราชา	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๘	ชุมชนเคหะนคร ๒	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๙	ชุมชนซอยกำนันแหว	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๐	ชุมชนซอยแม่เพี้ยม	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๑	ชุมชนสองฝั่งคลอง	๑	เจ้าคุณทหาร	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๒	ชุมชนลำพูทธา	๓	ฉลองกรุง	ลำปลายทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๓	ชุมชนนุรุสอิสลาม	๑๓	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
๑๔	หมู่ ๑ ตำบลหนองปรือ	๑	วัดศรีสำริน้อย	หนองปรือ	บางพลี	สมุทรปราการ

ตารางที่ ๓ แสดงชุมชน/หมู่ที่ได้รับผลกระทบจากการจัดการจราจรทางอากาศ/ขึ้น-ลง
ของอากาศยาน ณ ศูนย์ควบคุมการบินสุวรรณภูมิ (ต่อ)

ลำดับ ที่	ชุมชน/หมู่	ที่ตั้ง				
		หมู่	ถนน	ที่ตั้ง	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๑๕	หมู่ ๑๐ ตำบลศรีษะจรเข้	๑๐	วัดศรีสารีน้อย	ศรีษะจรเข้น้อย	บางเสาธง	สมุทรปราการ
๑๖	หมู่ ๒ ตำบลราชาเทวะ	๒	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๗	หมู่ ๓ ตำบลราชาเทวะ	๓	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๑๘	หมู่ ๔ ตำบลราชาเทวะ	๔	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๙	หมู่ ๕ ตำบลราชาเทวะ	๕	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๐	หมู่ ๖ ตำบลราชาเทวะ	๖	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๑	หมู่ ๗ ตำบลราชาเทวะ	๗	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๒	หมู่ ๑๐ ตำบลราชาเทวะ	๑๐	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๓	หมู่ ๑๔ ตำบลราชาเทวะ	๑๔	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๔	หมู่ ๑๕ ตำบลราชาเทวะ	๑๕	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๕	หมู่ ๑ ตำบลบางโฉลง	๑	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๖	หมู่ ๒ ตำบลบางโฉลง	๒	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๗	หมู่ ๓ ตำบลบางโฉลง	๓	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๘	หมู่ ๔ ตำบลบางโฉลง	๔	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๒๙	หมู่ ๕ ตำบลบางโฉลง	๕	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๐	หมู่ ๖ ตำบลบางโฉลง	๖	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๑	หมู่ ๗ ตำบลบางโฉลง	๗	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๒	หมู่ ๑๑ ตำบลบางพลี ใหญ่	๑๑	บางนา-ตราด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๓	หมู่ ๑๒ ตำบลบางพลี ใหญ่	๑๒	ซอยหลวงพอ โต	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๔	หมู่ ๑๐ ตำบลบางปลา	๑๐	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๕	หมู่ ๑๑ ตำบลบางปลา	๑๑	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

การกำหนดนโยบายและคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ

บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการเสริมสร้างความเข้มแข็งชุมชนสำคัญฯ และคู่มือเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษของบริษัท วิสาหกิจชุมชนแห่งประเทศไทย จำกัด (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ) เรียบร้อยแล้วในปี ๒๕๖๔ ดังนี้

๑. บริษัทฯ จัดทำนโยบายการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ ได้รับความเห็นชอบจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) (รพท. ป) รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (รท.พวท.) ตามประกาศที่ ปก/เลขานุการ ๔๓/๐/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔ โดยบริษัทฯ (ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) ได้ระบุนโยบาย ดังนี้

“บริษัท วิสาหกิจชุมชนแห่งประเทศไทย จำกัด มุ่งมั่นในความรับผิดชอบต่อชุมชนสำคัญของบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นการนำความสามารถพิเศษของบริษัทฯ ไปเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี”

พร้อมทั้งจัดทำแนวทางการดำเนินการ ๔ แนวทางฯ ดังต่อไปนี้

(๑) บริษัทฯ มีการกำหนดชุมชนสำคัญและใช้ความสามารถพิเศษของบริษัทฯ ในการดำเนินการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน

(๒) บริษัทฯ มีการประสานงานและสานสัมพันธ์อย่างมีส่วนร่วมกับชุมชนสำคัญของบริษัทฯ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการ ความคาดหวัง และข้อกังวลของชุมชน

(๓) บริษัทฯ สนับสนุนกิจกรรมสาธารณประโยชน์ที่มุ่งมั่นในเรื่องการพัฒนาคุณภาพชีวิต ด้านการศึกษา การเรียนรู้ การส่งเสริมอาชีพในชุมชนสำคัญของบริษัทฯ รวมถึงการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ ตามความเหมาะสม

(๔) บริษัทฯ มีนโยบายการบริหารจัดการนวัตกรรม เพื่อพัฒนาการเสริมสร้างนวัตกรรมให้แก่ชุมชนสำคัญของบริษัทฯ เพื่อส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนให้ดีขึ้น

๒. บริษัทฯ จัดทำคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษของ บริษัท วิสาหกิจชุมชนแห่งประเทศไทย จำกัด (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) (รพท. ป) รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (รท.พวท.) ตามหนังสือนำเสนอขออนุมัติ ที่ ผผฝ ๑๙/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ โดยมีสาระสำคัญคือ

(๑) ใช้ความสามารถพิเศษขององค์กรในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและสิ่งแวดล้อมในชุมชน

(๒) มีการประสานงานและสานสัมพันธ์อย่างมีส่วนร่วมกับชุมชนสำคัญ โดยนำมาตรการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากำหนดรูปแบบการสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชน

(๓) มีกิจกรรมส่งเสริมชุมชนสำคัญและสิ่งแวดล้อมของชุมชน

สำหรับกิจกรรมส่งเสริมชุมชนที่สำคัญของบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของพนักงานศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ใน ๒ ส่วนคือ ส่วนที่ ๑ การมีส่วนร่วมในการนำความสามารถพิเศษทางด้านความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน และความรู้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในการเป็นผู้ถ่ายทอดความรู้/สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ และส่วนที่ ๒ การมีส่วนร่วมของชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิในการสานสัมพันธ์กับผู้นำชุมชนและประชาชนในชุมชนสำคัญ รับฟังความต้องการและความคาดหวังของชุมชนที่มีต่อบริษัทฯ รวมถึงให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการนำเสนอวิธีการแก้ไขปัญหาผลกระทบอันเกิดจากกิจกรรมของบริษัทฯ

เพื่อเป็นการดำเนินงานตามแนวปฏิบัติของคู่มือจึงได้ทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมขององค์กรด้านชุมชนสำคัญ กำหนดขั้นตอนในการคัดเลือก ระบุชุมชนสำคัญ และการกำหนดกิจกรรมสำหรับชุมชนสำคัญ และนำเสนอรายงานผลการดำเนินงานตามแนวทางที่กำหนด ณ สิ้นสุดปี ๒๕๖๕

การวิเคราะห์ผลกระทบและสภาพแวดล้อมเพื่อการคัดเลือกและระบุชุมชนกลุ่มเป้าหมาย

๑. การคัดเลือกศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน

บริษัทฯ มีพื้นที่ให้บริการทั่วประเทศ และมีงบประมาณและทรัพยากรจำกัดในการจัดกิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน เพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมลดผลกระทบเชิงลบ และเพิ่มผลกระทบเชิงบวกในการให้บริการการเดินอากาศของบริษัทฯ จึงได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการเริ่มต้นจาก ๑ ศูนย์ฯ ก่อนและขยายผลตามลำดับความสำคัญอย่างต่อเนื่อง โดยพิจารณาจากปัจจัยกระทบสำคัญทางด้านจำนวนเที่ยวบินและปัจจัยกระทบจากกิจกรรมของชุมชนดังนี้

๑.๑ จัดลำดับของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ และศูนย์ควบคุมการบินที่เริ่มดำเนินการก่อนหลัง โดยสรุปจากตารางที่ ๑ และตารางที่ ๒ สามารถนำมาเปรียบเทียบจำนวนผลกระทบสูงสุดของแต่ละปัจจัยอันตราย และจำนวนชุมชนโดยรอบศูนย์ควบคุมการบินของบริษัทฯ

๑.๒ ทำการวิเคราะห์ชุมชนของศูนย์ฯ เพื่อทำการคัดเลือกและระบอชื่อชุมชนที่บริษัทฯ จะทำการเสริมสร้างความเข้มแข็ง

ตารางที่ ๔ เปรียบเทียบผลกระทบจากปัจจัยอันตรายตามลำดับมากไปหาน้อย จากข้อมูลปี ๒๕๕๗ และ ๒๕๖๑ (ลำดับสำคัญมากที่สุด = ๑)

ศูนย์ควบคุมการบิน	จำนวนเที่ยวบิน/ปัจจัยกระทบ/ชุมชน ตามลำดับมากน้อย						ภาพรวม
	เที่ยวบิน	บั้งไฟ	โคมลอย	วิทยุชุมชน	เสียง	ชุมชน	
ทุ่งมหาเมฆ	๑	-	-	๑	-	๑๐	
สุวรรณภูมิ	๒	-	-	๒	๑	๒	๑
ดอนเมือง	๓	-	-	๓	๒	๑	๒
เชียงใหม่	๕	๓	๑	-	-	๕	๓
ภูเก็ต	๔	-	-	-	-	๙	
หาดใหญ่	๓/	-	-	-	-	๘	
อุบลราชธานี	๑๑	๒	-	-	-	๖	
อุดรธานี	๘	๑	-	-	-	๘	
พิษณุโลก	๑๐	๔	-	-	-	๓/	
สุราษฎร์ธานี	๙	-	-	-	-	๔	
หัวหิน	๖	-	-	-	-	๓	

หมายเหตุ : ; ๑. ปัญหาวิทยุชุมชนภูมิภาคเป็นการบันทึกสถิติเป็นภาพรวมปี ๒๕๕๗ จำนวน ๕๓๒ ครั้ง ปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑๑๖ ครั้ง

๒. กรมควบคุมมลพิษมีคำสั่งที่ ๕๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะทำงาน จัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียงจากสนามบิน โดยมีผู้แทนจาก บวท. ทอท. กรมโยธาธิการและผังเมือง และสมาคมนักบินเป็นคณะทำงาน ผู้แทนจากสำนักงานนโยบายและทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและกรมควบคุมมลพิษเป็น คณะทำงานและเลขานุการ

