



AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND

วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

รายงานประจำปี

2564

สารบัญ

▶ สารจากประธานกรรมการ	004
▶ สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	006
▶ ประวัติความเป็นมา	
วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ	010
การบริหารราชการทางอากาศ	011
วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ	014
ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ	015
สถานที่ประกอบการ	015
ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป	016
ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ	017
ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณราชการทางอากาศในอนาคต	018
▶ โครงสร้างการบริหารองค์กร	
ผังโครงสร้างองค์กร	020
คณะกรรมการ	021
คณะผู้บริหาร	024
โครงสร้างอัตราค่าจ้าง	027
โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น	028
หนี้สินกู้ยืมของรัฐวิสาหกิจ	029
▶ แผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564-2568	
แผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564-2568	030
บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ	033
▶ ผลการดำเนินงานขององค์กร	
บริการการเดินทางอากาศ	035
บริการด้านบริหารความคล่องตัวราชการทางอากาศ	039
บริการสื่อสารการบิน	040
บริการข่าวสารการบิน	041
บริการเกี่ยวเนื่อง	042

► การดำเนินการด้านทรัพยากรบุคคล

การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต	045
การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้	046
การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	053
ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน	056
ผลการประเมินผลการดำเนินงาน	056
การจัดอันดับเครดิตองค์กร	057
การสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	058
การสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ	060
เรื่องเด่นในรอบปี	062

► การบริหารจัดการองค์กร

การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	064
--------------------------------------	-----

► ข้อมูลรรรมาภิบาล

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ	066
รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2564	066
บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ	073
นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ	081
คำตอบแทนผู้บริหารระดับสูง	083

► รายงานการดำเนินงานต่างๆ ขององค์กร

การตรวจสอบภายใน	084
รายงานทางการเงิน	086
แนวโน้มทางการเงิน	090
รายงานของผู้สอบบัญชี	091
รายงานการพัฒนาย่างยั่งยืน	154

“

แม้ประสบวิกฤตดังกล่าว
บริษัทฯ ยึดมั่นพัฒนาองค์กร
ในทุกมิติภายใต้วิสัยทัศน์
องค์กรที่ให้บริการการเดินทาง
ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน

”

กุลยา กำเนิดใหม่

(ดร. กุลยา ตันติเตมิก)
รองประธานกรรมการบริษัทฯ





สารจากรองประธานกรรมการบริษัทฯ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ระลอกใหม่ในปี 2564 ได้สร้างผลกระทบเสียหายต่อเศรษฐกิจทั่วโลก หลายประเทศใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-Down) หรือกระทั่งปิดประเทศเพื่อป้องกันการระบาดของเชื้อโรค ธุรกิจสายการบินจึงได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้และรุนแรง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ต้องประสบกับวิกฤติการณ์อย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในปี 2564 ลดลงถึงร้อยละ 50 จากปีที่ผ่านมา ส่งผลกระทบต่อรายได้และสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ

แม้ประสบวิกฤตดังกล่าว บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาองค์กรในทุกมิติภายใต้วิสัยทัศน์ “องค์กรที่ให้บริการการเดินทางด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ด้วยการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทางเพื่อให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน และยกระดับไปสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง โดยพัฒนาบุคลากรให้เป็นมืออาชีพและมีการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลอย่างเป็นระบบ พัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กรควบคู่กับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม สร้างนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล บริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อส่งมอบบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส ให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม พร้อมร่วมขับเคลื่อนองค์กรเพื่อเสริมสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินและผลประโยชน์แห่งชาติตามพันธกิจที่ได้รับมอบหมาย

ท่ามกลางความท้าทายข้างต้น คณะกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานทุกคนได้ร่วมมือร่วมใจกันเพื่อลดผลกระทบของรายได้ที่ลดลง โดยปรับลดค่าใช้จ่ายดำเนินการและชะลอการลงทุนที่ไม่กระทบกับภารกิจด้านบริการการเดินทาง ควบคุมค่าใช้จ่ายงบประมาณอย่างเข้มงวดและประหยัดตามความจำเป็น ปรับรูปแบบการบริหารงานและกระบวนการทำงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์และเพิ่มประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ยึดมั่นในการกำกับดูแลและขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถปฏิบัติงานให้บรรลุผลสำเร็จตามกรอบนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนงานตามพันธกิจที่ได้รับมอบหมาย ให้เป็นไปตามนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลที่ดี เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ ขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงฝ่ายจัดการและพนักงานที่ให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ ทุกด้าน และมั่นใจว่าหลังจากความร่วมมือ ความมุ่งมั่นตั้งใจอุทิศตนปฏิบัติหน้าที่และความเสียสละจะทำให้บริษัทฯ ก้าวผ่านวิกฤติการณ์ครั้งนี้ไปด้วยกัน พร้อมกับสร้างผลงานอันมีคุณค่าที่ก่อให้เกิดความเจริญต่อกิจการบินระดับประเทศและภูมิภาคอย่างยั่งยืนสืบไป



“ ในนามของฝ่ายบริหารและพนักงาน
ขอขอบพระคุณท่านผู้ถือหุ้นทั้งหลาย
และหน่วยงานผู้ให้บริการที่ให้ความ
ไว้วางใจ และสนับสนุนการดำเนินงาน
ของบริษัทฯ ด้วยดีตลอดมา ”



(นายทินกร ชูวงศ์)

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



สารจาก

รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปีงบประมาณ 2564 ปริมาณการจราจรทางอากาศภายในเขตแคว้นข่าวการบิน (Bangkok Flight Information Region หรือ Bangkok FIR) มีจำนวนรวม 308,056 เที่ยวบิน ลดลงอย่างต่อเนื่องถึงร้อยละ 50 จากปีที่ผ่านมา โดยเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ลดลงมากที่สุดถึงร้อยละ 74 ซึ่งเป็นผลกระทบมาจากสถานการณ์ COVID-19 ที่ทุกประเทศทั่วโลกต่างต้องเผชิญร่วมกันในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ปรับตัวเพื่อรับมือกับวิกฤตการณ์และความท้าทาย โดยทบทวนกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ชะลอโครงการที่ไม่มีผลกระทบกับภารกิจด้านความปลอดภัย เพิ่มศักยภาพของพนักงานและขยายความร่วมมือกับพันธมิตรเพื่อสร้างรายได้เสริมจากบริการเกี่ยวเนื่อง ฝ่ายบริหารและพนักงานร่วมกันทุ่มเทและเสียสละ ในขณะที่ยังยึดมั่นในการบริหารจัดการและดำเนินงานตามวิสัยทัศน์องค์กรเพื่อส่งมอบบริการตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดให้กับผู้ใช้บริการ รวมทั้งตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ในช่วงสถานการณ์โรค COVID-19 บริษัทฯ ได้ออกประกาศมาตรการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่ครอบคลุมพื้นที่ปฏิบัติงานทั่วประเทศ ตามแนวทางที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนดอย่างเคร่งครัดเพื่อให้ระบบการทำงานยังคงดำเนินต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่มีผลกระทบต่อการบินให้บริการ

การดำเนินงานที่สำคัญในปี 2564 มีความก้าวหน้าตามลำดับและมีผลดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

1. บริษัทฯ พัฒนาการให้บริการการเดินอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ทั้งในส่วนของบริการบริหารจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management) ในเขต Bangkok FIR เพื่อการใช้ประโยชน์พื้นที่การจราจรทางอากาศของประเทศที่มีอยู่อย่างจำกัด การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management) เพื่อให้เที่ยวบินต่าง ๆ สามารถปฏิบัติการบินในห้วงอากาศ/สนามบินที่มีข้อจำกัดได้อย่างปลอดภัย และการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service) เพื่อให้อากาศยานปฏิบัติการบินได้อย่างปลอดภัยและเป็นระเบียบ
2. บริษัทฯ มีการดำเนินการโครงการตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564-2568 ได้ตามกำหนดของแผนงาน เพื่อพัฒนาระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยานเพื่อสนับสนุนการให้บริการบริหารจราจรทางอากาศที่มีประสิทธิภาพ
3. บริษัทฯ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร เพื่อสนับสนุนระบบสารสนเทศเพื่อการเดินอากาศ (Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management : CNS/ATM) และระบบสารสนเทศสำหรับงานด้านอำนวยการ (Back-Office) ตามนโยบายการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนา บวท. ให้เป็นองค์กรดิจิทัลที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน ตามนโยบายและแนวปฏิบัติของภาครัฐ





4. บริษัทฯ ยกย่องคุณภาพในการดำเนินงานของระบบบริหารทรัพยากรบุคคล โดยปรับปรุงแผนอัตรากำลังระยะยาวที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร การวางแผนบุคลากรให้มีความต่อเนื่อง รวมทั้งการทบทวนภารกิจโครงสร้างหน่วยงาน และอัตรากำลังให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และจัดทำแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ฉบับปี 2565-2569 (AEROTHAI HR Master Plan) ที่แสดงทิศทางและแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคล ที่มีวิสัยทัศน์ “การสร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals) ในการตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างมีประสิทธิภาพ”
5. บริษัทฯ มีการกำกับดูแลระบบการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน รวมถึงสนับสนุนการนำนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ไปสู่การปฏิบัติ พร้อมกับสื่อสารวัฒนธรรมสนับสนุนความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรให้เกิดเป็นพฤติกรรมที่พึงประสงค์ เพื่อสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมาย โดยบูรณาการกับการจัดทำยุทธศาสตร์ และเชื่อมโยงไปถึงการปฏิบัติงานเพื่อต่อยอดและสร้างมูลค่าให้กับองค์กร
6. บริษัทฯ ทริสเรตติ้ง จำกัด (ทริสเรตติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ “AAA” ซึ่งสะท้อนถึงการประเมินของทริสเรตติ้งเกี่ยวกับสถานะของบริษัทฯ ซึ่งเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยมีความสัมพันธ์กับรัฐบาลในระดับสูงสุด และมีความเป็นไปได้อย่างมากที่บริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันเหตุการณ์ ในกรณีที่บริษัทฯ ประสบปัญหาทางการเงิน และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” ซึ่งสะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรตติ้งว่า บริษัทฯ จะยังคงสถานะในการเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยมีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและมีบทบาทที่สำคัญต่อภาครัฐจากการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศสายหลักของประเทศไทย
7. ด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน ผลการเบิกจ่ายลงทุนสะสมในปี 2564 ของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายนโยบายภาครัฐที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินลงทุน
8. บริษัทฯ ขยายตลาดเชิงรุกสำหรับบริการเกี่ยวเนื่องอย่างต่อเนื่องโดยเน้นการพัฒนาธุรกิจด้วยการตลาดในรูปแบบดิจิทัล (Digital Marketing) บูรณาการความร่วมมือกับพันธมิตรผู้ให้บริการในต่างประเทศ รวมทั้งเพิ่มความสามารถด้านเทคโนโลยี เพื่อสร้างรายได้เพิ่มและส่งเสริมศักยภาพของบุคลากร

ในนามของฝ่ายบริหารและพนักงาน ขอขอบพระคุณท่านผู้ถือหุ้นทั้งหลายและหน่วยงานผู้ให้บริการที่ให้ความไว้วางใจ และสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีตลอดมา และขอให้คำมั่นว่าจะร่วมกันสร้างคุณประโยชน์ให้กับกิจการบินของประเทศ ผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างยั่งยืนสืบไป



ประวัติ ความเป็นมา



หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 เกิดขึ้นในทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบิน จึงต้องเลิกกิจการ ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุด การประกอบ ธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2491 เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายได้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย จนกระทั่งต่อมารัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกิจบริษัทฯ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติและการพัฒนากิจการการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาล ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2506 และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจําาร่วมเป็น ผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปแบบบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่คํ้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการกิจการด้วยความมุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากร รวมถึงประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศอย่างใกล้ชิด เพื่อขยายขีดความสามารถ และพัฒนาการบินของประเทศต่อไป



วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศ
ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”

(วิสัยทัศน์ประกอบการพัฒนาและดำเนินการกิจองค์กร
ตามกรอบยุทธศาสตร์ปี 2564-2568)

พันธกิจ

“เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ
ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย
เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ
เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ”

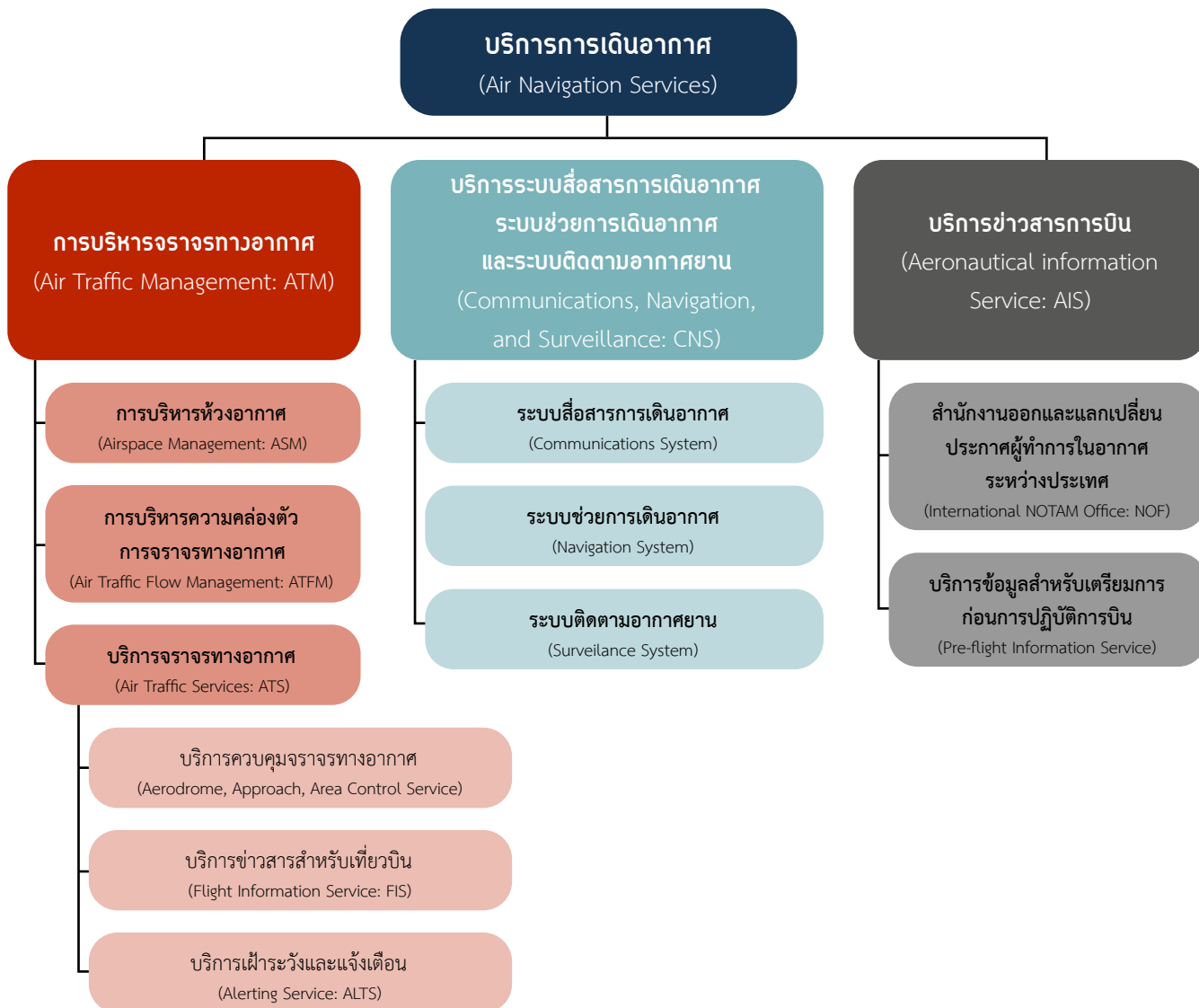
ภารกิจ

บริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services) สำหรับ
การปฏิบัติการบินภายในประเทศไทยใน 5 ส่วน คือ

- ✈ การบริหารจราจรทางอากาศ
(Air Traffic Management: ATM)
- ✈ บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
(Communications, Navigation, and Surveillance: CNS)
- ✈ บริการข่าวสารการบิน
(Aeronautical Information Service: AIS)
- ✈ บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน
(Meteorological Service : MET)
- ✈ การค้นหาและช่วยเหลือ
(Search and Rescue : SAR)

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลไทย ให้เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบ
ได้แก่ บริการจัดการจราจรทางอากาศ (ATM) บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS)
และบริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design : IFPD) รวมทั้ง บริการข่าวสารการ
เดินอากาศ (AIS) เฉพาะส่วนของ NOTAM Office และบริการเกี่ยวเนื่อง และงานตามนโยบายของรัฐบาล ทั้งนี้ สำหรับบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน
(MET) ปัจจุบันกรมอุตุนิยมวิทยา สังกัด กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ในขณะที่ส่วนการค้นหาและช่วย
เหลือ (SAR) นั้น อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมโดยตรง

บริการการเดินอากาศภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัทฯ



บริการการเดินอากาศภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัทฯ

การบริหารจราจรทางอากาศ (ATM) ที่บริษัทฯ ให้บริการในปัจจุบัน ประกอบด้วย 3 ส่วนย่อย ดังนี้

ก. การบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM)

ด้วยปัจจุบัน เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region: Bangkok FIR) ซึ่งเป็นพื้นที่การจราจรทางอากาศของประเทศไทย มีสัดส่วนห้วงอากาศสำหรับใช้งานในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน

พลเรือนอยู่ประมาณร้อยละ 50 ต่อร้อยละ 50 บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีบริการบริหารห้วงอากาศ (ASM) ขึ้น เพื่อให้การใช้งานห้วงอากาศ (Airspace) ซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และตอบสนองภารกิจของผู้ใช้งานห้วงอากาศ (Airspace User) ไม่เพียงแต่ในส่วนภาคความมั่นคง (Military) เท่านั้น แต่รวมถึงภาคพลเรือน (Civil) ด้วยสัดส่วนห้วงอากาศสำหรับการใช้งานในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน ภายใน Bangkok FIR (สีแดงแสดงห้วงอากาศที่ใช้งานสำหรับภาคความมั่นคง)

สัดส่วนห้วงอากาศสำหรับการใช้งานในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน ภายใน Bangkok FIR (สีแดงแสดงห้วงอากาศที่ใช้งานสำหรับภาคความมั่นคง)

ข. การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM)

นอกจากการบริหารห้วงอากาศแล้ว บริษัทฯ ยังให้บริการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (ATFM) ผ่านการสร้างสมดุลระหว่างความต้องการใช้งานห้วงอากาศ/สนามบินและปริมาณการจราจรทางอากาศที่สามารถรองรับได้ เพื่อจัดการสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ทั้งในส่วนห้วงอากาศและสนามบินภายใน Bangkok FIR ด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เที่ยวบินต่าง ๆ สามารถปฏิบัติการบินในห้วงอากาศ/สนามบินที่มีข้อจำกัดนั้นได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านขีดความสามารถในการคาดการณ์ในการปฏิบัติการของเที่ยวบิน

ค. บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS)

บริษัทฯ ได้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS) ซึ่งถือเป็นหัวใจหลักของบริการของ บริษัทฯ มาตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้อากาศยานสามารถปฏิบัติการบินภายในพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างปลอดภัยและเป็นระเบียบ โดยบริการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ที่บริษัทฯ ให้อยู่ในปัจจุบัน แบ่งออกเป็นบริการย่อยๆ ดังนี้

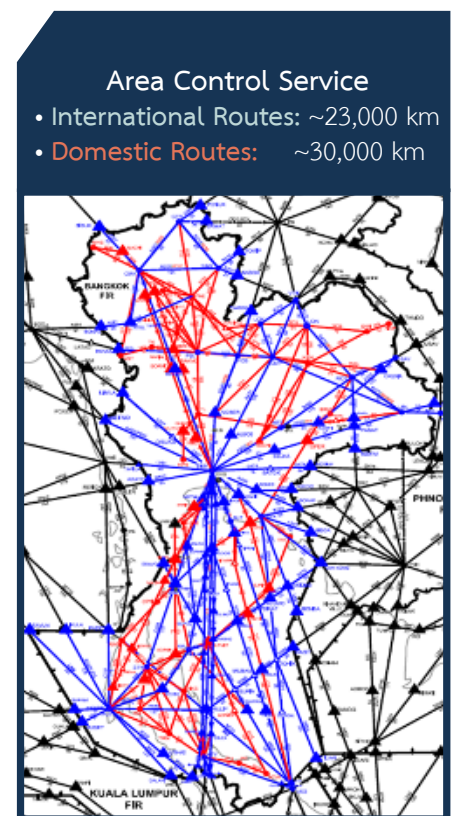
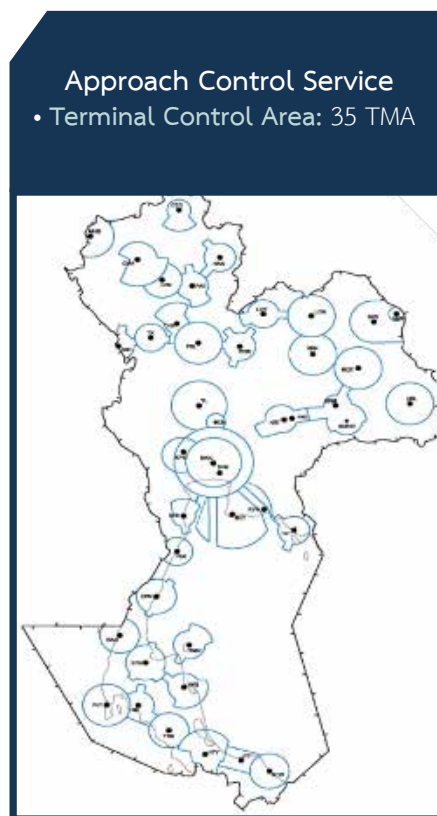
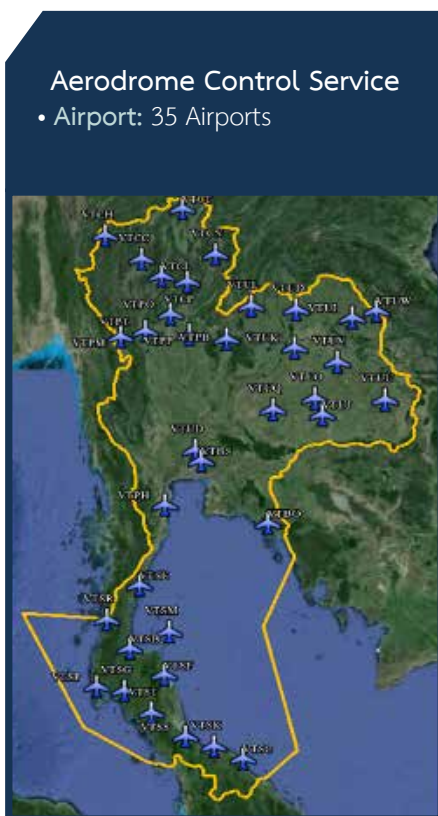
(1) บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Service: ATC)

บริการควบคุมจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR แบ่งย่อยตามขอบเขตการให้บริการเป็น 3 ส่วน คือ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Service)
เป็นบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ให้กับอากาศยาน ที่ปฏิบัติการบินขึ้นจาก/ลงสู่สนามบิน และในพื้นที่ในระยะประมาณ 5 ไมล์ทะเลโดยรอบสนามบิน
- บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service)
เป็นบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ให้กับอากาศยาน ที่ออกจาก/ร่อนลงสู่สนามบิน และในพื้นที่ในระยะประมาณ 50 ไมล์ทะเลโดยรอบสนามบิน
- บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)
เป็นบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ให้กับอากาศยานที่ปฏิบัติการบินตามเส้นทางบินภายใน Bangkok FIR

(2) บริการข่าวสารสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service: FIS)

(3) บริการเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services: ALTS)



ภาพแสดงขอบเขตการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ

บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS)

เพื่อสนับสนุนการให้บริการบริหารจราจรทางอากาศ กล่าวคือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ปฏิบัติการบินสามารถติดต่อสื่อสารกัน รวมถึงสามารถประเมินตำแหน่งอ้างอิงและติดตามตำแหน่งปัจจุบันของอากาศยานได้ บริษัทฯ ได้ให้บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน เช่นกัน ดังสามารถสรุปได้โดยสังเขปดังนี้

ก. ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System)

ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ซึ่งเป็นระบบที่ให้บริการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดต่อสื่อสารกับผู้ที่เกี่ยวข้องได้ ระบบสื่อสารการเดินอากาศที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน จำแนกย่อยได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

- การติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นด้วยกันเอง
กล่าวคือ เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และหน่วยเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- การติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นและภาคอากาศ
กล่าวคือ เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ปฏิบัติการบิน

ทั้งนี้ บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศที่บริษัทฯ ให้บริการนั้น ครอบคลุมทั้งเขตสนามบิน เขตประชิดสนามบิน และเขตเส้นทางบิน ภายใน Bangkok FIR ทั้งหมด

ข. ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System)

ปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการระบบช่วยการเดินอากาศ เพื่อช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งในส่วนการนำร่องสำหรับการปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และการนำร่องสำหรับการบินลงสู่/ออกจากสนามบิน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบตำแหน่งที่เที่ยงตรงและแม่นยำของตน อยู่หลากหลายชนิดตามความเหมาะสมในการให้บริการในแต่ละพื้นที่

ค. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System)

บริษัทฯ ให้บริการระบบติดตามอากาศยาน เพื่อติดตามตำแหน่งปัจจุบันของอากาศยาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดตามการปฏิบัติการของอากาศยานใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ที่ควบคุมจราจรทางอากาศของตน ทั้งในส่วนห้วงอากาศที่ครอบคลุมเขตเส้นทางบินและเขตประชิดสนามบินภายใน Bangkok FIR ทั้งหมด และส่วนภาคพื้นสำหรับสนามบินที่มีการจราจรคับคั่ง โดยเทคโนโลยีติดตามอากาศยานที่ บริษัทฯ ให้บริการมีทั้งสิ้น 4 ประเภท ได้แก่ (1) Primary Surveillance Radar (PSR) (2) Secondary Surveillance Radar (SSR) (3) Multilateration (MLAT) และ (4) Surface Movement Radar (SMR)

นอกจากนี้ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการให้บริการบริหารจราจรทางอากาศ บริษัทฯ ยังได้นำระบบอัตโนมัติหลากหลายระบบเข้าใช้งานด้วย อาทิ ระบบอัตโนมัติสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ (ATM Automation System) ซึ่งมีขีดความสามารถในการประเมิน/แจ้งเตือนด้านความปลอดภัย ระบบประมวลผลข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Data Processing System: FDPS) ซึ่งมีขีดความสามารถในการประมวลผลข้อมูลเที่ยวบิน เพื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศใช้ประกอบการตัดสินใจ เป็นต้น

บริการข้อมูลข่าวสารการบิน (AIS)

ปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service: AIS) ในส่วนการปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานในการออกประกาศผู้ทำการในอากาศและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศกับต่างประเทศ (International Notice to Airmen (NOTAM) Office: NOF) เป็นหลัก เพื่อสนับสนุนให้การปฏิบัติการบินและการบริหารจราจรทางอากาศทั้งภายใน Bangkok FIR และระหว่างประเทศ เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยนอกจากการปฏิบัติหน้าที่เป็น NOF แล้ว บริษัทฯ ยังมีให้บริการ Pre-flight Information Service บางส่วน เพื่อให้บริการข้อมูลสำหรับเตรียมการก่อนการปฏิบัติการบินแก่สายการบิน/หน่วยงานตามที่ได้รับการร้องขอด้วย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับมอบหมายจาก ICAO ให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์แลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาค (Regional OPMET Center: ROC) และคลังข้อมูลข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Regional OPMET Data Bank: RODB) อีกหน้าที่หนึ่งด้วย

บริการเกี่ยวเนื่องอื่นๆ

ด้วย บริษัทฯ มีบุคลากรที่มีความชำนาญในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารข้อมูล และการให้บริการเกี่ยวเนื่องต่างๆ รวมถึงได้ดำเนินงานด้านการวิจัยและพัฒนาระบบ/อุปกรณ์ เพื่อนำมาใช้ในการสนับสนุนภารกิจของบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลานาน บริษัทฯ จึงได้ขยายขอบเขตของงานด้านการวิจัยและพัฒนาให้ครอบคลุมความต้องการใช้งานของกลุ่มผู้ใช้ในอุตสาหกรรมการบินมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่เน้นการผลิตอุปกรณ์ หรือบริการเสริมเพื่อใช้งานภายในองค์กรแทนการจัดหาจากต่างประเทศซึ่งมีราคาสูงเท่านั้น มาสู่การผลิต หรือจัดบริการเสริมให้แก่สายการบิน และหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศอื่นๆ ด้วยตัวอย่างบริการเกี่ยวเนื่องของบริษัทฯ เช่น บริการเกี่ยวเนื่องด้านการบิน อาทิ บริการอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน บริการเครือข่ายสื่อสาร บริการผลิตและพัฒนาระบบ/อุปกรณ์ บริการบินทดสอบ บริการฝึกอบรมและเป็นที่ปรึกษา บริการสื่อสารการบินด้วยข้อมูล บริการมาตรฐานเครื่องวัด เป็นต้น

วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ

ภายใต้วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงที่สุดอย่างยั่งยืน” ซึ่งมุ่งเน้นการรักษามาตรฐาน และยกระดับคุณภาพการให้บริการให้สามารถเทียบเคียงได้กับแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) โดยบริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. 2564-2567 ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ [Strategic Issue]	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ [Strategic Objective]
1. การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	1. ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน 2. พัฒนาศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินทางอากาศ
2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน 4. มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี
3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	5. มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ให้บริการทุกกลุ่ม 6. มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม 7. เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของเทคโนโลยีดิจิทัล 8. มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้
4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน	9. สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ 10. มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ





ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

บริษัทฯ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) โดย คค. มอบหมายให้บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน และบริการอื่นที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะของ ICAO ให้เป็นไปด้วยความสะดวปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอากำไร และให้ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่างๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเป็นธรรมจากผู้รับบริการ

สถานที่ประกอบการ

สำนักงานใหญ่

102 ซอยงามดูพลี ทุ่งมหาเมฆ สาทร
กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2287 3531-41 โทรสาร : 0 2287 3131
Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

100 หมู่ที่ 3 ถนนสนามบิน ตำบลคลองหลา
อำเภอคลองหอยโข่ง จังหวัดสงขลา 90115
โทรศัพท์ : 0 7425 1051-60 โทรสาร : 0 7425 1339

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

200 เขาป่อไทร ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง
จังหวัดภูเก็ต 83110
โทรศัพท์ : 0 7632 7251-5 โทรสาร : 0 7632 7258-9

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน
จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84130
โทรศัพท์ : 0 7744 1132 โทรสาร : 0 7744 1133

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

60 ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50200
โทรศัพท์ : 0 5327 0624-32 โทรสาร : 0 5327 7600

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ถนนสนามบิน ตำบลอรุณภูมิ อำเภอเมือง
จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์ : 0 5530 1422 โทรสาร : 0 5530 1450

ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ นครราชสีมา

บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ
จังหวัดนครราชสีมา 30230
โทรศัพท์ : 0 4425 7670 โทรสาร : 0 4425 6576

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง
จังหวัดอุดรธานี 41000
โทรศัพท์ : 0 4224 6803 โทรสาร : 0 4224 9734

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง
จังหวัดอุบลราชธานี 34000
โทรศัพท์ : 0 4524 0798 โทรสาร : 0 4524 0798

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77110
โทรศัพท์ : 0 3252 0831 โทรสาร : 0 3252 0833



ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	2564	2563	2562
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) ^{1/}			
รายได้รวม	3,162.74	7,391.95	13,368.78
ค่าใช้จ่ายรวม	6,787.79	10,863.33	12,477.70
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	(3,625.05)	(3,471.38)	891.08
ฐานะการเงิน (ล้านบาท) ^{2/}			
สินทรัพย์รวม	10,440.82	13,674.49	17,395.72
หนี้สินรวม	6,901.66	6,387.80	6,637.65
ส่วนของผู้ถือหุ้น	3,539.16	7,286.69	10,758.07
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.95	0.88	0.62
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น	11.75	9.77	8.74
หมายเหตุ ^{1/} บริษัทได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า (IFRS 16) เป็นครั้งแรกตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และได้ปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังเกี่ยวกับการรับรู้รายการค่าบริการรายจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิก ^{2/} งบการเงินประจำปี 2563 และ 2562 ได้มีการจัดประเภทรายการใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการนำเสนองบการเงินประจำปี 2564 เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาถือปฏิบัติ			

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ

แผนการเดินทางอากาศสากลและภูมิภาคของ ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้กำหนดแผนการเดินทางอากาศสากล (Doc 9750 Global Air Navigation Plan (GANP)) เป็นทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของโลก โดยองค์ประกอบที่สำคัญของฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบันที่ได้รับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชาสามัญครั้งที่ 40 ของ ICAO (The 40th Session of the ICAO Assembly) ในปี 2562 ยังคงเป็นส่วนหนึ่งของแผนกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) ที่ได้รับขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนาการเดินทางอากาศในด้านต่าง ๆ ด้วยการนำเทคโนโลยี/วิธีปฏิบัติใหม่ ๆ มาใช้งาน โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็นช่วง ๆ ช่วงละ 6 ปี นอกจากนี้ เพื่อมุ่งไปสู่เป้าหมายการดำเนินการตามขีดความสามารถ (Performance-Based Approach) ในฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ยังได้มีการระบุตัวชี้วัดขีดความสามารถ (Key Performance Indicator: KPI) ของเรื่องต่าง ๆ ตามแผนกลยุทธ์ ASBUs ขึ้น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านกิจการบินใช้ในการประเมินช่องว่างระหว่างระบบการเดินทางอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบันและขีดความสามารถที่ต้องการ/จะได้รับจากการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ ASBUs ซึ่งการประเมินขีดความสามารถผ่านตัวชี้วัดที่ได้รับนี้ไม่เพียงแต่จะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถกำหนดลำดับความสำคัญในการลงทุนได้เท่านั้น แต่ยังจะช่วยให้สามารถจัดสรรทรัพยากรได้อย่างเหมาะสมด้วย

จากแผนพัฒนาระดับโลกดังกล่าว ICAO ได้แปลงถ่ายกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และได้ระบุรายการพัฒนาที่มีความสำคัญลำดับต้น มาเป็นแผนบริการการเดินทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless Air Navigation Service (ANS) Plan) ที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยง/สอดคล้องประสานกันของบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคฯ โดยได้มีการระบุเกณฑ์เป้าหมายข้อกำหนดที่ต้องการในเรื่องสนามบิน ห้วงอากาศ และเส้นทางบิน (Preferred Aerodrome/Airspace and Route Specifications: PARS) และเกณฑ์ระดับที่ต้องการในเรื่องการให้บริการจราจรทางอากาศ (Preferred Air Traffic Management Service Levels: PASL) รวมถึงองค์ประกอบระดับภูมิภาคและระดับโลกที่สำคัญ ปัจจัยด้านมนุษย์ และการประสานความร่วมมือระหว่างทหารและพลเรือนไว้ด้วย ทั้งนี้ ในปี 2562 ที่ประชุมกลุ่มวางแผนและดำเนินการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ครั้งที่ 30 (APANPIRG/30) ได้ให้การรับรอง Asia/Pacific Seamless ANS Plan, Version 3.0 ซึ่ง ICAO ได้ปรับปรุงขึ้นใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเดินทางอากาศสากล ฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 โดยได้มีการเพิ่มเติมเรื่องที่ต้องพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมจากฉบับก่อน รวมทั้งได้มีการกำหนดกรอบเวลาในการดำเนินการช่วงใหม่ขึ้น กล่าวคือ จากแต่เดิมที่กำหนดไว้ถึงปี 2562 เท่านั้น ในฉบับปัจจุบันได้เพิ่มช่วงการดำเนินการไปจนกระทั่งถึงปี 2565 ด้วย ซึ่งบริษัทฯ ได้นำแผนกลยุทธ์ ASBUs มาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของบริษัทฯ และได้จัดให้มีการพัฒนามตามกลยุทธ์ ASBUs รวมถึง Asia/Pacific Seamless ANS Plan มาอย่างต่อเนื่อง





ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต

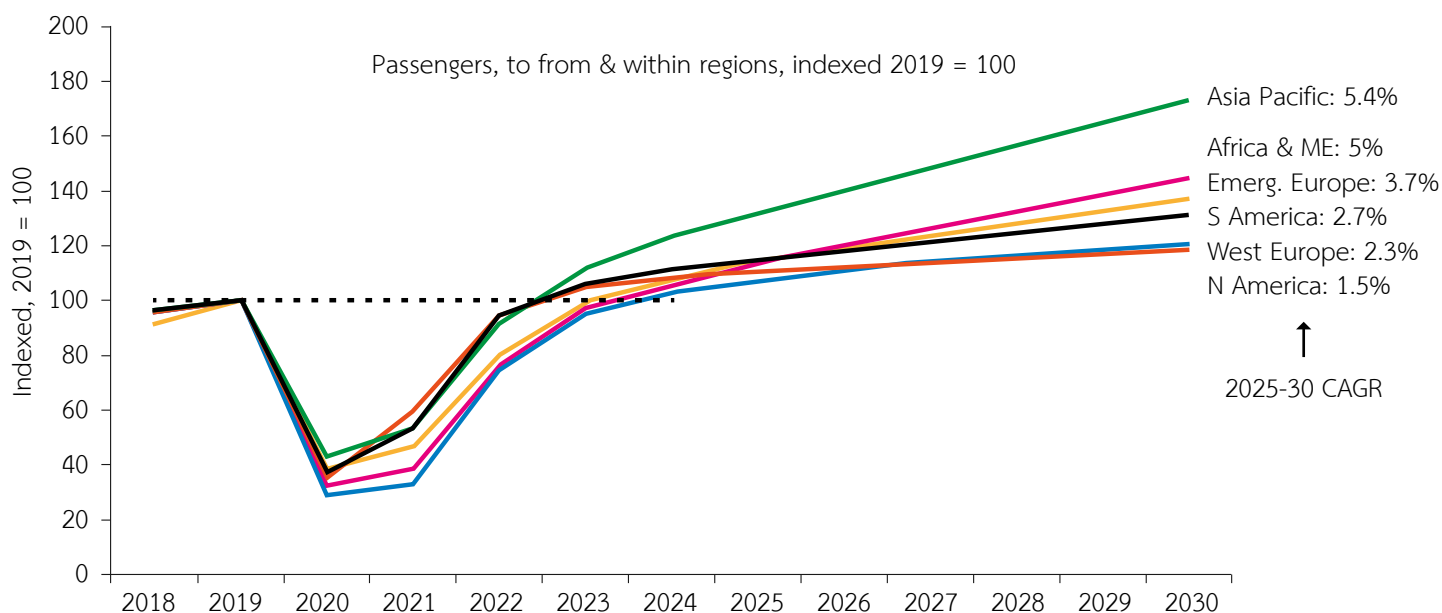
ก่อนมีการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในอดีตการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคตนั้นเป็นไปในทิศทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก ทำให้หลายประเทศทั่วโลกใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-Down) หรือกระทั่งปิดประเทศ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเดินทางจนไม่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้ ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 จนถึงปัจจุบัน

เหตุการณ์โรคระบาดครั้งนี้ มีความรุนแรงมากกว่าเหตุการณ์ในอดีตที่เคยเกิดขึ้นอย่างสิ้นเชิง ไม่ว่าจะเป็น SARS (พ.ศ. 2546) Avian Influenza (H7N9) (พ.ศ. 2556) และ MERS Flu (พ.ศ. 2558) ทั้งระดับความรุนแรง พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเชิงกว้างทั่วโลก และระยะเวลาที่ยืดเยื้อ จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้ประเมินผลกระทบจาก COVID-19 ต่อธุรกิจการบินทั่วโลก (ณ วันที่ 26 พฤษภาคม 2564) โดยคาดการณ์ว่าธุรกิจการบินทั่วโลก จะต้องใช้เวลาในการฟื้นฟูอีกหลายปี การจราจรทางอากาศจึงจะสามารถกลับมาอยู่ในจุดเดิมก่อนเกิดการระบาดของ COVID-19 โดยคาดว่าอาจเกิดขึ้นหลังจากปี ค.ศ. 2024 หรือพ.ศ. 2567