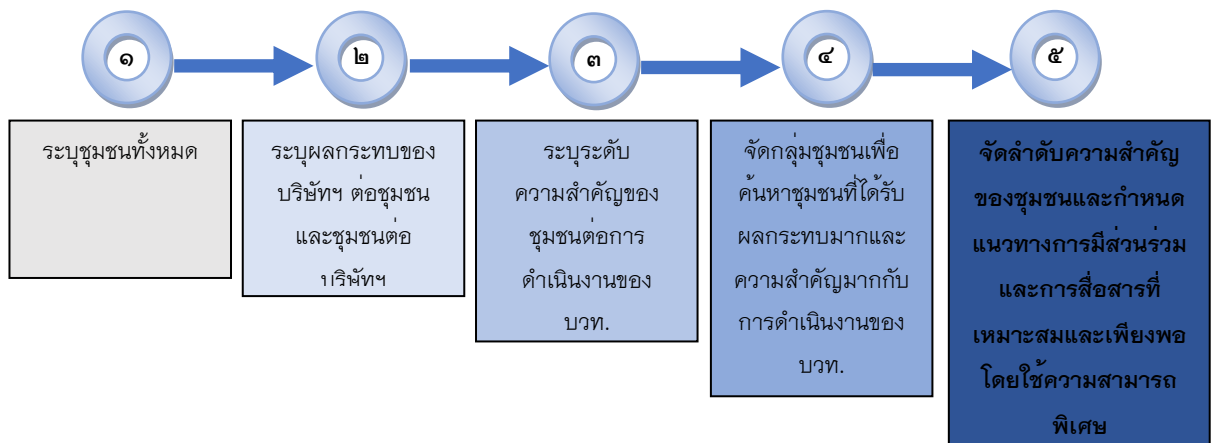
จากตารางที่ ๔ จะเห็นได้ว่าศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่ มีจำนวนชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานจำนวนมาก ผลกระทบต่อชุมชนจากการให้บริการ จึงเป็นประเด็นปัญหาสำคัญกว่าท่าอากาศยานอื่น ๆ แม้ว่าหากเปรียบเทียบกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศดอนเมืองที่มีจำนวนชุมชนมากกว่า แต่จำนวนเที่ยวบินมีน้อยกว่าเป็นอย่างมาก และได้รับผลกระทบจากปัจจัยอันตรายน้อยกว่า ในเบื้องต้นจึงทำการคัดเลือกจัดทำแผน/กิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิเป็นลำดับแรก โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งในระยะที่ผ่านมาบริษัท ร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ในการแก้ไขปัญหาผลกระทบทางเสียง มีการแก้ไขปัญหาผลกระทบจากชุมชนจากปัญหาวิทยุชุมชน แม้ว่าการจุดบั้งไฟ

โคมลอย โคมควันจะมีน้อย หรือแทบไม่มี เนื่องจากเป็นเมืองหลวง กิจกรรมทางประเพณีที่มีการจุด
บั้งไฟ โคมลอย โคมควันในกรุงเทพมหานครแทบไม่มีเลย

๒. การคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน

๒.๑ ขั้นตอนในการวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญ

บริษัทฯ กำหนดกรอบในการดำเนินงานโดยอ้างอิงมาตรฐานการมีส่วนร่วมของ
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA 1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) เพื่อการพัฒนาและ
เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ และตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของชุมชน
โดยมี ๕ ขั้นตอนในการดำเนินงาน ดังนี้



ภาพที่ ๕ ขั้นตอนการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญ

๒.๒ การวิเคราะห์ผลกระทบจากพื้นที่ตั้งชุมชนตามแนวเส้นทางบินของ ท่าอากาศยาน

เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และดำเนินการโครงการฯ ตามแผนแม่บท CSR ได้มี
การกำหนดโครงการ/งานสำรวจชุมชนที่ บพท. ให้ความสำคัญ โดยจะทำการวิเคราะห์กลุ่มชุมชนตาม
แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

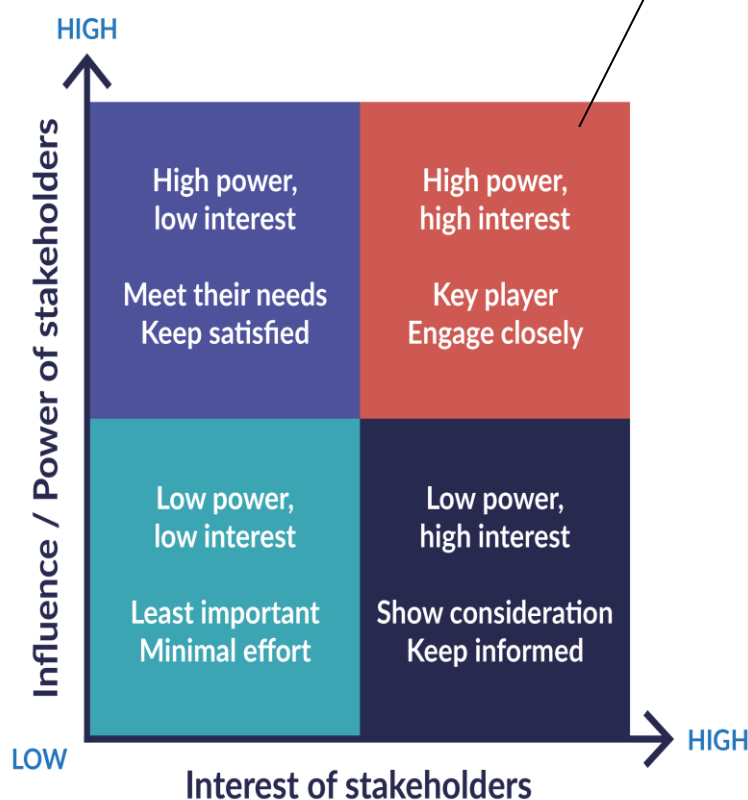
(๑) การระบุกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามลักษณะผลกระทบ ๒ ลักษณะ คือ ผู้รับ
ผลกระทบ และผู้สร้างผลกระทบ

(๒) การจัดลำดับความสำคัญของกลุ่มชุมชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยแยกเป็น ๒ กลุ่ม คือ

(๒.๑) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียระดับปฐมภูมิ (Primary Stakeholder) เป็นกลุ่มที่มีผลกระทบ
โดยตรง (Direct Influence) กับการดำรงอยู่ของธุรกิจ ได้แก่ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า และ
ชุมชนโดยรอบธุรกิจที่ดำเนินการอยู่ รวมถึงสิ่งแวดล้อม ล้วนแต่เป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก

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

การจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สามารถแบ่งได้ตามผลกระทบด้านอำนาจ (Power) และความสนใจ (Interest) ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับจากธุรกิจ หรือกิจกรรมของธุรกิจ ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น ๔ กลุ่มตามตาราง Materiality Matrix ดังนี้



กลุ่มชุมชนที่ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าอากาศยานใกล้แนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ ชุมชนคลองสามประเวศลาดกระบัง ซึ่งคัดเลือกจากจำนวน ๓๕ ชุมชนทางทิศเหนือ ประกอบด้วย

- หมู่บ้าน ดังนี้
- หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า ๕
- หมู่บ้านสราญวงศ์
- วัดบารุงริน
- หมู่บ้านธนาวิลล์
- โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า
- โรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่วมเกล้า
- หมู่บ้านพาราไดซ์เทอเรซ และ
- หมู่บ้านสินอนันต์

ที่มา: Stakeholder interest/influence matrix, U4 ISSUE 2019:5

Education sector corruption: How to assess it and ways to address it)

ภาพที่ ๖ : ความสัมพันธ์ระหว่างผลกระทบด้านอำนาจ (Power) และความสนใจ (Interest)

จากจำนวนชุมชนทั้งสิ้น ๓๙ ชุมชน ตามที่ระบุไว้ในคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ) ได้กำหนดชุมชนสำคัญตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลงทิศเหนือ ๓๕ ชุมชน ซึ่งเป็นชุมชนขนาดใหญ่ ดังนั้นในการดำเนินงานเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ จึงจำเป็นต้องมีการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญ เพื่อจัดทำแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งตามกรอบทรัพยากรของบริษัทฯ ทั้งด้านงบประมาณ และทรัพยากรบุคคลที่มีข้อจำกัดจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19)



ภาพที่ ๓/ ชุมชนสำคัญโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง

กลุ่มชุมชนคลองสามประเวศ ลาดกระบัง จึงอยู่ในข่ายที่มีพลังอำนาจสูง และมีความสนใจสูง (High Power, High Interest) เป็นกลุ่มที่องค์กรต้องมีการบริหารจัดการอย่างใกล้ชิด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้เกิดขึ้นในระดับสูง เพราะเป็นกลุ่มที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจและ การปฏิบัติขององค์กร (Key Player / Engage Closely) ตามแนวทางการคัดเลือกชุมชน AA 1000 SES (AA 1000 Stakeholder Engagement Standard) โดยทำการวิเคราะห์ กลุ่มชุมชนที่ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าอากาศยานใกล้แนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ ชุมชนคลองสามประเวศ ลาดกระบัง ซึ่งคัดเลือกจากจำนวน ๓๕ ชุมชนทางทิศเหนือ ประกอบด้วย ๘ หมู่บ้าน ดังนี้ ๑) หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า ๕ ๒) หมู่บ้านสราญวงศ์ ๓) ชุมชนวัดบำรุงรีน ๔) หมู่บ้านธนาวิลล์ ๕) หมู่บ้านสินอนันต์ ๖) หมู่บ้านพาราไดซ์เทอเรซ ๗) โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า ๘) โรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่วมเกล้า

แนวทางการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ

เพื่อให้การดำเนินงานด้านสนับสนุนความเข้มแข็งของชุมชนเป็นไปอย่างสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย บริษัทฯ จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานด้านการสนับสนุนชุมชน เพื่อสร้างความเข้าใจและลดความกังวลของชุมชนที่ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้



ภาพที่ ๔ แสดงแนวทางการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ

๑. จัดทำแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญที่สอดคล้องกับความสามารถพิเศษขององค์กร และผลการดำเนินงาน

๑.๑ วิเคราะห์สภาพแวดล้อมเพื่อจัดทำแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งชุมชนสำคัญ

ทำการวิเคราะห์โดยใช้ SWOT Analysis ชุมชนคลองสามประเวศ ลาดกระบัง เป็นการนำข้อมูลจากการสำรวจขององค์การบริหารพื้นที่เขตคลองสามประเวศ ลาดกระบัง ณ ธันวาคม ๒๕๕๖ ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์สถานการณ์และศักยภาพ เพื่อชี้ให้เห็นถึงศักยภาพ ปัญหาและความต้องการของประชาชน ดังนี้

(๑) การวิเคราะห์ข้อมูล SWOT

(๑.๑) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สามารถจำแนกได้เบื้องต้น ดังนี้ ๑) เส้นทางคมนาคม มีพอเพียง สะดวกต่อการดำเนินชีวิตตามปกติ ๒) การขยายเขตไฟฟ้า ปัจจุบันมีไฟฟ้าใช้ทั่วครัวเรือน คิดเป็น ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ ปัญหาคือไฟฟ้าส่องสว่างทางหรือที่สาธารณะยังไม่สามารถดำเนินการครอบคลุมพื้นที่ได้ทั้งหมด ๑.๓) การประปาสามารถให้บริการได้ครอบคลุมทุกหลังคาเรือน คิดเป็น ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ และมีน้ำใช้ตลอดทั้งปี

(๑.๒) การจัดการมลพิษและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม มีการทิ้งขยะทุกครัวเรือน ทำให้มีมลพิษทั้งทางอากาศ ขยะ น้ำเสีย และของเสียอันตรายต่อสุขภาพ ด้วยการเร่งรัดการควบคุมมลพิษทั้งทางอากาศ ขยะ น้ำเสีย และของเสียอันตราย ที่เกิดจากการผลิตและบริโภค เพื่อสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับประชาชน เร่งรัดแก้ไขปัญหาการจัดการขยะเป็นลำดับแรก โดยส่งเสริมให้เกิดกลไกการคัดแยกขยะเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ให้มากที่สุดเร่งกำจัดขยะมูลฝอยตกค้างสะสมในสถานที่กำจัดในพื้นที่วิกฤต สร้างรูปแบบการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายที่เหมาะสม เน้นการแปรรูปเป็นพลังงาน สร้างวินัยของคนในชาติมุ่งสู่การจัดการที่ยั่งยืน โดยให้ความรู้แก่ประชาชน และการบังคับใช้กฎหมาย

(๒) การวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

จากการสำรวจข้อมูลพื้นฐานพบว่า รายได้ส่วนหนึ่งมาจากภาคอุตสาหกรรม และประชากรบางส่วนมีรายได้จากการรับจ้างทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่ มีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง ซึ่งอยู่ในกรุงเทพฯ และใกล้สนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้ยังเป็นแหล่งวัตถุดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศ มีคลังสินค้าที่สำคัญ นอกจากนี้ยังเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางบกทำให้การขนส่งวัตถุดิบและสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่มีความสะดวก และเสียค่าใช้จ่ายต่ำ จึงมีส่วนสนับสนุนให้นักลงทุนนิยมเข้ามาประกอบกิจการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมากจากการที่เป็นเมืองอุตสาหกรรมที่กำลังเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประชาชนต้องประสบกับปัญหา ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

(๓) การวิเคราะห์ข้อมูลสังคม

(๓.๑) ด้านสุขภาพและสาธารณสุข จากการสำรวจข้อมูลพื้นฐานพบว่า ประชาชนส่วนมากมีสุขภาพที่ดี มีการคัดกรองสุขภาพให้กับประชาชนกลุ่มเสี่ยง โรคที่มักเกิดแก่ประชากร ในชุมชน เช่นกัน ได้แก่ โรคความดัน เบาหวาน โรคเอดส์ โรคไข้เลือดออก และโรคอื่น ๆ อีกมาก มีสถิติเข้ารับการรักษาพยาบาล ปัญหาคือประชาชนบางรายไม่ยอมไปคัดกรองหรือตรวจสุขภาพ การแก้ไขปัญหา คือ การจัดกิจกรรมร่วมมือกันรณรงค์ให้ชุมชนเห็นความสำคัญในเรื่องนี้ซึ่งก็ได้ผลในระดับหนึ่ง ประชาชนให้ความร่วมมือ เป็นอย่างดี แต่ต้องเป็นการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

(๓.๒) ด้านการศึกษา จากการสำรวจข้อมูลพื้นฐานพบว่า การแก้ปัญหาได้จัดกิจกรรมให้กับเด็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก การสนับสนุนอาหาร เสริมนม อาหารกลางวัน ในเขตพื้นที่ และร่วมกันจัดกิจกรรมต่างๆ กับทางโรงเรียน

(๓.๓) ด้านค่านิยมของคนในพื้นที่ จากการสำรวจข้อมูลพื้นฐานพบว่า ประชากรมีกิจกรรมทางศาสนา (พุทธ) และประชากรบางรายที่ไปร่วมทำกิจกรรมของศาสนาคริสต์ ด้วย โดยให้ความร่วมมือกันทำกิจกรรมสาธารณะต่างๆ ผู้สูงอายุ ผู้พิการได้รับการดูแล ปัญหา คือ ประชากรในครัวเรือนมีการดื่มสุรา สูบบุหรี่ รวมทั้งที่เป็นครั้งคราว บางครัวเรือนขาดความอบอุ่น การแก้ปัญหา คือ จัดกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนพยายามที่จะให้ทุกส่วนทุกฝ่าย ทุกคนมีส่วนร่วมและรณรงค์ให้เห็นถึงโทษของการดื่มสุรา ให้ชุมชนเห็นความสำคัญของครอบครัว เช่น การแข่งขันกีฬาชุมชน แอโรบิค งานประเพณี เป็นต้น

(๓.๔) ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จากการสำรวจข้อมูลพื้นฐานพบว่า ส่วนมากครัวเรือนมีการป้องกันอุบัติภัยอย่างถูกวิธี มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปัญหาคือจากข้อมูลที่สำรวจพบว่ามีหลายครัวเรือน ที่ไม่มีการป้องกันอุบัติเหตุ อาชญากรรม วิธีการแก้ปัญหาคือสามารถดำเนินการได้ตามอำนาจหน้าที่และงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด คือ การติดตั้ง กล้องวงจรปิดในจุดที่เป็นที่สาธารณะ ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบทางร่วมทางแยก ก่อสร้างหอนาฬิกาบอก เวลาและลูกศรบอกทาง รวมทั้งได้ตั้งจุดตรวจ จุดสกัด จุดบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน

(๓.๕) ด้านยาเสพติด ปัญหายาเสพติด การแก้ปัญหามีสามารถทำได้เฉพาะตามอำนาจหน้าที่เท่านั้น เช่น การรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ การแจ้งเบาะแส การฝึกอบรมให้ความรู้ ถ้านอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ ก็เป็นเรื่องของอำเภอหรือตำรวจ แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ก็ได้ให้ความร่วมมือมาโดยตลอด

(๔) การวิเคราะห์ข้อมูลด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรธรรมชาติ ในพื้นที่ ก็ได้แก่ ดิน น้ำ ต้นไม้ อากาศที่ไม่มีมลพิษ ปัญหาด้านขยะ เมื่อชุมชนแออัดขยะก็มากขึ้น การแก้ไขโดยได้จัดทำโครงการเพื่อแก้ปัญหาให้กับประชาชนและเป็นไปตามความต้องการของประชาชน เช่น โครงการจัดหาถังขยะรองรับขยะให้ครอบคลุม

ทั้งพื้นที่ โครงการปลูกต้นไม้ในวันสำคัญต่างๆ ในพื้นที่ของตนเองและที่สาธารณะ รวมทั้งปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ของเมืองให้ร่มรื่นสวยงาม ให้เป็นเมืองน่าอยู่เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชน ฯลฯ

(๕) ด้านการเมือง

การแก้ไขปัญหาด้วยการขอความร่วมมือผู้นำ เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รับผิดชอบให้ระมัดระวัง สอดส่องพฤติกรรม การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลที่ถูกต้อง เกี่ยวกับข้อกำหนดของการเลือกตั้งที่กระทำได้และทำไม่ได้ให้ประชาชนได้รับทราบ ปัญหาต่างๆ ที่ตามข้อจำกัดด้านงบประมาณ อัตราค่าจ้าง ที่อาจไม่เพียงพอต่อการตอบสนองความต้องการของประชาชนในด้านบริการ

ตารางที่ ๕ การวิเคราะห์ SWOT ของชุมชนคลองสามประเวศ ลาดกระบัง

จุดแข็ง (S : Strength)	จุดอ่อน (W : Weakness)
S1 บริเวณคลองสามประเวศ/ลาดกระบังเป็นชุมชนที่อยู่ใกล้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประชากรอาศัยอยู่อย่างค่อนข้างหนาแน่นมีพื้นที่ ๑๗,๔๕๘ ตารางกิโลเมตร. จำนวนบ้าน ๘,๑๐๔ หลังคาเรือน มีจำนวนประชากรรวม ๑๕,๒๓๘ คน เปรียบเทียบตามความหนาแน่นของประชากร ๘๗๕.๙๓ คน/ตารางกิโลเมตร S2 เป็นแหล่งที่กำลังเจริญเติบโตในด้านเศรษฐกิจ ด้านการรองรับการท่องเที่ยวศูนย์การค้า แหล่งร้านอาหาร แหล่งที่พัก ฯลฯ S3 เป็นบริเวณพื้นที่ใกล้โรงงานอุตสาหกรรมส่งออก-นำเข้าที่มีคุณภาพอย่างมากมาย เป็นแหล่งสร้างงานสร้างรายได้ ให้กับประชากร เป็นแหล่งชุมชนเข้มแข็งซึ่งสามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างก้าวไกล S4 มีการพัฒนา “ตำบลของเราสู่ความเป็นเลิศในการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดีและบ้านเมืองน่าอยู่อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน” ทำให้ชุมชนพึ่งตนเองได้แบบเศรษฐกิจพอเพียง เป็นชุมชนน่าอยู่ S5 การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนตั้งแต่ระบบโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ S6 มีการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และการดูแลสุขภาพอนามัย S7 มีการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด S8 ส่งเสริมประเพณี ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น S9 เพิ่มรายได้ให้กับประชาชนด้วยการส่งเสริมภูมิปัญญาชาวบ้านเน้นการพัฒนาอย่าง ต่อเนื่องให้เป็นท้องถิ่นที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน	W1 มีมลภาวะสิ่งแวดล้อมเป็นพิษโดยเฉพาะมลภาวะทางเสียงและทางกลิ่น W2 พื้นที่ตั้งชุมชนอยู่ทางด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายของการขยายทางวิ่งขั้นที่ ๓ อาจได้รับผลกระทบทางเสียงเพิ่มมากขึ้น W4 เส้นทางจราจรติดขัดบางช่วงเวลา และในอนาคตอาจเกิดการจราจรติดขัดอย่างเรื้อรัง เนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ รวมถึงการขยายเดิมโตธุรกิจด้านการบินในอนาคต W5 เป็นบริเวณที่มีน้ำท่วมขังในบางพื้นที่ และมีขยะมูลฝอยจำนวนมากทำให้เกิดมลภาวะเป็นพิษ และมลภาวะน้ำเน่าเสีย เกิดโรคระบาดทางผิวหนัง และโรค อื่น ๆ โดยเฉพาะปรากฏการณ์เรือนกระจก และอีกมากมาย