Regions with large domestic markets recover first

European, Africa & Middle East regions lags due to international markets



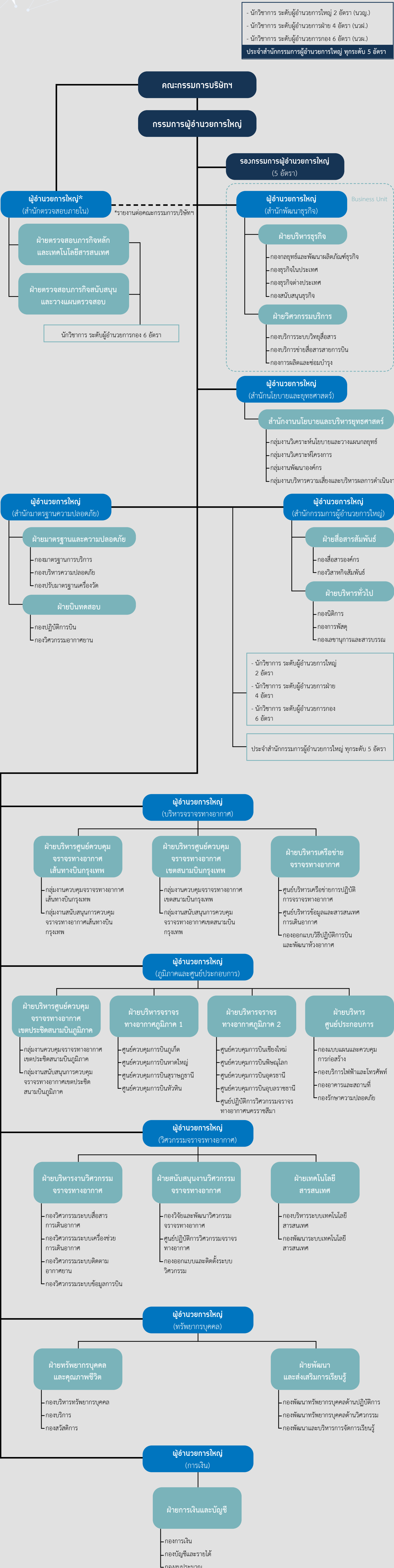
Source: IATA Economics using data from Tourism Economic/IATA Air Passenger Forecasts' April 2021

สำหรับปี 2564 ปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่ ที่ส่งผลกระทบรุนแรงกว่าปี 2563 ทำให้ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมด มีจำนวน 0.31 ล้านเที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 50 จากปีที่ผ่านมา และคาดการณ์ในปี 2565 จะมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากอยู่ในช่วงฟื้นตัวจากผลกระทบที่ได้รับ และปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายด้านต่าง ๆ ที่รัฐบาลเร่งดำเนินการ

โครงสร้าง การบริหารองค์กร



ผังโครงสร้างองค์กร





คณะกรรมการ

คณะกรรมการของบริษัทฯ ชุดต่างๆ มีดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
- คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ
- คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม
- กรรมการอิสระ
- คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2564 มีดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติมและรายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ตามหมวดที่ 2)

1. ดร. กุลยา	ตันติเดมิท	รองประธานกรรมการบริษัทฯ
2. นายพุดิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการบริษัทฯ
3. นางจันจิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการบริษัทฯ
4. นายปฐม	เฉลยวาเรศ	กรรมการบริษัทฯ
5. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสิทธิ์	กรรมการบริษัทฯ
6. ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ	กรรมการบริษัทฯ
7. นายระพี	ผ่องบุพกิจ	กรรมการบริษัทฯ
8. ดร. เพียงอ	เลาหะวิไลย	กรรมการบริษัทฯ



ดร.กุลยา ตันติเตมิก
รองประธานกรรมการบริษัทฯ



นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโสภ
กรรมการบริษัทฯ



นางจันจิรา บุรุษพัฒน์
กรรมการบริษัทฯ



นายปฐม เฉยวาเรศ
กรรมการบริษัทฯ



นางพมศรีสวาท กายอรุณสุทธิ์
กรรมการบริษัทฯ



ศาสตราจารย์ ดร. อมร พิมาณมาศ
กรรมการบริษัทฯ



นายระพี พ่วงบุพกิจ
กรรมการบริษัทฯ



ดร. เพ็ญวอ เลหาะวิลัย
กรรมการบริษัทฯ



นายกิ้นกร ชูวงศ์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)
รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(อำนวยการ)



นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(นโยบายและทรัพยากรมนุษย์)

คณะผู้บริหาร



นางสิริเกศ เนียมลอย
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)



นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นายชำนาญ ฤกษ์ชัย
ผู้อำนวยการใหญ่
(ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)



นายทีนายุ มุรา
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)



นางสาววรพร รอดอยู่
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางรณิยา สุนทรสาบติก
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



นายสุรัชย์ หनुพรหม
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นายชนะ กัดท่ากราย
ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)



นายไพสав ปราณิตพลกรั
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหารระดับสูง

1. นายกนกกร ชูวงศ์

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)
วัน เดือน ปี เกิด	19 กันยายน 2505
อายุ	59 ปี
วันเข้าทำงาน	1 กรกฎาคม 2529
การศึกษา	- ประกาศนียบัตร สาขาสื่อสารการบิน สถาบันการบินพลเรือน - ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (สาขารัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- ประกาศนียบัตร หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 47 ปีการศึกษา 2556 - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 3 ปี 2558
ประวัติการทำงาน	ปี 2564 รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี 2561 - ปี 2564 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) ปี 2558 - ปี 2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี 2555 - ปี 2558 ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)

2. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)
วัน เดือน ปี เกิด	14 พฤศจิกายน 2506
อายุ	57 ปี
วันเข้าทำงาน	1 มกราคม 2538
การศึกษา	- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาการบริหารจัดการสาธารณะ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- หลักสูตร การบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.) รุ่นที่ 11 ประจำปี 2556 - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 2 ปี 2557
ประวัติการทำงาน	ปี 2561 - ปี 2564 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ) ปี 2559 - ปี 2561 ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)

3. นายสุพลเชื้อ เขียวอาชีพ

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)
วัน เดือน ปี เกิด	10 มีนาคม 2506
อายุ	58 ปี
วันเข้าทำงาน	1 กรกฎาคม 2529
การศึกษา	- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (สาขาการจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 5 ปี 2558 - ประกาศนียบัตร หลักสูตร วิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 40 ประจำปี 2549
ประวัติการทำงาน	ปี 2562 - ปี 2564 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล) ปี 2560 - ปี 2562 นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



โครงสร้างอัตรากำลัง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น 3,203 คน จำแนกได้ ดังนี้

ทุ่งมหาเมฆ	1,931	คน
สุวรรณภูมิ	430	คน
ดอนเมือง	46	คน
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	148	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	120	คน
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	88	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	44	คน
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	140	คน
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	101	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	79	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	41	คน
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานนครราชสีมา	35	คน
รวม	3,203	คน

จำนวนลูกจ้างบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ มีลูกจ้างรวมทั้งสิ้น 33 คน จำแนกได้ ดังนี้

ชาย	10	คน
หญิง	23	คน
รวม	33	คน

ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2564	2563	2562
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	4,034.15	7,989.01	9,612.41
ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว	5.87	11.32	10.85

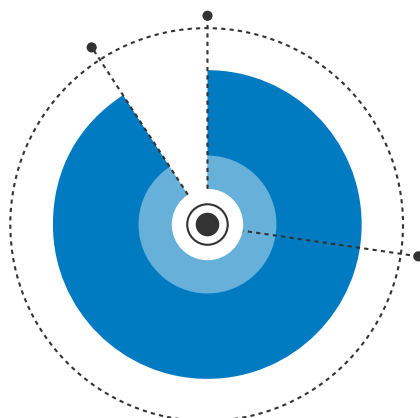
- หมายเหตุ
- เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติงดจ่ายเงินรางวัลพิเศษประจำปี 2563 และ ปี 2564 บริษัทฯ ได้บันทึกกลับรายการเงินรางวัลพิเศษในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นจำนวนเงิน 1,285.03 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเงินรางวัลพิเศษของพนักงาน จำนวน 1,282.50 ล้านบาท (บันทึกกลับรายการอยู่ในค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน) และเงินรางวัลพิเศษของลูกจ้างชั่วคราว จำนวน 2.53 ล้านบาท (บันทึกกลับรายการอยู่ในค่าใช้จ่ายอื่น)
 - ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ปรับปรุงรายการทางบัญชีสำหรับค่าใช้จ่ายเงินสมทบกองทุนสวัสดิการที่บริษัทฯ ได้มีการจัดสรรร้อยละ 9 ของอัตราเงินเดือนของพนักงานเป็นรายได้ของเงินกองทุนสวัสดิการเพื่อเป็นงบประมาณสวัสดิการพนักงาน เนื่องจากการเปลี่ยนรูปแบบการนำเสนองบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ ดังนั้น เงินสมทบกองทุนสวัสดิการดังกล่าวเป็นรายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับเงินกองทุนสวัสดิการ จึงไม่จัดเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ หรือ ไม่จัดเป็นรายได้ของเงินกองทุนสวัสดิการ ซึ่งบริษัทฯ ได้ปรับปรุงยอดเงินของค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานและค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราวในปี 2563 และ 2562 ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับปี 2564 โดยปรับปรุงรายการเงินสมทบกองทุนสวัสดิการตัดออกจากค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และรายได้ของเงินกองทุนสวัสดิการ

โครงสร้างวินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม 92 สายการบิน (ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2564)

สายการบิน 600,000 หุ้น

มูลค่า 60 ล้านบาท



รัฐบาล 6,000,000 หุ้น

มูลค่า 600 ล้านบาท

รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี 2564 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	6,000,000

รายชื่อผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นสูงสุด 10 อันดับแรก ประจำปี 2564 มีดังนี้

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
1	THAI AIRASIA COMPANY LIMITED	43,484
2	BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED	39,363
3	NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED	34,489
4	THAI VIETJET AIR JOINT STOCK CO.,LTD	32,615
5	SINGAPORE AIRLINES LTD	31,490
6	THAI LION MENTARI COMPANY LIMITED	29,991
7	CATHAY PACIFIC AIRWAYS	28,866
8	THAI SMILE AIRWAYS COMPANY LIMITED	19,869
9	JEJU AIR	18,369
10	VIETNAM AIRLINES JSC	18,369
11	สายการบินอื่นๆ อีกจำนวน 82 สายการบิน รวม	303,095
รวมผู้ถือหุ้น ข.		600,000

หมายเหตุ รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2564

หนี้เงินกู้ยืมของรัฐวิสาหกิจ

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ 30 กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
		2564	2563	2562	
ออมสิน	1,650.00	190.19	317.13	444.07	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	2,678.40	695.82	-	-	ไม่ค้ำประกัน
รวม	4,328.40	886.01	317.13	444.07	

เงินกู้ระยะสั้น

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	ประเภทวงเงิน	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ 30 กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
			2564	2563	2562	
กรุงไทย	O/D	30.00	-	-	-	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	O/D	30.00	-	-	-	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	P/N	260.00	-	-	-	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	P/N	1,020.00	540.00	-	-	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	P/N	300.00	-	-	-	ไม่ค้ำประกัน
กรุงศรีอยุธยา	P/N	160.00	160.00	-	-	ไม่ค้ำประกัน
รวม		1,800.00	700.00	-	-	



แผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564-2568

แผนงานโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2564

1. จัดหาและติดตั้งระบบ Aerodrome Simulator ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ พิษณุโลก อุตรธานี อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต หาดใหญ่ และหัวหิน

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2562 – 2564 วงเงินรวมทั้งสิ้น 322.83 ล้านบาท)

เพื่อสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน (Aerodrome Control) สามารถฝึกอบรมได้เร็วขึ้น และสนับสนุนการฝึก Human Machine Interface (HMI) เพื่อพัฒนาให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเกิดความคุ้นเคยกับระบบ/ อุปกรณ์ใหม่ที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่บริษัทฯ เปิดใช้งานในปี 2563 และเป็นการฝึกการแก้ไขปัญหาในขณะปฏิบัติงาน เพื่อลดปัญหา ข้อจำกัด รวมถึงอุปสรรคที่อาจจะเกิดขึ้นในขั้นตอน

การปฏิบัติจริง บริษัทฯ จึงดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบ Aerodrome Simulator สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ พิษณุโลก อุตรธานี อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต หาดใหญ่ และหัวหิน รวมจำนวน 10 แห่ง โดยในปี 2562 ได้ลงนามสัญญาจัดหาระบบอุปกรณ์ และดำเนินการติดตั้งและทดสอบการทำงานของระบบแล้วเสร็จในปี 2564

2. การสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนและแนวคิดทวิงอากาศอาเซียนไว้ร่อยต่อ

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2559 – 2564)

ด้วยการมีแผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) และการจัดแบ่งให้มีการดำเนินงานด้าน Air Traffic Management: ATM เป็นหนึ่งในงานสำคัญลำดับต้นในด้านเทคนิค โดยบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) ตั้งแต่ปี 2552 เรื่อยมา ในฐานะผู้สนับสนุนคณะผู้แทนของประเทศไทย และมีบทบาทสำคัญในการพิจารณา/นำเสนอ/ร่วมดำเนินงานในเวทีอาเซียนมาโดยตลอด โดยในปี 2561 บริษัทฯ ร่วมกับประเทศอาเซียนจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) แล้วเสร็จ ซึ่งเป็นกิจกรรมสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน 2559-2562 (ASEAN Transport Strategic Plan : ATSP 2016-2025) บริษัทฯ ได้ผลักดันการดำเนินงานภายใต้แผน ASEAN ATM Master Plan เชิงรุก ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา เพื่อสนับสนุนงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผน ASAM ผ่านการเข้าประชุม ASEAN Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTTC)

การประชุม ATM Strategic Planning Group (ATM SPG) และกิจกรรมโครงการความร่วมมืออาเซียน เช่น โครงการ Enhanced ASEAN Regional Integration Support from the European Union (ARISE Plus) รวมทั้งการประชุม ATWG ทุกครั้ง พร้อมกับร่วมสังเกตการณ์การประชุมระดับสูงของอาเซียนในโอกาสที่เหมาะสม ดำเนินงานและ/หรือสนับสนุนการดำเนินงานแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามแผนงานอาเซียนในด้าน ATM อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2563 ประเทศอาเซียนได้ปรับปรุงแผนงานดังกล่าวให้ทันต่อสถานการณ์และตอบสนองต่อแผนงานระดับภูมิภาคและระดับโลก และได้ปรับชื่อแผนเป็น ASEAN Air Navigation Service (ANS) Master Plan โดยประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในการปรับปรุงบทที่ 3 (Current Situation) และบทที่ 5 (Development Programme) ของแผนงานฯ ทั้งนี้แผนงาน ASEAN ANS Master Plan 2020 edition ได้รับการรับรองจากที่ประชุมระหว่างเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (STOM) ครั้งที่ 50 และที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ครั้งที่ 16 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2563 ที่ผ่านมา ประเทศอาเซียนมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินงานตามแผนของภูมิภาคให้สำเร็จลุล่วงโดยมีการติดตามสถานะการดำเนินงานตามแผนอย่างต่อเนื่องทุก ๆ ครึ่งปี เพื่อส่งเสริมตลาดการบินร่วมอาเซียนต่อไป



แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

1. จัดหาและติดตั้งระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2564 – 2567 วงเงินรวมทั้งสิ้น 238.24 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการตรวจสอบการรุกร้าเข้าทางวิ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงพิจารณานำระบบ Multilateration System (MLAT) ซึ่งเป็นระบบตรวจจับการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะในบริเวณทางวิ่ง ทางขับและลานจอด เข้ามาใช้แทนสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีอากาศยานให้บริการหนาแน่น โดยระบบ MLAT ถูกพัฒนาด้วยเทคโนโลยีแบบใหม่ ที่ทำให้สามารถแสดงข้อมูลได้ทั้งตำแหน่ง ชื่อของอากาศยานและยานพาหนะ ค่าตำแหน่งของอากาศยานที่ถูกต้อง แม่นยำ รวมทั้งความสามารถในการแจ้งเตือนกรณีอากาศยานรุกร้าเข้าไปในทางวิ่ง (Runway Incursion) โดยในปี 2564 ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง และได้พื้นที่จากท่าอากาศยานแล้ว ปัจจุบันจัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์แล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการจัดหาและลงนามสัญญาจัดหาอุปกรณ์ในปี 2565 และติดตั้ง/ทดสอบระบบแล้วเสร็จในปี 2567

2. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสาร สนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2564 – 2567 วงเงินรวมทั้งสิ้น 38.40 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรในส่วนงานภาคพื้น ให้เหมาะสมและสอดคล้องตามความหนาแน่นของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต โดยมีการติดตั้งระบบ MLAT ซึ่งจำเป็นต้องมีขายสื่อสารรองรับระบบดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดซื้อโครงการพัฒนาระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT ข้างต้น เพื่อดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบขายสื่อสารสนับสนุนระบบติดตามอากาศยานดังกล่าวให้สอดคล้องกัน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2567

3. จัดหาและติดตั้งเทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูล Aeronautical Information Management (AIM)

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2562 – 2565 วงเงินรวมทั้งสิ้น 46.75 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน (Aeronautical Information Management : AIM) จากมาตรฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งสอดคล้องตามแนวทางการปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้นของ ICAO โดยในปี 2562 ได้ลงนามสัญญาแล้ว และดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์แล้วเสร็จในปี 2564 คาดว่าจะทดสอบการทำงานของระบบแล้วเสร็จในปี 2565

4. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME (ทดแทน) ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563 – 2566 วงเงินรวมทั้งสิ้น 147.47 ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 15 ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานีรวม 6 แห่ง โดยปีที่ผ่านมาได้ดำเนินการจัดหาแต่ไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดหาใหม่ คาดว่าจะลงนามสัญญาภายในปี 2565 และติดตั้ง/ทดสอบอุปกรณ์แล้วเสร็จในปี 2566

5. จัดสร้างอาคารสำนักงานใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563 – 2568 วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,097.41 ล้านบาท)

จากปัญหาของข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ใช้สอยภายในบริเวณสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน รวมทั้งนโยบายในอนาคตของบริษัทฯ ในการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ ในด้านบุคลากรและการสร้างงานนวัตกรรม บริษัทฯ จึงมีแนวคิดในการจัดตั้ง ATM Professional Centre ซึ่งจะประกอบด้วย สถานที่/ระบบ/อุปกรณ์ ในการพัฒนาบุคลากรด้านบริการการเดินอากาศ และการสร้างงานวิจัยและพัฒนาให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล เพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาระบบงานต่างๆ ที่จำเป็นและสำคัญสำหรับบริษัทฯ ในอนาคต จึงจำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่ใช้สอยภายในของสำนักงานใหญ่ให้สามารถรองรับการปฏิบัติงานของพนักงานในปัจจุบันและในอนาคต ทั้งนี้ เมื่อเปิดใช้งานศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Center: ATMC) จำเป็นต้องจัดสรรพื้นที่ใช้งานให้เป็นสัดส่วน และจัดทำ Zoning พื้นที่ให้สอดคล้องกับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมทั้งสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายต่าง ๆ โดยในปี 2563 บริษัทฯ ทบทวนขอบเขตงานจ้างออกแบบและจัดทำแบบก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานแล้วเสร็จ โดยได้จัดจ้างออกแบบและจัดทำแบบก่อสร้างอาคารฯ และลงนามสัญญาได้ในเดือนกันยายน 2563 โดยงานออกแบบฯ แล้วเสร็จในปี 2564 ทั้งนี้ การจัดทำแบบก่อสร้างอาคารฯ บริษัทฯ จะพิจารณาทบทวนการดำเนินการให้สอดคล้องกับสถานะทางการเงินของบริษัทฯ และสถานการณ์ของธุรกิจการบิน โดยยกเลิกงบลงทุนในช่วงการทบทวนงบลงทุนปี 2565 ซึ่งหากในอนาคตสถานการณ์ทางการเงินของบริษัทฯ ดีขึ้น บริษัทฯ จึงพิจารณาการดำเนินโครงการนี้ใหม่อีกครั้ง

6. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน เพื่อสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินและเขตประเทศ สยามบิน ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และอุบลราชธานี

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2562 – 2565 วงเงินรวมทั้งสิ้น 144.10 ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์บางส่วนที่ล้าสมัย และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง และไม่สามารถจัดหาอะไหล่เดิมทดแทนได้ ส่งผลต่อการดูแลซ่อมบำรุงและคงสภาพให้ระบบสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์บางส่วนทดแทนและปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยของระบบติดตามอากาศยานทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar: SSR) ณ สถานี SSR ท่าอากาศยานภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และอุบลราชธานี

ในปี 2563-2564 ได้ลงนามสัญญาและดำเนินการเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์บางส่วน ณ สถานี SSR ทั้ง 3 แห่งเรียบร้อยแล้ว โดยดำเนินการทดสอบการทำงานของระบบฯ ที่ท่าอากาศยานอุบลราชธานีแล้วเสร็จ คาดว่าจะดำเนินการทดสอบการทำงานของระบบฯ ณ สถานี SSR ท่าอากาศยานภูเก็ต และสุราษฎร์ธานี แล้วเสร็จในปี 2565

แผนงานโครงการสำคัญที่คาดว่าจะลงฤกษ์ภายใน 3 ปีข้างหน้า

1. จัดสร้างอาคารศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ 2

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2564 – 2570)

จากนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ของรัฐบาล เพื่อให้หน่วยงานสามารถดำเนินธุรกิจไปได้อย่างต่อเนื่องเมื่อได้รับผลกระทบจากความเสียหายหรือปัจจัยคุกคามทั้งจากภายในและภายนอก บริษัทฯ ซึ่งได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทย จึงเล็งเห็นความสำคัญและความจำเป็นในการลงทุนระบบ/อุปกรณ์ และวิธีการต่างๆ เพื่อให้การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ แม้ในเวลาที่ภัยคุกคามหรือภาวะวิกฤต บริษัทฯ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาจัดให้มีสถานที่ปฏิบัติงานบริหารจราจรทางอากาศสำรองที่เป็นอิสระจากสถานที่ปฏิบัติงานบริหารจราจรทางอากาศในปัจจุบันภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ เพื่อเป็นศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ 2 ประกอบด้วย

1. การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน และเขตประเทศสยามบินภูมิภาค
2. การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประเทศสยามบินกรุงเทพ
3. การให้บริการจราจรทางอากาศเขตสยามบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทบทวนการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมปัจจุบัน ซึ่งคาดว่าจะจัดทำรายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการฯ แล้วเสร็จภายในต้นปี 2565 และคาดว่าจะดำเนินโครงการแล้วเสร็จในปี 2570

2. การให้บริการการเดินอากาศ ณ สยามบินอุตะเภา

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563 – 2569 วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,256.00 ล้านบาท)

บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมครั้งที่ 8/2561 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ร่วมกับกองทัพเรือ ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สยามบินอุตะเภา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอุตะเภา ให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร บริษัทฯ จึงดำเนินโครงการเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สยามบินอุตะเภา มีเป้าหมายเปิดให้บริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องภายในปี พ.ศ. 2568 โดยบริษัทฯ อยู่ระหว่างทบทวนรายละเอียดโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สยามบินอุตะเภา เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ กระทรวงคมนาคม และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในปี 2565 เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติงบประมาณดำเนินโครงการต่อไป

บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ

1. การการประชุม Thales User Group (TUG) 2021

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพร่วมกับบริษัท Thales ในการจัดประชุม Thales User Group (TUG) 2021 หรือการประชุม Thales Better Skies Together Digital Symposium ซึ่งเป็นการจัดประชุมในรูปแบบเสมือนจริง (Virtual Meeting) เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2564 โดย นายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในขณะนั้น ได้ร่วมกล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมการประชุม

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

ได้ร่วมนำเสนอข้อมูลของ บวท. ที่เกี่ยวกับการดำเนินการโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM Systems: TMCS) เพื่อเป็นการนำเสนอภาพรวมของการดำเนินการในโครงการ TMCS ที่มีการพัฒนาระบบการเดินอากาศของประเทศไทยให้มีศักยภาพ รวมทั้งมีขีดความสามารถในการแข่งขันเป็นไปตามมาตรฐานของเทคโนโลยีการบินของโลกปัจจุบัน

2. การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพเรือ (ทร.) กับ บริษัทฯ

เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และสานประโยชน์ร่วมกัน ในการดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออกให้สำเร็จลุล่วง ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2564-2567 หรือจนถึงวันที่มีการเปิดใช้งานสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา



พลเรือเอก ขาดิชาชัย ศรีสุวรรณ ผู้บัญชาการทหารเรือ และ นายทินกร ชวงศ์ รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. ลงนามในบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2564 ณ กองบัญชาการกองทัพเรือ

ผลการดำเนินงาน ขององค์กร ✈️



บริการการเดินทางอากาศ

บริการควบคุมจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR

ปริมาณเที่ยวบิน (ปีงบประมาณ)	2563		2564		การเพิ่มขึ้น (ลดลง) ปี 2564 เทียบกับปี 2563
	รวมทั้งหมด	เฉลี่ยต่อวัน	รวมทั้งหมด	เฉลี่ยต่อวัน	
ประเภทเที่ยวบิน					
ระหว่างประเทศ	252,760	691	67,063	184	(74)
ภายในประเทศ	301,708	824	210,705	577	(30)
ผ่านน่านฟ้า	62,437	171	30,288	83	(52)
ประเภทการบิน					
การบินประจำ	478,612	1,321	201,372	552	(58)
การบินไม่ประจำ	20,464	56	19,623	54	(4)
การบินแบบส่วนตัว	53,352	146	35,089	96	(34)
การบินราชการทหาร	41,747	114	36,777	101	(12)
การบินอื่น ๆ	17,730	48	15,195	42	(14)
รวมเที่ยวบินทั้งหมด	616,905	1,686	308,056	844	(50)

ปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ในปี 2564 มีปริมาณเที่ยวบิน มีทั้งหมดจำนวน 308,056 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 50 จากปีที่ผ่านมา เป็นจำนวนที่ลดลงเท่ากับ 308,849 เที่ยวบิน

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน (ที่มีปริมาณเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด 4 อันดับแรก)

ปริมาณเที่ยวบิน (ปีงบประมาณ)	2563		2564		การเพิ่มขึ้น (ลดลง) ปี 2564 เทียบปี 2563	
	รวม	เฉลี่ย/วัน	รวม	เฉลี่ย/วัน	จำนวน	%
เชียงใหม่	51,159	140	24,867	68	(26,292)	(51)
ภูเก็ต	60,501	165	19,096	52	(41,405)	(68)
หาดใหญ่	19,945	54	15,190	42	(4,755)	(24)
พิษณุโลก	14,988	41	13,514	37	(1,474)	(10)
นครศรีธรรมราช	15,131	41	13,472	37	(1,659)	(11)
อุดรธานี	17,252	47	11,308	31	(5,944)	(34)
สุราษฎร์ธานี	13,625	37	9,551	26	(4,074)	(30)
ขอนแก่น	14,464	40	8,903	24	(5,561)	(38)
อุบลราชธานี	11,313	31	8,264	23	(3,049)	(27)
เชียงราย	13,765	38	8,037	22	(5,728)	(42)
หัวหิน	17,067	47	7,951	22	(9,116)	(53)
อุตุตะเกา	15,308	42	6,746	18	(8,562)	(56)

ปริมาณเที่ยวบิน (ปีงบประมาณ)	2563		2564		การเพิ่มขึ้น (ลดลง) ปี 2564 เทียบปี 2563	
	รวม	เฉลี่ย/วัน	รวม	เฉลี่ย/วัน	จำนวน	%
สุโขทัย	1,925	5	6,114	17	4,189	218
ชุมพร	7,803	21	5,851	16	(1,952)	(25)
กระบี่	13,541	37	5,634	15	(7,907)	(58)
สมุย	15,668	43	5,029	14	(10,639)	(68)
นครราชสีมา	8,630	24	4,628	13	(4,002)	(46)
ร้อยเอ็ด	4,685	13	3,815	10	(870)	(19)
บุรีรัมย์	5,708	16	3,144	9	(2,564)	(45)
ตรัง	3,976	11	2,679	7	(1,297)	(33)
น่าน	2,372	6	2,674	7	302	13
ลำปาง	3,767	10	2,525	7	(1,242)	(33)
สกลนคร	4,875	13	2,329	6	(2,546)	(52)
นครพนม	5,779	16	2,128	6	(3,651)	(63)
นราธิวาส	2,304	6	1,711	5	(593)	(26)
เลย	2,154	6	1,596	4	(558)	(26)
ปัตตานี	1,481	4	1,407	4	(74)	(5)
ระนอง	1,913	5	1,024	3	(889)	(46)
แม่สอด	2,438	7	899	2	(1,539)	(63)
แพร่	1,205	3	889	2	(316)	(26)
สุรินทร์	1,146	3	756	2	(390)	(34)
ตาก	709	2	749	2	40	6
แม่ฮ่องสอน	660	2	426	1	(234)	(35)
ตราด	1,400	4	402	1	(998)	(71)
เพชรบูรณ์	423	1	160	0	(263)	(62)

หมายเหตุ: เรียงลำดับข้อมูลตามจำนวนเที่ยวบินมากที่สุดไปหาจำนวนเที่ยวบินน้อยที่สุดของปีงบประมาณ 2564

ปริมาณเที่ยวบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service)

Sectors	ปริมาณเที่ยวบินรายเดือน											
	ต.ค. 63	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค. 64	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
CTR	1,051	1,117	1,594	695	608	1,073	892	259	300	128	27	239
NAN	265	371	648	278	129	353	294	62	90	46	20	45
PAE	106	120	121	85	50	85	80	35	54	47	96	221
PCB	81	66	70	36	35	57	13	28	18	36	25	27
CTR SEC	1,503	1,674	2,433	1,094	822	1,568	1,279	384	462	257	168	532
BRM	343	306	468	222	273	479	286	173	245	218	156	214
NKR	258	140	213	268	511	596	136	93	384	266	57	300
ROT	272	227	420	313	246	371	273	185	167	133	204	273
UBL	953	779	1,233	644	534	953	822	353	455	274	150	337
UBL SEC	1,826	1,452	2,334	1,447	1,564	2,399	1,517	804	1,251	891	567	1,124
CPN	496	465	685	217	867	997	305	395	393	166	47	61
SMU	687	481	776	383	375	440	671	128	149	223	163	377
STN	1,109	877	1,431	608	688	1,192	905	380	498	327	247	390
NKS	1,666	1,523	2,170	1,031	992	1,645	1,326	625	669	599	486	678
TRT	152	224	338	159	227	361	248	142	125	111	7	149
SMU SEC	4,110	3,570	5,400	2,398	3,149	4,635	3,455	1,670	1,834	1,426	950	1,655
KKN	1,123	937	1,367	661	603	1,076	843	308	479	388	170	488
LOY	198	226	349	188	76	173	162	55	46	51	21	49
NKP	140	68	147	65	90	85	58	17	10	18	6	36
SKN	509	393	504	246	246	434	363	116	132	116	50	147
UDN	1,430	1,244	1,821	891	825	1,192	1,091	410	483	297	282	423
KKN SEC	3,400	2,868	4,188	2,051	1,840	2,960	2,517	906	1,150	870	529	1,143
เที่ยวบินรวม	10,839	9,564	14,355	6,990	7,375	11,562	8,768	3,764	4,697	3,444	2,214	4,454

ปริมาณเที่ยวบินในแต่ละพื้นที่รับผิดชอบในแต่ละเดือน เป็นไปตามปริมาณเที่ยวบินในภาพรวม BKK FIR ตามผลกระทบจากการระบาดของ COVID-19



ปริมาณเที่ยวบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service)

Sectors	ความสามารถในการรองรับต่อชั่วโมง	จำนวนเที่ยวบินที่มากที่สุดต่อชั่วโมง											
		ต.ค. 63	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค. 64	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
6N	38	17	19	19	16	16	18	18	14	18	16	14	17
3N	38	26	29	35	27	15	21	25	13	15	10	8	11
4N	33	8	10	10	11	9	10	10	12	13	9	11	8
2N	42	14	16	13	12	9	9	11	7	7	5	6	7
1N	48	26	24	28	21	15	18	23	9	14	9	7	12
5N	45	14	23	15	14	12	16	16	15	13	12	13	16
1S	43	32	34	36	32	25	29	35	14	17	14	10	15
2S	48	28	29	33	30	22	25	33	14	17	14	7	13
5S	38	9	9	9	9	9	10	10	9	10	9	9	11
3S	48	20	22	27	20	16	18	23	9	11	11	6	8
4S	30	6	5	6	5	6	4	4	4	4	6	5	4
6S	48	19	18	21	18	16	19	17	10	11	10	8	14

ปริมาณเที่ยวบินที่มากที่สุดต่อชั่วโมงของแต่ละ Sector ปีงบประมาณ 2564 ต่ำกว่าค่าความสามารถในการรองรับต่อชั่วโมงในทุก Sectors อันเนื่องมาจากสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ทำให้มีเที่ยวบินลดลง

บริการด้านบริหารความปลอดภัยจราจรทางอากาศ

ศูนย์บริหารความปลอดภัยจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit - ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินทำการบินทั้งในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ ที่ทำการบินเข้าสู่ท่าอากาศยานและน่านฟ้าบังคับในประเทศไทย และ ในพื้นที่โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาคใต้ของจีน ฮองกง และมาเก๊า)

นอกจากนั้น Bangkok ATFMU ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับทุกเที่ยวบินที่ทำการบินจากเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สู่อุโรป หรือ จากเอเชียใต้ สู่อเมริกาเหนือ ผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถานไปทางตะวันตก ในช่วงกลางคืนที่มีปริมาณการบินคับคั่ง โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT) ที่พัฒนาขึ้นเองโดยบริษัทฯ และปฏิบัติการภายใต้การดูแลของคณะกรรมการ ICAO Asia-Pacific ATFM Steering Group



จากการระบาดของโรค COVID-19 เป็นวงกว้างทั่วโลก ความจำเป็นในการออกมาตรการ ATFM ลดลง แต่ความจำเป็นในการแลกเปลี่ยนสถานการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ (ATM / ATFM Status Update) มีมากขึ้น เนื่องจากมาตรการในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงมีการรวบรวม ATM / ATFM Status Update ส่งให้สำนักงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตีพิมพ์ในเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทุก 2 สัปดาห์





บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Communication Services)

1. บริษัทฯ ให้บริการสื่อสารการบินประจำภาคพื้น รับ-ส่ง แลกเปลี่ยน ข้อมูลโดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินอัตโนมัติ ระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศ และระหว่างศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน ตลอด 24 ชั่วโมง โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลัก (Main Aeronautical Communication Centre) ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รับ-ส่ง และถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารการบิน แก่ทุกส่วนงานที่เชื่อมโยงเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN และ Aeronautical Telecommunication Network: ATN) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 10 Volume II

2. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเคเบิลใต้น้ำและระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ 12 วงจร ดังนี้

ลำดับ	วงจร	ระบบสื่อสาร	ความเร็วสัญญาณ
1	กรุงเทพฯ/สิงคโปร์	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
2	กรุงเทพฯ/ฮ่องกง	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
3	กรุงเทพฯ/มุมไบ	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
4	กรุงเทพฯ/โรม	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
5	กรุงเทพฯ/ปักกิ่ง	เคเบิลใต้น้ำ	2 Kbps
6	กรุงเทพฯ/กัวลาลัมเปอร์	ดาวเทียม	32 Kbps
7	กรุงเทพฯ/พนมเปญ	ดาวเทียม	64 Kbps
8	กรุงเทพฯ/ย่างกุ้ง	ดาวเทียม	64 Kbps
9	กรุงเทพฯ/โฮจิมินห์	ดาวเทียม	19.2 Kbps
10	กรุงเทพฯ/ทาร์กา	ดาวเทียม	32 Kbps
11	กรุงเทพฯ/เวียงจันทน์	ดาวเทียม	32 Kbps
12	กรุงเทพฯ/ภูฏาน	อินเทอร์เน็ต	-

3. ในรอบปีงบประมาณ 2564 มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน 182,803,088 ฉบับ ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 42,559,820 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 18.88



บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS)

บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบิน อาทิ ข่าวแผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวอากาศการบิน ข่าวประกาศนักบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน แจกจ่ายให้หน่วยงานบริการการเดินทางทางอากาศ สายการบิน ท่าอากาศยานทหาร และหน่วยงานราชการในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR และต่างประเทศ ดังนี้

1. บริการข้อมูลข่าวประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)
 - 1.1 เป็นสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน และบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล NOTAM ตามมาตรฐาน ICAO Annex 15
 - 1.2 ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ 2564 จำนวน 13,675 ฉบับ ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 2,790 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 16.95
2. บริการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (Flight Plan and Air Traffic Service Messages)
 - 2.1 บริหารจัดการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (Flight Plan and Air Traffic Service Messages) ทั้งประเทศ ตามมาตรฐาน ICAO Document 4444
 - 2.2 ปริมาณข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้องที่ให้บริการ สำหรับปีงบประมาณ 2564 จำนวน 568,981 ฉบับ ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 920,540 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 61.80
3. บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Data Services) รวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Regional OPMET Centre) และบริหารฐานข้อมูลข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Regional OPMET Data Bank) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 3 และ ROBEX Handbook

บริการเกี่ยวเนื่อง

การดำเนินธุรกิจภายใต้วิกฤตการณ์แพร่ระบาด COVID-19 ได้ถูกปรับเปลี่ยนไปส่งผลให้การเติบโตของเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว สื่อดิจิทัลบนโลกอินเทอร์เน็ตมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของลูกค้า ดังนั้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้งานมีความจำเป็นในการทำธุรกิจวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) เช่น การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้ทันเหตุการณ์ การเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย รวมถึงการจัดทำข้อมูลให้ทันสมัยและเข้าใจง่ายในรูปแบบต่าง ๆ เช่น Infographic และ คลิปวิดีโอ ให้ลูกค้าหรือผู้ใช้งานได้ค้นหาจากสื่อดิจิทัล เพื่อเรียนรู้ผลิตภัณฑ์และบริการขององค์กรให้มากยิ่งขึ้น รวมถึงการนำนวัตกรรมใหม่ ๆ มาใช้งาน เพื่อให้ทันสถานการณ์ และแสวงหาโอกาสทางธุรกิจ

ปีงบประมาณ 2564 การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ได้จำกัดอยู่ในรูปแบบเดิม หากแต่เร่งขยายตลาดเชิงรุกและเพิ่มความสามารถทางด้านเทคโนโลยี โดยมุ่งเน้นพัฒนาธุรกิจด้วยการตลาดในรูปแบบดิจิทัล (Digital Marketing) ส่งเสริมการเผยแพร่ข้อมูลเนื้อหา (Content) ให้เข้าถึงง่าย เข้าใจง่าย เพื่อให้ลูกค้าและผู้ใช้งานเข้าถึงบริษัทฯ ได้มากขึ้น ได้เผยแพร่ข้อมูลเนื้อหาอุปกรณ์และบริการหลายประเภท โดยเฉพาะอุปกรณ์ Automatic Portable Signal Light Gun ผ่านเว็บไซต์ภายนอกของบริษัทฯ และมีผู้สนใจติดต่อขอข้อมูลอุปกรณ์นี้มากกว่า 35 ประเทศทั่วโลก เช่น สหราชอาณาจักร อเมริกา สเปน แคนาดา ญี่ปุ่น เกาหลี และจีน เป็นต้น ต่อมา บริษัทฯ ได้จำหน่ายและส่งมอบอุปกรณ์นี้จำนวน 10 ชุด ให้กับบริษัท Shear Gold สหราชอาณาจักร เมื่อเดือนสิงหาคม 2564 นอกจากนี้ได้พัฒนาแอปพลิเคชันใช้งานผ่านวิทยุสื่อสาร เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน Job Tracking และระบบติดตาม Telematics & Fleet Management System เพื่อใช้งานภายในสนามบินอีกด้วย