ตารางที่ ๕ การวิเคราะห์ SWOT ของชุมชนคลองสามประเวศ ลาดกระบัง (ต่อ)

โอกาส (O : Opportunity)	อุปสรรค/ข้อจำกัด (T : Threat)
O2 การเมืองมีเสถียรภาพ สร้างโอกาสนำนโยบายแผนงาน/กิจกรรม ไปเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพของประชากรในชุมชนให้เข้มแข็งและการสร้างระบบบริหารจัดการที่ดี โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การวางแผนพัฒนา การเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจในการให้บริการการเดินทางอากาศที่นำไปสู่การลดผลกระทบเชิงลบในอนาคต O2 มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจพอเพียง และประชาชนเป็นแรงงานคุณภาพ มีสังคมอบอุ่น เกื้อกูล การศึกษาดี วัฒนธรรมเข้มแข็ง มีความสามัคคี ทำให้คาดหวังได้ว่าประชาชนในชุมชนมีฐานความรู้เพียงพอที่จะสามารถเข้าใจ และช่วยเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้การดำเนินกิจกรรมของชุมชน ไม่กระทบกับการให้บริการการเดินทางอากาศและการขนส่งทางอากาศในภาพรวม และช่วยสร้างความรู้ความเข้าใจและให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาในกรณีได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง O3 การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ จะสร้างโอกาสด้านข้อมูลภูมิปัญญาท้องถิ่น ซึ่งเป็นโอกาสในอนาคตหากบริษัทฯ จะนำเทคโนโลยีสารสนเทศไปใช้ในการพัฒนาชุมชน	T1 ที่ดินราคาสูงขึ้นจากการขยายตัวของเมืองรอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งสามารถทำลายเศรษฐกิจระดับรากหญ้า เศรษฐกิจพอเพียง พืชผลการเกษตรได้ การเกษตรหลากหลายอาชีพถูกบั่นทอนลงไป อาจส่งผลให้ประชาชนในชุมชนมีพฤติกรรมแก่งแย่ง แข่งขันกันมากขึ้น ทำให้ขาดความร่วมมือในการพัฒนาชุมชน ซึ่งเป็นอุปสรรคทำให้การสื่อสารประชาสัมพันธ์โดยใช้ประชาชนในชุมชนได้ผลลดน้อยลง T2 เศรษฐกิจระดับรากหญ้าในเขตปริมณฑลถูกทำลายด้วยการค้าอุตสาหกรรมต่าง ๆ และการรองรับการเจริญเติบโตที่เป็นผลพวงจากการขยายตัวของเมือง ส่งผลให้เกิดความแออัดมากขึ้น สภาพแวดล้อมได้รับผลกระทบมากขึ้น หากได้รับผลกระทบทางเสียงเพิ่มขึ้นอีกในอนาคต อาจจะทำให้เกิดการต่อต้านเรียกร้องได้ง่ายขึ้นตามไปด้วย T3 กฎหมายผังเมืองอุปสรรคต่อการก่อสร้างกิจการบางอย่าง อีกทั้งมีองค์การบริหารส่วนตำบลที่มีขนาดใหญ่ รายได้ประชากรไม่เพียงพอต่อความต้องการจากการเพิ่มขึ้นของค่าครองชีพ ทำให้ขาดการให้ความร่วมมือจากภาคประชาชน T4 จากข้อมูลการสำรวจพบว่าประชาชนในชุมชนบางส่วนยังมีสภาพปัญหาด้านการศึกษา ยาเสพติด และชุมชนมีปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้นจากการที่มีประชาชนเพิ่มมากขึ้น การนำกิจกรรมไปเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนจะมีอุปสรรคมากขึ้นด้วย ดังนั้นการดำเนินงานจึงจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากองค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เป็นสำคัญ

ที่มา : ข้อมูลจากสำรวจขององค์การบริหารพื้นที่เขตคลองสามประเวศ ลาดกระบัง ณ ธันวาคม ๒๕๕๖

๑.๒ แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งชุมชนสำคัญและผลการดำเนินงานปี ๒๕๖๕

แผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญของบริษัทฯ ได้มีการกำหนดแผนงาน/โครงการ และกิจกรรมไว้ในแผนแม่บท CSR พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๖๙ และคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนฯ ดังนี้

ตารางที่ ๖ ผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท CSR พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ และคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญฯ

แผนงานแม่บท CSR/คู่มือชุมชนฯ	ชื่อโครงการ/กิจกรรม/ผลการดำเนินงาน
แผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙	โครงการการวิเคราะห์ชุมชนโดยรอบที่ทำการบริษัทฯ เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการทำกิจกรรมร่วมกัน วัตถุประสงค์ : ปี ๒๕๖๕ ทำการวิเคราะห์เพื่อคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมคุณภาพจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำแผนเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญในปี ๒๕๖๖ ต่อไป ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการแล้วเสร็จ -นำเสนอขอความเห็นชอบการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ พร้อมแผน/กิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ ในเดือนกันยายน.๒๕๖๕ -ในปี ๒๕๖๖ ทำการวิเคราะห์ชุมชนเป้าหมายเพื่อนำกิจกรรมและนวัตกรรมไปเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของชุมชน
	โครงการวิทยุการบินนำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย วัตถุประสงค์ เพื่อสร้างความร่วมมือกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศในการส่งเสริมความรู้ด้านปัจจัยอันตราย เช่น การจุดบั้งไฟพลอยโคมลอย โคมควัน สถานีวิทยุชุมชน และอากาศยานไร้คนขับ เป็นต้น ให้กับชุมชนที่ดำเนินกิจกรรมเหล่านี้สร้างผลกระทบต่อการให้บริการการเดินอากาศและการขนส่งทางอากาศ ผลการดำเนินงาน : อยู่ระหว่างการดำเนินงาน ๑. ระหว่างปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ไม่สามารถได้เนื่องจากปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ประชาชนในชุมชนต่าง ๆ ไม่มีการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยอันตราย ทำให้ไม่มีปัญหาผลกระทบกับการให้บริการการเดินอากาศและการขนส่งทางอากาศ อีกทั้งบริษัทฯ มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ การดำเนินงานในส่วนนี้ จึงชะลอไปจนกว่าสถานการณ์จะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ และมีการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจุดบั้งไฟ พลอยโคมลอย โคมควัน เพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ ๖ ผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท CSR พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ และ
คู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญฯ (ต่อ)

แผนงานแม่บท CSR/คู่มือชุมชนฯ	ชื่อโครงการ/กิจกรรม/ผลการดำเนินงาน
	๒. มีติดตามการดำเนินงานด้านอากาศยานไร้คนขับ หรือ โดรน (UTM Unmanned Aircraft System) ซึ่งมีระดับความสำคัญมากขึ้นในเชิงธุรกิจ เนื่องจาก UTM เป็นเรื่องของการใช้ห้วงอากาศ มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยอันตราย หากไม่มีการติดตามและควบคุมอย่างถูกต้องตามกฎหมาย บริษัทฯ จึงร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัทเดล (Delv aerospace) ในการดำเนินงานเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับซึ่งคาดว่าจะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นในอนาคต
แผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ และคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญ	โครงการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ (ATS/CNS : Air Traffic Services/ Communications, Navigation and Surveillance System) วัตถุประสงค์ เพื่อเป็นจัดทำ การสื่อสาร ถ่ายทอดความรู้ในการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจส่งให้โรงเรียนในชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ทั้งส่วนกลางและส่วน ดังนี้ ๑. เพื่อสื่อสารให้นักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ ๓ กลุ่มเป้าหมาย มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบริการการเดินอากาศ ซึ่งเป็นภารกิจหลักของบริษัทฯ และกิจการบินในภาพรวม เพื่อให้นักเรียนใช้ประโยชน์เป็นทางเลือกหนึ่งในการเลือกเรียนในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งทางอากาศ ๒. เพื่อเป็นช่องทางให้นักเรียนกลุ่มเป้าหมายสามารถนำความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบริการการเดินอากาศและปัจจัยอันตรายจากการจุดบั้งไฟพลอยโคมลอย โคมคว้น วิทย์ชุมชน สื่อสารให้กับผู้ปกครองในชุมชนสำคัญ ผลการดำเนินงาน : ดำเนินการแล้วเสร็จ บริษัทฯ ได้จัดทำสื่อมัลติมีเดียที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับภารกิจของบริษัทฯ ในด้านบริการการเดินอากาศ ข้อมูลด้านการขนส่งทางอากาศในภาพรวม และความรู้เกี่ยวกับปัจจัยอันตรายที่เกิดจากกิจกรรมทางประเพณีและวัฒนธรรมของชุมชนมีผลกระทบต่อการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย จัดส่งให้โรงเรียนที่ตั้งอยู่ในชุมชนที่อยู่โดยรอบแนวเส้นทางบินขึ้น-ลงของศูนย์ควบคุมการบินทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาคที่บริการการเดินอากาศได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของชุมชน และบริการการเดินอากาศส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของชุมชน โดยได้มีการจัดส่งมัลติมีเดียให้กับโรงเรียนและนักเรียนกลุ่มเป้าหมาย ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบทางเสียงจากการให้บริการการเดินอากาศ ได้แก่ โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า

ตารางที่ ๖ ผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท CSR พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ และ
คู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญฯ (ต่อ)