จากประสบการณ์การดำเนินธุรกิจเกี่ยวเนื่องการบริหารจราจรทางอากาศมาว่าสองทศวรรษ เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ และการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล ในการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศดิจิทัล (Digital Air Navigation Service Provider) ตลอดจนความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท Collins Aerospace Inc. (สหรัฐอเมริกา) รวมทั้ง วิกฤตการณ์แพร่ระบาดโรคติดเชื้อ COVID-19 ในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ ได้ริเริ่มโครงการเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามกลยุทธ์การพัฒนาธุรกิจโดยแสวงหาโอกาสทางธุรกิจอย่างต่อเนื่องทั้งในแวดวงการบิน กลุ่มธุรกิจพลังงานและเกี่ยวเนื่อง ดังนี้

1. การพัฒนาธุรกิจ Airport Solutions

จากแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจทางภาคตะวันออกของรัฐบาลไทย เพื่อขยายท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาของกองทัพเรือ ให้เป็นสนามบินพาณิชย์แห่งที่ 3 เพื่อสนับสนุนแผนการขนส่งทางอากาศ และได้ร่วมลงทุนกับเอกชนบริษัท U-Tapao International Airport (UTA) ซึ่งได้สัญญาพัฒนาและบริหารท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาจากรัฐบาลไทยเป็นเวลา 60 ปี และการพัฒนาสนามบินภูมิภาคภายใต้การบริหารจัดการของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งมีความต้องการปรับปรุงสนามบินภูมิภาคให้ทันสมัย และรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากขึ้น อีกทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ลดต้นทุนดำเนินงาน โดยใช้เทคโนโลยีสนามบินสมัยใหม่ เพื่อเปลี่ยนถ่ายเป็นสนามบินดิจิทัล และด้วยความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท Collins Aerospace Inc. ซึ่งเน้นการพัฒนาบริการให้สอดคล้องกับแนวทางการเป็นสายการบินดิจิทัล (Digital Airline) รวมทั้งศักยภาพของบริษัทฯ ด้านบริหารจัดการข้อมูลสำหรับใช้งานภายในสนามบิน เช่น ข้อมูลของเที่ยวบินแบบทันต่อเวลา (Real-Time) ทว่าในปัจจุบันการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้านการบิน ยังมีข้อจำกัดในการเชื่อมต่อระบบเพื่อรับส่งข้อมูลระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะข้อมูลจากระบบปฏิบัติการฐานข้อมูลสนามบิน (Airport Operation Database : AODB) และข้อมูลจากระบบประมวลผลข้อมูลการบิน (Flight Data Processing Data : FDP Data) คือ การป้องกันการโจรกรรมข้อมูล และความซับซ้อนของการเชื่อมต่อระบบ ซึ่งต้องใช้มาตรฐานการเชื่อมต่อระบบในลักษณะเดียวกัน

บริษัทฯ เล็งเห็นโอกาสทางธุรกิจในการพัฒนาระบบสารสนเทศและระบบ AODB เพื่อเชื่อมต่อกับระบบ FDP Database หรือระบบบริหารการเดินอากาศ (Air Traffic Management System : ATM System) ให้เกิดการบูรณาการด้านข้อมูล (Seamless Data Integration) เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานสมัยใหม่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลทันสมัยแห่งภูมิภาค มุ่งเน้นดำเนินการ ท่ออากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา และสนับสนุนกรมท่าอากาศยานในการบริการประชาชน เพื่อการเดินทางทางอากาศให้มีระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่อำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและการบริหารสนามบิน โดยเริ่มความร่วมมือกับบริษัท Collins Aerospace Inc. ในการพัฒนาธุรกิจดังกล่าว อีกทั้งการเตรียมความพร้อมเพื่อการขยายการพัฒนาธุรกิจสู่การพัฒนาระบบของท่าอากาศยานในตลาดต่างประเทศต่อไปในอนาคต

2. การพัฒนาระบบคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า

บริษัทฯ ด้วยความร่วมมือกับบริษัท Collins Aerospace Inc (สหรัฐอเมริกา) ซึ่งเป็นผู้พัฒนาและให้บริการระบบการคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้าก่อนขึ้นเครื่อง (Advance Passenger Processing System : APPS) ในอเมริกา ได้เสนอทางเลือกเป็นผู้ให้บริการระบบ APPS อีกรายให้กับท่าอากาศยาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้าที่จะเดินทางเข้าออกประเทศไทย โดยระบบดังกล่าวจะคัดกรองผู้โดยสารที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ ไม่ให้ขึ้นอากาศยานมาสู่ประเทศไทยก่อนขึ้นเครื่องบินในท่าอากาศยานต้นทาง หรือเกี่ยวข้องกับการบังคับคดีรับทราบผู้โดยสารที่รัฐบาล หรือหน่วยงานความมั่นคงต้องการตัวมาดำเนินคดีในประเทศไทยขึ้นเครื่องบินในอากาศยานจากสนามบินต้นทางก่อนเดินทางเข้าสู่ประเทศไทย เป็นการส่งเสริมต่อความมั่นคงของชาติ

3. การพัฒนาคลัสเตอร์ดิจิทัลด้านศูนย์กลางข้อมูล และการบริการการบินในประเทศไทย

โครงการ Thai SkyHub เป็นโครงการสร้างมูลค่าเพิ่มของข้อมูลต่าง ๆ ของ บริษัทฯ เพื่อให้บริการแก่กลุ่มผู้ใช้งานหลากหลายประเภท โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งเป็นประโยชน์ให้กับอุตสาหกรรมการบิน และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น อุตสาหกรรมท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้า เป็นต้น รวมถึงพัฒนาสู่ธุรกิจดิจิทัลในการให้บริการรูปแบบ Cloud Services แก่สนามบินต่าง ๆ และการพัฒนาเป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการบินเป็น Marketplace Hub และเป็นส่วนเสริมในการให้บริการข้อมูลสู่ประชาชนทั่วไปได้รวดเร็ว

4. โครงการพัฒนาธุรกิจ FIT To FLY

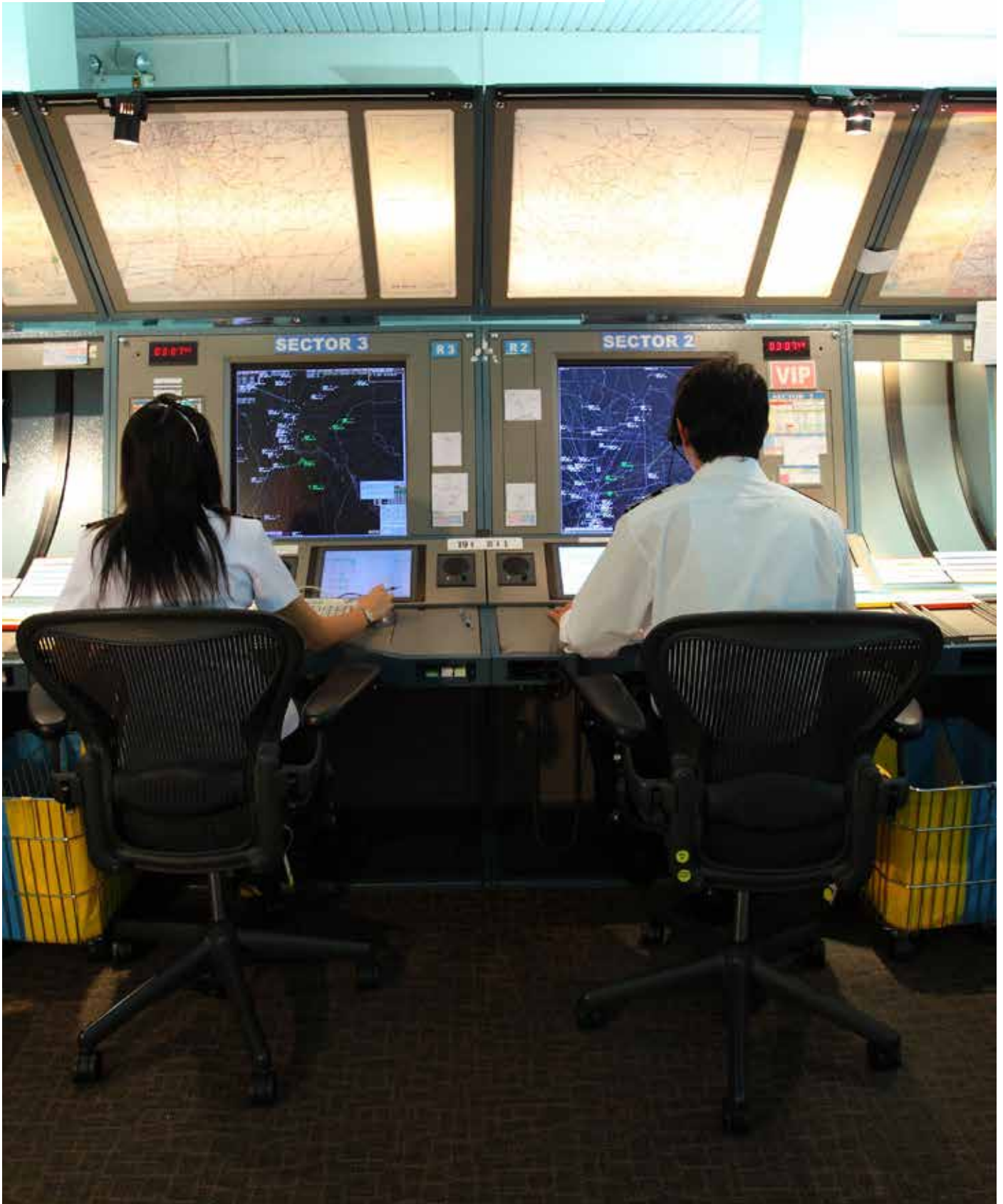
บริษัทฯ และบริษัท Collins Aerospace Inc (สหรัฐอเมริกา) ได้จัด Workshop ร่วมกันภายหลังการแพร่ระบาด COVID-19 เพื่อหาแนวทางช่วยเหลือสายการบินและอุตสาหกรรมการบินในประเทศต่าง ๆ ให้ดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง จึงมีแนวคิดในการพัฒนาระบบเพื่อช่วยคัดกรองผู้โดยสารก่อนขึ้นอากาศยานให้มีความปลอดภัยปลอดจากเชื้อไวรัส COVID-19 ซึ่งระบบดังกล่าวจะเชื่อมโยงระบบสาธารณสุขและผลการตรวจเชื้อจากห้องทดสอบเชื้อต่าง ๆ เพื่อคัดกรองด้านสุขภาพของผู้โดยสาร ซึ่งเชื่อมโยงกับระบบ Departure Control System :DCS ของสายการบิน ทำให้ผู้โดยสารที่มีรายชื่อในระบบดังกล่าวจะผ่านการออกบัตรโดยสารได้เร็วขึ้น รวมถึงลดจุดสัมผัสระหว่างการเดินทาง

5. โครงการ Cloud Simulator

การแพร่ระบาด COVID-19 ทำให้ต้องลดความแออัดของประชาชนในพื้นที่จำกัด ส่งผลต่อการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ โดยเฉพาะการฝึกอบรมนี้จำเป็นต้องใช้ชุดเครื่องมือระบบการฝึกจำลองทั้งแบบเรดาร์ และการแสดงผลภาพเสมือนจริง เช่น ระบบชุดควบคุมเสมือนจริง 360 องศา จะต้องเข้ารับการฝึกในห้องจำลองที่มีพื้นที่จำกัด เสี่ยงต่อการแพร่ระบาด หากสามารถจัดให้มีการอบรมแบบประชุมระยะทางไกล ในรูปแบบวิถีชีวิตยุคใหม่ (New Normal) บริษัทฯ จึงริเริ่มออกแบบและพัฒนาระบบ Cloud Simulator (Cloud Sim) เพื่อประยุกต์ใช้พัฒนาอุปกรณ์และระบบฝึกอบรมจราจรทางอากาศแบบ Online และ Cloud Sim สามารถขยายตลาดไปสู่หน่วยงาน ANSP ต่าง ๆ ทั่วโลก ผ่านบริการบน Cloud ที่คิดค่าบริการตามจำนวนการใช้งาน ซึ่งเป็นมิติใหม่ของการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ อีกทั้ง ความสะดวกในการทำตลาดแบบดิจิทัลในผลิตภัณฑ์นี้ สามารถทำการตลาดและจัดจำหน่ายได้ง่ายกว่าระบบ Simulator System ซึ่งลูกค้าจะมีค่าใช้จ่ายสูงสำหรับลงทุนและบำรุงรักษา



การดำเนินการ ด้านทรัพยากรบุคคล ✈️



การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

ในปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ในช่วงเวลาของความท้าทายในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงรอบด้าน เช่น จากวิกฤตการแพร่ระบาดของ COVID-19 วิธีการทำงานและการดำเนินชีวิตที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป (New Normal) ข้อกำหนด/ข้อบังคับของ ICAO และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ค่าใช้จ่ายของพนักงานที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ปริมาณเที่ยวบินลดลง และบทบาทของเทคโนโลยีมีผลกระทบต่อการดำเนินงานมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงที่ต้องทำงานจากบ้าน เป็นต้น

บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องปรับตัวและเตรียมความพร้อม เพื่อความอยู่รอดอย่างยั่งยืน โดยการสร้างความแข็งแกร่งให้กับทุนมนุษย์ขององค์กร ให้สามารถปรับตัวและพร้อมที่จะปฏิบัติงานในรูปแบบใหม่ได้อย่างเต็มศักยภาพ เพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ



ด้วยความพยายามในการยกระดับคุณภาพในการดำเนินงานของระบบทรัพยากรบุคคลภายใต้เกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ตลอดจนความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ทำให้ บริษัทฯ จำเป็นต้องปฏิรูป (Transformation) กระบวนการทำงานและบุคลากรด้านทรัพยากรบุคคลให้เน้นการทำงานในเชิงรุกอย่างมืออาชีพ (Proactive HR Professionals) และการวางแผนเชิงกลยุทธ์มากขึ้น โดยในปี 2564 บริษัทฯ ได้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ฉบับปี พ.ศ. 2565-2569 (AEROTHAI HR Master Plan) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคล ที่มีวิสัยทัศน์คือ “การสร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals) ในการตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างมีประสิทธิภาพ และผลักดันให้องค์กรเป็นทางเลือกแรกของคนเก่งและคนดีในการให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” โดยมีความเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ และแผนงานที่สำคัญอื่น ๆ เช่น แผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนแม่บทเทคโนโลยีดิจิทัล แผนแม่บทการจัดการความรู้ แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม รวมทั้ง แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

พร้อมนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี 2565 ของระบบบริหารทรัพยากรบุคคล สำหรับโครงการเชิงกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล (HR Strategic Projects) ที่จะดำเนินการใน พ.ศ. 2565 จำนวนรวม 10 โครงการ โดยมีการกำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัดที่ครอบคลุม Output/ Outcome รวมทั้ง กรอบเวลา และผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน เพื่อตอบสนองตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กร นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำกระบวนการติดตาม/ประเมินผลการดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคลให้การดำเนินการเป็นไปตามผลลัพธ์ที่กำหนด

ในปี 2564 บริษัทฯ มีการดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลในหลายมิติ ดังนี้ 1) การปรับปรุงแผนอัตรากำลังระยะยาวจาก 10 ปี เป็นระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2565-2569) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว การวางแผนบุคลากรให้มีความต่อเนื่องและสามารถถ่ายทอดทักษะจากผู้เกษียณอายุสู่บุคลากรที่ปฏิบัติงานในปัจจุบัน 2) การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับผู้อำนวยการกอง/สำนัก/ศูนย์ฯ ของทุกหน่วยงาน เพื่อหารือแนวทางการทบทวนภารกิจ โครงสร้างหน่วยงาน และอัตรากำลัง ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน งานที่ปฏิบัติจริง รวมทั้ง พิจารณาให้ครอบคลุมงานในอนาคตตามทิศทางของอุตสาหกรรมการบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และควบคุมค่าใช้จ่ายพนักงานให้อยู่ในอัตราที่เหมาะสมในการผลักดันองค์กรให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน 3) บริษัทฯ ได้ออกประกาศ เรื่อง แนวปฏิบัติในการลาหยุดโดยไม่รับเงินเดือน/ค่าจ้างด้วยความสมัครใจ (Leave Without Pay) ซึ่งนับเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่พนักงานจะสามารถมีส่วนร่วมในการช่วยแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายขององค์กร ในช่วงระยะเวลาที่ บริษัทฯ ขาดสภาพคล่องทางการเงินจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 นอกจากนี้ ในการพัฒนาระบบงานด้านทรัพยากรบุคคลช่วง 2-3 ปี ที่ผ่านมา ได้มีการนำมาตรฐานการบริการประเภทการบริการการเดินอากาศ (ANS) มาใช้ในการปรับปรุงกระบวนการ ขั้นตอน และแนวคิดในการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะบุคลากรที่ปฏิบัติงานในส่วนงานการให้บริการ เช่น การปรับปรุงวิธีการคำนวณหาความจำเป็นด้านอัตรากำลัง และการปรับปรุงกระบวนการสรรหาคัดเลือกบุคลากรโดยคำนึงถึงปัจจัยมนุษย์ (Human Factors) เป็นต้น



ในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากรนั้น เนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 บริษัทฯ มีนโยบายการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กร และ ให้ความสำคัญกับการจัดกิจกรรมที่มีการรวมกลุ่มกันของคนจำนวนมาก โดยมีการดำเนินการที่สำคัญในปี 2564 ดังนี้ 1) บริษัทฯ ไม่มีการสรรหาอัตรา กำลังใหม่นอกจากกลุ่มที่ได้ดำเนินการตกลงว่าจ้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมถึงไม่มีการสรรหาทดแทนการเกษียณอายุในปี 2564 – 2565 2) บริษัทฯ ได้จัดกิจกรรม MOVE ON DIARY ซึ่งเป็นการสะสมระยะเดิน-วิ่งออนไลน์ ภายในระยะเวลา 90 วัน ที่ไม่ใช้งบประมาณ โดยพนักงานที่สนใจสามารถ เข้าร่วมการแข่งขันบันทึกสถิติของตนเอง เปรียบเทียบศักยภาพของตนเองกับผู้อื่น เพื่อสุขภาพที่ดีขึ้น

การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ ได้บริหารจัดการการพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ให้แก่บุคลากรของบริษัทฯ ในด้านการบริการการเดินอากาศ ด้านวิศวกรรมและด้าน สนับสนุน เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ ความสามารถตามมาตรฐาน รวมถึงพัฒนาศักยภาพผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาชีพตามความต้องการของบริษัทฯ ตลอดจน พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และองค์กรแห่งนวัตกรรม โดยดำเนินการสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ ปี พ.ศ.2564-2568 เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ในการ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ซึ่งมี 2 ใน 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อการ พัฒนาทุนมนุษย์ คือ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างบุคลากรมืออาชีพ โดยมีการปรับระบบการพัฒนาทุนมนุษย์ของบริษัทฯ ให้สามารถยกระดับ คุณภาพในการทำงานได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีความเป็นมาตรฐาน และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง โดยมีแผนงาน ส่งเสริม/พัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม และแผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผล งานนวัตกรรม สรุปการดำเนินงาน ดังนี้

การพัฒนาทุนมนุษย์

ในการออกแบบระบบการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพ บริษัทฯ ได้ศึกษาปัจจัยนำเข้าที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนงานต่างๆ ที่สำคัญของบริษัทฯ /ข้อ กำหนด กพท./นโยบายภาครัฐ เป็นต้น และได้จำแนกกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 3 กลุ่มคือ กลุ่มผู้นำ กลุ่มพนักงาน และกลุ่มพนักงานจ้าง/ลูกจ้าง พร้อม แนวทางในการพัฒนาศักยภาพที่สอดคล้องกับ Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) ซึ่งได้ศึกษาการพัฒนาเทคโนโลยีด้านปฏิบัติการจราจรทางอากาศของโลกและการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีด้านต่างๆ ตลอดจนศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพที่สอดคล้องตามความสามารถ (Competency-based Training) ของ ICAO และได้กำหนดแนวทางการพัฒนาศักยภาพของบริษัทฯ แบบ CBT&A ทั้งด้านปฏิบัติการ วิศวกรรม และสนับสนุน รวมถึงสอดคล้องกับ แนวทางการพัฒนาตาม 70: 20: 10 Learning Model ซึ่งมีกระบวนการประเมินผลการพัฒนา ทั้งจากการฝึกอบรมในห้องเรียน (Classroom Training) จากการฝึกอบรมผ่านห้องเรียนเสมือนจริง (Virtual Training) จากการพัฒนาผ่านการ Coach & Mentor ตลอดจนจากการลงมือปฏิบัติผ่านการมอบหมายงาน ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานมีความพร้อมในการปฏิบัติงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายตามระดับตำแหน่งทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงพร้อมรับการแต่งตั้งในระดับที่สูงขึ้น



บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากร โดยแบ่งเป็นการพัฒนาผู้นำและการพัฒนาพนักงาน ดังนี้

1. การพัฒนาผู้นำ แบ่งเป็น 3 ระดับ

ระดับการพัฒนา	ระดับตำแหน่ง	ภายนอกองค์กร	ภายในองค์กร	วิธีการพัฒนา หลักสูตร ภายในองค์กร
ผู้นำระดับสูง	รองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่/เทียบเท่า ผู้อำนวยการใหญ่/เทียบเท่า	-	1. “การบริหารคนและการเปลี่ยนแปลงภายใต้ระบบ TMCS” 2. “การสื่อสาร” 3. “True Leader based On True Story”	Experience Sharing / วิทยากรภายใน
ผู้นำระดับกลาง	ผู้อำนวยการฝ่าย/เทียบเท่า	หลักสูตรวิทยาลัย การทัพอากาศ (วทอ.)		
ผู้นำระดับต้น	ผู้อำนวยการกอง/เทียบเท่า	-	4. “การเขียนหนังสือ”	

2. การพัฒนาพนักงาน แบ่งการพัฒนออกเป็น 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านปฏิบัติการ ด้านวิศวกรรม และด้านบริหาร

2.1 การพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการ

กลุ่มการพัฒนาพนักงานด้านปฏิบัติการจราจรทางอากาศ ได้ทบทวนปัจจัยนำเข้าที่ส่งผลต่อการพัฒนาบุคลากร ในปีที่ผ่านมาและปี 2564 ทั้งภายในและภายนอก ได้แก่ ICAO Annex ICAO Documents และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พบว่ามีเรื่องเกี่ยวข้องกับประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือนเรื่อง แผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. 2563



ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคู่มือมาตรฐานการบริการ การเดินอากาศ ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ พ.ศ. 2563 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคู่มือมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน พ.ศ. 2563 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการแต่งตั้งผู้ทดสอบภาคปฏิบัติพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ พ.ศ. 2563 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยแนวปฏิบัติในการฝึกอบรมของสถาบันฝึกอบรมด้านการบินในระหว่างสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 พ.ศ. 2564 และประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การยกเว้นมาตรการหรือการดำเนินการเพื่อการกำกับดูแลผู้มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ในสถานการณ์ที่มีโรค COVID-19 พ.ศ. 2564

นอกจากการนำระเบียบ ประกาศ ขั้างต้น มาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนการพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการแล้ว ยังได้ปรับปรุงและพัฒนาาระบบต่าง ๆ ที่จะช่วยให้การทำงานสอดคล้องกับกฎระเบียบของผู้กำกับดูแลและทันต่อสถานการณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะการเผชิญเหตุการณ์ โรค COVID-19 ตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปัจจุบัน โดยได้มีการปรับเปลี่ยนวิธีการฝึกอบรม/พัฒนาบุคลากรผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้สามารถคงคุณภาพและมาตรฐานให้กับการพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการและสอดคล้องกับทิศทางของ กพท. โดยมีผลลัพธ์ ดังต่อไปนี้

การจัดทำ/ปรับปรุง คู่มือ/หลักสูตร/ต่ออายุดำเนินการกับ กพท. ในปี 2564

1. การจัดทำหลักสูตร ATS Instructor Training (Classroom Instructor) และแก้ไขปรับปรุงหลักสูตรตามคำแนะนำของ กพท.
2. การจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับการขอรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจร ทางอากาศ (Approved Training Organization : ATO)
3. การจัดทำคู่มือ ATCOs Personnel Licensing เพื่อบังคับใช้กับผู้ถือใบอนุญาต เช่น เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศ (On-the-Job Training Instructor: OJTI) ผู้ทดสอบภาคปฏิบัติพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ (Assessor) ครูผู้สอนการให้บริการจราจรทางอากาศ (Instructor) ตามแนวทางที่ กพท. กำหนด
4. การปรับปรุง ATC Training manual และ Unit Training Plan (UTP) ทั้ง 11 ศูนย์ ให้สอดคล้องกับข้อกำหนด ข้อบังคับและระเบียบต่างๆ
5. การจัดทำหลักสูตร Aviation English E-learning ผ่านระบบ Learning Management Systems (LMS) Phrase1
6. การต่ออายุเครื่องฝึกปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ 10 พื้นที่

ในการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น จะเป็นแนวทางให้บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นและพัฒนาบุคลากรปฏิบัติการอย่างมีทิศทางและนำไปสู่ความสามารถในการพัฒนาบุคลากรด้านบริการการเดินอากาศตามมาตรฐาน (Manual of Standards) ที่ กพท. กำหนด ซึ่ง บริษัทฯ ได้ผ่านการรับรองมาตรฐานหลักสูตรกับ กพท. จำนวน 5 หลักสูตร และได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรตามหลักสูตรดังต่อไปนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Aerodrome Control Rating	92
2. Approach Control Procedural Rating	15
3. Approach Control Surveillance Rating	15
4. Area Control Procedural Rating	9
5. Area Control Surveillance Rating	9

การพัฒนาบุคลากรปฏิบัติการที่ผ่านหลักสูตรปีนี้ ต้องผ่านขั้นตอนการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถด้านควบคุมจราจรทางอากาศ ตามมาตรฐาน (Manual of Standards) โดยกำหนดเป้าหมายผู้ผ่านการอบรมและสอบผ่านใบอนุญาต (ผ่านมาตรฐานภายในและ กพท. จนได้ Rating) คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนผู้เข้ารับการอบรม สามารถสรุปรายละเอียดย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2562-2564) ดังนี้

ประเภท/ปี	2562	2563	2564
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค	13	18	14
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ	15	17	16
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ	-	14	40
จำนวนพนักงานที่เข้าทดสอบ	28	49	70
จำนวนพนักงานที่ผ่านการทดสอบ	28	49	70
ร้อยละความสำเร็จ	100	100	100

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้นโยบายและเครื่องมือการพัฒนาบุคลากรจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนจากรูปแบบการเรียนในห้องเรียนเป็นการพัฒนาผ่านระบบสารสนเทศ โดยใช้การเรียนรู้ผ่านระบบออนไลน์ รวมถึงการนำระบบ LMS (Learning Machine System) มาใช้สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการ เพื่อให้บุคลากรมีความสามารถและรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของทุกหน่วยงานตามคู่มือ Unit Training Plan (UTP) ที่ได้มีการปรับปรุงล่าสุด โดยได้มีการจัดการอบรม ดังนี้

Initial Training

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Air Traffic Control Basic	62

Unit Training

หลักสูตร/กิจกรรม	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Aviation English Class	219
2. General English Class for BA	35
3. Conversation Class	56
4. Grammar Focus Class	37
5. Test Preparation Class	9

Continuation Training

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Competency Based Review Course (Classroom)	1,129

อีกทั้ง ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรในด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ตามประกาศของ กพท. เรื่อง แผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCSTP) หลังจากทีบุคลากรของ บริษัทฯ ผ่านการทดสอบได้ใบรับรองด้านวิทยากร (Specialized Training for ATS) เมื่อปีที่ผ่านมาและได้รับการรับรองเพิ่มขึ้นอีก 3 คน จากเดิมมี 16 คน รวม 19 คน ดังนั้น จึงสามารถ

จัดการทบทวนความรู้ให้กับบุคลากรด้านปฏิบัติการทั่วประเทศในปีนี้ ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน Specialized Training	
• ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ	330
• ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ	355
• ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค	85
• ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 8 ศูนย์	339

นอกจากการปรับปรุงคู่มือ ระเบียบปฏิบัติ และการพัฒนาบุคลากรที่กล่าวมาทั้งหมดแล้ว ยังได้ดำเนินการในส่วนของการขอรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Approved Training Organization : ATO) เพื่อสร้างมาตรฐานและคุณภาพของการพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการ ซึ่งขณะนี้ กพท. อยู่ระหว่างการตรวจติดตาม (Audit) ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศต่างๆ เพื่อให้การรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATO) โดยในปีนี้ได้มีการดำเนินการตรวจสอบประเมินคุณภาพและมาตรฐานการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ทั้งจากภายนอกและภายใน ดังนี้

การตรวจสอบประเมินคุณภาพ	
1. การตรวจสอบจากภายนอก - กพท.	
1) ตรวจสอบประเมินการฝึกอบรมด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ	- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดสนามบินภูมิภาค - ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ เขตสนามบินกรุงเทพ
2) ตรวจสอบประเมินตามข้อกำหนดเพื่อการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATO)	ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ
2. การตรวจสอบจากภายใน - Quality Assurance Team	
3) ตรวจสอบประเมินตามข้อกำหนดเพื่อการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATO)	- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ - ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

2.2 การพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม

เนื่องจากในปี ค.ศ. 2021 ยังเกิดการแพร่ระบาดของ COVID-19 ไปทั่วโลก และเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านบริการระบบการสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Manual of Standards Communication, Navigation and Surveillance of the CAAT, Issue 03, Revision 0, 18 September, 2020) และแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมตามท้องที่การการบินพลเรือนกำหนดไว้ในเอกสาร ICAO Doc 7192 Part E2 บริษัทฯ จึงได้จัดทำกระบวนการประเมินความสามารถและออกใบรับรองความสามารถเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมระบบ CNS/ATM หรือเจ้าหน้าที่ ATSEP โดยได้นำเอาระบบ Learning Management System (LMS) และระบบ Zoom Conference Application มาใช้ในการฝึกอบรมและประเมินความสามารถเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานตำแหน่งวิศวกรเฝ้าระวัง ปัจจุบันมีผู้ผ่านการประเมินความสามารถแล้วจำนวน 449 คน

2.3 การพัฒนาบุคลากรด้านสนับสนุน

บริษัทฯ มีแนวทางในการพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถทั้งความสามารถหลักของบุคลากร (Employee Core Competency) และความสามารถหลักเชิงวิชาชีพ (Functional Competency) โดยได้วิเคราะห์สมรรถนะหลักที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงรองรับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่ง บริษัทฯ ได้นำแนวคิดเกี่ยวกับห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) มาเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการ มีการจัดทำกระบวนการและขั้นตอนการปฏิบัติงานของทุกส่วนงาน เพื่อขับเคลื่อนการปฏิบัติงานของบริษัทฯ โดยพนักงานจะต้องมีความรู้และทักษะในการปฏิบัติงานตามระดับตำแหน่งที่เหมาะสม จึงได้จัดทำมาตรฐานหลักสูตรเพื่อให้พนักงานมีกรอบในการพัฒนาที่ชัดเจนและส่งเสริมให้พนักงานเติบโตในสายอาชีพต่อไป

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่ ทำให้บริษัทฯ ประสบภาวะวิกฤตด้านการเงินขั้นรุนแรง จึงมีมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายระยะที่ 2 โดยได้ปรับลดงบประมาณในการฝึกอบรมและพัฒนาทั้งหมดที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศและให้คงไว้เฉพาะหลักสูตรสำคัญที่เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มาตรฐานและนโยบายเท่านั้น รวมถึงได้ทบทวนวิธีการพัฒนาโดยไม่มีค่าใช้จ่าย ซึ่ง บริษัทฯ ได้นำแนวทางการพัฒนาบุคลากรโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในรูปแบบ Virtual Training และเชื่อมโยงการเรียนรู้ของพนักงานกับการจัดการความรู้ (Knowledge Management) ที่มุ่งเน้นให้ผู้เชี่ยวชาญ (Expert) แต่ละด้านในองค์กรเป็นผู้ถ่ายทอดสอนงาน ดังนั้น Core Competency ที่เป็นความรู้และทักษะความเชี่ยวชาญเฉพาะทางจึงใช้วิทยากรภายใน สามารถสนับสนุนการพัฒนาให้กับพนักงานทุกกลุ่มผ่านการถ่ายทอดความรู้ผ่านระบบ Zoom จำนวน 12 หลักสูตร ดังนี้

ลำดับ	หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1	ปฐมนิเทศพนักงานใหม่	35
2	การเขียนหนังสือราชการ บวท.	45
3	ความรู้และทักษะด้านการพัสดุ	116
4	ความรู้และทักษะด้านการจัดการงานสารบรรณ	2
5	การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	85
6	การบริหารคุณภาพงาน	98
7	การประเมินความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	107
8	การให้คำปรึกษา	60
9	การวิเคราะห์และกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยง	75
10	การบริหารโครงการตามตัวชี้วัด	60
11	การสัมมนาปัจฉิมนิเทศ (สำหรับผู้เกษียณ)	47
12	การพัฒนาผู้นำระดับต้น (Successor Development Program)	7

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลที่สนับสนุนระบบการเรียนรู้และพัฒนาของบุคลากร โดยได้จัดทำระบบ AEROTHAI Learning Management System-AEROTHAI LMS ปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 107 รายวิชา

การส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ นำเครื่องมือการจัดการความรู้ (KM) เข้ามาดำเนินการ โดยปัจจุบันดำเนินการตามระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) ด้านที่ 7 การจัดการความรู้และนวัตกรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบงานที่สร้างคุณค่าให้แก่องค์กร ตลอดจนเกิดมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่ดีในการจัดการความรู้ให้สามารถพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ ยั่งยืน และสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ทั้งนี้ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดการความรู้ ปี 2564-2568 พร้อมทั้งกำหนดโครงสร้างการจัดการความรู้และบทบาทความรับผิดชอบที่มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมจากบุคลากรทุกระดับเพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการตามกระบวนการจัดการความรู้ บริษัทฯ มีผลลัพธ์การดำเนินการสรุปได้ดังนี้

1. นำเครื่องมือการจัดการความรู้ไปพัฒนาองค์กร ได้แก่ การนำผลการถอดบทเรียนการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (TMCS) ไปสนับสนุนการดำเนินการ Transition หอबंधการบินหัวหิน และการนำเครื่องมือการจัดการความรู้ไปเป็นเครื่องมือหลักในการพัฒนา Competency บุคลากร
2. จัดการองค์ความรู้ผู้บริหาร 3 เรื่อง ได้แก่
 - 2.1 การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ หัวข้อ “การสื่อสาร”
 - 2.2 การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์เรื่อง เครื่องมือการบริหาร (Management Tools และ Management Requirements) สำหรับโครงการพัฒนาผู้บริหารระดับต้น (Successor Development Program : SDP)
 - 2.3 การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ในการดำเนินการด้านการจัดการความรู้ ของหน่วยงานผ่านกิจกรรม KM Success Story

3. **จัดการองค์ความรู้ที่สำคัญของหน่วยงาน** ซึ่งมีหน่วยงานระบุและจัดการความรู้ที่สำคัญตามกระบวนการ จำนวน 43 หน่วยงาน และองค์ความรู้ได้ถูกจัดเก็บใน Website หน่วยงานและ Website KM ของบริษัทฯ
- นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการสื่อสารและพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการจัดการความรู้ผ่านระบบ Zoom Meeting จำนวน 4 โครงการ/หลักสูตร และ 2 กิจกรรม ได้แก่
1. โครงการสัมมนาการจัดการความรู้ ครั้งที่ 1 สำหรับฝ่ายจัดการ เพื่อสื่อสารแผนดำเนินการและ บทบาทหน้าที่ด้านการจัดการความรู้
 2. โครงการสัมมนาการจัดการความรู้ ครั้งที่ 2 สำหรับฝ่ายจัดการและนักจัดการความรู้ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม โดยการวางแผนการจัดทำแผนการจัดการความรู้ระดับหน่วยงาน
 3. หลักสูตรอบรมความรู้พื้นฐานด้านการจัดการความรู้ให้แก่พนักงานจัดการความรู้ประจำหน่วยงาน (KF) ที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
 4. หลักสูตรอบรมการจัดทำแผนที่ความรู้ด้วยโปรแกรม Mindmaster ให้แก่นักจัดการ ความรู้ประจำหน่วยงานที่ได้รับแต่งตั้งใหม่และที่สนใจ
 5. กิจกรรม KM Clinic เพื่อให้คำปรึกษาและสนับสนุนให้การจัดการความรู้บรรลุตาม เป้าหมายที่กำหนด
 6. กิจกรรม KM Show and Share เพื่อนำเสนอผลงานจัดการความรู้ประจำปี 2564

การส่งเสริมนวัตกรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมนวัตกรรมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปี 2564 ได้ดำเนินการภายใต้แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม ปี 2564–2568 โดยมีกิจกรรมหลักในการส่งเสริมแนวคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม คือ เสวนานวัตกรรม ในรูปแบบออนไลน์ ภายใต้หัวข้อ D2 Transformation ซึ่งผู้เข้าร่วมการเสวนา ได้เรียนรู้กระบวนการคิดเชิงออกแบบ (Design Thinking) รวมถึงการใช้เครื่องมือออนไลน์ เพื่อประโยชน์ในการรวบรวมความคิดสร้างสรรค์ และสร้างอุปกรณ์ต้นแบบ (Prototype) จนได้ผลลัพธ์เป็นแนวคิดสร้างสรรค์ที่สามารถนำมาต่อยอดเป็นผลงานนวัตกรรมจำนวน 4 แนวคิด ดังนี้

1. NE.SE. Online Form
2. DATCO: Data of Air Traffic Control Officer
3. UAV Flight Check for NAVAids
4. GSAD (Ground Situational Awareness Display)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสำรวจ Pain point และแนวทางแก้ไขปัญหาเบื้องต้นจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อรวบรวมแนวคิดสร้างสรรค์ที่เป็นประโยชน์ พร้อมทั้งจัดทำเกณฑ์คัดกรองเบื้องต้น และหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อต่อยอดเป็นนวัตกรรมต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำเสนอผลงานนวัตกรรมที่ได้รับคัดเลือกจากการประกวดภายใน บริษัทฯ เข้าร่วมประกวดเวทีภายนอกในระดับประเทศคือ รางวัลการวิจัยแห่งชาติ: รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้น ประจำปีงบประมาณ 2564 โดยได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์จากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติใน 2 ผลงาน คือ

- 1) ผลงานโปรแกรมจัดการจราจรขาออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Intelligent Departure Enhancement Program (iDEP))
- 2) ผลงานสั่งง่าย ๆ กับ TopSky-ATC (Minimal Commands for TopSky-ATC)



การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ในฐานะการเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร โดยมุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภารกิจขององค์กรทั้งในส่วนของการดำเนินการสนับสนุนระบบสารสนเทศเพื่อการเดินอากาศ (Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management: CNS/ATM) และการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับงานอำนวยการ (Back-Office) ด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการตอบสนองนโยบายและแนวปฏิบัติของภาครัฐ รวมถึงการพัฒนางานองค์กรตามแนวทางการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ ด้วยการกำหนดให้มีนโยบายเทคโนโลยีดิจิทัล และการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลเพื่อเป็นแผนแม่บทในการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมผ่านโครงการ/งานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาดิจิทัลต่างๆ โดยอาศัยความร่วมมือในการปฏิบัติงานของบุคลากรทุกภาคส่วนและทุกระดับที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนริเริ่มโครงการต่างๆ เพื่อผลักดันนโยบายในการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาบริษัทฯ ให้เป็นองค์กรดิจิทัลที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน

การดำเนินการของบริษัทฯ ในส่วนของการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลในปี 2564 นี้ ประกอบด้วยหัวข้อใหญ่ 7 ด้าน ดังต่อไปนี้

1. **ด้านการกำกับดูแลเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Governance)** จัดให้มีการกำกับดูแล จัดทำมาตรฐาน แนวปฏิบัติหรือกฎเกณฑ์ในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเหมาะสม รวมถึงจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลและแผนปฏิบัติการประจำปีให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล Thailand 4.0 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ
 - 1.1 พัฒนาด้านแบบองค์ประกอบของโครงสร้างพื้นฐาน SWIM ตามมติที่ประชุม APANPIRG
 - 1.2 พัฒนาเว็บไซต์เพื่อสนับสนุนการกำกับดูแลกิจการที่ดี
 - 1.3 จัดทำ/ทบทวนโครงสร้างและกระบวนการกำกับดูแลข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูลองค์กรและข้อมูลส่วนบุคคล
2. **ด้านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital Transformation)** จัดให้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร ลดภาระงานด้วยการใช้ประโยชน์จากระบบอัตโนมัติ (Automation) ตลอดจนมีการบริหารจัดการโครงการและการบริหารจัดการด้านคุณภาพในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ
 - 2.1 ติดตั้งระบบ Aerodrome Simulator ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 8 แห่ง
 - 2.2 ติดตั้งระบบการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตสนามบินระยะไกล ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่
 - 2.3 ศึกษาแนวทางการจัดให้มีระบบจัดลำดับอากาศยานเข้าสู่/ออกจาก (AMAN/DMAN) สนามบินนานาชาติ
 - 2.4 พัฒนาแนวทางการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบบูรณาการระหว่างระบบ THAI-CMAC และระบบบำเพ็ญ
 - 2.5 พัฒนาระบบ Multi-FIR ATFM ระยะที่ 2
 - 2.6 จัดทำวิธีปฏิบัติการให้ ATC Clearance ในรูปแบบดิจิทัล (Digital Departure Clearance) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง
 - 2.7 พัฒนา SWIM-Enabled Application(s) ที่รวบรวมข้อมูลสภาพอากาศ/พยากรณ์อากาศเพื่อสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ
 - 2.8 พัฒนาหลักสูตร Aviation English E-Learning
 - 2.9 พัฒนาระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร เพื่อเพิ่มคุณภาพการให้บริการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
 - 2.10 พัฒนาระบบบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน เพื่อปรับปรุงกระบวนการและจัดการกับความไม่พึงพอใจของข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ
 - 2.11 พัฒนาระบบการรับฟังลูกค้าในรูปแบบดิจิทัลเพื่อจัดการคุณภาพและสร้างความผูกพัน
 - 2.12 พัฒนาระบบออกแบบตารางปฏิบัติงานอิเล็กทรอนิกส์ (E-Schedule : Electronic Schedule Design)
 - 2.13 พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนงานทรัพยากรบุคคล (HRIS)
 - 2.14 พัฒนาระบบบริหารงานซ่อมบำรุงอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนการให้บริการกับหน่วยงานใน บวท. ให้เป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว
 - 2.15 ติดตั้งระบบสารบรรณดิจิทัลเพื่อการรับส่งหนังสือแบบไร้กระดาษและสนับสนุนการใช้งานแจ้งเตือนลงนามผ่านอุปกรณ์พกพาได้
 - 2.16 พัฒนาระบบการบำรุงรักษางานวิศวกรรม (E-Maintenance : Electronic Engineering Maintenance)
 - 2.17 บริหารสภาพแวดล้อมการใช้งานระบบงานแอปพลิเคชัน
 - 2.18 พัฒนาระบบบริหารข้อมูลรายบุคคลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับนักเรียนฝึกหัดควบคุมจราจรทางอากาศ (E-Information : Electronic ATC Apprentice Information)
 - 2.19 พัฒนาระบบติดตามสถานการณ์จัดซื้อจัดจ้างภาครัฐกิจ
 - 2.20 พัฒนาระบบหนังสือรับรองสิทธิสวัสดิการอิเล็กทรอนิกส์ (E-Welfare rights Certificate)
 - 2.21 พัฒนาระบบโอนเงินให้กับบุคคลภายนอกผ่านระบบ Internet ธนาคารกรุงไทย (E-Payment)

- 2.22 พัฒนาระบบเรียกรถอัจฉริยะ (Intelligent car call system)
- 2.23 พัฒนาระบบขนส่งมวลชนอัจฉริยะ (Smart Transportation)
- 2.24 พัฒนาระบบบริหารจัดการการให้บริการบ้านพักศูนย์ภูมิภาค
- 2.25 พัฒนาระบบบริหารการซ่อมบำรุงส่วนงานอาคารและสถานที่ส่วนการบริหารคลัง
- 2.26 จัดทำ/ทบทวนกระบวนการบริหารทรัพย์สินสารสนเทศและการสื่อสารของบริษัทฯ
- 2.27 จัดทำ/ทบทวนสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture) พร้อมกรอบ / แนวทางการใช้สถาปัตยกรรมองค์กรกับโครงสร้างด้านดิจิทัล
- 2.28 ศึกษาการพัฒนาระบบตรวจสอบเพื่อการบันทึกบัญชี
- 2.29 จัดทำระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารการเงิน
- 2.30 จัดทำแผนการนำเทคโนโลยีบรอดแบนด์มาให้บริการร่วมกับระบบวิทยุสื่อสาร Digital Trunked ภายใต้ขอบเขตใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมทั่วประเทศ
3. **ด้านการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงาน (Digital Integration)** จัดให้มีการบริหารจัดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อให้การเชื่อมโยงการดำเนินงานร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนสามารถดำเนินงานเป็นภาพเดียวกันที่สมบูรณ์ อาทิ
 - 3.1 จัดหาระบบ Integrated Flight Information Management System (IFIMS) สำหรับ แลกเปลี่ยนข้อมูลการบินระหว่างบริษัทฯ กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - 3.2 พัฒนาแนวทาง/วิธีปฏิบัติในการบูรณาการ A-CDM เข้ากับ AFTM
 - 3.3 พัฒนาการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศผ่านระบบ IDEP (Intelligent Departure Enhancement Program) ภายใต้แนวคิด A-CDM ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต
 - 3.4 พัฒนาแนวทางในการบูรณาการระหว่าง ASM, ATFM และ A-CDM (ASM/ATFM/A-CDM Integration)
 - 3.5 พัฒนาระบบบริการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวอากาศบนโครงสร้างพื้นฐาน SWIM (Weather Information Exchange Service)
 - 3.6 พัฒนาระบบบริการแลกเปลี่ยนข้อมูลติดตามอากาศยานบนโครงสร้างพื้นฐาน SWIM (Surveillance Information Exchange Service)
 - 3.7 จัดหาและติดตั้งระบบบริการฐานข้อมูลกลางและระบบคลังข้อมูล (Master Data Service and Data Warehouse) เพื่อบริหารข้อมูลกลางให้กับทุก ๆ หน่วยงานและสนับสนุนข้อมูลเพื่อการตัดสินใจ
 - 3.8 จัดทำ/ทบทวนแผนการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน
 - 3.9 พัฒนาความร่วมมือในการจัดการและการเชื่อมต่อการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศด้วยระบบ ATFM Platform กับ ANSP ในภูมิภาคเอเชีย
4. **ด้านการกำกับดูแลข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ขององค์กร (Digital Data Governance and Big Data Management)** จัดให้มีการบริหารจัดการข้อมูลและการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ให้เป็นไปตามกรอบธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้การได้มาและการนำข้อมูลไปใช้ของหน่วยงานมีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นปัจจุบัน สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างมีคุณภาพและประสิทธิภาพและมั่นคงปลอดภัย อาทิ
 - 4.1 พัฒนาระบบข้อมูลการบริหารมาตรฐานความปลอดภัย
 - 4.2 พัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารรูปแบบ IWXXM เวอร์ชัน 3.0
 - 4.3 พัฒนาระบบบริการข้อมูลด้านการบิน
 - 4.4 ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลที่ใช้ในการจัดเก็บข้อมูลองค์กร
 - 4.5 จัดทำระบบ Search Engine สำหรับองค์กร
 - 4.6 จัดทำ/ทบทวนข้อมูลและสารสนเทศที่สำคัญขององค์กรให้อยู่ในรูปแบบข้อมูลดิจิทัล รวมทั้งชนิดข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะที่องค์กรต้องเปิดเผยในรูปแบบและช่องทางดิจิทัลพร้อมจัดทำ/ทบทวนสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหารจัดการข้อมูล
 - 4.7 ทบทวนการวิเคราะห์ต้นทุนและค่าใช้จ่ายองค์กร
 - 4.8 ปรับปรุงข้อมูล Data Set สำหรับระบบ TopSky Tower รองรับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และรองรับทางวิ่งที่ 3
5. **ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและไซเบอร์ (Digital Information and Cyber Security)** จัดให้มีการบริหารการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและไซเบอร์ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล สอดคล้องกับแผนระดับชาติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิ
 - 5.1 ติดตั้งระบบ Network Infrastructure and Network Security Operation Centre สำหรับการเฝ้าระวังภัยคุกคามและการโจมตีผ่านระบบเครือข่ายสื่อสาร



- 5.2 พัฒนาระบบควบคุมการเข้า-ออกพื้นที่ (Access Control) เพิ่มเติม ณ ที่ทำการส่วนกลางและภูมิภาค
 - 5.3 พัฒนารูปแบบการบริหารจัดการบัตรอนุญาตอิเล็กทรอนิกส์บุคคลและยานพาหนะในการเข้าพื้นที่ควบคุมและควบคุมเฉพาะ ณ ที่ทำการส่วนกลาง
 - 5.4 ติดตั้งระบบ DHCP (Dynamic Host Configuration Protocol) สำหรับงาน ICT
- ณ สำนักงานใหญ่ ห้างมาแมค ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 9 แห่ง
- 5.5 ติดตั้งระบบ ICT Network Security สำหรับเครือข่ายแบบมีสายและไร้สาย ให้ครอบคลุมพื้นที่สำนักงานทั้งองค์กร
 - 5.6 พัฒนาระบบจัดการ Code and Security ของ Source Code
 - 5.7 จัดทำมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยส่วนที่ 10 เรื่องการจัดหา จัดจ้าง และพัฒนาระบบสารสนเทศ (ISO/IEC27001) Version 2013

- 5.8 จัดทำ/ทบทวนแนวปฏิบัติและวิธีปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ
- 5.9 จัดทำ/ทบทวนกระบวนการและแผนการบริหารจัดการความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ
- 5.10 จัดทำ/ทบทวนกระบวนการและแผนการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ รวมทั้งหลักเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ
- 5.11 ติดตามและประเมินผลปฏิบัติการดำเนินงานตามนโยบาย แนวปฏิบัติและวิธีปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ

6. ด้านการบริหารความต่อเนื่องในการให้บริการเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Continuity Management) จัดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีดิจิทัล ให้สามารถสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่องและให้มีการจัดทำหรือปรับปรุงแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ รวมถึงแผนการบริหารจัดการความเสี่ยงและการจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉินด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้สอดคล้องกับแผน BCM (Business Continuity Management) ขององค์กร อาทิ

- 6.1 ปรับปรุงระบบเครือข่ายสื่อสาร (Modern Network Infrastructure) สำหรับการเชื่อมต่อระบบ/อุปกรณ์ต่าง ๆ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 4 แห่ง
- 6.2 ปรับปรุงระบบ Network Monitor and Management

7. ด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Resource Optimization Management) จัดให้มีการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ทั้งในส่วนของบุคลากร กระบวนการและเทคโนโลยี เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพด้วยต้นทุนที่เหมาะสมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงพัฒนาบุคลากรทุกระดับให้เกิดความพร้อมและสามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลได้อย่างรู้เท่าทันตามนโยบายรัฐบาล อาทิ

- 7.1 พัฒนา/ปรับปรุงคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงต่าง ๆ
- 7.2 จัดทำ/ทบทวนมาตรฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร หลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับระบบดิจิทัล รวมทั้งมาตรการด้านการบริหารจัดการการเลือกใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเกณฑ์ราคากลางและคุณลักษณะพื้นฐานครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ขององค์กร
- 7.3 จัดทำ/ทบทวนแนวทางการประเมินประสิทธิภาพ/ความคุ้มค่าของการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร
- 7.4 จัดทำอุปกรณ์คอมพิวเตอร์เพื่อทดแทนอุปกรณ์ที่หมดอายุการใช้งาน ค่าบำรุงรักษา และปรับปรุงโปรแกรมระบบงาน Information Rental Communication Service (IRCS)
- 7.5 จัดตั้งศูนย์วิจัย/พัฒนา และนวัตกรรม พัฒนาศักยภาพให้มีความเชี่ยวชาญมุ่งเน้นการพัฒนาความรู้และทักษะขั้นสูง
- 7.6 พัฒนาการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล พัฒนาศักยภาพให้มีความสามารถด้าน Cyber Security/Data Analytics and Big data/Data Privacy และ Data Governance มีการประเมินความตระหนักรู้และความสามารถด้านดิจิทัล (Digital Literacy) รวมถึงการฝึกซ้อมการรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ เพื่อให้เกิดความรู้เท่าทันและรับมือกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้อย่างเหมาะสม



ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน

จากนโยบายภาครัฐในปี 2564 ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินลงทุน ผลการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนสะสมของบริษัทฯ ในปี 2564 คาดว่ามียอดเบิกจ่ายสะสม จำนวน 763.89 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 100 เมื่อเทียบกับวงเงินเบิกจ่ายในปีงบประมาณ 2564 ที่ได้รับอนุมัติปรับปรุง จำนวน 763.89 ล้านบาท

ผลการประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมินผลดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่าง รัฐบาลไทย กับ บริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยใช้ “ระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM)” เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วยการประเมินและวัดผล 3 ส่วน ได้แก่ 1) การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ 2) ผลการดำเนินงานของรัฐบาลวิสาหกิจ และ 3) Core Business Enablers 8 ด้าน (การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร การวางแผนเชิงกลยุทธ์ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล การบริหารทุนมนุษย์ การจัดการความรู้และนวัตกรรม และการตรวจสอบภายใน) โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ผลการดำเนินงาน	ปี 2563		
	การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานของรัฐบาลวิสาหกิจ	Core Business Enablers
น้ำหนัก	14	46	40
คะแนนถ่วงน้ำหนัก	4.7143	3.8097	3.8528
ผลการประเมินรวม		3.9536	

การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ 2564 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ “AAA” และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการประเมินของทริสเรทติ้งต่อสถานะของบริษัทฯ ที่เป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยเป็นองค์กรที่มีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและมีความเป็นไปได้อย่างมากที่บริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันเหตุการณ์ ในกรณีที่บริษัทฯ ประสบกับปัญหาทางการเงิน รวมถึงบทบาทที่สำคัญมากที่สุดในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในฐานะผู้ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศหลักของประเทศไทย และมีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยที่ดี

สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ของ ทริส เรทติ้งว่า บริษัทฯ จะยังคงสถานะในการเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยมีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุด และมีบทบาทที่สำคัญต่อภาครัฐจากการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศหลักของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของบริษัทฯ อาจได้รับการปรับลดลงได้หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของบริษัทฯ กับภาครัฐเปลี่ยนแปลงไปจนถึงระดับที่ทำให้ทริสเรทติ้งมีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันเหตุการณ์ ในกรณีที่บริษัทฯ ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน



จัดอันดับเครดิตบริษัทฯ
คงเดิมที่ระดับสูงสุด AAA

การสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ

การสำรวจความพึงพอใจความไม่พึงพอใจความต้องการและความคาดหวังในส่วนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญภายใต้โครงการการประเมินผลความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำปี 2564 ซึ่งมีการสำรวจ หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ โดยจำแนกตามการแบ่งกลุ่มของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของบริษัทฯ ที่วัดจากระดับความสัมพันธ์ออกเป็น 4 กลุ่มประกอบด้วย (1) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มที่ 1 Manage Closely (2) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มที่ 2 Meet Their Need (3) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มที่ 3 Keep Into Account (4) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มที่ 4 Keep Informed รายละเอียด ดังภาพ



ภาพแสดงการแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของ บวท. ตามระดับความสัมพันธ์

ภาพรวมผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญทั้ง 4 กลุ่มพบว่า มีระดับคะแนนความพึงพอใจรวมเฉลี่ยเท่ากับ 4.16 อยู่ในเกณฑ์ระดับคะแนน “พึงพอใจมากที่สุด” โดยมีประเด็นการได้รับการประสานงานและความช่วยเหลือเป็นอย่างดีในการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ บริษัทฯ ตามแผนงาน/โครงการ/งานที่มีร่วมกันได้รับคะแนนสูงสุดเท่ากับ 4.41 อยู่ในเกณฑ์ระดับคะแนน “พึงพอใจมากที่สุด” และประเด็นการได้รับเชิญจาก บริษัทฯ ให้เข้าร่วมทุกกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่านเสมอ ได้รับคะแนนต่ำที่สุดเท่ากับ 3.77 ซึ่งยังคงอยู่ในเกณฑ์ระดับคะแนน “พึงพอใจมาก” ค่าระดับความพึงพอใจแต่ละประเด็นสำรวจรายละเอียด รายละเอียด ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจแต่ละประเด็นสำรวจของหน่วยงานในประเทศ

ประเด็นสำรวจ	ระดับคะแนน
1) การรับฟังความคิดเห็นและ/หรือความต้องการของท่าน/หน่วยงานของท่าน และมีการดำเนินการตาม ความคิดเห็น/ความต้องการอย่างเหมาะสม เพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกัน	4.11
2) ท่าน/หน่วยงานของท่านได้รับเชิญจาก บริษัทฯ ให้เข้าร่วมทุกกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่านเสมอ	3.77
3) ในการร่วมดำเนินงาน/กิจกรรมของ บริษัทฯ มีการดำเนินงานที่ทำให้ท่าน/หน่วยงานของท่านมีส่วนร่วมในระดับที่เหมาะสม	4.04
4) ท่าน/หน่วยงานของท่านได้รับความร่วมมือจาก บริษัทฯ ในการเข้าร่วมดำเนินงาน/กิจกรรมของหน่วยงานท่านตามที่ร้องขอในระดับที่เหมาะสม	4.34
5) ท่าน/หน่วยงานของท่านได้รับการประสานงานและความช่วยเหลือเป็นอย่างดี ในการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ของ บริษัทฯ ตามแผนงาน/โครงการ/งานที่มีร่วมกัน	4.41
6) ท่าน/หน่วยงานของท่านสามารถดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่มีร่วมกับ บริษัทฯ ได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้	4.21
7) แผนงาน/โครงการ/งานที่ทำร่วมกับ บริษัทฯ มีประโยชน์ต่อหน่วยงานของท่าน	4.36
8) ท่าน/หน่วยงานของท่านได้รับข้อมูลข่าวสารที่สำคัญและจำเป็นต้องใช้ในการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานของท่าน และ บริษัทฯ ที่ครบถ้วน ถูกต้อง และเป็นปัจจุบัน	4.06
9) ช่องทางสื่อสารของ บริษัทฯ มีความหลากหลาย และสะดวกต่อการสื่อสารและ/หรือติดต่อ	4.06
10) ระดับความสัมพันธ์ในการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานของท่าน และ บริษัทฯ มีความเหมาะสมและเอื้อให้เกิดการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้	4.26
11) ท่าน/หน่วยงานของท่านได้รับการแก้ไขปัญหา/ข้อขัดข้องในการปฏิบัติงาน ร่วมกับ บริษัทฯ ได้อย่างทันท่วงที	4.21
ระดับคะแนนความพึงพอใจเฉลี่ย	4.16



สำหรับผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในต่างประเทศ กลุ่มที่ 1 Manage Closely และกลุ่มที่ 2 Meet Their Need ที่เกี่ยวข้องกับ ANS เช่น AMNAC, AIDC, CRV, SWIM และ FF-ICE ในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ครอบคลุม 8 ประเด็นสำรวจ มีระดับความพึงพอใจเฉลี่ย 4.32 คะแนน อยู่ในเกณฑ์ “พึงพอใจมากที่สุด” ค่าระดับความพึงพอใจแต่ละประเด็นสำรวจรายละเอียด ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจแต่ละประเด็นสำรวจของหน่วยงานต่างประเทศ

ประเด็นสำรวจ	ระดับคะแนน
1) AEROTHAI's overall performance level in the ANS related projects mentioned above	4.27
2) AEROTHAI's collaboration level in achieving a mutual goal in the projects mentioned above	4.35
3) AEROTHAI's contribution towards the projects mentioned above	4.65
4) AEROTHAI's willingness to share/exchange information and knowledge with you/your organization by the point of contact/key person	4.24
5) AEROTHAI's ability to share/exchange information on the projects mentioned above	4.24
6) AEROTHAI's timely response, or at all, to your requests regarding the projects mentioned above	4.24
7) AEROTHAI's operational capabilities towards the projects mentioned above	4.33
8) Your confidence in AEROTHAI's operational services standards	4.27
ระดับคะแนนความพึงพอใจเฉลี่ย	4.32

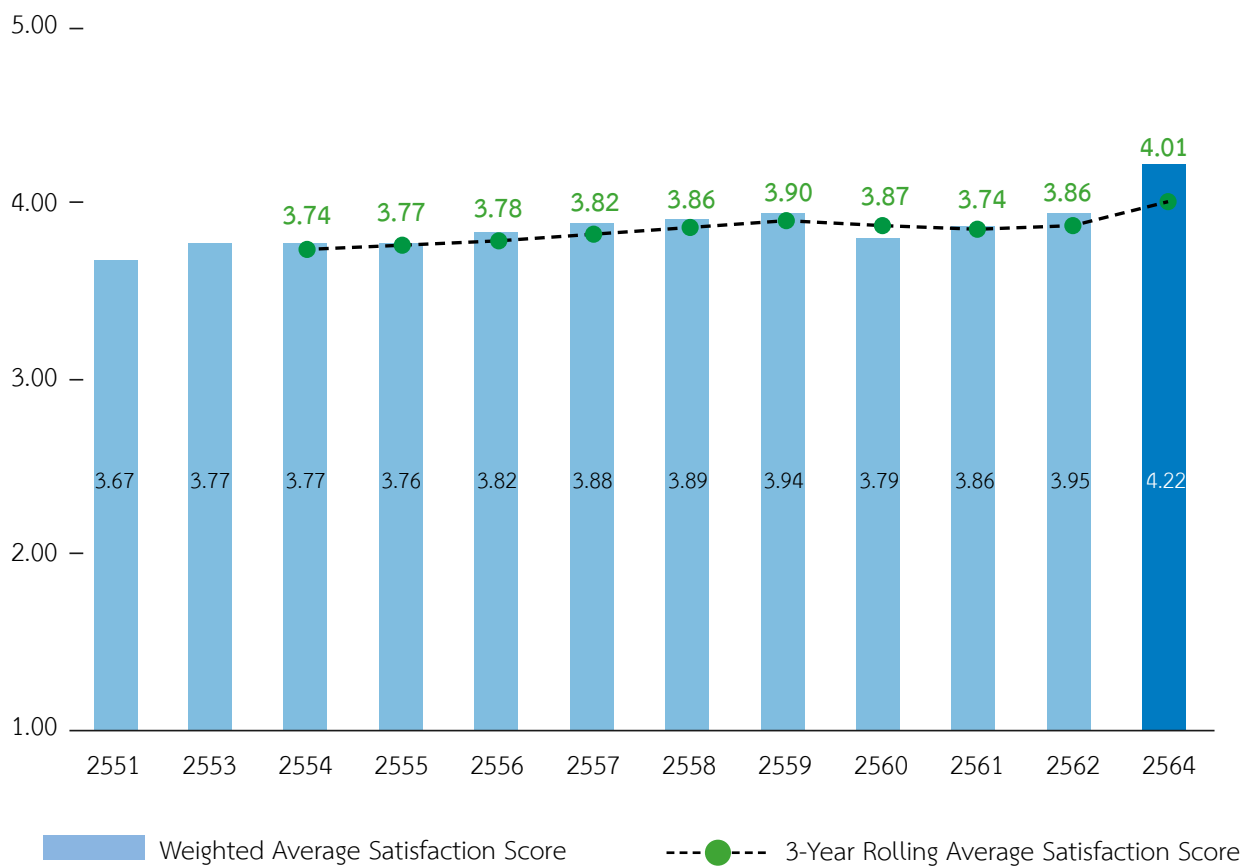
การสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ

การสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ ภายใต้โครงการการประเมินผลความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการ และความคาดหวังของผู้ใช้บริการ กำหนดขอบเขตและประเด็นในการศึกษา ในส่วนผู้ให้บริการครอบคลุมการให้บริการตามภารกิจ 3 ด้าน ได้แก่ (1) การให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services: ANS) (2) การให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารการบิน/แผนที่การบิน (Aeronautical Information Service: AIS/Aeronautical Chart) และ (3) การให้บริการด้านเข้าอุปกรณ์สื่อสารประกอบด้วย Trunked Radio, Air to Ground Radio และ AFTN Terminal โดยใช้วิธีการเก็บข้อมูลการสำรวจด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึก

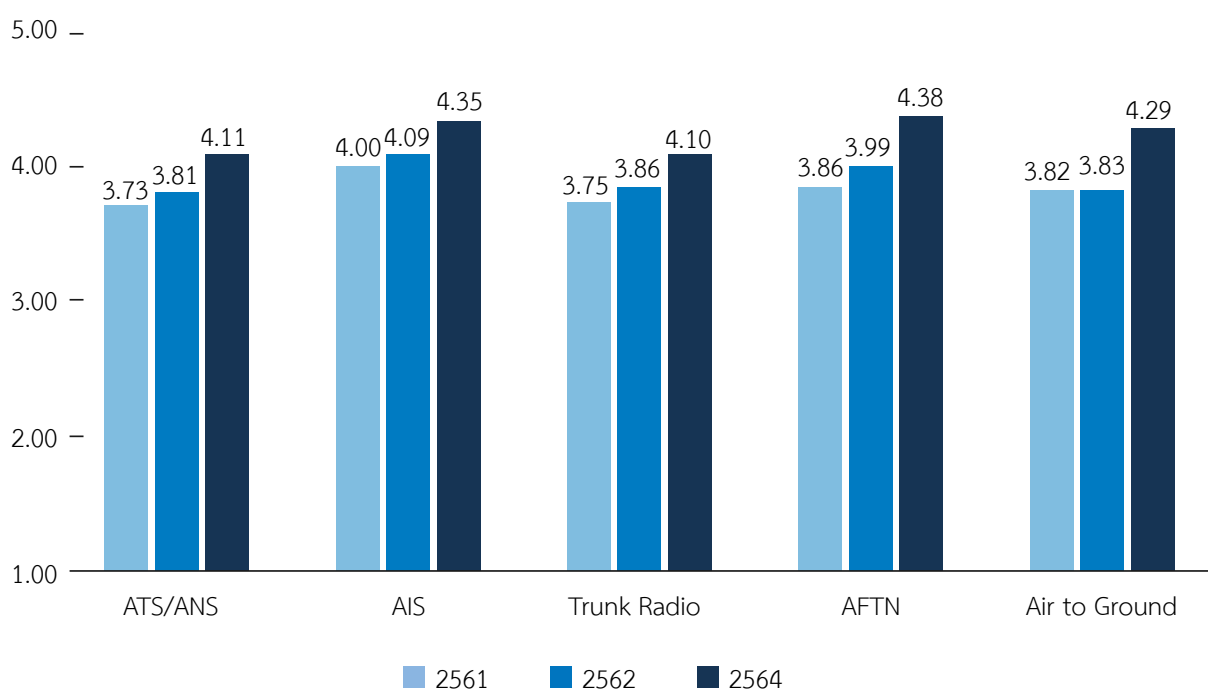
ในส่วนของผลการสำรวจวิธีการใช้แบบสอบถามมีจำนวนประกอบถามที่ได้รับคืนทั้งสิ้น 1,265 ชุด ซึ่งสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ 1,190 ชุด คิดเป็นค่าความเชื่อมั่นความเป็นตัวแทนของกลุ่มประชากรร้อยละ 97.19 โดยมีผลสรุปคะแนนระดับความพึงพอใจของแต่ละบริการ ดังนี้

- (1) การให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services: ANS) มีผลคะแนนระดับความพึงพอใจ 4.11 เพิ่มขึ้นจากผลคะแนนฯ ในปี พ.ศ. 2562 0.30 จุด
- (2) การให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารการบิน/แผนที่การบิน (Aeronautical Information Service: AIS/Aeronautical Chart) มีผลคะแนนระดับความพึงพอใจ 4.35 เพิ่มขึ้นจากผลคะแนนฯ ในปี พ.ศ. 2562 เท่ากับ 0.26 จุด
- (3) การให้บริการด้านเข้าอุปกรณ์ Trunked Radio มีผลคะแนนระดับความพึงพอใจ 4.10 เพิ่มขึ้นจากผลคะแนนฯ ในปี พ.ศ. 2562 เท่ากับ 0.24 จุด อุปกรณ์ Air to Ground Radio มีผลคะแนนระดับความพึงพอใจ 4.29 เพิ่มขึ้นจากผลคะแนนฯ ในปี พ.ศ. 2562 เท่ากับ 0.46 จุด และ AFTN Terminal มีผลคะแนนระดับความพึงพอใจ 4.83 เพิ่มขึ้นจากผลคะแนนฯ ในปี พ.ศ. 2562 เท่ากับ 0.39 จุด และเมื่อประเมินผลลัพธ์ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในภาพรวมด้วยวิธีการหาค่าเฉลี่ยของคะแนนความพึงพอใจแบบถ่วงน้ำหนัก (Weighted average score) 4.22 ซึ่งมีค่าสูงกว่าค่าเฉลี่ยในปี พ.ศ. 2562 ที่มีค่า 3.95 เท่ากับ 0.27 จุด

ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจวงน้ำหนั เปรียบเทียบปี พ.ศ. 2551 – 2564



ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของแต่ละบริการ เปรียบเทียบปี พ.ศ. 2561 2562 และ 2564



นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มผู้ใช้บริการในส่วนของการบริการข้อมูลข่าวสารการบินและบริการเช่าอุปกรณ์ โดยมีข้อสรุปในประเด็นสำคัญ ดังต่อไปนี้ สำหรับบริการข้อมูลข่าวสารการบิน ประเด็นความถูกต้องครบถ้วนและทันสมัยของข้อมูล ความรวดเร็ว ช่องทางในการรับข้อมูลเป็นประเด็นคุณภาพการบริการที่สำคัญ ความประทับใจที่พบจากการใช้บริการคือความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหา และการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่องแม้ไม่ได้เป็นเจ้าของข้อมูลดังกล่าว ในส่วนของปัญหาและข้อขัดข้องการรับ/ส่ง Flight plan ระหว่าง FDMC และ Briefing การใช้ SID/STAR ตอนเมืองไม่เป็นไปตาม ICAO การตอบรับ (Acknowledge) Flight Plan ค่อนข้างช้า โดยเฉพาะกรณีที่มีการแก้ไข และ Service Mind ของเจ้าหน้าที่ FDMC บางส่วน และคาดหวังเห็นการแก้ไขปรับปรุงและพัฒนาในส่วนการพัฒนาระบบให้มีความสามารถ Automation มากขึ้น พัฒนา Platform ที่สนับสนุนการทำงานจากที่บ้าน และมีการประชุมอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหน้าที่ที่ทำงาน

ในส่วนของการเช่าอุปกรณ์สื่อสาร พบว่า สัญญาณการสื่อสารที่ชัดเจน ครอบคลุมพื้นที่ อุปกรณ์มีความทนทานต่อการใช้งาน การดูแลและรักษาระบบและอุปกรณ์ให้มีความพร้อมใช้งาน ความสะดวกในการติดต่อ และความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหา เป็นประเด็นคุณภาพที่สำคัญในการใช้บริการ มีความประทับใจทั้งจากระบบโครงข่ายมีความเสถียร การตอบสนองที่รวดเร็ว และการติดตามหลังการแก้ไขปัญหา ความเต็มใจในการให้บริการ ความยืดหยุ่นในการให้บริการตามความต้องการและแก้ไขปัญหาของผู้ใช้บริการ โดยความหวังการปรับปรุงด้านอุปกรณ์บางจุดที่ไม่มีวาทะ ทนทาน เช่น ปุ่มต่าง ๆ ตัวหนีบ การปรับปรุงด้านความทนทาน หรือมีการบำรุงรักษาอยู่เสมอและแบตเตอรี่เริ่มเสื่อมสภาพ ควรมีการดำเนินการด้านการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (PM) ตรวจสอบอายุและประสิทธิภาพของแบตเตอรี่ มีความล่าช้าในการทำงาน (นอกเหนือจากเจ้าหน้าที่พนักงาน) และควรพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อลดคลื่นแทรกและจุดอับสัญญาณ โดยทั้งในส่วนการบริการข้อมูลข่าวสารการบินและบริการเช่าอุปกรณ์ ผู้ใช้บริการยังมีความยังคงมีความมั่นใจในการที่ได้รับจากบริษัทฯ แต่ยังคงคาดหวังการมีทางเลือกเพื่อให้เกิดการพัฒนาบริการมากขึ้นและต่อเนื่อง

เรื่องเด่นในรอบปี

บริษัทฯ มีบทบาทที่สำคัญในการร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศของทั้งในระดับโลกและในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง อาทิ

(1) การดำเนินการด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิก ICAO Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้าน ATFM ในระดับสากล และร่วมสนับสนุนการดำเนินการในระดับภูมิภาคผ่าน ICAO Asia/Pacific Air Traffic Flow Management Steering Group (ATFM SG) เพื่อร่วมจัดทำ/ปรับปรุง Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM รวมทั้งได้สนับสนุนการดำเนินการของ Asia/Pacific ATFM Information Requirement Small Working Group (ATFM-IR SWG) ในการจัดทำแนวทาง/วิธีการ/ข้อกำหนดทั้งด้านปฏิบัติการและด้านเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ/การดำเนินการด้าน ATFM ระหว่างกลุ่มย่อยในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้สอดคล้องกัน เพื่อผลักดันการดำเนินการด้าน ATFM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน อย่างต่อเนื่องด้วย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีบทบาทในฐานะผู้นำในการดำเนินโครงการ Asia/Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) ซึ่งเป็นการพัฒนาการให้บริการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศสิงคโปร์ จีน ฮองกง ออสเตรเลีย กัมพูชา มาเลเซีย เมียนมาร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ลาว และหน่วยงานนานาชาติด้านการบินอื่น ๆ โดยโครงการดังกล่าวเป็นการดำเนินการร่วมด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา บริษัทฯ และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ให้บริการ ATFM ในสถานการณ์ที่สนามบินหรือห้วงอากาศมีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ โดยไม่ทราบล่วงหน้า ในหลายครั้ง และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี ในปี 2562 – 2563 คณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub-Group) ซึ่งจัดตั้งขึ้นภายใต้โครงการฯ เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้ร่วมกันจัดทำข้อ ทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างกัน ผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานสากล ยังได้ร่วมกันจัดทำเอกสารข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างประเทศ ผ่าน AFTN/AMHS (Aeronautical Fixed Telecommunication Network/Air Traffic Service Message Handling System) ขึ้น และเอกสารดังกล่าวยังได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจากคณะทำงานด้านเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้ ICAO APANPIRG ให้ใช้เป็นเอกสารอ้างอิง สำหรับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และได้รับการตีพิมพ์ในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific เรียบร้อยแล้วด้วย

ตั้งแต่ที่มีการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี 2563 เป็นต้นมา บริษัทฯ ร่วมกับหน่วยงานสมาชิกของ AMNAC ได้ริเริ่มใช้ประโยชน์จากช่องทางสื่อสารระหว่างหน่วยงานที่มีอยู่เดิม ในการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันข้อมูลผลกระทบที่เกิดจากการแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องของ COVID-19 ต่อการให้บริการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ในด้านต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลภาพรวมล่าสุดของทั้งภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ช่องทางการสื่อสารดังกล่าวยังได้ถูกขยายขอบเขตให้ครอบคลุมไม่เพียงแต่หน่วยงานสมาชิกของ AMNAC เท่านั้น แต่ยังรวมถึงประเทศ/หน่วยงานอื่น ๆ ภายในภูมิภาคฯ ด้วย อนึ่ง บริษัทฯ ยังมีส่วนสำคัญในการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันกันผ่านช่องทางสื่อสารนี้ มาจัดทำเป็นเอกสารภาพรวมของทั้งภูมิภาคฯ สำหรับตีพิมพ์ผ่านเว็บไซต์ของ ICAO Asia/Pacific Regional Office เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบินสามารถเข้าถึงข้อมูลนี้ได้โดยง่ายด้วย

(2) การดำเนินการด้านการบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System-Wide Information Management: SWIM)

บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิกและสนับสนุนการดำเนินการของ ICAO Asia/Pacific SWIM Task Force เพื่อจัดทำแผนการดำเนินการและข้อกำหนดต่าง ๆ ด้าน SWIM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก มาอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2562 แนวทางสำหรับการดำเนินการด้าน SWIM ที่บริษัทฯ ร่วมกับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) และ Federal Aviation Administration (FAA) จัดทำขึ้น ได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจากคณะทำงานด้านเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้ ICAO APANPIRG ให้ใช้เป็นแนวทางการดำเนินการของภูมิภาคฯ (Philosophy and Roadmap for APAC SWIM Implementation) นอกจากนี้ รูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Information Exchange Model (FIXM) version 4.1 Extension) ที่บริษัทฯ ได้จัดทำขึ้น เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM และการบูรณาการระหว่าง ATFM และ Airport-Collaborative Decision Making (ATFM/A-CDM Integration) ระหว่างประเทศ ยังได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจาก APANPIRG ให้ใช้เป็นรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลมาตรฐาน สำหรับใช้งานในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Regional FIXM Extension) พร้อมได้รับการตีพิมพ์ในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific ด้วย อนึ่ง FIXM version 4.1 Extension ที่จัดทำขึ้นดังกล่าว ยังได้รับการพิจารณาโดย FIXM Change Control Board ซึ่งเป็นผู้ดูแลการพัฒนา FIXM ของโลก และได้ตีพิมพ์ลงในเว็บไซต์ทางการ FIXM (www.fixm.aero) เพื่อให้ผู้ใช้งาน FIXM ทั่วโลก สามารถนำไปใช้งานได้ เรียบร้อยแล้วเช่นกัน

สำหรับปี 2563 – 2564 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการพัฒนาองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ SWIM อย่างต่อเนื่อง อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านบริการความมั่นคงทางไซเบอร์ (Security Service) สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่าน SWIM เพื่อทดลอง/ทดสอบตามแนวคิด International Aviation Trust Framework (IATF) ของ ICAO ที่อยู่ในระหว่างพัฒนารายละเอียด เพื่อใช้เป็นมาตรฐานการดำเนินการด้านนี้สำหรับรัฐภาคีต่อไป การพัฒนา Asia/Pacific Regional FIXM Extension ให้เป็น FIXM version 4.2 เพื่อเป็นการปรับปรุง Extension ให้สอดคล้องกับ FIXM เวอร์ชันล่าสุด ที่ใช้งานในระดับสากล และให้พร้อมรองรับ

การปฏิบัติการตามแนวคิดการบริหารจราจรทางอากาศยุคใหม่ เช่น Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE), Trajectory-Based Operation (TBO) เป็นต้น

(3) การพัฒนาไปสู่การให้บริการเดินอากาศตามขีดความสามารถของระบบการบิน (Performance-Based Air Navigation)

- การปฏิบัติการตามแนวคิด Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)
ในปี 2563 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการผลักดันให้มีการบรรจุการดำเนินการต่าง ๆ ตามแนวคิด FF-ICE ในแผนแม่บทการเดินอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Navigation Service Master Plan) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 2 เพื่อให้การดำเนินการในภาพรวมของอาเซียนเป็นไปอย่างสอดคล้องสัมพันธ์กันอันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่ออาเซียน
นอกจากนี้ ในปี 2564 บริษัทฯ ยังได้สาธิต/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE ระหว่างประเทศ ร่วมกับ CAAS เพื่อทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE ผ่านการแลกเปลี่ยน/บริหารจัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM อันเป็นการบูรณาการองค์ประกอบพื้นฐานของการปฏิบัติการในรูปแบบ TBO เข้าด้วยกัน โดยการสาธิต/ทดสอบนี้จะเป็นการดำเนินการต่อเนื่องในระหว่างปี 2564 – 2565
- การปฏิบัติการในรูปแบบ Trajectory-Based Operation (TBO)
บริษัทฯ ร่วมกับ FAA, CAAS, JCAB (Japan Civil Aviation Bureau) และ NAV CANADA ได้ตกลงร่วมกันที่จะจัดการสาธิต Multi-Regional TBO Demonstration ขึ้นในช่วงระหว่างปี 2563 - 2565 เพื่อสาธิต/ทดลอง/ทดสอบการปฏิบัติการในรูปแบบ TBO โดยผลการสาธิต/ทดลอง/ทดสอบนี้จะถูกนำไปใช้ในการประเมินแนวทางในการวางแผนพัฒนาไปสู่การปฏิบัติการในรูปแบบ TBO รวมถึงจะถูกนำเสนอต่อ ICAO เพื่อพิจารณาใช้เป็นมาตรฐานทั้งด้านเทคนิคและวิธีปฏิบัติในระดับสากล และใช้ประกอบการพิจารณาปรับปรุงเอกสารแนวคิด TBO ต่อไป ทั้งนี้ ในปี 2564 บริษัทฯ ร่วมกับหน่วยงานที่เข้าร่วมการสาธิตฯ ได้จัดกิจกรรม Risk Mitigation Technical Exercise ขึ้น เพื่อร่วมกันทดสอบระบบ/ขีดความสามารถพื้นฐานที่จำเป็นจะต้องมี สำหรับการดำเนินการตามแนวคิด FF-ICE/TBO ในเบื้องต้น และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี

(4) การจัดทำแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO

ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้ร่วมเป็นหนึ่งในคณะผู้จัดทำแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO โดยฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ซึ่งเป็นฉบับที่ใช้งานในปัจจุบัน ที่บริษัทฯ ได้ร่วมจัดทำ ได้รับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชาสามัญสมัยสามัญครั้งที่ 40 ของ ICAO (The 40th Session of the ICAO Assembly) ในปี 2562 เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบัน บริษัทฯ ยังคงร่วมจัดทำ/ปรับปรุงแผนการเดินอากาศสากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนแผนกลยุทธ์ ASBUs ผ่านคณะดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง

การบริหารจัดการ องค์กร



การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี 2555 ของสำนักงานคณะกรรมการการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) รวมถึงได้พัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงและกระบวนการทำงาน เพื่อให้เป็นตามหลักเกณฑ์คู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบ

การประเมินผลใหม่ (SE-AM) ประกอบกับแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และการควบคุมภายในตาม COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงและผลลัพธ์องค์กร มีการกำกับดูแลระบบการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน รวมถึงสนับสนุนการนำนโยบาย GRC ไปสู่การปฏิบัติ พร้อมกับสื่อสารวัฒนธรรมสนับสนุนความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรให้เกิดเป็นพฤติกรรมที่พึงประสงค์ เพื่อสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ

การบริหารความเสี่ยงองค์กรได้บูรณาการกับการจัดทำยุทธศาสตร์ และเชื่อมโยงไปถึงการปฏิบัติงาน เพื่อต่อยอดและสร้างมูลค่าให้กับบริษัทฯ ภายใต้อัตราความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ซึ่งเป็นเครื่องมือตัดสินใจในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างสมเหตุสมผล

ปี 2564 บริษัทฯ ได้ติดตามผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเกี่ยวกับแนวโน้มและผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การบรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายของบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ประจำปี 2564 โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในด้านมาตรฐานความปลอดภัย การดำเนินโครงการตามนโยบายภาครัฐ รวมถึงการผลักดันให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดแผนจัดการความเสี่ยงเพื่อลดระดับความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้เป็นไปตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้

2. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานให้ความสำคัญในด้านการให้บริการการเดินทางที่สอดคล้องกับความต้องการอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ความพร้อมใช้งานของระบบอุปกรณ์ และความพร้อมของบุคลากรทั้งขีดความสามารถและอัตรากำลัง โดยผลการประเมินในภาพรวม พบว่า อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ซึ่งมีการติดตามผลการดำเนินการตามมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนด รวมทั้งแนวทางแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมระยะสั้น และระยะยาว เพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในปีงบประมาณ 2564

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม ฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินอันเป็นผลต่อรายได้ โดยในปีงบประมาณ 2564 เกิดสถานการณ์ปริมาณเที่ยวบินไม่เป็นไปตามคาดการณ์ โดยเกิดจากปัจจัย COVID-19 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดเตรียมมาตรการในการรองรับในทุกมิติ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ในปี 2564 ซึ่งมีแนวโน้มที่อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงปี 2565-2566 ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการทางการเงินเพื่อปรับลดค่าใช้จ่ายทั้งด้านบริหารงานและบุคลากร โดยไม่ให้กระทบกับภารกิจและความปลอดภัยในการให้บริการเดินทาง เพื่อให้เกิดสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ ในอนาคตต่อไป

4. ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ ได้ยึดมั่นและปฏิบัติงานภายใต้มาตรฐานการให้บริการจราจรทางอากาศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งเรื่องกฎหมายทั่วไป และกฎหมายการบิน สอดคล้องกับการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล ซึ่งมีการกำหนดมาตรการ และนำไปใช้งานเพื่อควบคุมให้ไม่เกิดผลกระทบที่รุนแรง ส่งผลให้ระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM)

บริษัทฯ ดำเนินระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ภายใต้มาตรฐาน ISO 22301 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2562 และในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ ยังคงมีการดำเนินกิจกรรมตามมาตรฐาน ISO 22301:2012 อย่างต่อเนื่อง โดยครอบคลุม 12 พื้นที่ แบ่งออกเป็นส่วนกลาง 3 พื้นที่ (ทุ่งมหาเมฆ สุวรณภูมิ ดอนเมือง) และส่วนภูมิภาค 9 แห่ง ภายใต้ขอบข่ายการให้บริการจราจรทางอากาศและบริการข้อมูลข่าวสารการเดินทาง

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 33 กำหนดให้กรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า 3 คน และการเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 39 ดังนี้

- (1) รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของบริษัทฯ และให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ
- (2) ผู้ถือหุ้น ข. มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคน และให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ

เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในทุก ๆ ปีต่อไปก็ตี กรรมการต้องออกจากตำแหน่ง โดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้ง คือ ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เลือกจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มทีว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้น จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้



รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2564

ณ วันที่ 30 กันยายน ปีงบประมาณ 2564 กรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ 8 คน ดังนี้

1. ดร. กุลยา ตันติเตมิก

รองประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564 และได้รับแต่งตั้งเป็น รองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2564)

อายุ 48 ปี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

การศึกษา

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร มหาวิทาลัยธรรมศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง)
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร (MA) Boston University, USA
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร (MS) Brandeis University, USA
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร (Ph.D) สาขา International Economics and Finance Brandeis University, USA

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- กรรมการบริหาร กลุ่มธนาคารโลก
- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงการคลัง

การอบรมหลักสูตรต่าง ๆ

- หลักสูตรวิทยาการประกันภัยระดับสูง (วปส.)
- หลักสูตร Board Matters Trends (BMT) รุ่นที่ 5 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 239 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 7 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ คณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- ประธานกรรมการ สถาบันคุ้มครองเงินฝาก
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการบริหารกองทุนประกันชีวิต
- กรรมการ คณะกรรมการกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ
- กรรมการ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง (เศรษฐศาสตร์ และ เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ)

2. นายอนุพงศ์ ปราสาททอโอสถ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564)

อายุ 56 ปี

ตำแหน่ง รองประธานกรรมการ/ประธานคณะผู้บริหาร/กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

การอบรม

- หลักสูตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ (SASIN) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 54)
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 13 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบินพาณิชย์ สถาบันการบินพลเรือน
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 100 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 241 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Boards That Make a Difference (BMD) รุ่นที่ 9 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บีเอซีกรุ๊ป เฮาส์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท กรุ๊ปเมท์ พรีเมียม จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ไฟล์ท์เซอร์วิส จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด
- กรรมการ บริษัท สิ้นสทกล จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอก มีเดียแอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

- กรรมการ บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- นักบินที่ 1 ประจำฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษาศมาคมศิษย์เก่า โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา

3. นางจันจิรา บุรุษพัฒน์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2564)

อายุ 57 ปี

ตำแหน่ง ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์การเกษตร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ สาขาสังคมศาสตร์เพื่อพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5
- ผู้ตรวจราชการกรมการขนส่งทางบก

การอบรม

- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 62 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ส.นบส) รุ่นที่ 9 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.)
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 19 สถาบันพระปกเกล้า

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ สถาบันการบินพลเรือน
- กรรมการ สมาคมสโมสรกรมการขนส่งทางบก

4. นายปฐม เถลยวาเรศ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564)

อายุ 59 ปี

ตำแหน่ง อธิบดีกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์วิทยาลัย
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
- ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านการก่อสร้างสะพาน) สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
- วิศวกรวิชาชีพ 9 วช. (วิศวกรรมโยธา) สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท

การอบรม

- หลักสูตรจิตอาสา 904 หลักสูตรประจำรุ่นที่ 2/2561 “เป็นเจ้า เป็นแม่พิมพ์”
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 54 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง (นปส.) รุ่นที่ 56 สถาบันดำรงราชานุภาพ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

5. นางพนธ์สวาท กายอรุณสุทธิ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ 54 ปี

ตำแหน่ง - รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- กรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 2

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการร่างกฎหมายประจำ
- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง

การอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารงานด้านกฎหมายภาครัฐ ระดับสูง รุ่นที่ 55 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- หลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 82 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (กพ.)
- หลักสูตรโฆษกกระทรวง สำนักงานกฤษฎีกา
- หลักสูตรนักบริหารงานงบประมาณระดับสูง รุ่นที่ 6 สำนักงานงบประมาณ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาการปกครอง การเมือง (การปกครอง) สาขากฎหมาย (กฎหมายปกครอง) และสาขาความมั่นคง (กฎหมายความมั่นคง/การบริหารราชการแผ่นดิน)

6. ศาสตราจารย์ ดร. อมร พินานมาศ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562)

อายุ 48 ปี

ตำแหน่ง ศาสตราจารย์ได้รับเงินประจำตำแหน่งสูงขึ้น ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาโยธา (เกียรตินิยมอันดับ 1) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น
- ปริญญาโท ด้านการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาเอก วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- นายกสมาคมวิศวกรโครงสร้างไทย
- นายกสมาคมแบบจำลองสารสนเทศอาคาร
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ มูลนิธินายช่างไทยใจอาสา
- กรรมการสภาวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 276 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 16 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) รุ่นที่ 6 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Financial Statement for Directors (FSD) รุ่นที่ 39 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 34 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร IT Governance and Cyber Resilience Program รุ่นที่ 13 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรมสาขาวิศวกรรมโยธา
- ด้านการวิเคราะห์ข้อมูล

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาคมนาคมและการขนส่ง สาขาวิศวกรรม และสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ

7. นายระพี ฝ่อบุปกิจ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564)

อายุ 61 ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงมหาดไทย
- ผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์
- ผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก
- ผู้ว่าราชการจังหวัดหนองบัวลำภู

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านกฎหมาย
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟท.)
- อนุกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ (ป.ป.ท.) กลั่นกรองฯ คณะที่ 2
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการบริหารจัดการองค์กร

8. ดร. เพ็ญอ อเลาะห์วิลัย

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564)

อายุ 57 ปี

ตำแหน่ง อาจารย์ประจำ วิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (International Business) Seoul National University, Seoul, Republic of Korea
- ปริญญาเอก วิทยาศาสตร์ (Ph.D in Knowledge Management) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการศูนย์ Sister Cities Research Center and Cross Border E-Commerce (China and Korea Project) วิทยาลัยนานาชาติ นวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ที่ปรึกษาด้านการบริหารจัดการ บริษัท เคอีซี (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรม ภาคเหนือ จังหวัดลำพูน
- นักเขียน คอลัมน์ “ส่องเกาหลี” หนังสือพิมพ์โพสทูเดย์

การอบรมหลักสูตร

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 307 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท เยนอรัล ฮอสปิตัล โปรดักส์ จำกัด (มหาชน)

กรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ 2564

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ชยเม-

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2560 โดยได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561 และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2564)

อายุ 64 ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ กระทรวงกลาโหม

การศึกษา

- โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ 16
- โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ 23
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 35
- วิทยาลัยเสนาธิการทหาร รุ่นที่ 38
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- รองปลัดกระทรวงกลาโหม
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ
- รองเสนาธิการทหารอากาศ
- ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศ

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 51 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 21 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 227 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 24 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 21
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 41 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Corporate Governance in Digital Era มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง

- หลักสูตร “การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน” รุ่นที่ 19 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 13 สถาบันวิทยาการพลังงาน

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ที่ปรึกษาสถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (สทป.)

2. นายลวรรณ แสงสนิท

รองประธานกรรมการบริษัท

(ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2562 และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564)

อายุ 54 ปี

ตำแหน่ง อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

การศึกษา

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท Economic Policy and Planning, Northeastern University, U.S.A.

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการเงิน สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
- รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 25 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 12 สถาบันวิทยาการพลังงาน

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง (ด้านการคลัง งบประมาณ)

3. นายสมนึก รวศ์ทอ

กรรมการบริษัท

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2564)

อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (สาขาไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 26 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ (วปอ. 56)
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 36 สถาบันวิชาการทหารชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ
- หลักสูตร Advanced Management Program, Wharton School, University of Pennsylvania สหรัฐอเมริกา

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาบริหารจัดการองค์กร และสาขาวิศวกรรม

รายการที่เกี่ยวข้องกับ (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2564 กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกับ (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

สำหรับรายการจัดซื้อ/จัดจ้างที่ทำสัญญากับบริษัทฯ วงเงินตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป ไม่มีคู่สัญญาใดที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ ทั้งในนามบริษัทที่เป็นผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้น

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบาย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐและวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” โดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ อย่างเพียงพอ และเหมาะสมตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงงานตามความจำเป็น ได้แก่

1. คณะกรรมการบริหาร
2. คณะกรรมการตรวจสอบ
3. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
6. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ
7. คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม

พร้อมนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน 3 คน

บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นทางการ ณ ที่ทำการบริษัทฯ และผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ตลอดปีอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อบรรยายการดำเนินงาน กำกับดูแล และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยอาจมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงานประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้งบริษัทฯ ได้ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสารและทางระบบสารสนเทศคณะกรรมการบริษัทฯ ให้กับกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ 7 วันทำการ

ภายหลังการประชุม บริษัทฯ ได้จัดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) พร้อมจัดทำสรุปมติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งให้กับผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่าง ๆ) ได้รับทราบการประชุมดังกล่าวทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือนเผยแพร่ลงในเว็บไซต์สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น ข. ของบริษัทฯ

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัท

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของรัฐวิสาหกิจ และในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จัดทำทุก 6 เดือน และได้มีการปรับปรุงและพัฒนาแบบการประเมินผลคณะกรรมการฯ ให้มีความเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ในปัจจุบัน และเพื่อให้สอดคล้องกับคู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจแบบใหม่ประจำปี 2563 ของสำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจแบบประเมินผลมี 2 รูปแบบ ได้แก่

1. **การประเมินตนเองรายบุคคล** ตามหลักปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ได้ให้ความสำคัญต่อเกณฑ์การประเมิน 6 หมวด ได้แก่ 1) ความโดดเด่นในความรู้ความสามารถ 2) ความเป็นอิสระ 3) ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ 4) ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่ และความรับผิดชอบ 5) การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ และ 6) การมีวิสัยทัศน์ในการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการในระยะยาว ซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับดีเยี่ยม
2. **การประเมินตนเองรายคณะ** ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน 6 หมวด ได้แก่ 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ 2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ 3) แนวปฏิบัติของคณะกรรมการ 4) การสื่อสารของคณะกรรมการ 5) ความสัมพันธ์ของคณะกรรมการกับฝ่ายบริหาร และ 6) การจัดเตรียมและดำเนินการประชุม ซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับดีเยี่ยม สรุปได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ 1 (ตุลาคม 2563 – มีนาคม 2564)		ครั้งที่ 2 (เมษายน – กันยายน 2564)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	146.60	ดีเยี่ยม	133.42	ดี
รายคณะ	178.30	ดีเยี่ยม	165.14	ดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัท

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ โดยมีการกำหนดแผนในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการของกรรมการ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจใหม่ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ทั้งนี้ เนื่องจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 อย่างรุนแรง ส่งผลกระทบต่อการบริหารงานและการบริหารค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ดังนั้นในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ จึงชะลอการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งการร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ เช่น การเดินทางร่วมกิจกรรมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) การเดินทางตรวจเยี่ยม ฐานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค และหอบังคับการบินลูกข่าย เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในภารกิจของบริษัทฯ และการเดินทางต่างประเทศ เพื่อศึกษาดูงานด้านกิจการการบินที่เกี่ยวข้อง

การปฏิรูประบบกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฏิรูประบบกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลขององค์กรและการบรรยายภารกิจหลักของบริษัทฯ ผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ โดยข้อมูลที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

1. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับของบริษัทฯ และข้อมูลองค์กร ได้แก่ ประวัติบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม ภารกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบ โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร ผลประกอบการ ข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการและการดำเนินงานที่สำคัญ
2. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ องค์กรประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุม เบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายงานคณะกรรมการฯ คณะต่างๆ และอำนาจหน้าที่ รายชื่อกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการฯ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการบริษัทฯ

3. หนังสือแจ้งการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2564 กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2563 – 21 มกราคม 2564 มีจำนวน 4 คน โดยกรรมการสองในสี่คนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ดังนี้
 - พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ขย่มะ
 - นายลวณ แสงสนิท
 - นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ
 - นายสมนึก รงค์ทอง
- ระหว่างวันที่ 22 มกราคม 2564 – 14 กรกฎาคม 2564 มีจำนวน 4 คน โดยกรรมการสองในสี่คนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ โดยนายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ ลงชื่อผูกพันบริษัทฯ ได้ เมื่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้ให้ความเห็นชอบรายชื่อแล้ว ทั้งนี้ ประธานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ โดยได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ มีมติเห็นชอบรายชื่อ นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ เป็นกรรมการบริษัทฯ มีผลตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 ดังนี้
 - พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ขย่มะ
 - นางสาวกุลยา ตันติเตมิท
 - นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ
 - นายสมนึก รงค์ทอง
- ระหว่างวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 – 30 กันยายน 2564 มีจำนวน 3 คน โดยกรรมการสองในสามคนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ดังนี้
 - นางสาวกุลยา ตันติเตมิท
 - นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ
 - นางจันทิรา บุรุษพัฒน์

คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2564 คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ มีดังนี้

- นายสมนึก รงค์ทอง^{1/} เลขานุการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- นายทินกร ชวงศ์ ผู้ช่วยเลขานุการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)
- นายสุชลลือ เชี่ยวอาชีพ ผู้ช่วยเลขานุการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)
- นางธนียา สุนทรศาสนติก ผู้ช่วยเลขานุการ ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

หมายเหตุ ^{1/}พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2564



การเข้าร่วมประชุมขอคณะกรรมการบริษัท

ในปีงบประมาณ 2564 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม 15 ครั้ง ดังนี้

รายงาน		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชเยมะ ^{1/}	10/10
นายลวรรณ	แสงสนิท ^{2/}	2/4
ดร. กุลยา	ตันติเดมิท ^{3/}	8/11
นายพุดพิงค์	ปราสาททองโฮส ^{4/}	12/15
นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์ ^{5/}	5/5
นายปฐม	เฉลยวาเรศ ^{6/}	2/4
นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ ^{7/}	13/15
ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ ^{8/}	15/15
นายระพี	ผ่องบุพกิจ ^{9/}	4/4
ดร. เพียงอ	เลาหะวิไล ^{10/}	4/4
นายสมนึก	รงค์ทอง ^{11/}	11/11

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ

- ^{1/} ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2561 โดยได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561 และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2564
- ^{2/} ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 ได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2562 และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564
- ^{3/} ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564 และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2564
- ^{4/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564
- ^{5/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2564
- ^{6/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564
- ^{7/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
- ^{8/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562
- ^{9/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564
- ^{10/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564
- ^{11/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2564

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคนในปีงบประมาณ 2564 มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2563 – 22 มกราคม 2564 ประกอบด้วย

1. นายลวรรณ	แสงสนิท	ประธานกรรมการ
2. นายพุมพิงค์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการ
3. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
4. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการและเลขานุการ
5. นายทินกร	ชวงค์	ผู้ช่วยเลขานุการ
6. นายสุขเหลือ	เชียวอาชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
7. นางธनिया	สุนทรศาสนติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ 22 มกราคม 2564 – 23 กุมภาพันธ์ 2564 ประกอบด้วย

1. ดร. กุลยา	ตันติเตมิท	ประธานกรรมการ
2. นายพุมพิงค์	ปราสาททองโอสธ ^{1/}	ผู้ทรงคุณวุฒิ
3. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
4. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการและเลขานุการ
5. นายทินกร	ชวงค์	ผู้ช่วยเลขานุการ
6. นายสุขเหลือ	เชียวอาชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
7. นางธनिया	สุนทรศาสนติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ^{1/}ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จนกว่าจะมีผลเป็นกรรมการเมื่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ให้ความเห็นชอบรายชื่อ

- ระหว่างวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 – 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

1. ดร. กุลยา	ตันติเตมิท	ประธานกรรมการ
2. นายพุมพิงค์	ปราสาททองโอสธ ^{1/}	กรรมการ
3. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
4. นายสมนึก	รงค์ทอง ^{2/}	กรรมการและเลขานุการ
5. นายทินกร	ชวงค์	ผู้ช่วยเลขานุการ
6. นายสุขเหลือ	เชียวอาชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
7. นางธनिया	สุนทรศาสนติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ^{1/} คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ให้ความเห็นชอบรายชื่อเป็นกรรมการ มีผลตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564

^{2/} พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2564

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 42 วรรค 4 ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ 2564 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม 12 ครั้ง ดังนี้

รายงาน		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายลวณ	แสงสนิท ^{1/}	4/4
ดร. กุลยา	ตันติเดมิท ^{2/}	8/8
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ ^{3/}	10/12
นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ ^{4/}	9/12
นายสมนึก	รงค์ทอง ^{5/}	9/9

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ

- 1/ ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2562 และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564
- 2/ ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564 และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2564
- 3/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564
- 4/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
- 5/ ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2564

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีดังนี้

- | | | |
|---|---------------|------------------|
| 1. นายปฐม | เฉลียววเรศ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายพุฒิพงศ์ | ปราสาททองโอสธ | กรรมการ |
| 3. นางจันทิรา | บุรุษพัฒน์ | กรรมการ |
| 4. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์) | | เลขานุการ |
| 5. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงอำนาจหน้าที่ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด คือ พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องประเมินสถานการณ์ และกำหนดออกมา เป็นนโยบาย เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2563 – 22 มกราคม 2564 ประกอบด้วย
 1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์
 2. นายลวณ
 3. นายพุฒิพงศ์
 4. นางพงษ์สวาท
 5. ศาสตราจารย์ ดร. อมร
 6. นายสมนึก
 7. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
 8. นายมาโนช
- | | |
|---------------|------------------|
| ชเยมะ | ประธานกรรมการ |
| แสงสนิท | กรรมการ |
| ปราสาททองโอสธ | กรรมการ |
| กายอรุณสุทธิ | กรรมการ |
| พิมานมาศ | กรรมการ |
| รงค์ทอง | กรรมการ |
| | เลขานุการ |
| สวัสติ | ผู้ช่วยเลขานุการ |

- ระหว่างวันที่ 22 มกราคม 2564 – 29 มิถุนายน 2564 ประกอบด้วย

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชเยมะ ^{1/}	ประธานกรรมการ
2. ดร. กุลยา	ตันติเตมิท	กรรมการ
3. นายพุมพิงค์	ปราสาททองโฮส	กรรมการ
4. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
5. ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ	กรรมการ
6. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
8. นายมาโนช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

 หมายเหตุ ^{1/} พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2564
- ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน 2564 - 14 กรกฎาคม 2564 ประกอบด้วย

1. ดร. กุลยา	ตันติเตมิท	กรรมการ
2. นายพุมพิงค์	ปราสาททองโฮส	กรรมการ
3. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
4. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
5. ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ	กรรมการ
6. นายสมนึก	รงค์ทอง ^{1/}	กรรมการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
8. นายมาโนช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

 หมายเหตุ ^{1/} พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2564
- ระหว่างวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 – 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

1. ดร. กุลยา	ตันติเตมิท	กรรมการ
2. นายพุมพิงค์	ปราสาททองโฮส	กรรมการ
3. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
4. นายปฐม	เฉลียวเรศ	กรรมการ
5. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
6. ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ	กรรมการ
7. นายระพี	ผ่องบุพกิจ	กรรมการ
8. ดร. เพียงอ	เลาหะวิไล	กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
10. นายมาโนช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

- กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการค้ากับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ
- พิจารณากลั่นกรอง เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ
- ติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ 2563 คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ มีดังนี้

- | | | |
|--|---------------|------------------|
| 1. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นางสาวชุนหจิต | สังข์ใหม่ | กรรมการ |
| 3. นางสาวนาถสินี | ยุติธรรมดำรง | กรรมการ |
| 4. นายสมนึก | รงค์ทอง | กรรมการ |
| 5. ดร. อภิชัย | จันทร์เสน | ที่ปรึกษากฎหมาย |
| 6. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | | เลขานุการ |
| 7. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ มีอำนาจหน้าที่ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด คือ พิจารณาให้ความเห็นในประเด็นปัญหาข้อกฎหมายต่าง ๆ รวมถึงกลั่นกรองกฎ ระเบียบ ประกาศ หรือสัญญา ตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม

ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการจัดการนวัตกรรม ดังนี้

- | | | |
|---|----------------|------------------|
| 1. ดร. เพ็ญอ | เลาหะวิไล | ประธานกรรมการ |
| 2. ดร. วิภารัตน์ | ดีอ่อง | กรรมการ |
| 3. ดร. สุธี | ผู้เจริญชนะชัย | กรรมการ |
| 4. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) | | เลขานุการ |
| 5. ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบายด้านการส่งเสริมการใช้ความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ
2. อนุมัติแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ
3. อนุมัติคู่มือและเอกสารต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ
4. ส่งเสริม สนับสนุน ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะการสร้างสรรค์นวัตกรรม การสร้างวัฒนธรรมการคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ เพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินงาน รวมถึงยกระดับการจัดการนวัตกรรมเพื่อสามารถนำไปพัฒนา ขยายผลการนำมาใช้ประโยชน์ภายในบริษัทและขยายผลในเชิงพาณิชย์
5. กำกับ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ รายงานความคืบหน้าการดำเนินงานด้านนวัตกรรมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงาน เพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม

ในปีงบประมาณ 2564 ไม่มีการแต่งตั้ง คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เนื่องจากในระหว่างปี การแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ไม่ครบตามจำนวนกรรมการทั้งหมด 11 คน ซึ่งกรรมการที่มีคุณสมบัติมีจำนวนไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าวได้

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ 2564 กรรมการอิสระ ประกอบด้วย

- | | |
|-----------------------|------------|
| 1. นายระพี | ผ่องบุพกิจ |
| 2. ศาตราจารย์ ดร. อมร | พิมานมาศ |
| 3. ดร. เพ็ญอ | เลาหะวิไล |

กรรมการอิสระ ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดความหมายว่า “ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้ และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่างๆ ได้เมื่อจำเป็นและสิ่งที่สำคัญ คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง”

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายรวมถึงค่าตอบแทนรายเดือน ค่าเบี้ยประชุม ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด ในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2563 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2563 มีมติอนุมัติค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

1. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

- 1.1 ค่าตอบแทนรายเดือน คนละ 10,000.- บาท ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทน 2 เท่าของค่าตอบแทนกรรมการ หากเป็นกรรมการในระหว่างเดือนให้คำนวณตามสัดส่วนของเดือน
- 1.2 ค่าเบี้ยประชุมต่อครั้งที่เข้าประชุม คนละ 20,000.- บาท ประธานกรรมการหรือประธานในที่ประชุม ได้รับเบี้ยประชุมเพิ่มอีกร้อยละ 25 โดยจ่ายเบี้ยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ กรณีมีเหตุสมควรอาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการชุดย่อย

- 2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ
 - 2.1.1 ค่าตอบแทนรายเดือน คนละ 10,000.- บาท เดือนใดไม่มีการประชุม คงให้ได้ค่าตอบแทนด้วย และหากเป็นกรรมการในระหว่างเดือน ให้คำนวณตามสัดส่วนของเดือน
 - 2.1.2 ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 25
- 2.2 กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือผู้ทำงานในคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดย่อยอื่น ๆ
 - 2.2.1 ค่าเบี้ยประชุมต่อครั้งที่เข้าประชุม คนละ 10,000.- บาท
 - 2.2.2 ประธานในที่ประชุม ได้รับเบี้ยประชุมเพิ่มอีกร้อยละ 25
- 2.3 การจ่ายเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย
 - 2.3.1 จ่ายเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อยเฉพาะกรรมการที่เข้าประชุม รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน
 - 2.3.2 ค่าตอบแทนเหมาจ่ายรายเดือนของคณะกรรมการตรวจสอบ ให้นำรวมเป็นการจ่ายค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อยด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีสิทธิประโยชน์อื่นให้แก่กรรมการ นอกจากค่าตอบแทนข้างต้น

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

ค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี 2564

ลำดับ	คณะกรรมาการ	จำนวนเงิน (บาท)
1	คณะกรรมการบริษัทฯ	2,035,000.00
2	คณะกรรมการบริหาร	550,000.00
3	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	55,000.00
4	คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม	32,500.00
5	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	357,500.00
6	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	550,000.00
รวม		3,580,000.00

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี 2564

ลำดับ	คณะกรรมการ		จำนวนเงิน (บาท)
1	พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ	526,000.00
2	นายลวรรณ	แสงสนิท	136,774.00
3	นายระพี	ผ่องบุพกิจ	150,483.87
4	นางสาวกุลยา	ตันติเตมิท	423,226.00
5	นายพุดพิงศ์	ปราสาททองโอสธ	560,887.00
6	นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	617,500.00
7	ดร. อมร	พิมานมาศ	540,000.00
8	นางจันจิรา	บุรุษพัฒน์	170,333.33
9	นางสาวเพ็ญอ	เลาหวิไลย	137,983.87
10	นายปฐม	เฉลยวาเรศ	87,983.87
11	นายสมนึก	รงค์ทอง	471,935.48
12	ดร.อภิชัย	จันทร์เสน	440,000.00
13	นางสาวนาถสินี	ยุติธรรมดำรง	80,000.00
14	นางสาวสุนหจิต	สังข์ใหม่	70,000.00
15	ดร. วิภารัตน์	ดีอ่อง	10,000.00
16	ดร. สุธี	ผู้เจริญชนะชัย	10,000.00
รวม			4,433,107.42

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี 2564 (ตุลาคม 2563 - กันยายน 2564) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 12 ครั้ง โดยสรุปข้อมูลการเข้าประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ได้ดังนี้

				จำนวนครั้งในการประชุม
1.	นายพุดพิงศ์	ปราสาททองโอสธ	ประธานกรรมการ	2
2.	นายสมนึก	รงค์ทอง	ประธานกรรมการ	10
3.	นายทินกร	ชวงศ์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	9
4.	นางสาวดวงดา	สมิตสุวรรณ	"	3
5.	นายสุขเหลือ	เชียวอาชีพ	"	8
6.	นางสิริเกศ	เนียมลอย	"	12
7.	นายชาญณรงค์	เชื้อเจริญ	"	12
8.	นายชำนาญ	ฤชัย	"	11
9.	นางธนิยา	สุนทรศานติก	"	10
10.	นายชนะ	ทัดท่าทราย	"	12
11.	นางวันทยา	เฮงตระกูล	"	9
12.	นางเกลียวทอง	ลาภธนานนท์	"	11

จำนวนครั้งในการประชุม			
13. นายนิวัฒน์	เหล็กดี	”	1
14. นางพรวลัย	วิศาลธีระกร	กรรมการและเลขานุการ	12
15. นายเมธี	คำแหง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	12
16. นายนิรุช	พุทธสถิตย์	”	12
17. นายกันต์	ทิฆะนันทพร	”	3
18. นายอุฬาร	ศิริบุญฤทธิ์	”	9
19. พันจ่าอากาศเอก ไชยันต์	ช่างแรงการ	”	11
20. นายเอกศักดิ์	โพธิ์ทอง	”	1
21. นายสุดเขตร์	เวียงสี	”	1
22. นายสังข์สิทธิ์	ประสมทอง	”	2
23. ว่าที่ร้อยตรี ชาย	ชินะไพโรจน์	”	10
24. นายรัตตัญญู	กลีนพิกุล	”	10
25. นายจิระศักดิ์	ประสมพงศ์	”	10
26. นางสาวโอริสา	เชี่ยวชาญ	”	10
27. นายสพล	สิงห์ดารา	”	12

หมายเหตุ

- ลำดับ 1 ประธานกรรมการได้รับการแต่งตั้งใหม่ มีผลตั้งแต่วันที่ 27 กรกฎาคม 2564
- ฝ่ายนายจ้างปรับเปลี่ยนผู้แทนใหม่ จากลำดับ 4 และลำดับ 5 เป็น ลำดับ 3 และลำดับ 11 มีผลตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2563 จากลำดับ 13 เป็น ลำดับ 12 มีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2564
- ฝ่ายลูกจ้างปรับเปลี่ยนผู้แทน จากลำดับ 17 เป็น ลำดับ 18 มีผลตั้งแต่วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564
- ลำดับ 23-26 ได้รับการแต่งตั้งใหม่ มีผลตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2563

คำตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

ปี	จำนวน (ราย)	เงินเดือนและคำตอบแทนอื่น (ล้านบาท)
2562	6	44.62
2563	6	39.98
2564	4	16.36

ณ วันที่ 30 ก.ย. 2564

หมายเหตุ

- คำตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของ บวท. หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทนเหมาจ่ายแทนการจัดหารถประจำตำแหน่ง และเงินรางวัลพิเศษ
- ปี 2563 และ 2564 บริษัทฯ งดจ่ายเงินรางวัลพิเศษ

รายงานการดำเนินงานต่างๆ ขององค์กร ✈️



การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบภายใน ในปี 2564 เป็นไปด้วยความเป็นอิสระ เที่ยงธรรม มีจรรยาบรรณ และมีความเชี่ยวชาญเยี่ยงมืออาชีพตามมาตรฐานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน ซึ่งได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนในกฎบัตรของสำนักตรวจสอบภายใน โดยในปีที่ผ่านมา สำนักตรวจสอบภายในมุ่งเน้นด้านการยกระดับการดำเนินงานของหน่วยรับตรวจให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และมีการรายงานที่ถูกต้อง ทำให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อกำหนดและมาตรฐานที่กำหนด สามารถยกระดับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างเป็นระบบ ทั้งหน่วยรับตรวจและบริษัทฯ นอกจากนี้ สำนักตรวจสอบภายใน ยังมุ่งมั่นในการพัฒนาและสนับสนุนผู้ตรวจสอบภายในให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบจากสมาคมวิชาชีพทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่หน่วยรับตรวจ

การจัดทำแผนการตรวจสอบ

ในปี 2564 สำนักตรวจสอบภายในได้มีการทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี 2564 และได้จัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี (ปี 2565 – 2569) และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2565 ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ กลยุทธ์ และเป้าหมายของบริษัทฯ รวมทั้ง ได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น รายงานผลประเมินสถานะการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจส่วน Core Business Enablers (Baseline) และการบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยใช้การประเมินความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการจัดลำดับและคัดเลือกกิจกรรมที่จะถูกตรวจสอบโดยพิจารณาตามเกณฑ์ความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ รวมทั้ง ได้จัดให้มีการหารือร่วมกับผู้บริหารเกี่ยวกับแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ 2565 เพื่อรับทราบความคาดหวังของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้บริหารระดับสูง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ เพื่อให้แผนการตรวจสอบของสำนักตรวจสอบภายในสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับนโยบาย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัทฯ

การปฏิบัติงานตรวจสอบ

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

การวางแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบในรายละเอียด มีการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้พิจารณาประเด็นความเสี่ยง การควบคุมภายใน หรือความผิดปกติอื่น ๆ ที่มีความสำคัญมากำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขตของการปฏิบัติงานตรวจสอบ และจัดทำแนวการตรวจสอบ จัดทำรายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไขปรับปรุง นำเสนอต่อหน่วยรับตรวจและผู้บริหารเพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงาน

ในปีงบประมาณ 2564 สำนักตรวจสอบภายในได้ปฏิบัติตามได้ครบถ้วนตามแผนการตรวจสอบที่กำหนด รวมทั้งงานตรวจสอบที่ได้รับมอบหมายจากผู้บริหาร นอกจากนี้ สำนักตรวจสอบภายในได้เริ่มนำเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการงานตรวจสอบภายในมาใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพของกระบวนการตรวจสอบภายใน รวมทั้งในปีงบประมาณ 2564 สำนักตรวจสอบภายในได้จัดทำแผนพัฒนาสำนักตรวจสอบภายใน เพื่อยกระดับการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายใน

การพัฒนาความสามารถของผู้ตรวจสอบ

ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายใน เป็นหนึ่งในจรรยาบรรณที่สำคัญ ซึ่งผู้ตรวจสอบภายในต้องนำความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบภายในมาใช้ในการสอบทานความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษา สำนักตรวจสอบภายในส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความเป็นมืออาชีพ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายในของประเทศไทยและสถาบันผู้ตรวจสอบภายในของสหรัฐอเมริกา เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการของสำนักตรวจสอบภายในแก่หน่วยรับตรวจ

ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาและอบรมความรู้อย่างต่อเนื่องทั้งภายในและภายนอก และได้รับการเพิ่มทักษะด้านอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในพัฒนาตนเองด้วยการสอบวุฒิปริญญาตรีทางวิชาชีพตรวจสอบหรือวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบ ปัจจุบันสำนักตรวจสอบภายในมีบุคลากรที่ได้รับวุฒิปริญญาตรีทางวิชาชีพทั้งสิ้นจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 52 ของจำนวนผู้ตรวจสอบภายในทั้งหมด



รายงานทางการเงิน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำทางการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2564 ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 3,625.05 ล้านบาท

รายการ	ปี 2564 ล้านบาท	ปี 2563 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	2,664.35	6,437.32	(3,772.67)	(59)
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	404.46	776.52	(372.06)	(48)
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	6.81	15.50	(8.69)	(56)
รายได้อื่น	87.12	162.61	(75.49)	(46)
รายได้รวม	3,162.74	7,391.95	(4,229.21)	(57)
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	6,505.36	10,542.02	(4,036.66)	(38)
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	269.55	315.43	(45.88)	(15)
ต้นทุนทางการเงิน	12.88	5.88	7.00	119
ค่าใช้จ่ายรวม	6,787.79	10,863.33	(4,075.54)	(38)
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	(3,625.05)	(3,471.38)	(153.67)	(4)

1.1 รายได้

ในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 3,162.74 ล้านบาท โดยรายได้หลัก ที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 2,664.35 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 84 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 404.46 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13 ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน 87.12 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 3 และรายได้เงินกองทุนสวัสดิการ จำนวน 6.81 ล้านบาท

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 2,664.35 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,772.97 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 59 เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ของบริษัทฯ ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2564 มีปริมาณเที่ยวบินลดลงจากปีก่อนร้อยละ 55 และผลกระทบจากการปรับลดค่าบริการการเดินอากาศ ตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ส่งผลให้รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ในปี 2564 ลดลง สำหรับรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินจำนวน 404.46 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 372.06 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 48 ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์อื่นและค่าบริการสื่อสารข้อมูลการบินที่ลดลงตามการลดลงของปริมาณเที่ยวบิน และรายได้อื่น จำนวน 87.12 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 75.49 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 46 ส่วนใหญ่เนื่องจากดอกเบี้ยรับเงินฝากธนาคารลดลง สำหรับรายได้เงินกองทุนสวัสดิการ ลดลงจากปีก่อน 8.69 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 56 ส่วนใหญ่เป็นรายได้เกี่ยวกับงานโฆษณาการที่ลดลงเนื่องจากมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และรายได้จากดอกเบี้ยรับเงินฝากธนาคารลดลง

1.2 ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 6,787.79 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน 4,034.15 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน 2,471.21 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ จำนวน 269.55 ล้านบาท และต้นทุนทางการเงิน จำนวน 12.88 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรที่ไม่กระทบกับภาคความปลอดภัยตามแผนและมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กร โดยสามารถปรับลดค่าใช้จ่ายในปี 2564 ลดลงจากงบประมาณได้ประมาณ 4,613.68 ล้านบาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายที่ปรับลดประมาณร้อยละ 40 ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรประมาณร้อยละ 87 และค่าใช้จ่ายดำเนินการอื่นประมาณร้อยละ 13 ของค่าใช้จ่ายที่ปรับลด

2. วิเคราะห์ฐานะการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และงบกองทุนสวัสดิการ