แผนงานแม่บท CSR/คู่มือชุมชนฯ	ชื่อโครงการ/กิจกรรม/ผลการดำเนินงาน
แผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ และคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญ (ต่อ)	นอกจากนี้บริษัทฯ ได้มีการส่งสื่อมัลติมีเดียให้กับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ และศูนย์ควบคุมการบินอีก ๘ แห่ง ตามแผนแม่บท CSR ที่ได้รับความร่วมมือจากศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการบินทำการคัดเลือกและจัดส่งรายชื่อโรงเรียนในชุมชนเป้าหมาย ดังนี้ ๑. ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศดอนเมือง มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินทางอากาศ ได้แก่ โรงเรียนดอนเมืองจาตุรจินดา ๒. ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี (ศอ.บก ๒.) มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินทางอากาศ ได้แก่ โรงเรียนอุดรพิชัยรักษ์พิทยา ๓. ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ (ศช.บก ๒.) มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินทางอากาศ โดยอยู่ในแนวร่อนลงของสนามบินเชียงใหม่ ได้แก่ โรงเรียนดอนปิ่น โรงเรียนสารสาสน์วิเทศล้านนา ๔. ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี (ศบ.บก ๒.) มีโรงเรียน ที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินทางอากาศ ได้แก่ โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช และโรงเรียนนารีนุกูล ๕. ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก (ศล.บก ๒) โรงเรียนที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ โรงเรียนมัธยมสาธิตมหาวิทยาลัยนเรศวร ๖. ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ (ศญ.บก ๑) โรงเรียนที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ โรงเรียนวัดเลียบ โรงเรียนวิเชียรมาตุ และโรงเรียนบ้านทอน ๗. ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี (ศร.บก ๑) ไม่มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินทางอากาศ เนื่องจากปัจจุบันไม่มีโรงเรียนตั้งอยู่ในแนวเส้นทางบินที่ให้บริการ ๘. ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา (ศม.บก ๒) ไม่มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินทางอากาศ (เนื่องจากปัจจุบัน เป็นการปฏิบัติการบินในการกีดขวางเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นการทำการบินระยะสั้น และไม่ส่งผลกระทบกับโรงเรียนโดยรอบท่าอากาศยาน อีกทั้งภารกิจของ ยังไม่มีภารกิจทางด้านการบริการการเดินทางอากาศในเชิงพาณิชย์ที่อยูในการให้บริการของบริษัทฯ จึงยังไม่มีชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการบริการการเดินทางอากาศอันเกิดจากภารกิจของบริษัทฯ แต่อย่างไรก็ตาม หากบริษัทฯ มีภารกิจด้านบริการการเดินทางอากาศในอนาคต จะมีการทบทวนด้านการพิจารณาผลกระทบต่อชุมชนต่อไป สำหรับศูนย์การบินอื่น ๆ อยู่ระหว่างการติดตามผลการคัดเลือกสถานศึกษาเพื่อดำเนินการในส่วนของการเผยแพร่ความรู้ต่อไป

ตารางที่ ๖ ผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท CSR พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ และ
คู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญฯ (ต่อ)

แผนงานแม่บท CSR/คู่มือชุมชนฯ	ชื่อโครงการ/กิจกรรม/ผลการดำเนินงาน
คู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญ	กิจกรรมความร่วมมือกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญร่วมกัน กิจกรรมในส่วนนี้เป็นการดำเนินการกับชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่นอกเหนือจากชุมชนที่บริษัทฯ ทำการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนตามแผนแม่บท CSR ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๙ วัตถุประสงค์ : เพื่อร่วมสร้างความเข้าใจและความสัมพันธ์อันดีของชุมชนสำคัญโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ซึ่งประโยชน์ในการส่งเสริมความร่วมมือ คือ ให้ชุมชนสำคัญมีความเข้าใจพันธกิจด้านการให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พันธกิจด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในแนวนบิน ขึ้น-ลง ของท่าอากาศยาน และมลพิษทางอากาศและเสียงที่เกิดจากการบิน ขึ้น-ลงของท่าอากาศยาน ผลการดำเนินงาน : อยู่ระหว่างดำเนินการ บริษัทฯ กำหนดกิจกรรมมาความร่วมมือกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยในปี ๒๕๖๔- ๒๕๖๕ ได้ให้ความร่วมมือ ทอท. ในการสนับสนุนข้อมูลด้านบริการการเดินทางอากาศเพื่อใช้ในการจัดตั้งแหล่งเรียนรู้อย่างยั่งยืน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อ ทอท. จะได้นำไปจัดแสดงในรูปแบบนิทรรศการ เช่น หุ่นจำลอง หรือ Interactive Multimedia เพื่อเผยแพร่กิจการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ กำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จอยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. กิจกรรมในลักษณะที่สามารถประสานงานเข้าร่วมกับ ทอท. ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนได้ เช่น (๑) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่ชุมชนในด้านสังคม ๑) โครงการ “สนามบินแห่งการเรียนรู้” ซึ่งเป็นกิจกรรมสร้างแรงบันดาลใจให้กับเยาวชนไทยในการวางแผนการศึกษาด้านการบิน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพหลากหลายสาขา ณ สนามบินได้ในอนาคต กิจกรรมนี้บริษัทฯ สามารถใช้ความสามารถพิเศษ ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ เข้ามาร่วมสนับสนุนกิจกรรมได้เป็นอย่างดี

ตารางที่ ๖ ผลการดำเนินงานตามแผนแม่บท CSR พ.ศ.๒๕๖๕-๒๕๖๙ และคู่มือ
การเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญฯ (ต่อ)

แผนงานแม่บท CSR/คู่มือชุมชนฯ	ชื่อโครงการ/กิจกรรม/ผลการดำเนินงาน
คู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งแก่ชุมชนสำคัญ	๒) โครงการ “AOT ฟืออาสา” ซึ่งเป็นกิจกรรมเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัย เพื่อให้ชุมชนสำคัญโดยรอบสนามบินทั้ง ๖ แห่งของ AOT และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศทั้ง ๑๐ ศูนย์ ของบริษัทฯ สามารถดูแลความปลอดภัยในชีวิตประจำวันและป้องกันอุบัติเหตุให้ตนเองได้ กิจกรรมนี้บริษัทฯ สามารถใช้ความสามารถพิเศษด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในการจัดการจราจรทางอากาศ เข้าร่วมสนับสนุน (๒) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แกชุมชนในด้านสิ่งแวดล้อม ๑) โครงการ Green Society Trash Attack ซึ่งเป็นกิจกรรมประยุกต์ใช้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงในการเสริมสร้างองค์ความรู้และปลูกจิตสำนึกที่ดีให้แก่เด็กและเยาวชน ได้เรียนรู้แนวทางการบริหารจัดการขยะที่ถูกต้อง และไม่เกิดผลกระทบกับชุมชนโดยรอบ พร้อมทั้งนำองค์ความรู้มาต่อยอดเป็นนวัตกรรมที่สามารถลดปริมาณขยะให้เป็นต้นแบบในการขยายไปสู่ระดับชุมชน สังคมและประเทศ นำไปสู่การสร้างสังคมสีเขียว (Green Society) โดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๒) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แกชุมชนในด้านเศรษฐกิจ บริษัทฯ จะเข้าร่วมโครงการตลาดนัดแรงงานเพื่อส่งเสริมการจ้างงานในชุมชน เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และส่งเสริมธุรกิจชุมชนอย่างแท้จริง

๒. ความร่วมมือของหน่วยงานภายในบริษัทฯ ในการผลักดันการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ

การดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของบริษัทฯ ในปี ๒๕๖๕ สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ งานการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ได้รับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องในการผลักดันให้เกิดผลการดำเนินงาน ดังนี้

๒.๑ ความร่วมมือของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิในการผลักดันการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ

สำหรับกิจกรรมส่งเสริมชุมชนสำคัญของบริษัท ได้รับความร่วมมือจากฝ่ายจัดการและพนักงานศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิในการประสานงานกับ ผู้นำชุมชนและประชาชนในชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ แบ่งการมีส่วนร่วมออกเป็น ๒ ส่วน ดังนี้

(๑) การมีส่วนร่วมของฝ่ายจัดการและพนักงานศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ในการใช้ความสามารถพิเศษทางด้านความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน รวมถึงความรู้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของผู้ปฏิบัติงาน ในการเป็นผู้ถ่ายทอดความรู้/สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการจราจรทางอากาศของประเทศไทยและศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ

(๒) การมีส่วนร่วมของชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ จะเป็นการสานสัมพันธ์กับชุมชนสำคัญเพื่อสร้างการรับรู้และเข้าใจภารกิจของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ให้กับผู้นำชุมชนและประชาชนในชุมชนสำคัญ รับฟังความต้องการและความคาดหวังของชุมชนที่มีต่อบริษัท รวมถึงให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการเสนอวิธีการแก้ปัญหาผลกระทบอันเกิดจากกิจการบินร่วมกับบริษัท

(๓) ฝ่ายจัดการและพนักงานศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิให้ความร่วมมือในการคัดเลือกชุมชนสำคัญที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของบริษัท เพื่อประโยชน์ในการสื่อสาร และเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจให้กับชุมชนสำคัญดังกล่าว

๒.๒ ความร่วมมือกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการบินทั่วประเทศในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ

การดำเนินงานนโยบาย คู่มือการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษขององค์กร จะมีการขยายขอบเขตจากศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ ไปให้ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการบินทุกแห่งของบริษัท ได้รับความร่วมมือจากฝ่ายจัดการและพนักงานทุกศูนย์ฯ มีความสำคัญยิ่ง สำหรับในปี ๒๕๖๕ ทุกศูนย์ฯ ได้มีส่วนร่วมในการสำรวจชุมชน การคัดเลือก และระบุรายชื่อชุมชน รวมถึงในกรณีที่บริษัท มีการจัดงานกิจกรรมชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ บริษัท ได้รับความร่วมมือจากทุกศูนย์ฯ ในการผลักดันกิจกรรมและจัดส่งผลงานนวัตกรรมเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญด้วยทุกปี (สำหรับในปี ๒๕๖๒-๒๕๖๕ บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการในด้านนวัตกรรมชุมชนเนื่องจากปัญหาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19))

๒.๓ ความร่วมมือในการจัดทำข้อมูลและสื่อมัลติมีเดียในการสื่อสารกับชุมชน สำคัญ

(๑) งานการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รับผิดชอบต่อในการปรับปรุงและทบทวนข้อมูลชุมชนสำคัญ เช่น แหล่งชุมชน คริวเรือน ผู้นำชุมชนกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงการจัดทำแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมเพื่อผลักดันการดำเนินงานด้านนี้

(๒) ได้รับความร่วมมือจากฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์ กองสื่อสารองค์กร (สอ.สส.) ในการสนับสนุนข้อมูล และสื่อมัลติมีเดียในการเผยแพร่และสื่อสารไปยังชุมชนกลุ่มเป้าหมาย โดยในปี ๒๕๖๕ ได้รับความร่วมมือในการจัดทำสื่อมัลติมีเดียเรียบร้อยแล้ว

สรุปผลจากการดำเนินงาน

จากการศึกษาและสำรวจชุมชนทั้งจากข้อมูลทุติยภูมิ และการลงพื้นที่สำรวจชุมชนของฝ่ายจัดการและพนักงานศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการบินตามขอบเขตที่กำหนดไว้ในแผนแม่บท CSR ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๙ และคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนตามความสามารถพิเศษของบริษัทฯ (ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ) สามารถสรุปผลการดำเนินงานได้ ดังนี้