2.1 สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 10,440.82 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ 22 และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ร้อยละ 78 โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี 2564 ล้านบาท	ปี 2563 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	2,303.05	5,760.18	(3,457.13)	(60)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	12.41	71.70	(59.29)	(83)
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	10.77	8.56	2.21	26
- อาคารและอุปกรณ์	7,169.69	7,600.05	(430.36)	(6)
- สินทรัพย์สิทธิการใช้	748.64	-	748.64	100
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	73.26	111.00	(37.74)	(34)
- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนที่เป็นหลักประกัน	123.00	123.00	-	-
รวม	10,440.82	13,674.49	(3,233.67)	(24)

สินทรัพย์รวมในปี 2564 ลดลงจากปีก่อน 3,233.67 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 24 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง จำนวน 3,457.13 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 60 ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เบิกจ่ายเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน รวมทั้งลูกหนี้ค่าบริการลดลง โดยสาเหตุที่ลูกหนี้ค่าบริการลดลงเนื่องจากการปรับทักค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน โดยพิจารณาผลขาดทุนตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งเดิมบริษัทฯ ประเมินการค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญโดยการวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ และการคาดการณ์เกี่ยวกับการชำระหนี้ในอนาคตของลูกหนี้ อีกทั้ง ในระหว่างปี ลูกหนี้ของบริษัทฯ รายหนึ่งที่มีนัยสำคัญ ได้เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ซึ่งบริษัทฯ พิจารณามันทักค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่อาจเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้รายดังกล่าวทั้งจำนวน

นอกจากนี้ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน 223.46 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้ เนื่องจากบริษัทฯ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า (TFRS 16) มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2563 ซึ่งมีผลกระทบต่อสัญญาเช่าพื้นที่อาคารและที่ดิน โดยหลักการของมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับดังกล่าว กำหนดให้บริษัทฯ รับรู้รายการสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับสัญญาที่เป็นสัญญาเช่า ซึ่งเดิมบริษัทฯ รับรู้รายการจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญา ดังนั้น จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับดังกล่าวมาปฏิบัติ จึงส่งผลให้ลักษณะของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าเปลี่ยนเป็นค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้และดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า

2.2 หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 6,901.66 ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ 23 และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ 77 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

รายการ	ปี 2564 ล้านบาท	ปี 2563 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน				
- เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	700.00	-	700.00	100
- ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน การเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	126.94	126.94	-	-
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น	729.82	2,065.39	(1,335.57)	(65)
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
- เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	759.07	190.19	568.88	299
- หนี้สินตามสัญญาเช่า	711.67	-	711.67	100
- ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	3,863.03	3,986.52	(123.49)	(3)
- ประมาณการหนี้สินระยะยาว	11.13	18.65	(7.52)	(40)
- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	0.11	(0.11)	(100)
รวม	6,901.66	6,387.80	513.86	8

หนี้สินรวมในปี 2564 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 513.86 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 8 โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน ทั้งนี้ในปี 2564 มีค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลงเนื่องจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 10/2564 เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2564 ได้มีมติงดจ่ายเงินรางวัลพิเศษประจำปี 2563 และปี 2564

สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ

2.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ 30 กันยายน 2564 จำนวน 3,539.16 ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี 2564 ล้านบาท	ปี 2563 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	660.00	660.00	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	335.27	337.85	(2.58)	(1)
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม	2,543.89	6,288.84	(3,744.95)	(60)
รวม	3,539.16	7,286.69	(3,747.53)	(51)

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 6,901.66 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 66 และส่วนของผู้ถือหุ้น 3,539.16 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วน ร้อยละ 34

3. สภาพคล่องทางการเงิน

ในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 1,452.08 ล้านบาท ลดลงจากต้นงวด 420.08 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนชั่วคราว และเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน นอกจากนี้เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่เป็นรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี

รายการ	ปี 2564 ล้านบาท	ปี 2563 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	(3,549.09)	(2,137.08)	(1,412.01)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	1,912.13	2,349.12	(436.99)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	1,217.38	(135.04)	1,352.42
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	(0.50)	1.55	(2.05)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	1,452.08	1,872.16	(420.08)

4. อัตราส่วนทางการเงิน

ในปีงบประมาณ 2564 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมลดลง นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี 2564 ล้านบาท	ปี 2563 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.95	0.88	1.07
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	11.75	9.77	1.98

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) โดยแหล่งเงินทุนในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่คงไว้ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญให้นำมาใช้จ่ายลงทุน นอกจากนี้การลงทุนบางส่วนมาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาของบริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว



แนวโน้มทางการเงิน

1. แนวโน้มทางการเงินในปี 2565

ในปี 2565 คาดว่าปริมาณเที่ยวบินจะเริ่มฟื้นตัวจากการเปิดประเทศหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 คลี่คลาย อย่างไรก็ตามเนื่องจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์โรค COVID-19 อาจทำให้การฟื้นตัวของปริมาณเที่ยวบินล่าช้ากว่าที่ประมาณการไว้เดิม บริษัทฯ ได้ทบทวนคาดการณ์แนวโน้มปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ใหม่ โดยคาดว่าปริมาณเที่ยวบินในปี 2565 เพิ่มขึ้นจากปี 2564 ร้อยละ 35 และยังคงเรียกเก็บอัตราค่าบริการฯ ปัจจุบันสำหรับ En Route Charge อัตรา 3,500 บาทต่อหน่วย และ Terminal Charge อัตรา 500 บาทต่อหน่วย

ทำให้ในปี 2565 บริษัทฯ คาดว่ายังคงมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายประมาณ 5,000-6,000 ล้านบาท โดยในปี 2565 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนและมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรต่อเนื่องอย่างเคร่งครัด ทั้งค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรและค่าใช้จ่ายดำเนินการอื่น เพื่อลดผลกระทบของรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย และเสริมสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ โดยปรับลดค่าใช้จ่ายดำเนินการที่ไม่กระทบกับการปฏิบัติงานบริการการเดินทางทางอากาศ ควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณอย่างเข้มงวดและประหยัดตามความจำเป็น และปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินการ/กระบวนการทำงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์

สำหรับงบลงทุนประจำปี 2565 เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โรค COVID-19 ส่งผลต่อสถานการณ์ทางการเงินของบริษัทฯ ดังนั้น การจัดทำงบประมาณลงทุนประจำปี 2565 ตามมาตรการด้านการลงทุนของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยพิจารณาชะลอการลงทุนที่ไม่กระทบกับการกิจหลักภาคความปลอดภัยในการให้บริการการเดินทางทางอากาศไปในปี 2566 เป็นต้นไป โดยงบประมาณลงทุนประจำปี 2565 มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุน จำนวน 700.00 ล้านบาท โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2564

2. แนวโน้มทางการเงินในระยะ 5 ปี (ปี 2565-2569)

ประมาณการทางการเงินระยะ 5 ปี (ปี 2565-2569) จากสถานการณ์โรค COVID-19 ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างรุนแรง ปริมาณจราจรทางอากาศลดลงอย่างมาก ทำให้รายได้ของบริษัทฯ ลดลง เนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นรายได้จากการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ โดยคาดว่าปริมาณการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะเริ่มฟื้นตัวในปี 2565 และคาดว่าจะฟื้นตัวสู่ภาวะปกติประมาณปี 2567 ซึ่งสอดคล้องตามคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของ IATA โดยการเดินทางทางอากาศระยะสั้นหรือการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาฟื้นตัวได้เร็วกว่าการเดินทางทางอากาศระยะไกล อย่างไรก็ตามยังคงมีความเสี่ยงต่อการฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศ เนื่องจากสถานการณ์การโรค COVID-19 ทำให้ยังคงมีการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศอย่างเข้มงวด ทำให้คาดว่าบริษัทฯ จะยังคงมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อเนื่องจนถึงปี 2566

แผนการลงทุนและการจัดหาแหล่งทุนในระยะ 5 ปี (ปี 2565-2569) ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2565-2569 ของบริษัทฯ คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ 8,800 ล้านบาท โดยมีโครงการลงทุนที่สำคัญ ได้แก่ โครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินทางทางอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา นอกจากนี้เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนภาคความปลอดภัย และการลงทุนเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสามารถรองรับระบบการบินของประเทศไทย โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีแหล่งเงินทุนส่วนใหญ่จากการจัดหาแหล่งเงินกู้ระยะยาว และส่วนที่เหลือใช้จ่ายจากเงินทุนหมุนเวียนจากสภาพคล่องคงเหลือ



KPMG Phoomchai Audit Ltd.
50th Floor, Empire Tower
1 South Sathorn Road, Yannawa
Sathorn, Bangkok 10120, Thailand
Tel +66 2677 2000
Fax +66 2677 2222
Website home.kpmg/th

บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด
ชั้น 50 เอ็มไพร์ทาวเวอร์
1 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทร +66 2677 2000
แฟกซ์ +66 2677 2222
เว็บไซต์ home.kpmg/th

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุซึ่งประกอบด้วยสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและเรื่องอื่น ๆ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากบริษัทตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ งบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุข้อ 3 ซึ่งได้อธิบายถึงผลกระทบต่อบริษัทจากการนำนโยบายการบัญชีใหม่มาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังเกี่ยวกับการรับรู้รายการค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิก ตัวเลขเปรียบเทียบที่นำมาแสดงนี้มาจากงบการเงิน ณ วันที่ และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 ซึ่งตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีอื่น และได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข โดยมีวรรคข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้นเกี่ยวกับผลกระทบที่มีนัยสำคัญจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตามรายงานลงวันที่ 4 ธันวาคม 2563 และหลังจากปรับปรุงรายการตามที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุข้อ 3 ทั้งนี้ ความเห็นของข้าพเจ้าไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากเรื่องนี้

๗

KPMG Phoomchai Audit Ltd., a Thai limited liability company and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity.



นอกจากนี้ ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุข้อ 5 ซึ่งอธิบายถึงผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ต่อธุรกิจของบริษัท และแผนการจัดการของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ความเห็นของข้าพเจ้าไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากเรื่องนี้

เรื่องอื่น

หลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กล่าวไว้ในวรรคหนึ่งในการแสดงความเห็นและวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินเกี่ยวข้องเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบรายงานทางการเงิน โดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น ซึ่งคาดว่ารายงานประจำปีจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านข้อมูลอื่นตามที่ระบุข้างต้นเมื่อจัดทำแล้ว และพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้บริหารและขอให้ทำการแก้ไข

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกบริษัท หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

๒

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยของผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงิน โดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

๕



ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้บริหารในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็น
ที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการ
ตรวจสอบของข้าพเจ้า

(บัณฑิต ตั้งภากรณ์)
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต
เลขทะเบียน 8509

บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิภาค ไทย สอบบัญชี จำกัด
กรุงเทพมหานคร
13 ธันวาคม 2564

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบแสดงฐานะการเงิน

		30 กันยายน		
สินทรัพย์	หมายเหตุ	2564	2563 (ปรับปรุงใหม่) (บาท)	1 ตุลาคม 2562 (ปรับปรุงใหม่)
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	1,452,081,525	1,872,162,505	1,793,614,880
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	17, 22	632,549,627	1,097,349,649	1,370,390,778
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	17	17,298,084	15,673,873	12,826,471
วัสดุคงเหลือ	8	76,424,513	68,999,338	72,730,885
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น (2563: เงินลงทุนชั่วคราว)	3, 17	120,293,526	2,695,763,105	5,838,545,982
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		4,398,879	10,235,949	74,927,532
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,303,046,154	5,760,184,419	9,163,036,528
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น (2563: เงินลงทุนระยะยาวอื่น)	3, 17	12,408,419	71,700,000	71,700,000
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	17	10,774,874	8,563,033	4,243,856
อาคารและอุปกรณ์	9, 22	7,169,688,417	7,600,049,019	7,911,731,899
สินทรัพย์สิทธิการใช้	3, 10	748,644,598	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	11	73,256,210	110,996,794	122,005,958
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนที่เป็นหลักประกัน (2563: เงินฝากธนาคารที่มีการระดมทุน)	3, 17	123,000,000	123,000,000	123,000,000
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		8,137,772,518	7,914,308,846	8,232,681,713
รวมสินทรัพย์		10,440,818,672	13,674,493,265	17,395,718,241

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบแสดงฐานะการเงิน

		30 กันยายน		
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	หมายเหตุ	2564	2563 (ปรับปรุงใหม่) (บาท)	1 ตุลาคม 2562 (ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	22	431,043,540	462,762,287	701,146,294
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	6, 12	700,000,000	-	-
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6, 12	126,940,000	126,940,000	126,940,000
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3, 10	36,416,640	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		76,411,504	1,371,568,515	1,306,978,871
เงินประกันสัญญา	22	133,478,970	166,098,931	169,294,915
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	22	52,471,576	64,955,941	118,602,638
รวมหนี้สินหมุนเวียน		1,556,762,230	2,192,325,674	2,422,962,718
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	6, 12	759,070,000	190,190,000	317,130,000
หนี้สินตามสัญญาเช่า	3, 12	711,673,055	-	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	13	3,863,026,328	3,986,523,834	3,897,441,969
ประมาณการหนี้สินระยะยาว		11,123,232	18,653,535	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		-	111,457	110,248
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		5,344,892,615	4,195,478,826	4,214,682,217
รวมหนี้สิน		6,901,654,845	6,387,804,500	6,637,644,935
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน (หุ้นสามัญจำนวน 6,600,000 หุ้น มูลค่า 100 บาทต่อหุ้น)		660,000,000	660,000,000	660,000,000
ทุนที่ออกและชำระแล้ว (หุ้นสามัญจำนวน 6,600,000 หุ้น มูลค่า 100 บาทต่อหุ้น)		660,000,000	660,000,000	660,000,000
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม				
จัดสรรแล้ว				
เงินกองทุนสวัสดิการ	18	335,270,893	337,847,676	382,703,183
ยังไม่ได้จัดสรร	3	2,543,892,934	6,288,841,089	9,715,370,123
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		3,539,163,827	7,286,688,765	10,758,073,306
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		10,440,818,672	13,674,493,265	17,395,718,241

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
หมายเหตุ	2564	2563
	(บาท)	
รายได้		
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	2,664,347,064	6,437,322,222
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	360,277,051	492,097,515
รายได้จากงานที่รับทำ	44,178,036	284,423,055
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	18 6,808,301	15,501,642
รายได้อื่น	87,124,765	162,605,861
รวมรายได้	3,162,735,217	7,391,950,295
ค่าใช้จ่าย		
ต้นทุนงานรับทำ	43,031,460	226,264,920
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป	15,779,032	28,265,754
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	14 5,316,656,056	7,733,931,735
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,270,785,433	1,221,561,062
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	277,617,194	281,813,448
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน	173,728,631	228,945,243
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร	154,267,209	168,170,862
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	18 269,546,722	315,433,171
ค่าใช้จ่ายอื่น	538,528,656	653,072,420
กลับรายการเงินรางวัลพิเศษ	14 (1,285,034,968)	-
ต้นทุนทางการเงิน	12,879,815	5,876,221
รวมค่าใช้จ่าย	6,787,785,240	10,863,334,836
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	(3,625,050,023)	(3,471,384,541)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	หมายเหตุ	2564	2563
		(บาท)	
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น			
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในภายหลัง			
ผลกำไรจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้	13	237,972,532	-
รวมรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในภายหลัง		237,972,532	-
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		237,972,532	-
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	15	(3,387,077,491)	(3,471,384,541)
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี			
ส่วนของบริษัท		(3,362,311,602)	(3,171,453,012)
ส่วนของเงินกองทุนสวัสดิการ	18	(262,738,421)	(299,931,529)
		(3,625,050,023)	(3,471,384,541)
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี			
ส่วนของบริษัท		(3,124,339,070)	(3,171,453,012)
ส่วนของเงินกองทุนสวัสดิการ	18	(262,738,421)	(299,931,529)
		(3,387,077,491)	(3,471,384,541)
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน		(549.25)	(525.97)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว	รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม			รวมส่วนของผู้ ถือหุ้น
		เงินกองทุนสวัสดิการ	ยังไม่จัดสรร	(บาท)	
3(ค)	660,000,000	382,703,183	-	-	1,042,703,183
	-	-	9,715,370,123	-	9,715,370,123
	660,000,000	382,703,183	9,715,370,123	-	10,758,073,306
18	-	(299,931,529)	(3,171,453,012)	-	(3,471,384,541)
	-	-	-	-	-
	-	(299,931,529)	(3,171,453,012)	-	(3,471,384,541)
18	-	255,076,022	(255,076,022)	-	-
	660,000,000	337,847,676	6,288,841,089	-	7,286,688,765

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ตามที่รายงานในปีก่อน
ผลกระทบจากการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ปรับปรุงใหม่

รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น
รวมรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี

โอนไปเงินกองทุนสวัสดิการ

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว	รายได้สูงกว่าค่าให้จ่ายสะสม			รวมส่วนของ ผู้ถือหุ้น
		เงินกองทุนสวัสดิการ	ยังไม่ได้สรร	(บาท)	
3(ค)	660,000,000	337,847,676	-	-	997,847,676
	-	-	6,288,841,089	-	6,288,841,089
	660,000,000	337,847,676	6,288,841,089	-	7,286,688,765
3(ก)	-	-	(360,447,447)	-	(360,447,447)
	660,000,000	337,847,676	5,928,393,642	-	6,926,241,318
	-	(262,738,421)	(3,362,311,602)	-	(3,625,050,023)
	-	-	237,972,532	-	237,972,532
	-	(262,738,421)	(3,124,339,070)	-	(3,387,077,491)
18	-	260,161,638	(260,161,638)	-	-
	660,000,000	335,270,893	2,543,892,934	-	3,539,163,827

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบกระแสเงินสด

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2564	2563
	(บาท)	
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	(3,625,050,023)	(3,471,384,541)
ปรับปรุงรายการที่กระทบรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(406,320)	(3,457,643)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (2563: หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ)	258,759,334	96,368,756
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,271,064,717	1,221,827,801
กำไรจากการจำหน่ายอาคารและอุปกรณ์	(419,447)	(867,719)
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	1,706,574	768,972
เงินปันผลรับ	(545,072)	(55,581)
ดอกเบี้ยรับ	(59,898,501)	(107,393,558)
ต้นทุนทางการเงิน	12,879,815	5,876,221
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน (กลับรายการ) ประมาณการหนี้สิน	248,871,109	190,636,676
	(7,963,073)	19,166,305
กลับรายการเงินรางวัลพิเศษ	(1,285,034,968)	-
	(3,186,035,855)	(2,048,514,311)
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	(137,265,611)	179,351,232
วัสดุคงเหลือ	(7,425,175)	3,731,547
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5,837,070	64,691,583
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(32,671,300)	(238,317,044)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(10,122,043)	66,816,582
เงินประกันสัญญา	(32,619,960)	(3,195,984)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(14,388,925)	(60,089,828)
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(134,396,083)	(101,554,811)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	(3,549,087,882)	(2,137,081,034)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน

2564

2563

(บาท)

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

เงินสดรับสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินอื่น

(2563: เงินลงทุนชั่วคราวและเงินลงทุนระยะยาวอื่น)

เงินรับเงินปันผล

เงินให้กู้ยืม

เงินสดรับชำระคืนจากเงินให้กู้ยืม

เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์ สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์

ดอกเบี้ยรับ

กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน

กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดรับเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

เงินสดรับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า

เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเช่า

กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ

ก่อนผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน

ผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 ตุลาคม

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 30 กันยายน

รายการที่ไม่ใช่เงินสด

ซื้อสินทรัพย์สิทธิการใช้จ่ายสัญญาเช่า

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หมายเหตุ สารบัญ

- 1 ข้อมูลทั่วไป
- 2 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน
- 3 การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีและการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง
- 4 นโยบายการบัญชีที่สำคัญ
- 5 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
- 6 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- 7 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
- 8 วัสดุคงเหลือ
- 9 อาคารและอุปกรณ์
- 10 สัญญาเช่า
- 11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- 12 หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
- 13 ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
- 14 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน
- 15 ภาษีเงินได้
- 16 รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน
- 17 เครื่องมือทางการเงิน
- 18 เงินกองทุนสวัสดิการ
- 19 ภาระผูกพันกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
- 20 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
- 21 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- 22 การจัดประเภทรายการใหม่

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกงบการเงินจากกรรมการเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2564

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานในการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศและบริการการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องสำหรับการบินพลเรือนของประเทศไทย รวม 3 ด้าน ประกอบด้วยด้านการจัดการจราจรทางอากาศ ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน และด้านการบริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นผู้กำกับดูแลการให้บริการของบริษัท ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2563

2 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

(ก) เกณฑ์การถือปฏิบัติ

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ

มาตรฐานการรายงานทางการเงินหลายฉบับได้มีการออกและปรับปรุงใหม่ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 การถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่นั้น มีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีของบริษัท

บริษัทถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งประกอบด้วยมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน (TFRS 9) รวมถึงมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า (TFRS 16) เป็นครั้งแรกซึ่งได้เปิดเผยผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีไว้ในหมายเหตุข้อ 3

(ข) สตักเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและนำเสนองบการเงิน

งบการเงินนี้นำเสนอเป็นเงินบาทซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัท

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

(ค) การใช้วิจารณ์ญาณและการประมาณการ

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารใช้วิจารณ์ญาณ การประมาณการและข้อสมมติหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการปฏิบัติตามนโยบายการบัญชีของบริษัท ทั้งนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณการไว้ ประมาณการและข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกโดยวิธีเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไป ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวได้เปิดเผยในหมายเหตุข้อต่อไปนี

4(ข) และ 10	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ การพิจารณาการใช้สิทธิต่ออายุหรือยกเลิกสัญญาเช่า และการเช่าช่วง การกำหนดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม
13	ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย
20	การรับรู้รายการและการวัดมูลค่าประมาณการหนี้สิน และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น เกี่ยวกับข้อสมมติสำคัญของความเป็นไปได้ที่จะสูญเสียทรัพยากรและความน่าจะเป็นของมูลค่าความเสียหาย และ
17	การวัดมูลค่าค่าเผื่อผลขาดทุนจากการค้ำของลูกหนี้การค้าและสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาเกี่ยวกับข้อสมมติที่สำคัญที่ใช้ในการกำหนดอัตราสูญเสียถ่วงน้ำหนัก (Weighted-average loss rate)

3 การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีและการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง

บริษัทได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินและ TFRS 16 เป็นครั้งแรกตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และได้ปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังเกี่ยวกับการรับรู้รายการค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิก

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีและการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง	หมายเหตุ	รายได้สูงกว่า ค่าใช้จ่ายสะสม (ล้านบาท)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - ตามที่รายงาน เพิ่มขึ้น (ลดลง) เนื่องจาก		-
การปรับปรุงรายการค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิก	(ค)	6,289
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 - ปรับปรุงใหม่		6,289
เพิ่มขึ้น (ลดลง) เนื่องจาก		
การถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน		
การจัดประเภทเครื่องมือทางการเงิน	(ก.1)	-
ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์ทางการเงิน	(ก.2)	(361)
การถือปฏิบัติตาม TFRS 16 - สุทธิภาษีเงินได้	(ข)	-
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 - ปรับปรุงใหม่		5,928

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ผลกระทบจากการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง	หมายเหตุ	รายได้สูงกว่า ค่าใช้จ่ายสะสม (ล้านบาท)
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 - ตามที่รายงาน		-
เพิ่มขึ้น (ลดลง) เนื่องจาก		
การปรับปรุงรายการค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิก	(ค)	9,715
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 - ปรับปรุงใหม่		9,715

(ก) มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

บริษัท ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินด้วยวิธีปรับปรุงผลกระทบสะสมกับรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ดังนั้น บริษัทจึงไม่ปรับปรุงข้อมูลที่นำเสนอในปี 2563

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินนี้ให้ข้อกำหนดเกี่ยวกับนิยามสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน ตลอดจนการรับรู้ การวัดมูลค่า การด้อยค่าและการตัดรายการ รวมถึงหลักการบัญชีของอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง โดยผลกระทบจากการถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน มีดังนี้

(ก.1) การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน

IFRS 9 กำหนดการจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงินเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ราคาทุนตัดจำหน่าย มูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น (FVOCI) และมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย (FVTPL) โดยจัดประเภทตามลักษณะของกระแสเงินสดของสินทรัพย์ทางการเงินและ โมเดลธุรกิจของกิจการในการบริหารจัดการสินทรัพย์ทางการเงินนั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทอาจเลือกกำหนดให้วัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ เมื่อกำหนดแล้วไม่สามารถยกเลิกได้ IFRS 9 ยกเลิกการจัดประเภทตราสารหนี้ที่จะถือจนครบกำหนด หลักทรัพย์เพื่อขาย หลักทรัพย์เพื่อค้า และเงินลงทุนทั่วไปตามที่กำหนดโดยมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (IAS 105)

ตาม IFRS 9 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายจะรับรู้ดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง เดิมบริษัทรับรู้ดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตามสัญญา

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ตารางดังต่อไปนี้แสดงเปรียบเทียบการจัดประเภทและการวัดมูลค่าของเงินลงทุนตาม TAS 105 และ TFRS 9

การจัดประเภทตาม TAS 105 ณ วันที่ 30 กันยายน 2563		การจัดประเภทตาม TFRS 9 ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563		
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม ผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่า ค่าใช้จ่าย	ราคาทุน ตัดจำหน่าย-สุทธิ (ล้านบาท)	รวม
สินทรัพย์ทางการเงิน				
เงินลงทุนชั่วคราว				
เงินฝากประจำกับสถาบันการเงิน	2,696	-	2,696	2,696
	2,696	-	2,696	2,696
เงินลงทุนระยะยาวอื่น				
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	123	-	123	123
เงินฝากประจำกับสถาบันการเงิน	62	-	62	62
ตราสารหนี้	10	10	-	10
	195	10	185	195

(ก.2) การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

TFRS 9 แนะนำวิธีการพิจารณาผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงิน ในขณะที่ เดิมบริษัทประมาณการค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ โดยการวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ และการคาดการณ์เกี่ยวกับการชำระหนี้ในอนาคตของลูกค้า TFRS 9 กำหนดให้ใช้วิธีการประมาณในการประเมินว่าเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทางเศรษฐกิจนั้นมีผลกระทบต่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอย่างไร และพิจารณาความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนัก ทั้งนี้ การพิจารณาด้วยวิธีดังกล่าวจะถือปฏิบัติกับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาและเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ซึ่งไม่รวมเงินลงทุนในตราสารทุน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

บริษัท ได้ประเมินการด้อยค่าตาม TFRS 9 ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ส่งผลให้มีค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเพิ่มขึ้น ดังนี้

	(ล้านบาท)
ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	381
	<u>381</u>
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นที่รับรู้เพิ่มเติม ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 สำหรับ	
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	361
ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	<u>742</u>

บริษัท เลือกที่จะรับรู้การเพิ่มขึ้นของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยปรับปรุงกับรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563

(ข) TFRS 16 สัญญาเช่า

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 บริษัท ถือปฏิบัติตาม TFRS 16 เป็นครั้งแรกกับสัญญาที่โดยระบุว่าเป็นสัญญาเช่าตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า (TAS 17) และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ (TFRIC 4) ด้วยวิธีปรับปรุงย้อนหลังโดยรับรู้ผลกระทบสะสม (Modified retrospective approach)

เดิมบริษัท ในฐานะผู้เช่าจะรับรู้รายจ่ายภายใต้สัญญาเช่าค่านิมนงานและประโยชน์ที่ได้รับที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าในรายได้หรือค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า ตาม TFRS 16 บริษัท ได้ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ หากสัญญาประกอบด้วยส่วนที่เป็นการเช่าและส่วนที่ไม่เป็นการเช่า บริษัท จะบันทึกส่วนสิ่งตอบแทนที่ต้องจ่ายตามราคาขายที่เป็นเอกเทศ (Transaction price) ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 บริษัท รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า ส่งผลให้ลักษณะของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปโดยบริษัท รับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้และดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า

ในการปฏิบัติในช่วงเปลี่ยนแปลง บริษัท ได้เลือกใช้ช้อยยกเว้นต่อไปนี้

- ไม่รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าที่อายุสัญญาเช่าสิ้นสุดภายใน 12 เดือน
- ใช้ข้อเท็จจริงที่ทราบภายหลังในการกำหนดอายุสัญญาเช่า
- ใช้อัตราคิดลดอัตราเดียวสำหรับกลุ่มสัญญาเช่าที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันอย่างสมเหตุสมผล
- พิจารณาตามการประเมินก่อนหน้าว่าสัญญาเป็นสัญญาที่สร้างภาระหรือไม่ เพื่อเป็นทางเลือกในการทบทวนการด้อยค่า และ
- ไม่รวมต้นทุนทางตรงเริ่มแรกในการวัดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ผลกระทบจากการถือปฏิบัติตาม TFRS 16

(ล้านบาท)

ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563

สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้น

758

หนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น

(758)

การวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่า

(ล้านบาท)

ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

4

ข้อยกเว้นในการรับรู้รายการสำหรับสัญญาเช่าระยะสั้น

(4)

สิทธิเลือกขายอายุสัญญาเช่าและสิทธิเลือกยกเลิกสัญญาเช่าที่มีความแน่นอน

อย่างสมเหตุสมผลว่าจะได้ใช้สิทธิ

845

845

มูลค่าปัจจุบันของค่าเช่าที่คิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม

ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563

758

หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่รับรู้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

-

หนี้สินตามสัญญาเช่าที่รับรู้ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563

758

อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ร้อยละต่อปี)

1.08

(ค) ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิก

เดิมบริษัทตีความว่าบริษัทจะต้องจ่ายคืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนแก่สายการบินที่เป็นสมาชิก และมีสิทธิเรียกเก็บเพิ่มจากสายการบินที่เป็นสมาชิกในกรณีที่รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทจึงบันทึกรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนเป็น “ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหนี้สิน อย่างไรก็ตาม ในเดือนมีนาคม 2564 คณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติให้ออกระเบียบบริษัท เรื่อง การบริหารรายได้ของบริษัท พ.ศ. 2564 ซึ่งได้พิจารณาถ่วงดุลโดยคณะกรรมการกฎหมายและระเบียบแล้ว และสรุปได้ว่า รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายนั้นเป็นของบริษัท โดยบริษัทอาจใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาดำเนินการตามที่ได้กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ และบริษัทไม่มีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายคืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายในส่วนที่บริษัทมีความประสงค์จะนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนและการลงทุนในอนาคตคืนให้แก่สายการบินที่เป็นสมาชิก ส่งผลให้บริษัทปรับปรุงรายการย้อนหลังสำหรับค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิกดังกล่าว โดยจากเดิมที่บริษัทบันทึกรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนเป็น “ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหนี้สิน ปรับปรุงเป็นบันทึก “รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของส่วนของผู้ถือหุ้น ดังนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ผลกระทบจากการปรับปรุงรายการค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิก

(ล้านบาท)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมลดลง

(6,289)

รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมเพิ่มขึ้น

6,289

ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562

ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมลดลง

(9,715)

รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมเพิ่มขึ้น

9,715

4 นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

นโยบายการบัญชีที่นำเสนอคงต่อไปนี้ได้ถือปฏิบัติโดยสม่ำเสมอสำหรับงบการเงินทุกรอบระยะเวลาที่รายงาน ยกเว้นที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุข้อ 3

(ก) เงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินและเป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่รายงาน แปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันนั้น

สินทรัพย์และหนี้สินที่ไม่เป็นตัวเงินซึ่งเกิดจากรายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งบันทึกตามเกณฑ์ราคาทุนเดิม แปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ

(ข) เครื่องมือทางการเงิน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

(ข.1) การรับรู้รายการและการวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรก

ลูกหนี้การค้า ตราสารหนี้ที่บริษัทเป็นผู้ออก และเจ้าหนี้การค้ารับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเมื่อมีการออกตราสารเหล่านั้น สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินอื่น ๆ ทั้งหมดรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเมื่อบริษัทเป็นคู่สัญญาตามข้อกำหนดของเครื่องมือทางการเงินนั้น

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน (นอกเหนือจากลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ หรือวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย) จะวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมบวกต้นทุนการทำรายการซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาหรือการออกตราสาร ลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยราคาของการทำรายการ สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย วัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม

(ข.2) การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าภายหลัง

สินทรัพย์ทางการเงิน - การจัดประเภท

ณ วันที่รับรายการเมื่อเริ่มแรก สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกจัดประเภทรายการตามการวัดมูลค่า ได้แก่ การวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย มูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ทางการเงินจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ภายหลังการรับรายการเมื่อเริ่มแรกเว้นแต่บริษัทมีการเปลี่ยนแปลงโมเดลธุรกิจในการบริหารสินทรัพย์ทางการเงิน ในกรณีดังกล่าวสินทรัพย์ทางการเงินที่ได้รับผลกระทบทั้งหมดจะถูกจัดประเภทรายการใหม่โดยทันทีเป็นต้นไปนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงการจัดประเภท

สินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้ถูกกำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายจะถูกวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหากเข้าเงื่อนไขทั้งสองข้อดังต่อไปนี้

- ถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นตามโมเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และ
- ข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่กำหนดไว้

ตราสารหนี้ที่ไม่ได้ถูกกำหนดให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายจะถูกวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นได้หากเข้าเงื่อนไขทั้งสองข้อดังต่อไปนี้

- ถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นตามโมเดลธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์เพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญาและเพื่อขายสินทรัพย์ทางการเงิน และ
- ข้อกำหนดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินซึ่งทำให้เกิดกระแสเงินสดซึ่งเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่กำหนดไว้

ณ วันที่รับรายการเมื่อเริ่มแรกของเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่ไม่ได้ถือไว้เพื่อค้า บริษัทอาจเลือกให้เงินลงทุนดังกล่าวแสดงการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมในภายหลังในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งการเลือกนี้สามารถเลือกได้เป็นรายเงินลงทุนและเมื่อเลือกแล้วไม่สามารถแล้วไม่สามารถยกเลิกได้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

สินทรัพย์ทางการเงินทั้งหมดที่ไม่ได้จัดประเภทให้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นจะวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น ซึ่งรวมถึงสินทรัพย์อนุพันธ์ทั้งหมด ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก บริษัทสามารถเลือกให้สินทรัพย์ทางการเงินที่เข้าข้อกำหนดในการวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น ถูกวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายหากการกำหนดดังกล่าวช่วยขจัดหรือลดความไม่สอดคล้องอย่างมีนัยสำคัญซึ่งอาจเกิดขึ้นซึ่งเมื่อเลือกแล้วไม่สามารถยกเลิกได้

สินทรัพย์ทางการเงิน - การประเมินโมเดลธุรกิจ

บริษัทได้ประเมินโมเดลธุรกิจของสินทรัพย์ทางการเงินที่ถือไว้ในระดับพอร์ตโฟลิโอ เนื่องจากเป็นวิธีที่ดีที่สุดที่จะสะท้อนวิธีการจัดการธุรกิจและเป็นข้อมูลที่น่าสนใจให้แก่ผู้บริหาร ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณา รวมถึง

- นโยบายและวัตถุประสงค์ของพอร์ตโฟลิโอและการดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าวในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กลยุทธ์ของผู้บริหารเกี่ยวกับการรับดอกเบี้ยรับตามสัญญา การดำรงระดับอัตราดอกเบี้ย การจับคู่ระหว่างระยะเวลาของสินทรัพย์ทางการเงินกับระยะเวลาของหนี้สินที่เกี่ยวข้อง หรือกระแสเงินสดออกที่คาดการณ์หรือรับรู้กระแสเงินสดผ่านการขายสินทรัพย์ทางการเงิน
- วิธีการประเมินผลการดำเนินงานของพอร์ตโฟลิโอและการรายงานให้ผู้บริหารของบริษัท
- ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของโมเดลธุรกิจ (และสินทรัพย์ทางการเงินที่ถือตามโมเดลธุรกิจ) และกลยุทธ์ในการบริหารจัดการความเสี่ยง
- วิธีการประมาณผลตอบแทนให้ผู้จัดการเงินลงทุน (เช่น ผลตอบแทนอ้างอิงจากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่บริหารจัดการหรืออ้างอิงตามการรับกระแสเงินสดตามสัญญา) และ
- ความถี่ ปริมาณและเวลาที่ขายในงวดก่อน เหตุผลที่ขายและการคาดการณ์การขายในอนาคต

การโอนสินทรัพย์ทางการเงินไปยังบุคคลที่สามที่ไม่เข้าเงื่อนไขการตัดรายการออกจากบัญชีจะไม่ถือเป็นการขายซึ่งสอดคล้องกับการรับรู้รายการสินทรัพย์อย่างต่อเนื่องของบริษัท

สินทรัพย์ทางการเงินที่ถือไว้เพื่อค้าหรือใช้ในการบริหารและประเมินผลงานด้วยมูลค่ายุติธรรมจะถูกวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ทางการเงิน - การประเมินว่ากระแสเงินสดตามสัญญาเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นหรือไม่

สำหรับวัตถุประสงค์ของการประเมินนี้

“เงินต้น” หมายถึง มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก

“ดอกเบี้ย” หมายถึง สิ่งตอบแทนจากมูลค่าเงินตามเวลาและความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับจำนวนเงินต้นที่ค้างชำระในช่วงระยะเวลาใดระยะเวลาหนึ่งและความเสี่ยงในการกู้ยืมโดยทั่วไป และต้นทุน (เช่น ความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและค่าใช้จ่ายในการบริหาร) รวมถึงอัตราค่าไถ่ขึ้นต้น

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ในการประเมินว่ากระแสเงินสดตามสัญญาเป็นการจ่ายเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยหรือไม่ บริษัทพิจารณาข้อกำหนดตามสัญญาของเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งรวมถึงการประเมินว่าสินทรัพย์ทางการเงินประกอบด้วยข้อกำหนดตามสัญญาที่สามารถเปลี่ยนแปลงระยะเวลาและจำนวนเงินของกระแสเงินสดตามสัญญาซึ่งอาจทำให้ไม่เข้าเงื่อนไข ในการประเมินบริษัทพิจารณาถึง

- เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นซึ่งเป็นเหตุให้มีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินและเวลาของกระแสเงินสด
- เงื่อนไขที่อาจเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยตามสัญญา ซึ่งรวมถึงอัตราดอกเบี้ยผันแปร และ
- เงื่อนไขเมื่อสิทธิเรียกร้องของบริษัทถูกจำกัดเฉพาะกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ตามที่กำหนด (เช่น สินทรัพย์ทางการเงินที่ผู้ให้กู้ไม่มีสิทธิไถ่เบี่ย)

สินทรัพย์ทางการเงิน - การวัดมูลค่าภายหลังและรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย	สินทรัพย์เหล่านี้วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิรวมถึงรายได้ดอกเบี้ยและเงินปันผลรับบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย
---	--

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย	สินทรัพย์เหล่านี้วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ราคาทุนตัดจำหน่ายลดลงด้วยผลขาดทุนจากการด้อยค่า รายได้ดอกเบี้ยกำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและผลขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย กำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการตัดรายการออกจากบัญชีรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย
--	---

หนี้สินทางการเงิน - การจัดประเภทรายการ การวัดมูลค่าภายหลังและรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

หนี้สินทางการเงินจัดประเภทรายการตามการวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย หนี้สินทางการเงินจะถูกจัดประเภทให้วัดมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายหากให้อิสระเพื่อค้า ถือเป็นอนุพันธ์หรือกำหนดให้วัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยวิธีดังกล่าว หนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายจะวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมและรับรู้รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ รวมถึงดอกเบี้ยจ่ายในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย หนี้สินทางการเงินอื่นที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ดอกเบี้ยจ่ายและกำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย กำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการตัดรายการออกจากบัญชีรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

(ข.3) การตัดรายการออกจากบัญชี

สินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินออกจากบัญชีเมื่อสิทธิตามสัญญาที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมดอายุหรือมีการโอนสิทธิในการรับกระแสเงินสดตามสัญญาในธุรกรรมซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์ทางการเงินได้ถูกโอนหรือในกรณีที่บริษัทไม่ได้ทั้งโอนหรือคงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดและไม่ได้คงไว้ซึ่งการควบคุมในสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทเข้าทำธุรกรรมซึ่งมีการโอนสินทรัพย์ที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงินแต่ยังคงความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของทั้งหมดหรือเกือบทั้งหมดในสินทรัพย์ที่โอนหรือบางส่วนของสินทรัพย์ ในกรณีนี้ สินทรัพย์ที่โอนจะไม่ถูกตัดรายการออกจากบัญชี

หนี้สินทางการเงิน

บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชีเมื่อภาระผูกพันตามสัญญาสิ้นสุดลง ยกเลิก หรือหมดอายุ บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชีหากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขและกระแสเงินสดจากการเปลี่ยนแปลงหนี้สินมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ โดยรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมที่สะท้อนเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงแล้ว

การตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชี ผลต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีที่ตัดรายการและสิ่งตอบแทนที่ต้องจ่าย (รวมถึงสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดที่ได้โอนไปหรือหนี้สินที่รับมา) รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

(ข.4) การหักกลบ

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะหักกลบกันเพื่อรายงานในงบแสดงฐานะการเงินด้วยจำนวนสุทธิก็ต่อเมื่อบริษัทมีสิทธิบังคับใช้ตามกฎหมายในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้และบริษัทตั้งใจที่จะชำระด้วยจำนวนเงินสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2563

เงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุนอื่น

ตราสารหนี้และตราสารทุนซึ่งเป็นหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดซึ่งถือไว้เพื่อค้า จัดประเภทเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนและแสดงในมูลค่ายุติธรรม กำไรหรือขาดทุนจากการตีราคาหลักทรัพย์ได้บันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

ตราสารหนี้ซึ่งบริษัทตั้งใจและสามารถถือจนครบกำหนดจัดประเภทเป็นเงินลงทุนที่จะถือจนครบกำหนด เงินลงทุนที่จะถือจนครบกำหนดแสดงในราคาทุนตัดจำหน่ายหักด้วยขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุน ผลต่างระหว่างราคาทุนที่ซื้อมากับมูลค่าไถ่ถอนของตราสารหนี้จะถูกตัดจ่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตลอดอายุของตราสารหนี้ที่เหลือ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ตราสารหนี้และตราสารทุนซึ่งเป็นหลักทรัพย์ในความต้องการของตลาด นอกเหนือจากที่ถือไว้เพื่อค้าหรือตั้งใจถือไว้จนครบกำหนดจัดประเภทเป็นเงินลงทุนเพื่อขาย ภายหลังการรับรู้มูลค่าในครั้งแรกเงินลงทุนเพื่อขายแสดงในมูลค่ายุติธรรมและการเปลี่ยนแปลงที่ไม่ใช่ผลขาดทุนจากการค้อยค่าและผลต่างจากสกุลเงินตราต่างประเทศของรายการที่เป็นตัวเงินบันทึกโดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้น ส่วนผลขาดทุนจากการค้อยค่าและผลต่างจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย เมื่อมีการตัดจำหน่ายเงินลงทุน จะรับรู้ผลรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสมที่เคยบันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยตรงเข้ารายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย ในกรณีที่เงินลงทุนประเภทที่มีดอกเบี้ย จะต้องบันทึกดอกเบี้ยในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายโดยวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

เงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ใช่หลักทรัพย์ในความต้องการของตลาดแสดงในราคาทุนหักขาดทุนจากการค้อยค่า

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินสำหรับหลักทรัพย์เพื่อค้าและหลักทรัพย์เพื่อขายจะใช้ราคาเสนอซื้อ ณ วันที่รายงาน

การจำหน่ายเงินลงทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างจำนวนเงินสุทธิที่ได้รับและมูลค่าตามบัญชีและรวมถึงรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสะสมจากการตีราคาหลักทรัพย์ที่เกี่ยวข้องที่เคยบันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นจะถูกบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

ในกรณีที่บริษัทจำหน่ายบางส่วนของเงินลงทุนที่ถืออยู่ การคำนวณต้นทุนสำหรับเงินลงทุนที่จำหน่ายไปและเงินลงทุนที่ยังถืออยู่ใช้วิธีถ่วงน้ำหนักปรับใช้กับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนที่เหลืออยู่ทั้งหมด

(ค) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสดประกอบด้วย ยอดเงินสด ยอดเงินฝากธนาคารประเภทเผื่อเรียก และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารซึ่งต้องชำระคืนเมื่อทวงถามถือเป็นส่วนหนึ่งของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด

(ง) ลูกหนี้การค้า ลูกหนี้อื่นและสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา

ลูกหนี้รับรู้เมื่อบริษัทมีสิทธิที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับสิ่งตอบแทนตามสัญญา หากบริษัทรับรู้รายได้ก่อนที่จะมีสิทธิที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับสิ่งตอบแทน จำนวนสิ่งตอบแทนนั้นจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา

ลูกหนี้วัดมูลค่าด้วยราคาของรายการหักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (2563: ค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญ) ซึ่งประเมินโดยการวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ และการคาดการณ์เกี่ยวกับการชำระหนี้ในอนาคตของลูกหนี้ สัญญจะถูกตัดจำหน่ายเมื่อเกิดขึ้น

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

(จ) วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือประกอบด้วยอะไหล่ วัสดุมูลค่าด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ต้นทุนของวัสดุคงเหลือคำนวณโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ต้นทุนสินค้าประกอบด้วยราคาทุนที่ซื้อ ต้นทุนแปลงสภาพ หรือต้นทุนอื่นเพื่อให้สินค้าอยู่ในสถานที่และสภาพปัจจุบัน

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับเป็นการประมาณราคาที่จะขายได้จากการดำเนินการธุรกิจปกติหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยประมาณในการขาย

(ฉ) อาคารและอุปกรณ์

การรับรู้และการวัดมูลค่า

สินทรัพย์ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของกิจการ

อาคารและอุปกรณ์วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า

ราคาทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่กิจการก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ต้นทุนในการรื้อถอน การขนย้าย การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์และต้นทุนการกู้ยืม สำหรับเครื่องมือที่ควบคุมโดยลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ซึ่งไม่สามารถทำงานได้โดยปราศจากลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์นั้นให้ถือว่า ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของอุปกรณ์

ส่วนประกอบของรายการอาคาร และอุปกรณ์แต่ละรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่เท่ากันต้องบันทึกแต่ละส่วนประกอบที่มีนัยสำคัญแยกต่างหากหากต่างกัน

กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายอาคาร และอุปกรณ์ คือผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของอาคาร และอุปกรณ์ โดยรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการอาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ก่อนข้างต้นที่บริษัทจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ส่วนที่ถูกเปลี่ยนแปลงจะถูกจัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงที่อาคารและอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจําจะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณจากมูลค่าเสื่อมสภาพของรายการอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งประกอบด้วยราคาทุนของสินทรัพย์หรือต้นทุนในการเปลี่ยนแทนอื่น หักด้วยมูลค่าคงเหลือของสินทรัพย์

ค่าเสื่อมราคابันทิกเป็นค่าใช้จ่ายในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการให้ประโยชน์ โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	7 - 20	ปี
ระบบอำนวยความสะดวก	5 - 20	ปี
เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร	7 - 15	ปี
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	6, 20	ปี
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	7 - 20	ปี
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	5 - 7	ปี
รถยนต์และรถลากจูง	5	ปี
เครื่องบิน	5 - 25	ปี
สินทรัพย์รับบริจาค	5 - 25	ปี
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	7	ปี

บริษัทไม่คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

วิธีการคิดค่าเสื่อมราคา อายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ และมูลค่าคงเหลือ ถูกทบทวนอย่างน้อยที่สุดทุกสิ้นรอบปีบัญชี และปรับปรุงตามความเหมาะสม

(ข) สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น ๆ

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น ๆ ที่บริษัทซื้อและมีอายุการใช้งานจำกัด วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม

รายจ่ายภายหลังการรับรู้รายการ

รายจ่ายภายหลังการรับรู้รายการจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เมื่อก่อให้เกิดประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคต โดยรวมเป็นสินทรัพย์ที่สามารถระบุได้ที่เกี่ยวข้องนั้น ค่าใช้จ่ายอื่น รวมถึงค่าความนิยมและตราผลิตภัณฑ์ที่เกิดขึ้นภายในรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

คำตัดจำหน่าย

คำตัดจำหน่ายคำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์หรือจำนวนอื่นที่ใช้แทนราคาทุนหักด้วยมูลค่าคงเหลือ

คำตัดจำหน่ายรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงซึ่งโดยส่วนใหญ่จะสะท้อนรูปแบบที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากสินทรัพย์นั้นตามระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ไม่มีตัวตนซึ่งไม่รวมค่าความนิยม โดยเริ่มตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเมื่อสินทรัพย์นั้นพร้อมที่จะให้ประโยชน์ ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์สำหรับปีปัจจุบันและปีเปรียบเทียบแสดง ได้ดังนี้

ค่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์

5 ปี

วิธีการตัดจำหน่าย ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ และ มูลค่าคงเหลือ จะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสม

(ข) สัญญาเช่า

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

ณ วันเริ่มต้นของสัญญา บริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ บริษัทนำคำนิยามของสัญญาเช่าตาม TFRS 16 มาใช้ในการประเมินว่าสัญญานั้นให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุหรือไม่

ในฐานะผู้เช่า

ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือวันที่มีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า สัญญาที่มีส่วนประกอบที่เป็นสัญญาเช่า บริษัทจะบันทึบส่วนสิ่งตอบแทนที่ต้องจ่ายตามสัญญาให้กับแต่ละส่วนประกอบของสัญญาเช่าตามเกณฑ์ราคาขายที่เป็นเอกเทศ สำหรับสัญญาเช่าสังหาริมทรัพย์บริษัทเลือกที่จะไม่แยกส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าและรับรู้สัญญาเช่าและส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าเป็นสัญญาเช่าเพียงอย่างเดียว

บริษัท รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ยกเว้นสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำหรือสัญญาเช่าระยะสั้นจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและผลขาดทุนจากการค้อยค่า และปรับปรุงเมื่อมีการวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินตามสัญญาเช่า ต้นทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินที่รับรู้เมื่อเริ่มแรกของหนี้สินตามสัญญาเช่าปรับปรุงด้วยจำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเริ่มมีผลรวมกับต้นทุนทางตรงเริ่มแรกและประมาณการต้นทุนในการบูรณะและสุทธิจากสิ่งสูงใจในสัญญาเช่าที่ได้รับค่าเสื่อมราคารับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายด้วยวิธีเส้นตรงนับจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลจนถึงวันสิ้นสุดของอายุสัญญาเช่า เว้นแต่สัญญาเช่าดังกล่าวมีการโอนกรรมสิทธิ์ในสินทรัพย์ที่เช่าให้กับบริษัทเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า หรือต้นทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้สะท้อนว่าบริษัทจะมีการใช้สิทธิในการซื้อสินทรัพย์ ในกรณีนี้สินทรัพย์สิทธิการใช้จะบันทึกค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ที่เช่า ซึ่งกำหนดตามเกณฑ์เดียวกันกับสินทรัพย์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่าปัจจุบันของค่าเช่าที่ยังไม่ได้จ่ายชำระ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า เว้นแต่กรณีที่นั้นไม่สามารถกำหนดได้ บริษัทใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของบริษัท ค่าเช่ารวมถึงค่าเช่าคงที่หักสิ่งสูงใจตามสัญญาเช่าข้างรับ ค่าเช่ายังรวมถึงจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือสิทธิเลือกในการยกเลิกสัญญาเช่า หากบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่จะใช้สิทธิ ค่าเช่าต้นแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจหรืออัตราจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดรายการ

บริษัทกำหนดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม โดยนำอัตราดอกเบี้ยจากแหล่งข้อมูลทางการเงินภายนอกหลายแห่งและได้ปรับปรุงบางส่วนเพื่อให้สะท้อนระยะเวลาของสัญญาเช่าและลักษณะของสินทรัพย์ที่เช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง และหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลง ค่าเช่า การเปลี่ยนแปลงประมาณการจำนวนเงินที่คาดว่าจะต้องจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ หรือการเปลี่ยนแปลงการประเมินการใช้สิทธิเลือกซื้อ สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือสิทธิเลือกในการยกเลิกสัญญาเช่า เมื่อมีการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ จะปรับปรุงกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สิทธิการใช้ หรือรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย หากมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สิทธิการใช้ได้ถูกลดมูลค่าลงจนเป็นศูนย์แล้ว

ในฐานะผู้ให้เช่า

ณ วันที่เริ่มต้นของสัญญาเช่าหรือวันที่มีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า สัญญาที่มีส่วนประกอบที่เป็นสัญญาเช่ารายการหนึ่งหรือมากกว่าหรือมีส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่า บริษัทจะปันส่วนสิ่งตอบแทนที่จะได้รับตามสัญญาให้กับแต่ละส่วนประกอบตามเกณฑ์ราคาขายที่เป็นเอกเทศ

เมื่อบริษัทเป็นผู้ให้เช่า บริษัทจะพิจารณา ณ วันที่เริ่มต้นของสัญญาเช่าว่าได้โอนความเสี่ยงและผลตอบแทนทั้งหมดหรือเกือบทั้งหมดที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับจากสินทรัพย์อ้างอิงไปให้แก่ผู้เช่าหรือไม่ หากมี สัญญาเช่าดังกล่าวจะจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าเงินทุน หากไม่มี สัญญาเช่าดังกล่าวจะจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

เมื่อบริษัทเป็นผู้ให้เช่าช่วง บริษัทจะรับรู้รายการสัญญาเช่าหลักและสัญญาเช่าช่วงแยกต่างหากจากกัน และพิจารณาการจัดประเภทสัญญาเช่าช่วงโดยอ้างอิงสิทธิประโยชน์ที่เกิดขึ้นที่เกิดจากสัญญาเช่าหลัก หากสัญญาเช่าหลักเป็นสัญญาเช่าระยะสั้นที่บริษัทใช้ช้อยกเว้นในการรับรู้รายการ บริษัทจะจัดประเภทสัญญาเช่าช่วงเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

บริษัทรับรู้ค่าเช่าที่ได้รับจากสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นรายได้ค่าเช่าด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า และแสดงเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ค่าเช่า ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นเพื่อการได้มาซึ่งสัญญาเช่าดำเนินงานจะรวมเป็นมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่ให้เช่าและรับรู้ต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัญญาเช่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกันกับรายได้ค่าเช่า ค่าเช่าที่อาจเกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้ในรอบระยะเวลาบัญชีที่ได้รับ

บริษัทรับรู้ต้นทุนสัญญาเช่าเงินทุนด้วยจำนวนเงินลงทุนสุทธิของสัญญาเช่า ซึ่งประกอบด้วยมูลค่าปัจจุบันของค่าเช่าและมูลค่าคงเหลือที่ไม่ได้รับประกันคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า รายได้ดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าเงินทุนจะถูกบันทึกในส่วนในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชีเพื่อสะท้อนอัตราผลตอบแทนคงที่ในแต่ละงวดของบริษัท ที่ได้จากเงินลงทุนสุทธิคงเหลือตามสัญญาเช่า

บริษัทถือปฏิบัติตามข้อกำหนดการตัดรายการและการค้อยค่าตาม TFRS 9 กับเงินลงทุนสุทธิตามสัญญาเช่า (ดูหมายเหตุข้อ 4(ณ)) บริษัททดสอบทานมูลค่าคงเหลือที่ไม่ได้รับประกันที่ประมาณการไว้ ซึ่งใช้ในการคำนวณ เงินลงทุนขึ้นต้นตามสัญญาเช่าอย่างสม่ำเสมอ

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2563

ในฐานะผู้เช่า สัญญาเช่าซึ่งบริษัทได้รับส่วนใหญ่ของความเสี่ยงและผลตอบแทนจากการครอบครองทรัพย์สินที่เช่านั้น ๆ ให้จัดประเภทเป็นสัญญาเช่าการเงิน ส่วนอาคารและอุปกรณ์ที่ได้มาโดยทำสัญญาเช่าการเงินบันทึกเป็นสินทรัพย์ด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า หักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการค้อยค่า ค่าเช่าที่ชำระจะแยกเป็นส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายทางการเงิน และส่วนที่จะหักจากหนี้ตามสัญญา เพื่อให้อัตราดอกเบี้ยแต่ละงวดเป็นอัตราคงที่สำหรับยอดคงเหลือของหนี้สิน ค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกโดยตรงในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่าอื่นได้จัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานและค่าเช่าจ่ายบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

ในฐานะผู้ให้เช่า รายได้ค่าเช่ารับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า ค่าใช้จ่ายเริ่มแรกที่เกิดขึ้นเป็นการเฉพาะเพื่อให้เกิดสัญญาเช่ารับรู้เป็นส่วนหนึ่งของรายได้ค่าเช่าทั้งสิ้นตามสัญญา

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

ณ วันที่เริ่มต้นข้อตกลง บริษัทจะพิจารณาว่าข้อตกลงดังกล่าวประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือมีสัญญาเช่าเป็นส่วนประกอบหรือไม่ โดยพิจารณาจากสินทรัพย์ที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจง ถ้าการปฏิบัติตามข้อตกลงนั้นขึ้นอยู่กับการใช้สินทรัพย์ที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจง และข้อตกลงนั้นจะนำไปสู่สิทธิในการใช้สินทรัพย์ ถ้าทำให้บริษัทมีสิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์

ณ วันที่เริ่มต้นข้อตกลง หรือมีการประเมินข้อตกลงใหม่ บริษัทแยกค่าตอบแทนสำหรับสัญญาเช่า และส่วนที่เป็นองค์ประกอบอื่นโดยใช้มูลค่ายุติธรรมเป็นเกณฑ์ในการแยก หากบริษัทสรุปว่าเป็นสัญญาเช่าการเงิน แต่ไม่สามารถแบ่งแยกจำนวนดังกล่าวได้อย่างน่าเชื่อถือ ให้รับรู้สินทรัพย์และหนี้สินในจำนวนที่เท่ากับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่มีลักษณะเฉพาะเจาะจงนั้น หลังจากนั้นจำนวนหนี้สินจะลดลงตามจำนวนที่จ่าย และต้นทุนทางการเงินตามนโยบายหนี้สินจะรับรู้โดยใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของบริษัท

(ณ) การด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงิน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

บริษัทรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย (รวมถึง เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ถูกหักการค่าและถูกหักอื่น รวมถึงเงินให้กู้ยืมแก่กิจการอื่นและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญา ถูกหักตามสัญญาเช่าและวงเงินให้สินเชื่อที่อนุมัติและไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

การวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเป็นการประมาณผลขาดทุนด้านเครดิตด้วยความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนัก ผลขาดทุนด้านเครดิตคำนวณโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่คาดว่าจะไม่ได้รับ (เช่น ผลต่างระหว่างกระแสเงินสดที่กิจการจะต้องจ่ายตามสัญญาและกระแสเงินสดที่บริษัทคาดว่าจะได้รับ) ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของสินทรัพย์ทางการเงิน

การวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตนั้นคำนวณดังต่อไปนี้

- ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้า ผลขาดทุนดังกล่าวประมาณจากผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการผิดเงื่อนไขตามสัญญาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้าภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน หรือ
- ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา ผลขาดทุนดังกล่าวประมาณจากผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการผิดเงื่อนไขตามสัญญาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาทั้งหมดที่เหลืออยู่ของสัญญา

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ค่าเผื่อผลขาดทุนสำหรับลูกหนี้การค้า ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า และสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาควบคุมค่าผลขาดทุนด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินเหล่านี้ประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรอง ซึ่งวิธีดังกล่าวมีการนำข้อมูลผลขาดทุนที่เกิดขึ้นในอดีต การปรับปรุงปัจจัยที่มีความเฉพาะเจาะจงกับลูกหนี้แต่ละราย และการประเมินทั้งข้อมูลสภาพการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันและข้อมูลคาดการณ์สภาพการณ์เศรษฐกิจทั่วไปในอนาคต ณ วันที่รายงาน

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินอื่น บริษัทรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้า ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของความเสี่ยงด้านเครดิตนับแต่การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกหรือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการด้อยค่าด้านเครดิต ซึ่งกรณีดังกล่าวจะวัดค่าเผื่อผลขาดทุนด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา

ระยะเวลาสูงสุดที่ใช้ในการประมาณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นพิจารณาจากระยะเวลาที่ยาวที่สุดตามสัญญาที่บริษัทมีฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิต

บริษัทพิจารณาว่าความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ทางการเงินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหากเกินกำหนดชำระมากกว่า 90 วัน มีการเปลี่ยนแปลงของอันดับความน่าเชื่อถือที่ลดระดับลงอย่างมีนัยสำคัญ มีการดำเนินงานที่ถดถอยอย่างมีนัยสำคัญของลูกหนี้ หรือมีการเปลี่ยนแปลงหรือคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ตลาด สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจหรือกฎหมายที่ส่งผลในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของลูกหนี้ในการจ่ายชำระภาระผูกพันให้กับบริษัท

บริษัทพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินจะเกิดการผิดสัญญาเมื่อ

- ผู้กู้ไม่สามารถจ่ายชำระภาระผูกพันด้านเครดิตให้แก่บริษัทได้เต็มจำนวน อีกทั้งบริษัทไม่มีสิทธิในการไถ่เบี่ย เช่น การยึดหลักประกัน (หากมีการวางหลักประกัน) หรือ
- สินทรัพย์ทางการเงินค้างชำระเกินกว่า 180 วัน

การประเมินการเพิ่มขึ้นของความเสี่ยงด้านเครดิตอย่างมีนัยสำคัญนั้นมีการประเมินทั้งแบบเป็นรายลูกหนี้หรือแบบกลุ่มขึ้นอยู่กับลักษณะของเครื่องมือทางการเงิน หากการประเมินความเสี่ยงเป็นการประเมินแบบกลุ่มต้องมีการจัดกลุ่มเครื่องมือทางการเงินตามลักษณะความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เช่น สถานการณ์ค้างชำระและอันดับความน่าเชื่อถือ

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นมีการประเมินใหม่ ณ สิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน เพื่อสะท้อนการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงด้านเครดิตของเครื่องมือทางการเงินนับจากวันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก การเพิ่มขึ้นของค่าเผื่อผลขาดทุนแสดงเป็นขาดทุนจากการด้อยค่าในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย ค่าเผื่อผลขาดทุนแสดงเป็นรายการหักออกจากมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงิน เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย เบ็ดเสร็จอื่นซึ่งบริษัทรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นรายการเกี่ยวเนื่องกับรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

สินทรัพย์ทางการเงินที่มีการค้ำประกัน

ณ วันที่รายงาน บริษัทประเมินว่าสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายและตราสารหนี้ที่ วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นเกิดการค้ำประกันด้านเครดิตหรือไม่ สินทรัพย์ทางการเงินที่มีการค้ำประกันด้านเครดิตเมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งหรือมากกว่าหนึ่งเหตุการณ์ซึ่งส่งผลกระทบต่อกระแสเงินสดที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ในอนาคตของสินทรัพย์ทางการเงิน สถานการณ์ที่เป็นข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ทางการเงินเกิดการค้ำประกันด้านเครดิตรวมถึง การที่ลูกหนี้ประสบปัญหาทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญ การผิดสัญญา เช่น การค้างชำระเกินกว่า 180 วัน มีความเป็นไปได้ที่ลูกหนี้จะเข้าสู่การล้มละลาย เป็นต้น

การตัดจำหน่าย

มูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายเมื่อบริษัท ไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะได้รับคืนเงิน หากมีการรับเงินคืนในภายหลังจากสินทรัพย์ที่มีการตัดจำหน่ายแล้ว จะรับรู้เป็นการกลับรายการการค้ำประกันด้านเครดิต (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในงวดที่ได้รับคืน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2563

ยอดสินทรัพย์ตามบัญชีของบริษัท ได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการค้ำประกันหรือไม่ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะ ได้รับคืน

ขาดทุนจากการค้ำประกันรับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่จะได้รับคืน ขาดทุนจากการค้ำประกันบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

เมื่อมีการลดลงในมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินเพื่อขาย ซึ่งได้บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้น และมีความชัดเจนว่าสินทรัพย์ดังกล่าวมีการค้ำประกัน ขาดทุนซึ่งเคยบันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นจะถูกบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายโดยไม่ต้องปรับกับสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว ขาดทุนที่บันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเป็นผลต่างระหว่างราคาทุนที่ซื้อ กับมูลค่ายุติธรรมในปัจจุบันของสินทรัพย์หักขาดทุนจากการค้ำประกันของสินทรัพย์ทางการเงินนั้น ๆ ซึ่งเคยรับรู้แล้วในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหลักทรัพย์ที่ถือไว้จนกว่าจะครบกำหนดที่บันทึกโดยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย คำนวณโดยการหามูลค่าปัจจุบันของประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ทางการเงินสำหรับหลักทรัพย์เพื่อขาย คำนวณ โดยอ้างอิงถึงมูลค่ายุติธรรม

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

การกลับรายการค้ำยค่า

ขาดทุนจากการค้ำยค่าของสินทรัพย์ทางการเงินจะถูกกลับรายการ เมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนเพิ่มขึ้นในภายหลัง และการเพิ่มขึ้นนั้นสัมพันธ์โดยตรงกับขาดทุนจากการค้ำยค่าที่เคยรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย สำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่บันทึกโดยวิธีราคาทุนคิดจำหน่ายและตราสารหนี้ที่จัดประเภทเป็นหลักทรัพย์เพื่อขาย การกลับรายการจะถูกบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย ส่วนสินทรัพย์ทางการเงินที่เป็นตราสารทุนที่จัดประเภทเป็นหลักทรัพย์เพื่อขาย การกลับรายการจะถูกรับรู้โดยตรงในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น

(ญ) การค้ำยค่าสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ยอดสินทรัพย์ตามบัญชีของบริษัทได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการค้ำยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน สำหรับค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน หรือ ยังไม่พร้อมใช้งาน จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนทุกปี ในช่วงเวลาเดียวกัน

ขาดทุนจากการค้ำยค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่จะได้รับคืน ขาดทุนจากการค้ำยค่าบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย เว้นแต่เมื่อมีการกลับรายการการประเมินมูลค่าของสินทรัพย์เพิ่มของสินทรัพย์ขึ้นเดียวกันที่เคยรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นและมีการค้ำยค่าในเวลาต่อมา ในกรณีนี้จะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น

การคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขายแล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนคำนึงภาษีเงินได้เพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่น จะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

การกลับรายการค้ำยค่า

ขาดทุนจากการค้ำยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินที่เคยรับรู้ในงวดก่อนจะถูกประเมิน ณ ทุกวันที่ออกรายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการค้ำยค่าหรือไม่ ขาดทุนจากการค้ำยค่าจะถูกกลับรายการ หากมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการค้ำยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการค้ำยค่ามาก่อน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

(ก) ผลประโยชน์ของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

ภาระผูกพันในการสมทบเข้าโครงการสมทบเงินจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับบริษัท

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

ภาระผูกพันสุทธิของบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณแยกต่างหากเป็นรายโครงการจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในงวดปัจจุบันและงวดก่อน ๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน

การคำนวณภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้นั้นจัดทำตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยโดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้

ในการวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิ กำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะถูกรับรู้รายการในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดอื่นทันที บริษัทกำหนดดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิโดยใช้อัตราคิดลดที่ใช้วัดมูลค่าภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ ณ สิ้นปี โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิซึ่งเป็นผลมาจากการสมทบเงินและการจ่ายชำระผลประโยชน์ ดอกเบี้ยจ่ายสุทธิและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการผลประโยชน์รับรู้รายการในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผลประโยชน์ของโครงการหรือการลดขนาดโครงการ การเปลี่ยนแปลงในผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการบริการในอดีต หรือ กำไรหรือขาดทุนจากการลดขนาดโครงการต้องรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายทันที บริษัทรับรู้กำไรและขาดทุนจากการจ่ายชำระผลประโยชน์พนักงานเมื่อเกิดขึ้น

ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น

ภาระผูกพันสุทธิของบริษัทที่เป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในงวดปัจจุบันและงวดก่อน ๆ ซึ่งผลประโยชน์นี้ได้คิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน การวัดมูลค่าใหม่จะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อวันใดวันหนึ่งต่อไปนี้เกิดขึ้นก่อน เมื่อบริษัทไม่สามารถยกเลิกข้อเสนอการให้ผลประโยชน์ดังกล่าวได้อีกต่อไป หรือเมื่อบริษัทรับรู้ต้นทุนสำหรับการปรับโครงสร้าง หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือนนับจากวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างจะถูกคิดลดกระแสเงินสด

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อพนักงานทำงานให้ บริษัทรับรู้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะจ่ายชำระ หากบริษัทมีการผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุमानที่จะต้องจ่ายอันเป็นผลมาจากการที่พนักงานได้ทำงานให้อุตสาหกรรมการบินสามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผล

(ก) ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้เมื่อบริษัทมีการผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุमानที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตซึ่งสามารถประมาณจำนวนของภาระผูกพันได้อย่างน่าเชื่อถือ และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระผูกพันดังกล่าว ประมาณการหนี้สินพิจารณาจากการคิดลดกระแสเงินสดที่จะจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราคิดลดในตลาดปัจจุบันก่อนคำนึงถึงภาษีเงินได้ เพื่อให้สะท้อนจำนวนที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบันซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อหนี้สิน ประมาณการหนี้สินส่วนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเวลาที่ผ่านไปรับรู้เป็นต้นทุนทางการเงิน

ประมาณการค่าประกันความเสียหาย

ประมาณการค่าประกันความเสียหายจะบันทึกเมื่อได้ขายสินค้าหรือให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว ประมาณการค่าใช้จ่ายพิจารณาจากประวัติการจ่ายค่าประกันความเสียหาย และปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงจะเป็นที่จะเกิดความเสียหายดังกล่าว

ค่าใช้จ่ายในการปรับโครงสร้างกิจการ

ประมาณการค่าใช้จ่ายในการปรับโครงสร้างกิจการจะบันทึกเมื่อรายละเอียดและแผนการปรับโครงสร้างได้รับการอนุมัติ และการปรับโครงสร้างได้เริ่มดำเนินการ หรือได้เปิดเผยต่อสาธารณะแล้ว และไม่มีการรับรู้ประมาณการหนี้สินสำหรับขาดทุนจากการดำเนินงานในอนาคต

ประมาณการค่าใช้จ่ายจากสัญญาที่เสียเปรียบหรือก่อให้เกิดภาระ

ประมาณการค่าใช้จ่ายของสัญญาที่เสียเปรียบหรือก่อให้เกิดภาระแก่บริษัทจะบันทึกเมื่อประโยชน์ที่บริษัทพึงได้รับน้อยกว่าต้นทุนที่จำเป็นในการดำเนินการตามข้อผูกพันในสัญญา การประมาณค่าใช้จ่ายรับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อสิ้นสุดสัญญา หรือ ต้นทุนสุทธิที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อดำเนินสัญญาต่อแล้วแต่มูลค่าจะต่ำกว่า บริษัทรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าที่เกิดขึ้นจากสินทรัพย์ที่ระบุไว้ในสัญญาก่อนที่จะรับรู้และวัดมูลค่าประมาณการหนี้สิน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

(๕) การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมคือราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือจ่ายชำระเพื่อโอนหนี้สินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่าในตลาดหลัก หรือตลาดที่ให้ประโยชน์สูงสุด (หากไม่มีตลาดหลัก) ที่ บริษัท สามารถเข้าถึงได้ในวันดังกล่าว มูลค่ายุติธรรมของหนี้สินสะท้อนผลกระทบของความเสี่ยงที่ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของภาระผูกพัน

นโยบายการบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลของบริษัทหลายข้อกำหนดให้มีการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงิน และสินทรัพย์และหนี้สินที่ไม่ใช่ทางการเงิน

บริษัทวัดมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่อง หากสามารถหาได้ ตลาดจะถือว่า 'สภาพคล่อง' หากรายการของสินทรัพย์หรือหนี้สินเกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอในจำนวนที่เพียงพอซึ่งสามารถให้ข้อมูลราคาได้อย่างต่อเนื่อง

หากไม่มีราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องบริษัทใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่ใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่มีความเกี่ยวข้องให้มากที่สุด และลดการใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ให้น้อยที่สุด การเลือกเทคนิคการประเมินมูลค่าจะพิจารณาปัจจัยทั้งหมดที่ผู้ร่วมตลาดคำนึงถึงในการกำหนดราคาของรายการ

หากสินทรัพย์หรือหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมมีราคาเสนอซื้อและราคาเสนอขายบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์และสถานการณ์เป็นสินทรัพย์ด้วยราคาเสนอซื้อ และวัดมูลค่าหนี้สินและสถานการณ์เป็นหนี้สินด้วยราคาเสนอขาย

หลักฐานที่ดีที่สุดสำหรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกคือราคาของการทำรายการ เช่น มูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนที่ให้หรือได้รับ หากบริษัทพิจารณาว่ามูลค่ายุติธรรม ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกแตกต่างจากราคาของการทำรายการและมูลค่ายุติธรรมไม่ว่าจะได้มาจากราคาเสนอซื้อเสนอขายในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่เหมือนกันหรือโดยใช้เทคนิคการวัดมูลค่าซึ่งใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ซึ่งตัดสินว่าไม่มีนัยสำคัญต่อการวัดมูลค่า ทำให้เครื่องมือทางการเงินวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมปรับด้วยผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกและราคาของการทำรายการ และรับรู้เป็นรายการรอตัดบัญชีซึ่งจะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายด้วยเกณฑ์ที่เหมาะสมตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงินแต่ต้องไม่ช้ากว่าการวัดมูลค่ายุติธรรมที่ใช้หลักฐานสนับสนุนทั้งหมดจากข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดหรือเมื่อรายการดังกล่าวสิ้นสุดลง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

การวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สิน บริษัทใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ มูลค่ายุติธรรมเหล่านี้ถูกจัดประเภทในแต่ละลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมตามข้อมูลที่ใช้ในการประเมินมูลค่า ดังนี้

- ข้อมูลระดับ 1 เป็นราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกัน
- ข้อมูลระดับ 2 เป็นข้อมูลอื่นที่สังเกตได้โดยตรงหรือโดยอ้อมสำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้นนอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1
- ข้อมูลระดับ 3 ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้สำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินนั้น

หากข้อมูลที่ถูกนำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินถูกจัดประเภทลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่แตกต่างกัน การวัดมูลค่ายุติธรรมโดยรวมจะถูกจัดประเภทในภาพรวมในระดับเดียวกันตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมของข้อมูลที่อยู่ในระดับค่าสุดท้ายที่มีนัยสำคัญสำหรับการวัดมูลค่ายุติธรรมโดยรวม

บริษัทรับรู้การโอนระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่เกิดการโอนขึ้น

(ก) รายได้

รายได้รับรู้เมื่อลูกค้ามีอำนาจควบคุมในสินค้าหรือบริการด้วยจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่บริษัทคาดว่าจะมีสิทธิได้รับซึ่งไม่รวมจำนวนเงินที่เก็บแทนบุคคลที่สาม และภาษีมูลค่าเพิ่ม

การขายสินค้าและบริการ

รายได้จากการขายสินค้ายรับรู้เมื่อลูกค้ามีอำนาจควบคุมในสินค้าซึ่งโดยทั่วไปเกิดขึ้นเมื่อมีการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการ

สำหรับสัญญาที่มีการรวมการขายสินค้าและบริการเข้าด้วยกัน บริษัทบันทึกสินค้าและบริการแยกจากกัน หากสินค้าและบริการดังกล่าวแตกต่างกัน (เช่น หากสามารถแยกสินค้าหรือบริการดังกล่าวออกจากกันได้และลูกค้าได้รับประโยชน์จากสินค้าหรือบริการนั้น) หรือมีการให้บริการหลาย ๆ ประเภทในรอบระยะเวลารายงานที่แตกต่างกัน สิ่งตอบแทนที่ได้รับจะถูกบันทึกตามสัดส่วนของราคาขายที่เป็นเอกเทศของสินค้าและบริการนั้น ๆ

(ข) รายได้อื่น

รายได้อื่นประกอบด้วยเงินปันผล ดอกเบี้ยรับและอื่น ๆ โดยเงินปันผลรับบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในวันที่บริษัทมีสิทธิได้รับเงินปันผล

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

(ณ) ดอกเบี้ย

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

ดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงคืออัตราที่ใช้คิดลดประมาณการการจ่ายชำระหนี้หรือรับเงินในอนาคตตลอดอายุที่คาดการณ์ไว้ของเครื่องมือทางการเงินของ

- มูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงิน หรือ
- ราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สินทางการเงิน

ในการคำนวณดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่าย อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงจะนำมาใช้กับมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ (เมื่อสินทรัพย์ไม่มีการค้ำประกันเครดิต) หรือราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สิน อย่างไรก็ตามสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการค้ำประกันเครดิตภายหลังการรับรู้เมื่อเริ่มแรก รายได้ดอกเบี้ยจะคำนวณโดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงกับราคาทุนตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ทางการเงิน หากสินทรัพย์ไม่มีการค้ำประกันเครดิตอีกต่อไป การคำนวณรายได้ดอกเบี้ยจะเปลี่ยนกลับไปคำนวณจากมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2563

ดอกเบี้ยรับรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในอัตราที่ระบุในสัญญา

ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายในทำนองเดียวกันบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในงวดที่ค่าใช้จ่ายดังกล่าวเกิดขึ้น ยกเว้นในกรณีที่มีการบันทึกเป็นต้นทุนส่วนหนึ่งของสินทรัพย์ อันเป็นผลมาจากการใช้เวลายาวนานในการจัดหา ก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ดังกล่าวก่อนที่จะนำมาใช้เองหรือเพื่อขาย

(ด) ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันได้แก่ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวข้องรายการในปีก่อน ๆ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี

การวัดมูลค่าของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีต้องสะท้อนถึงผลกระทบทางภาษีที่จะเกิดจากลักษณะวิธีการที่บริษัทคาดว่าจะได้รับผลประโยชน์จากสินทรัพย์หรือจะจ่ายชำระหนี้สินตามมูลค่าตามบัญชี ณ วันที่สิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีวัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการ โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี บริษัทคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้น และมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ บริษัทเชื่อว่าได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะต้องจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึงการตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติ และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้บริษัทเปลี่ยนการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสามารถหักกลบได้เมื่อกิจการมีสิทธิตามกฎหมายที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันมาหักกลบกับหนี้สินภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้นี้ประเมินโดยหน่วยงานจัดเก็บภาษีหน่วยงานเดียวกันสำหรับหน่วยภาษีเดียวกันหรือหน่วยภาษีต่างกัน สำหรับหน่วยภาษีต่างกันนั้น กิจการมีความตั้งใจจะจ่ายชำระหนี้สินและสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันด้วยยอดสุทธิหรือตั้งใจจะรับคืนสินทรัพย์และจ่ายชำระหนี้สินในเวลาเดียวกัน

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว กำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตต้องพิจารณาถึงการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น กำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตหลังปรับปรุงการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่พิจารณาจากแผนธุรกิจของบริษัทแล้วอาจมีจำนวนไม่เพียงพอที่จะบันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้ทั้งจำนวน สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

(ค) รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้น

บริษัทแสดงรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐานสำหรับหุ้นสามัญ รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ออกจำหน่ายระหว่างปี

(ด) บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงและทางอ้อมหรือมีอิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญในการตัดสินใจทางการเงินและการบริหารของบริษัท หรือบุคคลหรือกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันหรืออยู่ภายใต้อิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญเดียวกันกับบริษัท หรือบริษัทที่มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงและทางอ้อม หรือมีอิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญในการตัดสินใจทางการเงินและการบริหารต่อบุคคลหรือกิจการนั้น