๑. เนื่องจากพื้นที่ให้บริการการเดินทางของประชาชน มีทั่วประเทศ บริษัทฯ ได้กำหนดขอบเขตการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษในปี ๒๕๖๕ ในการกำหนดให้มีการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ โดยผลการดำเนินงานได้มีการคัดเลือกชุมชนเป้าหมายจาก ๓๕ ชุมชนที่แสดงไว้ในหนังสือคู่มือ จากการทำการวิเคราะห์ผลกระทบตามหลักการ AA 1000 SES สภาพแวดล้อมของพื้นที่ เห็นว่ากลุ่มชุมชนเป้าหมายที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุดคือ **กลุ่มชุมชนคลองสามประเวศ ลาดกระบัง** ที่อยู่ในข่ายที่มีพลังอำนาจสูงและมีความสนใจสูง (High Power, High Interest) เป็นกลุ่มที่องค์กรต้องมีการบริหารจัดการอย่างใกล้ชิดเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้เกิดขึ้นในระดับสูง เพราะเป็นกลุ่มที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจและการปฏิบัติงานขององค์กร (Key Player / Engage Closely) โดยกลุ่มชุมชนตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าอากาศยานใกล้เคียงแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบมากที่สุด ประกอบด้วย ๘ หมู่บ้าน ดังนี้

๑.๑ หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า ๕

๑.๒ หมู่บ้านสราญวงศ์

๑.๓ ชุมชนวัดป่ารุ่งรีน

๑.๔ หมู่บ้านธนาวิลล์

๑.๕ หมู่บ้านสินอนันต์

๑.๖ หมู่บ้านพาราไดซ์เทอเรซ

๑.๗ โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า และ

๑.๘ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่วมเกล้า

๒. ได้มีการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของชุมชนคลองสามประเวศ ลาดกระบัง โดยการใช้ SWOT Analysis เพื่อนำมาสรุปและนำเสนอแนวทางการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญในการทำกิจกรรมเพื่อดำเนินการในปี ๒๕๖๖ ต่อไป

๓. ผลการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามแผนแม่บท CSR ปี ๒๕๖๕ จำนวน ๓ โครงการ มีการดำเนินการแล้วเสร็จ ๒ โครงการซึ่งได้ทำการสรุปไว้ในรายงานฉบับนี้เรียบร้อยแล้ว รวมถึงจะได้มีการรายงานผลการดำเนินงานรายไตรมาสในไตรมาสที่ ๔ ของปีงบประมาณด้วย ได้แก่

๓.๑ โครงการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ (ATS/CNS : Air Traffic Services/ Communications, Navigation and Surveillance System) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นจัดทำสื่อสารและถ่ายทอดความรู้ในการส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจส่งให้โรงเรียนในชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางบินขึ้น-ลง ทั้งส่วนกลางและส่วน ดังนี้

(๑) เพื่อสื่อสารให้นักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ ๓ กลุ่มเป้าหมาย มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับบริการการเดินอากาศ ซึ่งเป็นการกิจหลักของบริษัท และกิจการบินในภาพรวม เพื่อให้นักเรียนใช้ประโยชน์เป็นทางเลือกหนึ่งในการเลือกเรียนในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งทางอากาศ

(๒) เพื่อเป็นช่องทางให้นักเรียนกลุ่มเป้าหมายสามารถนำความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับบริการการเดินอากาศและปัจจัยอันตรายจากการจุดบั้งไฟ ปล่องโยคิมลอย โคมควัน วิหขุชุมชน สื่อสารให้กับผู้ปกครองในชุมชนสำคัญ

เนื่องจากปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 และการปรับลดงบประมาณในการดำเนินงาน บริษัทฯ จึงได้พิจารณาปรับเปลี่ยนการดำเนินงานโดยไม่ลงพื้นที่ชุมชนเพื่อทำการสื่อสารและเผยแพร่ความรู้ให้ชุมชนกลุ่มเป้าหมาย โดยมีการจัดทำสื่อมัลติมีเดียเพื่อจัดส่งให้โรงเรียน/นักเรียนกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้ ซึ่งผลการดำเนินงานได้รับความร่วมมือจาก สอ.สส. ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว รวมถึงได้รับความร่วมมือจากศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศและศูนย์ควบคุมการบินที่กำหนดไว้ตามขอบเขตของการดำเนินงาน ในการคัดเลือกโรงเรียนในชุมชนสำคัญ และได้มีการจัดส่งให้กับชุมชนโรงเรียนนักเรียนกลุ่มเป้าหมายในเดือนกันยายน ๒๕๖๕ แล้ว โดยมีการจัดส่งให้กับโรงเรียนต่าง ๆ ดังนี้

(๑) ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ ได้แก่ โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า (เป็นรายชื่อโรงเรียนเดียวกันกับรายชื่อโรงเรียนที่ได้รับจากการประสานงานกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีรายชื่อโรงเรียนโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิทั้งภาครัฐและเอกชนที่ได้รับผลกระทบที่ตั้งอยู่ในแนวเส้นทาง)

(๒) ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศดอนเมือง มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ ได้แก่ โรงเรียนดอนเมืองจตุรจินดา

(๓) ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี (ศอ.บก ๒.) มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ ได้แก่ โรงเรียนอุดรพิชัยรักษ์พิทยา

(๔) ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ (ศบ.บก ๒.) มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ โดยอยู่ในแนวร่อนลงของสนามบินเชียงใหม่ ได้แก่ โรงเรียนดอนปิ่น โรงเรียนสารสาสน์วิเทศล้านนา

(๕) ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี (ศบ.บก ๒.) มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ ได้แก่ โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช และโรงเรียนนารีนุกูล

(๖) ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก (ศล.บก ๒) โรงเรียนที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ โรงเรียนมัธยมสาธิตมหาวิทยาลัยนเรศวร

(๗) ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ (ศญ.บก ๑) โรงเรียนที่ได้รับผลกระทบ ได้แก่ โรงเรียนวัดเลียบ โรงเรียนนิเชิยมธาตุ และโรงเรียนบ้านทอน

(๘) ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี (ศร.บก ๑) ไม่มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ เนื่องจากปัจจุบันไม่มีโรงเรียนตั้งอยู่ในแนวเส้นทางบินที่ให้บริการ

(๙) ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา (ศม.บก ๒) ไม่มีโรงเรียนที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศ (เนื่องจากปัจจุบัน เป็นการปฏิบัติการบินในภารกิจทหารเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นการทำการบินระยะสั้น และไม่ส่งผลกระทบกับโรงเรียนโดยรอบท่าอากาศยาน อีกทั้งภารกิจของ ยังไม่มีการกิจทางด้านการบริการการเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ที่อยู่ในการให้บริการของบริษัท จึงยังไม่มีชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการบริการการเดินอากาศอันเกิดจากภารกิจของบริษัท แต่อย่างไรก็ตาม หากบริษัท มีภารกิจด้านบริการการเดินอากาศในอนาคต จะมีการทบทวนด้านการพิจารณาผลกระทบต่อชุมชนต่อไป

๓.๒ โครงการการวิเคราะห์ชุมชนโดยรอบที่ทำการบริษัท เพื่อส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการทำนวัตกรรรมร่วมกัน ได้มีการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญในปี ๒๕๖๕ เพื่อนำไปใช้ในการขยายผลในทางปฏิบัติจริงในปี ๒๕๖๖ โดยทำการคัดเลือกชุมชนเป้าหมายคือ ชุมชนคลองสามประเวศ ลาดกระบัง ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจำนวน ๘ หมู่บ้าน ประกอบด้วย ๑) หมู่บ้านรุ่งกิจวิลล่า ๕ ๒) หมู่บ้านสราญวงศ์ ๓) ชุมชนวัดบารุงริน ๔) หมู่บ้านธนาวิลล์ ๕) หมู่บ้านสินอนันต์ ๖) หมู่บ้านพาราไดซ์เทอเรซ ๗) โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า และ ๘) โรงเรียนสารสาสน์วิเทศร่วมเกล้า โดยเหตุผลสำคัญในการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชน ได้แก่

(๑) ชุมชนอยู่ใกล้แนวเส้นทางบินขึ้น-ลงทางทิศเหนือที่ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางเสียงจากการให้บริการการเดินอากาศของบริษัท

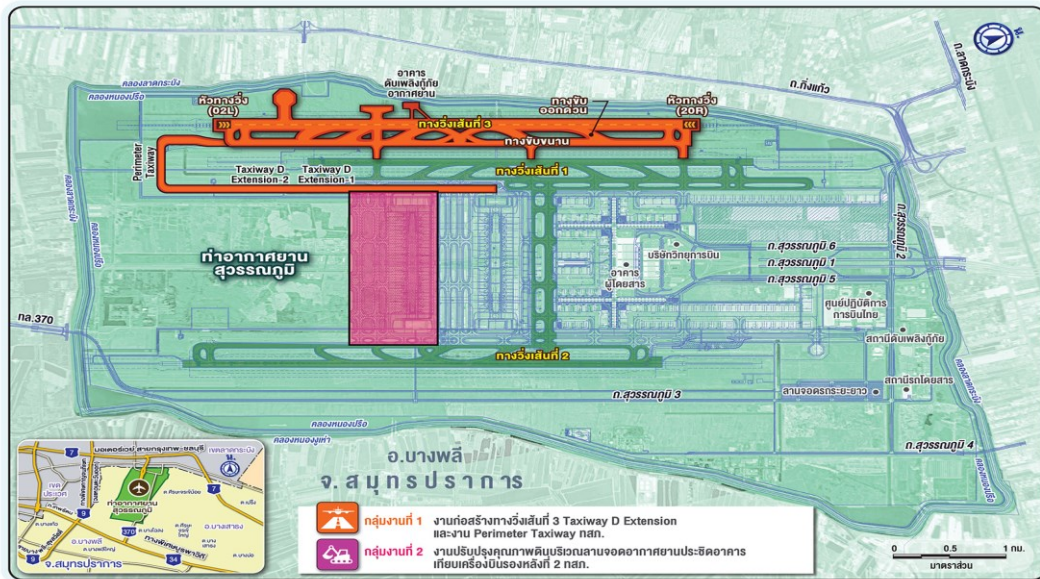
(๒) จำนวนประชาชนในชุมชนมีจำนวนมาก และฝ่ายจัดการ/พนักงานมีการประสานสัมพันธ์กับชุมชนและผู้นำชุมชนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะมีผลให้การดำเนินโครงการสามารถบรรลุผลได้ตามความคาดหวังและสามารถปฏิบัติได้จริง ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติการกิจขององค์กรได้อย่างยั่งยืน

๓.๓ โครงการวิทยุการบินนำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความร่วมมือกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศในการส่งเสริมความรู้ด้านปัจจัยอันตราย เช่น การจุดบั้งไฟ ปล่องไคม์ลอย ไคม์ควัน สถานีวิทยุชุมชน และอากาศยานไร้คนขับ เป็นต้น ให้กับชุมชนที่ดำเนินกิจกรรมเหล่านี้สร้างผลกระทบต่อการให้บริการการเดินอากาศและการขนส่งทางอากาศ การดำเนินงานโครงการต้องปรับเปลี่ยนออกไปเนื่องจาก ระหว่างปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID-19) ประชาชนในชุมชนต่าง ๆ งดการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยอันตราย ตลอดจนมีการลดงบประมาณอันเกิดจากวิกฤตโรคระบาดดังกล่าวของบริษัทฯ ด้วย สำหรับการดำเนินงานในปี ๒๕๖๕ ได้กำหนดขอบเขตการดำเนินงานให้มีติดตามการดำเนินงานด้านอากาศยานไร้คนขับ หรือ โดรน (UTM :Unmanned Aircraft System) ซึ่งมีระดับความสำคัญมากขึ้นในเชิงธุรกิจ เนื่องจาก UTM เป็นเรื่องของการใช้ห้วงอากาศ มีความเกี่ยวข้องกับปัจจัยอันตราย หากไม่มีการติดตามและควบคุมอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ดังนั้นบริษัทฯ จึงร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัท เดล (Delv aerospace) ในการดำเนินงานเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับซึ่งคาดว่าจะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

สำหรับการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ตามแผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านชุมชน พ.ศ.๒๕๖๖-๒๕๗๐ จะเป็นการดำเนินงานใน ๒ ส่วน คือ

๑. การจัดกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิระยะที่ ๑ ที่บริษัทฯ ได้ทำการคัดเลือกและระบุรายชื่อไว้ในปี ๒๕๖๕ ตามรายงานฉบับนี้

๒. การสำรวจชุมชนเพื่อทำการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญโดยรอบศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศระยะที่ ๒ ซึ่งกำหนดไว้ในปี ๒๕๖๖ โดยคาดว่าจะทำการสำรวจชุมชน ตามแนวทางการขยายทางวิ่งระยะที่ ๓ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. เพื่อทำการคัดเลือกและระบุชุมชนสำคัญถึงผลกระทบจากการให้บริการการเดินอากาศของบริษัทฯ สำหรับทำแผนการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษของบริษัทฯ ต่อไป



ภาพที่ ๙ ผังการขยายเส้นทางวิ่งระยะที่ ๓ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน

เนื่องจากบริษัทฯ มีพื้นที่ในการให้บริการการเดินทางทั่วประเทศ การดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับความร่วมมือจากฝ่ายจัดการและพนักงานทุกหน่วยงานทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค การดำเนินงานในระยะที่ผ่านมามีปัญหาอุปสรรคอยู่บ้าง โดยขอเสนอให้บริษัทฯ ดำเนินการ ดังนี้

๑. กำหนดให้ภารกิจด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นบทบาทหน้าที่หนึ่งของทุกสายงาน/หน่วยงานในบริษัทฯ ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในกระบวนการทำงานของทุกสายงาน/หน่วยงาน เพื่อร่วมกันผลักดันผลลัพธ์ระดับองค์กร ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นให้กับชุมชนโดยรอบสถานประกอบการ ทุกแห่ง และแสดงให้เห็นถึงความตระหนักต่อความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร

๒. ในปัจจุบันองค์กรภาครัฐและเอกชนให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม หน่วยงานชั้นนำหลายแห่งได้กำหนดจุดยืนหรือ กลยุทธ์ที่ชัดเจนในการแสดงบทบาทด้านใดด้านหนึ่งจนเป็นภาพลักษณ์ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเห็นได้ถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีการดำเนินธุรกิจเพื่อให้เกิดประโยชน์กับชุมชน สังคม และคำนึงถึงบทบาทขององค์กรในการตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของสังคม เป็นภาพลักษณ์ในการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงการคืนกำไรสู่สังคม ซึ่งบริษัทฯ ควรกำหนดกลยุทธ์ที่ชัดเจนจะเป็นการสร้างภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นในบทบาทที่มีต่อชุมชนและสังคมได้อย่างยั่งยืน

ตัวอย่างเช่น บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ชูจุดยืน “ป้มน้ำมันเพื่อคนไทย” ด้วยภารกิจหลักในการสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานให้กับประเทศควบคู่ไปกับการทำธุรกิจ ปตท. จึงได้แสดงวิสัยทัศน์ในการดำเนินธุรกิจของแบรนด์อย่างยั่งยืน และสอดคล้องกับสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปผ่านทิศทางเชิงกลยุทธ์ ๓ ทิศทาง คือ การพัฒนาให้องค์กรมีความเป็นเลิศในการดำเนินงาน การเสริมสร้างความไว้วางใจจากชุมชนและสังคมในการดำเนินงาน และการสร้างนวัตกรรมที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม รวมถึงใช้ประโยชน์จากป้มน้ำมันของ ปตท. ที่มีอยู่ทั่วประเทศสร้างโครงการเพื่อพัฒนาชุมชนและสังคม เช่น โครงการ “แยก แลก ยิ้ม” สร้างพฤติกรรมการทิ้งขยะให้ถูกต้องลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น รูปแบบการสร้างจุดยืนด้าน CSR ของ ปตท. เป็นการสร้างภาพลักษณ์ สร้างความจดจำได้ของประชาชน และแสดงให้เห็นให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเห็นภาพลักษณ์การมุ่งเน้นการทำ CSR ในเชิงประจักษ์ได้อย่างชัดเจน เป็นต้น

ภาคผนวก ก

สถิติปัจจัยอันตราย ปี ๒๕๕๓

สถิติก่อนการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC)

เรื่องการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยาน

จากการปล่อยโคมลอย/โคมคว้น และการจุดบั้งไฟ

ตารางแสดงสถิติการจุดบั้งไฟที่ออกประกาศ NOTAM และไม่ออกประกาศ NOTAM

และรายงานการพบบั้งไฟโดยนักบินระหว่างปี ๒๕๕๒-๒๕๕๖

จังหวัด	สถิติการออก NOTAM					สถิติไม่ออกประกาศ NOTAM				
	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๒	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖
อุบลราชธานี	N/A	๒๔๗	๔๘๗	๓๕๔	๔๔๔	๓๐	๖	๔	๓	๒๓
ร้อยเอ็ด		๓๓๓	๒๓๗	๓๖๘	๒๔๗	-	-	-	-	๓
อุดรธานี		๒๓๗	๗๕	๘๖	๖๓	-	๔	๘	๒	๖
ขอนแก่น		๓๕๘	๔๘	๖๘	๖๓	๒	๒	๓	-	๒
บุรีรัมย์		๔๐	๓๐๓	๘๕	๓๖๔	-	๒	๓	-	๓
นครราชสีมา		-	๒๐	๓๘	๓๗	-	-	-	-	-
สุรินทร์		-	๓๓	๓๔	๒	-	-	-	-	-
สกลนคร		-	-	-	๓	-	-	-	-	-
แม่ฮ่องสอน	N/A	-	-	-	๓	-	-	-	-	-
เชียงราย		-	-	-	-	-	-	-	-	-
เชียงใหม่		-	-	-	-	-	-	-	-	๓
ลำปาง		-	-	-	๓	-	-	-	-	-
สระแก้ว		-	-	-	๓	-	-	-	-	-
รวม		๘๑๕	๙๕๔	๗๙๓	๑,๐๒๐	๑๒	๑๙	๑๖	๓	๓๔

ตารางแสดงสถิติการจุดบั้งไฟที่ออกประกาศ NOTAM ปี ๒๕๕๓

จังหวัด	เดือน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
อุบลราชธานี		-	-	-	๓๓	๒๐๓	๔๗	-	-	-	-	-	-	259
ร้อยเอ็ด		-	-	-	๗	๖๓	๓๒	-	-	-	-	-	-	102
อุดรธานี		-	-	-	-	๓๔	๓๔	-	-	-	-	-	-	53
ขอนแก่น		-	-	-	-	๒๓	-	-	-	-	-	-	-	21
บุรีรัมย์		-	-	-	-	๒๗	๓๖	-	-	-	-	-	-	43
นครราชสีมา		-	-	-	-	๔	๓	-	-	-	-	-	-	7
สุรินทร์		-	-	-	-	๔	๒	-	-	-	-	-	-	6
สกลนคร		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แม่ฮ่องสอน		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เชียงราย		-	-	-	๖๕*	๕	185	-	-	-	-	-	-	255
เชียงใหม่		-	-	-	-	-	๒๐๐	-	-	-	-	-	-	๒๐๐
ลำปาง		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สระแก้ว		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		-	-	-	๔๓	๓๖๔	๕๙๙	-	-	-	-	-	-	๙๔6

ที่มา :บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ตารางแสดงสถิติการจุดบั้งไฟที่ไม่ออกประกาศ NOTAM ปี ๒๕๕๗

จังหวัด เดือน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
อุบลราชธานี	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	5
ร้อยเอ็ด	-	-	-	-	12	8	๕	-	-	-	-	-	25
อุดรธานี	-	-	-	-	16	11	๖	-	-	-	-	-	33
ขอนแก่น	-	-	-	-	29	3	๓	1	-	1	-	-	3๗
บุรีรัมย์	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	5
นครราชสีมา	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
สุรินทร์	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
สกลนคร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แม่ฮ่องสอน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เชียงราย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
เชียงใหม่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ลำปาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สระแก้ว	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	-	-	-	1	67	23	14	1	-	1	-	-	10๗

ตารางแสดงรายละเอียดการรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน

วันที่	อากาศยานที่รายงาน	ความสูง (ฟุต)	ตำแหน่ง (ทิศทาง/ระยะทางจากสนามบิน)
ม.ค.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน		
ก.พ.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน		
มี.ค.๕๗	ไม่มีรายงานการพบเห็นบั้งไฟโดยนักบิน		
๓๐ เม.ย.๕๗	CAWBOY05	๔,๐๐๐	R239/15NM อุบลราชธานี
๔ พ.ค.๕๗	RSW42	-	- อุดรธานี
๑๐ พ.ค.๕๗	LAO233	๑๘,๐๐๐	R133/15NM ร้อยเอ็ด
๑๔ พ.ค.๕๗	AET08 BE20	Final RWY36	- ร้อยเอ็ด
๒๘ พ.ค.๕๗	KST512 C-212	๕,๐๐๐	R240/10NM ร้อยเอ็ด
๒๙ พ.ค.๕๗	NOK9317	๑๗,๐๐๐	R250/25NM อุบลราชธานี
๓ มิ.ย.๕๗	LAO224	๑๖,๐๐๐	R152/16.5NM ร้อยเอ็ด
๓ มิ.ย.๕๗	LAO244 MA60	๑๘,๐๐๐	R152/16NM ร้อยเอ็ด
๗ มิ.ย.๕๗	LAO304 AT72	๑๘,๐๐๐	R312/50NM ร้อยเอ็ด
๘ มิ.ย.๕๗	LAO244 MA60	๑๖,๐๐๐	R117/25NM ร้อยเอ็ด
		๑๘,๐๐๐	R330/25NM ร้อยเอ็ด
๑๘ มิ.ย.๕๗	LAO244 MA60	๑๕,๐๐๐	R270/15NM ขอนแก่น
๒๒ มิ.ย.๕๗	LAO244 ATR72	๑๘,๐๐๐	R470/31NM อุดรธานี
๓ ก.ค.๕๗	NOK9214 B738	๖,๐๐๐	R177/17NM อุดรธานี

วันที่	อากาศยานที่รายงาน	ความสูง (ฟุต)	ตำแหน่ง (ทิศทาง/ระยะทางจากสนามบิน)
๓ ก.ค.๕๗	AIQ3170 A320	๖,๐๐๐	R260/10NM อุดรธานี
๔ ก.ค.๕๗	KBN310 C172	๔,๐๐๐	R240/5NM ขอนแก่น
๔ ก.ค.๕๗	AIQ3171 A320	-	R240/15NM อุดรธานี
๕ ก.ค.๕๗	LAO445 AT75	๑๖,๐๐๐	R354/25D ขอนแก่น
๖ ก.ค.๕๗	KST514 C212	-	R300/25NM ขอนแก่น
๑๔ ก.ค.๕๗	KBN305 C172	๑๐,๐๐๐	R292/20NM ร้อยเอ็ด
๑๕ ก.ค.๕๗	KBN311 C172	๑๓,๐๐๐	R290/19NM ร้อยเอ็ด
๒๐ ก.ค.๕๗	KBN302 C172	๒,๓๐๐	R145/5NM ร้อยเอ็ด
๒๑ ก.ค.๕๗	HSIAB DA40	๕,๕๐๐	R1120/10NM ร้อยเอ็ด
๒๑ ก.ค.๕๗	NOK9214	๔,๐๐๐	R176/25NM อุดรธานี
๒๒ ก.ค.๕๗	KBN311 C172	๓,๐๐๐	R145/10NM ร้อยเอ็ด
๒๔ ก.ค.๕๗	LAO206	๑๓,๐๐๐	R017/20NM อุดรธานี
๒๖ ก.ค.๕๗	LAO242	๗,๐๐๐ - ๑๓,๐๐๐	R020/20NM อุดรธานี
๔ ส.ค.๕๗	KBN303 C172	๕,๐๐๐	R120/17NM ขอนแก่น
๑๘ ต.ค.๕๗	TRP1733	๒,๐๐๐ - ๓,๐๐๐	190R/10NM ขอนแก่น

ภาคผนวก ข

ชุมชนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ลำดับ ที่	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	ที่ตั้ง				
		หมู่ที่	ถนน	แขวง/ตำบล	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๑	ชุมชนประชารวมใจ	๔	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒	ชุมชนศิลาภิรัตน์อุปถัมภ์	๓	เลียบมอเตอรืเวย์	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓	ชุมชนรวมใจพัฒนา	๓	ร่มเกล้า	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๔	ชุมชนมิตรปลูกศรัทธา	๓	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๕	ชุมชนวัดบำรุงริน	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๖	ชุมชนลำพูทรา	๓	คลองกรุง	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๗	ชุมชนสองฝั่งคลอง	๑	เจ้าคุณทหาร	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๘	ชุมชนสังฆราชา	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๙	ชุมชนเคหะนคร ๒	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๐	ชุมชนซอยก้านแต้ว	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๑	ชุมชนซอยแม่เพ็ญ	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๒	ชุมชนหมู่ ๔ คลองสาม	๔	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๓	ชุมชนบุรีลอิสลาม	๑๗	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
๑๔	หมู่บ้านรมสุขวิลเลจ ๔	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๕	หมู่บ้านรวมฤดี	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๖	หมู่บ้านสราญวงศ์	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๗	หมู่บ้านพาราไดซ์การ์เดน	๑๗	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๘	หมู่บ้านนครินทร์การ์เดน	๔	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๑๙	หมู่บ้านพนาลัย ๓	๑๗	ร่มเกล้า	แสนแสบ	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร

ลำดับ ที่	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	ที่ตั้ง				
		หมู่ที่	ถนน	แขวง/ตำบล	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๒๐	หมู่บ้านศิริรินทร์	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๑	หมู่บ้านวัฒนา	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๒	หมู่บ้านดิสกุล	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๓	หมู่บ้านรุ่งกิจการเดนมไฮม	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๔	หมู่บ้านสุวรรณวิมล	๑	เจ้าคุณทหาร	ลำปลาทิว	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๕	หมู่บ้านลาดกระบังการเดนม	๓	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๖	หมู่บ้านมณลิณี	๓	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๗	หมู่บ้านแฮปปี้เพลส	๔	เจ้าคุณทหาร	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๘	หมู่บ้านเอกมงคล	๑	คู่มือเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๒๙	หมู่บ้านประภาวรรณไฮม ๒	๑๖	ร่มเกล้า	แสนสแป	มีนบุรี	กรุงเทพมหานคร
๓๐	หมู่บ้านรุ่งกิจวิมล ๔	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓๑	หมู่บ้านรุ่งกิจวิมล ๕	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓๒	หมู่บ้านรุ่งกิจวิมล ๙	๓	ร่มเกล้า	คลองสามประเวศ	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓๓	หมู่บ้านจุมมาตวิมล	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓๔	หมู่บ้านสุทธาทิ	๑	เจ้าคุณทหาร	ลำปลาทิม	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓๕	หมู่บ้านประเสริฐสุข	๔	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง	กรุงเทพมหานคร
๓๖	หมู่ ๑ ตำบลหนองปรือ	๑	วัดศรีวารินนอย	หนองปรือ	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๗	หมู่ ๑๐ ตำบลศรีษะจรเขนอย	๑๐	วัดศรีวารินนอย	ศรีษะจรเขนอย	บางเสาธง	สมุทรปราการ
๓๘	หมู่ ๑ ตำบลราชาเทวะ	๒	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๙	หมู่ ๓ ตำบลราชาเทวะ	๓	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ

ลำดับ ที่	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	ที่ตั้ง				
		หมู่ที่	ถนน	แขวง/ตำบล	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๔๐	หมู่ ๔ ตำบลราชาเทวะ	๔	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๑	หมู่ ๕ ตำบลราชาเทวะ	๕	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๒	หมู่ ๖ ตำบลราชาเทวะ	๖	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๓	หมู่ ๗ ตำบลราชาเทวะ	๗	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๔	หมู่ ๑๐ ตำบลราชาเทวะ	๑๐	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๕	หมู่ ๑๔ ตำบลราชาเทวะ	๑๔	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๖	หมู่ ๑๕ ตำบลราชาเทวะ	๑๕	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๗	หมู่บ้านพาร์ควิรัชดี	๗	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๘	หมู่บ้านกิ่งแก้ววิลล่า	๗	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ
๔๙	หมู่ที่ ๑ ตำบลบางโฉลง	๑	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๐	หมู่ที่ ๒ ตำบลบางโฉลง	๒	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๑	หมู่ที่ ๓ ตำบลบางโฉลง	๓	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๒	หมู่ที่ ๔ ตำบลบางโฉลง	๔	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๓	หมู่ที่ ๕ ตำบลบางโฉลง	๕	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๔	หมู่ที่ ๖ ตำบลบางโฉลง	๖	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๕	หมู่ที่ ๗ ตำบลบางโฉลง	๗	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๖	หมู่บ้านกรีนเลด	๒	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๗	หมู่บ้านกรีนวิลล์	๓	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๘	หมู่บ้านพูนสุข	๗	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๕๙	หมู่บ้านธนาธิปไตย	๔	บางนา-ตราด	บางโฉลง	บางพลี	สมุทรปราการ

ลำดับ ที่	ชื่อชุมชน/หมู่บ้าน	ที่ตั้ง				
		หมู่ที่	ถนน	แขวง/ตำบล	อำเภอ/เขต	จังหวัด
๖๐	อาคารชุดนวล	๔	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๑	คอนโดธนาเพลส	๔	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๒	คอนโดเพรจทีจ	๔	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๓	คอนโดคุณเจริญ	๕	บางนา-ตราด	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๔	หมู่ ๑๑ ตำบลบางพลีใหญ่	๑๑	บางนา-ตราด	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๕	หมู่บ้านกรงทอง	๑๑	ซอยหลวงพ่โต	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๖	หมู่บ้านบัวแก้ว	๑๑	ซอยหลวงพ่โต	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๗	หมู่บ้านโนเบิลปาร์ค	๑๑	ซอยหลวงพ่โต	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๘	หมู่ ๑๒ ตำบลบางพลีใหญ่	๑๒	ซอยหลวงพ่โต	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๖๙	หมู่บ้านโนเบิลโฮม	๑๒	ซอยหลวงพ่โต	บางพลีใหญ่	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๐	หมู่ ๑๐ ตำบลบางปลา	๑๐	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๑	หมู่ ๑๑ ตำบลบางปลา	๑๑	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๒	หมู่บ้านโรมอนปาร์ค	๓,๑๑	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๓	หมู่บ้านนันทนาการเด็น	๑๐	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๔	หมู่บ้านกฤษฏานคร ๓๐	๑๐	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๕	หมู่บ้านบุศรินทร์-เทพารักษ์	๑๑	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๖	หมู่บ้านชัยพฤกษ์-เทพารักษ์	๑๑	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๗	หมู่บ้านอารีนาการ์เด็น	๓	ซอยหลวงพ่โต	บางโหลง	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๘	หมู่บ้านกัลปพฤกษ์	๑๑	เทพารักษ์	บางปลา	บางพลี	สมุทรปราการ
๓๙	หมู่บ้านกฤษณา	๒	กิ่งแก้ว	ราชาเทวะ	บางพลี	สมุทรปราการ

ชุมชนด้านทิศเหนือ

๓๕

แห่ง

ชุมชนด้านทิศใต้

๓๐

แห่ง

ชุมชนด้านทิศตะวันออก

๒

แห่ง

ชุมชนด้านทิศตะวันตก

๑๒

แห่ง