5 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

จากสถานการณ์ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างรุนแรง ในปี 2563 - 2564 สายการบินทั่วโลกได้รับผลกระทบจากการขาดสภาพคล่องอย่างต่อเนื่อง สำหรับปี 2564 จากสถานการณ์โรค COVID-19 มีการกลายพันธุ์และทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ห้ามทำการบินพื้นที่สีแดงเข้มตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2564 ซึ่งส่งผลทำให้ปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศลดลง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันรัฐบาลได้ผ่อนผันให้มีการเดินทางออกจากพื้นที่สีแดงเข้ม โดย กพท. ได้ออกมาตรการรองรับเพื่อเปิดเที่ยวบินโดยสายภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2564 ทำให้ในปี 2564 มีปริมาณเที่ยวบินลดลงจากปีก่อนร้อยละ 55 ส่งผลทำให้รายได้ของบริษัทลดลงอย่างรุนแรง ประกอบกับบริษัทได้ให้ความร่วมมือภาครัฐในการดำเนินมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตามมติของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) โดยบริษัทได้ปรับลดค่าบริการการเดินทางในอัตราร้อยละ 50 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ และร้อยละ 20 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ สำหรับการทำการบินตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ส่งผลให้บริษัทสูญเสียรายได้รวมประมาณ 500 ล้านบาท นอกจากนั้นได้ดำเนินการมาตรการช่วยบรรเทาผลกระทบให้สายการบินเพิ่มเติมโดยเรียกเก็บค่าบริการการเดินทางในอัตราร้อยละ 50 ก่อน ส่วนค่าบริการการเดินทางในส่วนที่เหลือได้ขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) ให้แก่สายการบินเป็นระยะเวลา 6 รอบปี ตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนมิถุนายน 2564 ทำให้ในปี 2564 บริษัทมีสภาพคล่องในการดำเนินงานลดลง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ทั้งนี้ ในปี 2564 บริษัทมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 3,625 ล้านบาท ซึ่งบริษัทประสบปัญหารายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อเนื่องจากปีก่อน โดยบริษัทได้แต่งตั้งคณะทำงานปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กร เพื่อกำหนดมาตรการและแนวปฏิบัติ ในการปรับลดค่าใช้จ่ายให้มีความเหมาะสม และดำเนินการบริหารค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับสถานการณ์ เพื่อบรรเทาผลกระทบของรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย และเสริมสภาพคล่องทางการเงินของบริษัท โดยในปี 2564 บริษัทสามารถปรับลดค่าใช้จ่ายได้ จำนวน 4,614 ล้านบาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายที่ปรับลดประมาณร้อยละ 40 ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรประมาณร้อยละ 87 ของค่าใช้จ่ายที่ปรับลด และค่าใช้จ่ายดำเนินการอื่นประมาณร้อยละ 13 ของค่าใช้จ่ายที่ปรับลด และเริ่มเบิกเงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในการดำเนินงาน

สำหรับแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินคาดว่าจะเริ่มฟื้นตัวในปี 2565 จากการเปิดประเทศหลังจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) คลี่คลาย และคาดว่าจะฟื้นตัวสู่สภาวะปกติประมาณปี 2567 ซึ่งสอดคล้องตามคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) โดยการเดินทางทางอากาศระยะสั้นหรือการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาฟื้นตัวได้เร็วกว่าการเดินทางทางอากาศระยะไกล อย่างไรก็ตามยังคงมีความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จากการกลายพันธุ์และการระบาดระลอกใหม่ อาจทำให้การฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศล่าช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้

สำหรับในปี 2565 บริษัทได้เตรียมรองรับสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่อาจยืดเยื้อและทำให้การฟื้นตัวของปริมาณเที่ยวบินล่าช้ากว่าที่ประมาณการไว้เดิม โดยยังคงดำเนินการตามมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเข้มงวดและเคร่งครัด ทั้งค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรและค่าใช้จ่ายดำเนินการอื่น โดยปรับลดค่าใช้จ่ายดำเนินการที่ไม่กระทบกับภารกิจด้านบริการการเดินทางทางอากาศ ควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณอย่างเข้มงวด รวมถึงบริษัทมีแผนการจัดหาแหล่งเงินทุนระยะสั้นเพิ่มเติมในปี 2565 เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินให้เพียงพอกับการใช้จ่ายหมุนเวียน

6 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันที่มีนัยสำคัญกับบริษัท ในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

ชื่อกิจการ	ประเทศที่จัดตั้ง / สัญชาติ	ลักษณะความสัมพันธ์
สายการบินสมาชิก	ไทย	เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในบริษัทรวมกันร้อยละ 10 และมีผู้แทนเป็นกรรมการของบริษัท
สถาบันการเงินที่มี รัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น	ไทย	มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ร่วมกัน
ผู้บริหารสำคัญ	ไทย	บุคคลที่มีอำนาจและความรับผิดชอบการวางแผน สังการและควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ ของกิจการ ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งนี้ รวมถึงกรรมการของกิจการ (ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในระดับบริหารหรือไม่)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับแต่ละปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน สรุปได้ดังนี้

	2564	2563
	(ล้านบาท)	
สายการบินสมาชิก		
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	2,382	5,690
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	74	112
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น		
ต้นทุนทางการเงิน	5	6
ผู้บริหารสำคัญ		
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ (ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการ กำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ และ คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม)	3	3
ค่าตอบแทนกรรมการรัฐวิสาหกิจ	1	1

ยอดคงเหลือกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 30 กันยายน มีดังนี้

ลูกหนี้ค่าบริการ	2564	2563
	(ล้านบาท)	
สายการบินสมาชิก	1,005	782
	1,005	782
หัก ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (2563: ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ)	(583)	(24)
สุทธิ	422	758
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	2564	2563
	(ล้านบาท)	
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น	1,426	317
รวม	1,426	317
ส่วนที่หมุนเวียน	667	127
ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	759	190
รวม	1,426	317

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

สัญญาสำคัญที่ทำกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

สัญญาสายการบินสมาชิก

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทได้ทำสัญญากับสายการบินสมาชิกจำนวน 92 ราย (2563: 113 ราย) เพื่อกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราค่าบริการ การให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัท และการแบ่งหุ้นของบริษัทให้กับสายการบินสมาชิก ทุกสายการบินรวมกันร้อยละ 10 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท

สัญญาเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น

เงินกู้ยืมระยะสั้น

เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2564 บริษัทได้ออกตั๋วสัญญาใช้เงินให้แก่สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง จำนวนเงิน 90 ล้านบาท โดยมีกำหนดการจ่ายเงินในวันที่ 20 ตุลาคม 2564 พร้อมด้วยดอกเบี้ยตามอัตราที่ตกลงร่วมกัน

เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2564 บริษัทได้ออกตั๋วสัญญาใช้เงินให้แก่สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง จำนวนเงิน 200 ล้านบาท โดยมีกำหนดการจ่ายเงินในวันที่ 23 พฤศจิกายน 2564 พร้อมด้วยดอกเบี้ยตามอัตราที่ตกลงร่วมกัน

เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2564 บริษัทได้ออกตั๋วสัญญาใช้เงินให้แก่สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง จำนวนเงิน 250 ล้านบาท โดยมีกำหนดการจ่ายเงินในวันที่ 24 ธันวาคม 2564 พร้อมด้วยดอกเบี้ยตามอัตราที่ตกลงร่วมกัน

เงินกู้ยืมระยะยาว

เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2550 บริษัทได้ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง ในวงเงิน 1,650 ล้านบาท สัญญาเงินกู้ยืมมีระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ต้นเงินกู้ 2 ปี นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก มีกำหนดจ่ายชำระคืนเงินต้นทุก ๆ 6 เดือน นับจากวันที่สิ้นสุดระยะเวลาปลอดหนี้เงินต้นดังกล่าว โดยชำระคืนงวดที่ 1 - 25 งวดละ 63.47 ล้านบาท และงวดที่ 26 63.25 ล้านบาท เงินกู้ยืมดังกล่าวมีอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกันในสัญญา และมีกำหนดจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก เงินกู้ยืมดังกล่าวไม่มีหลักประกัน

เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2564 บริษัทได้ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง ในวงเงิน 2,678.40 ล้านบาท สัญญาเงินกู้ยืมดังกล่าวมีกำหนดจ่ายชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยงวดสุดท้ายภายใน 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก มีอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกันในสัญญา และมีกำหนดจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก เงินกู้ยืมดังกล่าวไม่มีหลักประกัน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

7 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

	2564	2563
	(ล้านบาท)	
เงินสดในมือ	2	3
เงินฝากธนาคารประเภทกระแสรายวัน	7	6
เงินฝากธนาคารประเภทออมทรัพย์	1,443	1,563
เงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง	-	300
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน	<u>1,452</u>	<u>1,872</u>

8 วัสดุคงเหลือ

	2564	2563
	(ล้านบาท)	
อะไหล่เครื่องบิน	27	21
อะไหล่เครื่องช่วยเดินอากาศ	27	11
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	14	31
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	4	2
วัสดุสำนักงาน	4	4
รวม	<u>76</u>	<u>69</u>



9 อาคารและอุปกรณ์

46

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

อาคารและ ส่วน ปรับปรุง อาคาร	ระบบ อำนาจ ความ สะดวก	เรดาร์และ อุปกรณ์ สื่อสาร	อุปกรณ์ เครื่องกำเนิด ไฟฟ้า	เครื่องมือ อุปกรณ์และ ครุภัณฑ์อื่น	เครื่องตกแต่ง และเครื่องใช้ สำนักงาน (ล้านบาท)	รถยนต์และ รถลากูง	เครื่องบิน	สินทรัพย์รับ บริจาค	อุปกรณ์ ดนตรีกีฬา	ระหว่าง ก่อสร้างและ ติดตั้ง	รวม
ค่าเสื่อมราคา											
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	952	5,633	349	1,055	937	4	229	83	3	-	11,293
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	102	605	58	120	141	1	37	3	-	-	1,180
จำนวน	(18)	(99)	(2)	(4)	(19)	-	-	(2)	-	-	(144)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ											
1 ตุลาคม 2563	1,036	6,139	405	1,171	1,059	5	266	84	3	-	12,329
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	104	611	56	126	135	-	37	5	-	-	1,192
จำนวน	(6)	(40)	(7)	(40)	(15)	-	-	-	-	-	(108)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	1,134	6,710	454	1,257	1,179	5	303	89	3	-	13,413
มูลค่าสุทธิทางบัญชี											
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	607	3,502	294	449	323	1	635	8	1	945	7,600
ภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท	607	3,502	294	449	323	1	635	8	1	945	7,600
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564											
ภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท	565	3,141	249	379	243	1	598	5	1	1,176	7,170
ภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท	565	3,141	249	379	243	1	598	5	1	1,176	7,170

ราคาทรัพย์สินของบริษัทก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งได้คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานจนถึง ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 มีจำนวน 6,925 ล้านบาท (2563: 6,543 ล้านบาท)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

10 สัญญาเช่า

ในฐานะผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

	(ล้านบาท)
ที่ดินและอาคาร	787
รวม	787

ในปี 2564 สินทรัพย์สิทธิการใช้ของบริษัทเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 787 ล้านบาท

บริษัทเช่าที่ดินและอาคารหลายแห่งทั่วประเทศกับหน่วยงานราชการ โดยสัญญาระยะเวลา 3 ปี โดยมีสิทธิต่ออายุสัญญาเช่าเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญา ค่าเช่ากำหนดชำระเป็นรายปีและรายเดือนตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา

สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่า

สัญญาเช่าอสังหาริมทรัพย์บางสัญญาให้สิทธิบริษัทในการเลือกขยายอายุสัญญาเช่าภายในหนึ่งปีก่อนสิ้นสุดระยะเวลาเช่าที่บอกเลิกไม่ได้ ในทางปฏิบัติบริษัทจะพิจารณาสิทธิในการขยายอายุสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าใหม่เพื่อให้มีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าเป็นสิทธิที่บริษัทเป็นผู้มีสิทธิเลือกโดยผู้ให้เช่าไม่มีสิทธิดังกล่าว บริษัทจะประเมินตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลว่ามีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่จะใช้สิทธิในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือไม่ และบริษัทจะทบทวนการประเมินว่ายังมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือไม่ หากมีเหตุการณ์สำคัญหรือมีการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์อย่างมีสาระสำคัญซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	2564	2563
	(ล้านบาท)	
จำนวนที่รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย		
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ - อาคาร	39	-
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	8	-
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะสั้น	14	21
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าสินทรัพย์ที่มีมูลค่าต่ำ	2	2
ค่าเช่าจ่าย	149	200

ในปี 2564 กระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดของสัญญาเช่าของบริษัทมีจำนวน 204 ล้านบาท

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 หมายเหตุประกอบงบการเงิน
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	ค่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ (ล้านบาท)
ราคาทุน	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	211
เพิ่มขึ้น	31
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ 1 ตุลาคม 2563	242
เพิ่มขึ้น	3
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	245
ค่าตัดจำหน่ายและขาดทุนจากการด้อยค่า	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	89
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	42
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ 1 ตุลาคม 2563	131
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	41
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	172
มูลค่าสุทธิทางบัญชี	
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	111
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	73



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

12 หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

	2564			2563		
	ส่วนที่มี หลักประกัน	ส่วนที่ไม่มี หลักประกัน	รวม	ส่วนที่มี หลักประกัน	ส่วนที่ไม่มี หลักประกัน	รวม
	(ล้านบาท)					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	700	700	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	886	886	-	317	317
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	748	748	-	-	-
รวมหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย	-	2,334	2,334	-	317	317

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทมีวงเงินสินเชื่อซึ่งยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 3,082.58 ล้านบาท (2563: 1,800.00 ล้านบาท)

	2564			2563		
	จำนวนเงิน ขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	ดอกเบี้ย	มูลค่าปัจจุบัน ของจำนวนเงิน ขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	จำนวนเงิน ขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	ดอกเบี้ย	มูลค่าปัจจุบัน ของจำนวนเงิน ขั้นต่ำที่ต้องจ่าย
	(ล้านบาท)					
ภายใน 1 ปี	44	8	36	-	-	-
1 - 5 ปี	216	33	183	-	-	-
เกิน 5 ปี	567	38	529	-	-	-
รวม	827	79	748	-	-	-

13 ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

	2564	2563
	(ล้านบาท)	
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	49	49
โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้	3,666	3,799
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	148	139
รวม	3,863	3,987

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 หมายเหตุประกอบงบการเงิน
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

บริษัทจัดการ โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดของประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2562 ในการให้ผลประโยชน์เมื่อเกษียณแก่พนักงานตามสิทธิและอายุงาน โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้มีความเสี่ยงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ได้แก่ ความเสี่ยงของช่วงชีวิต และความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันตาม โครงการผลประโยชน์	2564	2563
	(ล้านบาท)	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม	3,799	3,714
รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย		
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	163	163
ดอกเบี้ยจากภาระผูกพัน	74	16
	<u>237</u>	<u>179</u>
รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น		
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย		
- ข้อสมมติทางการเงิน	(238)	-
	<u>3,798</u>	<u>3,893</u>
ผลประโยชน์จ่าย	(132)	(94)
ณ วันที่ 30 กันยายน	<u>3,666</u>	<u>3,799</u>

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	2564	2563
	(ร้อยละ)	
อัตราคิดลด	2.44	1.72
การเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต	7.5	7.5
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0	0

ข้อสมมติเกี่ยวกับอัตราผลตอบแทนในอนาคตถือตามข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไปและตารางมรณะ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ระยะเวลาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของภาระผูกพันผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็น 16 ปี (2563: 16 ปี)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันที่รายงาน โดยถือว่าข้อสมมติอื่น ๆ คงที่

ผลกระทบต่อภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์ ณ วันที่ 30 กันยายน	ข้อสมมติเพิ่มขึ้นร้อยละ 1		ข้อสมมติลดลงร้อยละ 1	
	2564	2563	2564	2563
	(ล้านบาท)			
อัตราคิดลด	(289)	(330)	331	380
การเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต	3	3	(1)	(4)

14 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน

	2564	2563
	(ล้านบาท)	
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	4,700	6,995
โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้	237	179
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	367	548
ส่วนที่เพิ่มขึ้นของหนี้สินสำหรับรางวัลผู้ที่ทำงานกับบริษัทเป็นระยะเวลานาน	10	9
อื่น ๆ	3	3
รวม	5,317	7,734

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับพนักงานของบริษัทบนพื้นฐานความสมัครใจของพนักงานในการเป็นสมาชิกของกองทุน โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2 ถึงอัตราร้อยละ 15 ของเงินเดือนทุกเดือน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 8.5 ถึงอัตราร้อยละ 15 ของเงินเดือนของพนักงานทุกเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้ ได้จดทะเบียนเป็นกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามข้อกำหนดของกระทรวงการคลังและจัดการกองทุนโดยผู้จัดการกองทุนที่ได้รับอนุญาต

บริษัทหยุดส่งเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นระยะเวลา 4 เดือน ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นไปตามประกาศกระทรวงการคลัง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 และนำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพในอัตราร้อยละ 2 อัตราเดียว เป็นระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2564 ถึงเดือนมีนาคม 2565 ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2564

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

งดจ่ายเงินรางวัลพิเศษประจำปี 2563 และ ปี 2564

เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติจ่ายเงินรางวัลพิเศษประจำปี 2563 และ ปี 2564 บริษัท ได้รับที่กักลบรายการเงินรางวัลพิเศษในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นจำนวนเงิน 1,285 ล้านบาท

15 ภาษีเงินได้

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2563 ให้ความเห็นชอบนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศเกี่ยวกับการมอบหมายให้บริษัทฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศและบริการการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องสำหรับการบินพลเรือนของประเทศไทย รวม 3 ด้าน คือ

- (1) ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ
- (2) ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน และ
- (3) ด้านบริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

โดยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการให้บริการของบริษัทให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

บริษัทได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 170) พ.ศ.2529 ซึ่งกำหนดว่า “ให้ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการเรียกเก็บค่าบริการการสื่อสารทางวิทยุเกี่ยวกับการบินระหว่างประเทศระหว่างสถานีพื้นดิน หรือระหว่างอากาศกับพื้นดิน การสื่อสารทางวิทยุเกี่ยวกับงานอุตุนิยม และค่าบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้แก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ซึ่งได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ปฏิบัติหน้าที่ตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทั้งนี้เฉพาะส่วนที่เรียกเก็บจากบริษัทการบินต่าง ๆ”

16 รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

	2564	2563
	(ล้านบาท / พันหุ้น)	
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นสามัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน		
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปีที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัท	(3,625)	(3,471)
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้ว		
จำนวนหุ้นสามัญ (ขั้นพื้นฐาน) ณ วันที่ 30 กันยายน	6,600	6,600
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้น (ขั้นพื้นฐาน) (บาท)	(549.25)	(525.97)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

17 เครื่องมือทางการเงิน

(ก) มูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรม

ตารางดังต่อไปนี้แสดงมูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน รวมถึงลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม แต่ไม่รวมถึงการแสดงข้อมูลมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหากมูลค่าตามบัญชีใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรมอย่างสมเหตุสมผล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	มูลค่าตามบัญชี			มูลค่ายุติธรรม			
	มูลค่ายุติธรรม						
	ผ่านรายได้	ราคาทุนตัด					
	สูง (ต่ำ)	จำหน่าย - สุทธิ	รวม	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
	กว่าค่าใช้จ่าย			(ล้านบาท)			
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินให้กู้ยืม	-	28	28	-	-	28	28
สินทรัพย์ทางการเงินอื่น							
เงินฝากกับสถาบันการเงิน	-	120	120				
ตราสารหนี้	12	-	12	-	12	-	12
รวมสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	12	120	132				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
ที่เป็นหลักประกัน	-	123	123				
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	-	(1,586)	(1,586)	-	(1,586)	-	(1,586)
		มูลค่าตามบัญชี		มูลค่ายุติธรรม			
				ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
				(ล้านบาท)			
30 กันยายน 2563							
ตราสารหนี้			10	-	10	-	10

เครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม

ประเภท

เงินลงทุนในหน่วยลงทุนในความต้องการของตลาด
ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ)
กว่าค่าใช้จ่าย

เทคนิคการประเมินมูลค่า

มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

เครื่องมือทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม

ประเภท

ตราสารหนี้และหนี้สินทางการเงินอื่น

เทคนิคการประเมินมูลค่า

การคิดลดกระแสเงินสด

(ข) นโยบายการจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

(ข.1) ความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านเครดิตเป็นความเสี่ยงจากการสูญเสียทางการเงินของบริษัท หากลูกค้าหรือคู่สัญญาตามเครื่องมือทางการเงินไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญา ซึ่งโดยส่วนใหญ่เกิดจากลูกหนี้ที่เป็นลูกค้าและเงินลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัท

(ข.1.1) ลูกหนี้การค้า

ฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทได้รับอิทธิพลมาจากลักษณะเฉพาะตัวของลูกค้าแต่ละราย อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารต้องพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของลูกค้า ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงของการผิดนัดชำระซึ่งเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและประเทศที่ลูกค้าดำเนินธุรกิจอยู่

บริษัทจำกัดฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าด้วยการกำหนดระยะเวลาการจ่ายชำระสูงสุดที่ 6 เดือน

ตารางที่แสดงไว้ด้านล่างให้ข้อมูลเกี่ยวกับฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตและผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น

2564

2563

(ล้านบาท)

ลูกหนี้ค่าบริการ

เชิ่ครับ

11

2

ลูกหนี้สายการบิน

1,436

1,176

ลูกหนี้ในประเทศ

57

71

ลูกหนี้ต่างประเทศ

22

98

รายได้ค่าบริการค้างรับ

30

43

1,556

1,390

หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

(2563: ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ)

(1,001)

(381)

555

1,009

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	2564	2563
	(ล้านบาท)	
ลูกหนี้อื่น		
ดอกเบี้ยค้างรับ	2	6
ค่าปรับเจ้าหน้าที่ผิดสัญญา	18	27
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	27	28
ลูกหนี้เงินยืมทศรอง	31	27
	<u>78</u>	<u>88</u>
รวม	<u>633</u>	<u>1,097</u>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	ลูกหนี้ สายการบิน	ลูกหนี้ ในประเทศและ ต่างประเทศ	รวมลูกหนี้ ค่าบริการ	ค่าเพื่อผลขาดทุน ด้านเครดิตที่ คาดว่าจะเกิดขึ้น
			(ล้านบาท)	
น้อยกว่า 1 เดือน	241	31	272	6
1 - 3 เดือน	96	8	104	18
3 - 6 เดือน	320	10	330	186
6 - 12 เดือน	250	8	258	242
มากกว่า 12 เดือน	529	22	551	549
รวม	<u>1,436</u>	<u>79</u>	<u>1,515</u>	<u>1,001</u>
หัก ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิต ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(963)	(38)	(1,001)	
สุทธิ	<u>473</u>	<u>41</u>	<u>514</u>	

อัตราผลขาดทุนคำนวณจากประสบการณ์ของการสูญเสียด้านเครดิตที่เกิดขึ้นจริง 3 ปีย้อนหลัง อัตราเหล่านี้ดูกับสเกลแฟคเตอร์เพื่อสะท้อนผลแตกต่างระหว่างสถานะเศรษฐกิจในระหว่างงวดที่เก็บข้อมูล สถานะเศรษฐกิจในปัจจุบันและมุมมองของบริษัทที่มีต่อสถานะเศรษฐกิจตลอดอายุที่คาดการณ์ไว้ของลูกหนี้



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ลูกหนี้ค่าบริการ	ลูกหนี้ สายการบิน	ลูกหนี้ในประเทศ และต่างประเทศ (ล้านบาท)	รวมลูกหนี้ ค่าบริการ
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563			
น้อยกว่า 1 เดือน	363	28	391
1 - 3 เดือน	164	16	180
3 - 6 เดือน	139	81	220
6 - 12 เดือน	138	11	149
มากกว่า 12 เดือน	372	33	405
	1,176	169	1,345
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(343)	(38)	(381)
สุทธิ	833	131	964

โดยปกติระยะเวลาการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าของบริษัทมีดังนี้

ค่าบริการการเดินทางอากาศ

สายการบินสมาชิก	ออกใบแจ้งหนี้ทุกวันที่ 7 โดยมีระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) เป็น 15 วัน นับจากวันที่ออกใบแจ้งหนี้ ครอบคลุมชำระในวันที่ 22
สายการบินที่ไม่ใช่สมาชิก	ออกใบแจ้งหนี้ทุกวันที่ 7 โดยครบกำหนดชำระภายในเดือนที่ออกใบแจ้งหนี้ (กำหนดชำระเป็นวันสุดท้ายของเดือนที่ออกใบแจ้งหนี้)

ค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์

สายการบินสมาชิก	ออกใบแจ้งหนี้ทุกวันที่ 7 โดยมีระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) เป็น 30 วัน นับจากวันที่ออกใบแจ้งหนี้ ครอบคลุมชำระในวันที่ 6 หรือ 7 ของเดือนถัดไป
สายการบินที่ไม่ใช่สมาชิก	ออกใบแจ้งหนี้ทุกวันที่ 7 โดยครบกำหนดชำระภายในเดือนที่ออกใบแจ้งหนี้ (กำหนดชำระเป็นวันสุดท้ายของเดือนที่ออกใบแจ้งหนี้)



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

รายการเคลื่อนไหวของค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
ของลูกหนี้ค่าบริการ

	หมายเหตุ	(ล้านบาท)
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 - ปรับปรุงใหม่	3(ก)(2)	742
เพิ่มขึ้น		259
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564		1,001

(ข.1.2) เงินลงทุนในตราสารหนี้

บริษัทมีเงินลงทุนในกองทุนวายุภักษ์ หนึ่ง จำนวน 10 ล้านบาท ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 ซึ่งการลงทุนดังกล่าวมาจากการที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เห็นว่าบริษัทเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพ มีความคล่องตัวในการบริหารงานค่อนข้างสูง และสามารถซื้อหน่วยลงทุนจากกองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง ภายหลังจากการแปรสภาพได้ โดยไม่ขัดต่อระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 ดังนั้น จึงเสนอให้บริษัทพิจารณาเข้าร่วมสนับสนุนการลงทุนในกองทุนฯ หลังการแปรสภาพ ประเภทหน่วยลงทุนประเภท ข. เช่นเดียวกับรัฐวิสาหกิจอื่นที่มีศักยภาพ รวมทั้งสิ้น 34 ราย เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของกระทรวงการคลังในการจัดการหลักทรัพย์ที่รัฐถือครองอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 กองทุนวายุภักษ์ หนึ่ง มีสัดส่วนการลงทุนในตราสารทุนประมาณร้อยละ 94 และตราสารหนี้/เงินฝากประมาณร้อยละ 6

ฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทที่เกิดจากเงินลงทุนในตราสารหนี้ถูกจำกัดเนื่องจากคู่สัญญาเป็นสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งบริษัทพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ

(ข.1.3) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทที่เกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดถูกจำกัดเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารและสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งบริษัทพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ

(ข.2) ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

บริษัทกำกับดูแลความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและรักษาระดับของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ผู้บริหารพิจารณาว่าเพียงพอในการจัดหาเงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของบริษัท

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

ตารางต่อไปนี้แสดงระยะเวลาการครบกำหนดเหลือตามสัญญาของหนี้สินทางการเงิน ณ วันที่รายงาน โดยจำนวนเงินเป็นจำนวนขั้นต้นซึ่งไม่ได้คิดลด รวมดอกเบี้ยตามสัญญาและไม่รวมผลกระทบหากหักกลับตามสัญญา

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	กระแสเงินสดตามสัญญา				รวม
	มูลค่าตามบัญชี	ภายใน 1 ปีหรือน้อยกว่า	มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
	(ล้านบาท)				
หนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่อนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	431	431	-	-	431
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	76	76	-	-	76
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	1,586	827	759	-	1,586
หนี้สินตามสัญญาเช่า	748	44	216	567	827
	2,841	1,378	975	567	2,920

(ข.3) ความเสี่ยงด้านตลาด

บริษัทมีสัญญากู้เงินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้จะอ้างอิงกับอัตราต่าง ๆ ได้แก่ อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำของบุคคลธรรมดา ระยะเวลา 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารพาณิชย์ (FIX6MONTH) อัตราระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย และอัตราดอกเบี้ยตามภาวะตลาด (Money Market Rate)

อย่างไรก็ตาม ในการบริหารจัดการแหล่งเงินที่ผ่านมา บริษัทได้มีการหารือกับผู้แทนของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ในการวิเคราะห์ และกำหนดเครื่องมือทางการเงิน ที่มีระยะเวลา และอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมกับความต้องการเงินกู้ของบริษัท ทำให้บริษัทมีต้นทุนทางการเงินที่ระดับต่ำ และสามารถบริหารความเสี่ยงด้านภาระดอกเบี้ยจ่ายให้อยู่ในกรอบงบประมาณค่าใช้จ่ายด้านดอกเบี้ยตามแผนการเงินของบริษัทได้ โดยไม่ได้มีการใช้อนุพันธ์ หรือสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยแต่อย่างใด

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

18 เงินกองทุนสวัสดิการ

บริษัท ได้มีการจัดสรรเงินร้อยละ 9 ของอัตราเงินเดือนของพนักงานเป็นเงินกองทุนสวัสดิการเพื่อเป็นงบประมาณสวัสดิการพนักงาน โดยมีคณะกรรมการจัดการสวัสดิการเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบการบริหารเงินกองทุน

รายละเอียดของเงินกองทุนสวัสดิการ มีดังนี้

	2564	2563
	(ล้านบาท)	
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	166	55
ลูกหนี้อื่น	30	27
เงินให้กู้ยืม	28	24
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	120	178
สินทรัพย์ทางการเงิน ไม่หมุนเวียนอื่น	-	62
อุปกรณ์	1	1
รวมสินทรัพย์	345	347
หนี้สิน		
เจ้าหนี้อื่น	3	2
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	7	7
รวมหนี้สิน	10	9
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	338	383
จัดสรรระหว่างงวด	260	255
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย	(263)	(300)
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	335	338
รวมหนี้สินและเงินกองทุนสวัสดิการ	345	347

การงดเว้นการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2563 คณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติการงดเว้นการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการเป็นระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่เดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม 2563

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

19 ภาระผูกพันกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

	2564	2563
	(ล้านบาท)	
ภาระผูกพันรายจ่ายฝ่ายทุน	305	63
ภาระผูกพันอื่น ๆ (ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาบริการ และคำสั่งซื้อที่ผู้ขายสินค้าหรือวัสดุตกลงแล้ว)	602	152
รวม	907	215

20 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

(ก) ประเด็นเกี่ยวกับเบี้ยปรับและเงินเพิ่มภาษีมูลค่าเพิ่ม

ตามที่บริษัทดำเนินการกิจบริการควบคุมจราจรทางอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องตามสัญญาที่ทำไว้กับกระทรวงคมนาคม โดยได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 239) พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 254) พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ซึ่งต่อมากรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัทตั้งแต่ปีบัญชี 2546 - 2554 โดยไม่มีประเด็นหรือข้อสังเกตเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้ของบริษัท อย่างไรก็ตาม ในเดือนพฤศจิกายน 2556 เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัทสำหรับปีบัญชี 2555 และมีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบสภาพกิจการในเดือนมีนาคม 2557 ว่ายังมีประเด็นเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้จากงานที่รับทำให้แก่ลูกค้าอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้าบริษัทสายการบินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีปี 2555 ซึ่งจากการติดตามประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมสรรพากรเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวพบว่าบริษัทมีภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554 จนถึงเดือนมิถุนายน 2561 รวมเป็นเงินจำนวน 234.77 ล้านบาท ประกอบด้วย ภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท และเบี้ยปรับและเงินเพิ่มจำนวน 122.66 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทได้จ่ายชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท ให้กรมสรรพากรแล้วเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2561 คงเหลือเบี้ยปรับและเงินเพิ่มที่ยังมิได้ชำระจำนวน 122.66 ล้านบาท และได้มีหนังสือที่ บวท 1228/2561 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2561 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการขยายกรอบกำหนดเวลาการขึ้นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยยกเว้นในส่วนของเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม บริษัทได้นำบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 123.00 ล้านบาท ไปวางเป็นหลักประกันในสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงไทยต่อกรมสรรพากรเพื่อชะลอการจ่ายชำระเบี้ยปรับและเงินเพิ่มแล้ว

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

(ข) คำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด

บริษัท ได้ทำสัญญาซื้อขายระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินและบริการเดินอากาศพร้อมติดตั้งกับคู่ค้าในประเทศหนึ่ง (“ผู้ถูกฟ้องคดี”) มูลค่าสัญญา 80 ล้านบาท บริษัท ได้ฟ้องร้องผู้ถูกฟ้องคดีต่อศาลปกครองเพื่อเรียกค่าปรับเป็นจำนวนเงิน 27.91 ล้านบาท (สุทธิจากค่ามัดจำที่บริษัทค้างจ่ายจำนวน 40 ล้านบาท) เนื่องจากผู้ถูกฟ้องคดีส่งมอบงานล่าช้า ศาลปกครองชั้นต้นพิพากษายกฟ้องบริษัท ให้บริษัทคืนเงินค่ามัดจำที่หักไว้เป็นค่าปรับจำนวน 31.45 ล้านบาท ให้แก่ผู้ถูกฟ้องคดีภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ต่อมา บริษัท ได้อุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด และเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2564 ศาลนัดอ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด โดยศาลปกครองสูงสุดพิพากษาแก้คำพิพากษาของศาลปกครองชั้นต้นเป็น ให้บริษัทคืนเงินมัดจำที่หักไว้เป็นค่าปรับจำนวน 19.45 ล้านบาท ให้แก่ผู้ถูกฟ้องคดีภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด และในเดือนมีนาคม 2564 บริษัท ได้จ่ายคืนเงินมัดจำที่หักไว้เป็นค่าปรับดังกล่าวให้แก่ผู้ถูกฟ้องคดีแล้วทั้งจำนวน

21 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลาที่รายงาน

เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564 คณะกรรมการบริษัท ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าทำสัญญาเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง วงเงิน 1,800 ล้านบาท โดยไม่มีการค้ำประกัน

22 การจัดประเภทรายการใหม่

รายการบางรายการในงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และ 1 ตุลาคม 2562 ได้มีการจัดประเภทรายการใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการนำเสนองบการเงินปี 2564 ดังนี้

	30 กันยายน 2563		
	ก่อนจัดประเภทใหม่	จัดประเภทใหม่	หลังจัดประเภทใหม่
		(ล้านบาท)	
งบแสดงฐานะการเงิน			
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	1,025	72	1,097
อาคารและอุปกรณ์	6,655	945	7,600
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	945	(945)	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(389)	(74)	(463)
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	(2)	2	-
ประมาณการหนี้สินระยะสั้น	(1)	1	-
เงินประกันสัญญา	-	(166)	(166)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(230)	165	(65)
		-	

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

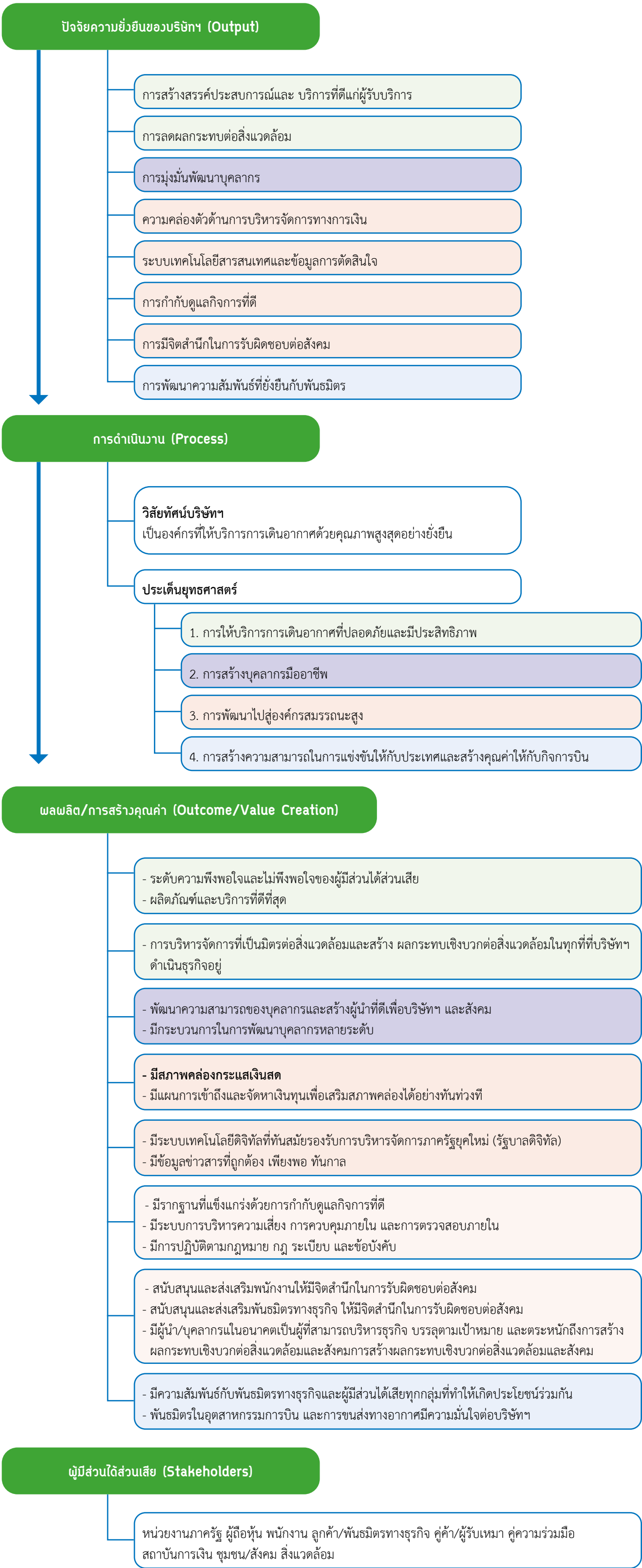
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

	ก่อนจัดประเภทใหม่	1 ตุลาคม 2562 จัดประเภทใหม่ (ล้านบาท)	หลังจัดประเภทใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน			
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	1,318	52	1,370
อาคารและอุปกรณ์	7,213	699	7,912
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	699	(699)	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(1,559)	858	(701)
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	(4)	4	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(86)	(1,221)	(1,307)
เงินประกันสัญญา	-	(169)	(169)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(595)	476	(119)
		<u>-</u>	

รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ มีแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยมุ่งสู่การเป็น “องค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ที่เน้นการให้บริการการเดินทางอากาศด้วยความปลอดภัยสูงสุด เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติตามพันธกิจที่ได้รับมอบหมาย การขับเคลื่อนองค์กรจึงเน้นความสำคัญของความปลอดภัยเป็นสำคัญ และดำเนินการด้วยมาตรฐานสากลด้านบริการการเดินทางอากาศ มาตรฐานและแนวปฏิบัติที่ดีเพื่อนำองค์กรสู่ความยั่งยืนทั้ง กรอบด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม (Environmental) สังคม (Social) และการกำกับดูแลที่ดี (Governance) หรือ ESG เพื่อสนองตอบความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

กรอบแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์



การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปี 2564

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจตามหลัก “ธรรมาภิบาล” มุ่งเน้นความโปร่งใส มีการบริหารความเสี่ยง ปฏิบัติงานตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และสร้างจิตสำนึกในการปฏิบัติงานทั่วทั้งองค์กรด้วยตามหลัก GRC (Governance, Risk Management and Compliance) เพื่อประสิทธิภาพและเสถียรภาพในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน เช่น การประกาศใช้การบริหารความเสี่ยงและมาตรการป้องกันการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้าง การจัดให้มีระบบการรับเรื่องร้องเรียน การส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานปฏิบัติงานโดยตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงอยู่ในกระบวนการทำงานทุกด้าน และมีการจัดทำมาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต เป็นต้น

การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืน

การดำเนินงานการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของบริษัทฯ กำกับดูแลโดยคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ทำหน้าที่กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม พร้อมให้คำแนะนำในการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. ปี 2562 และยุทธศาสตร์การพัฒนากำกับดูแลกิจการที่ดีของแผนแม่บทการกำกับดูแลที่ดี พ.ศ. 2564-2568 ของบริษัทฯ

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ

มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งการพิจารณาการร้องเรียนขอแนะ และสอบสวนแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม



นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ

- นโยบายและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มุ่งมั่นที่จะดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่การบริการเดินอากาศและระบบการบินอย่างยั่งยืนรวมทั้งผลประโยชน์แห่งชาติ



- นโยบายและแนวทางการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายและแนวทางการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2563
 บริษัทฯ วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มุ่งมั่นให้บริการการเดินอากาศด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ภายใต้มาตรฐานความรับผิดชอบต่อสังคม ISO 26000 เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ อันจะนำไปสู่การพัฒนาธุรกิจที่ประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน

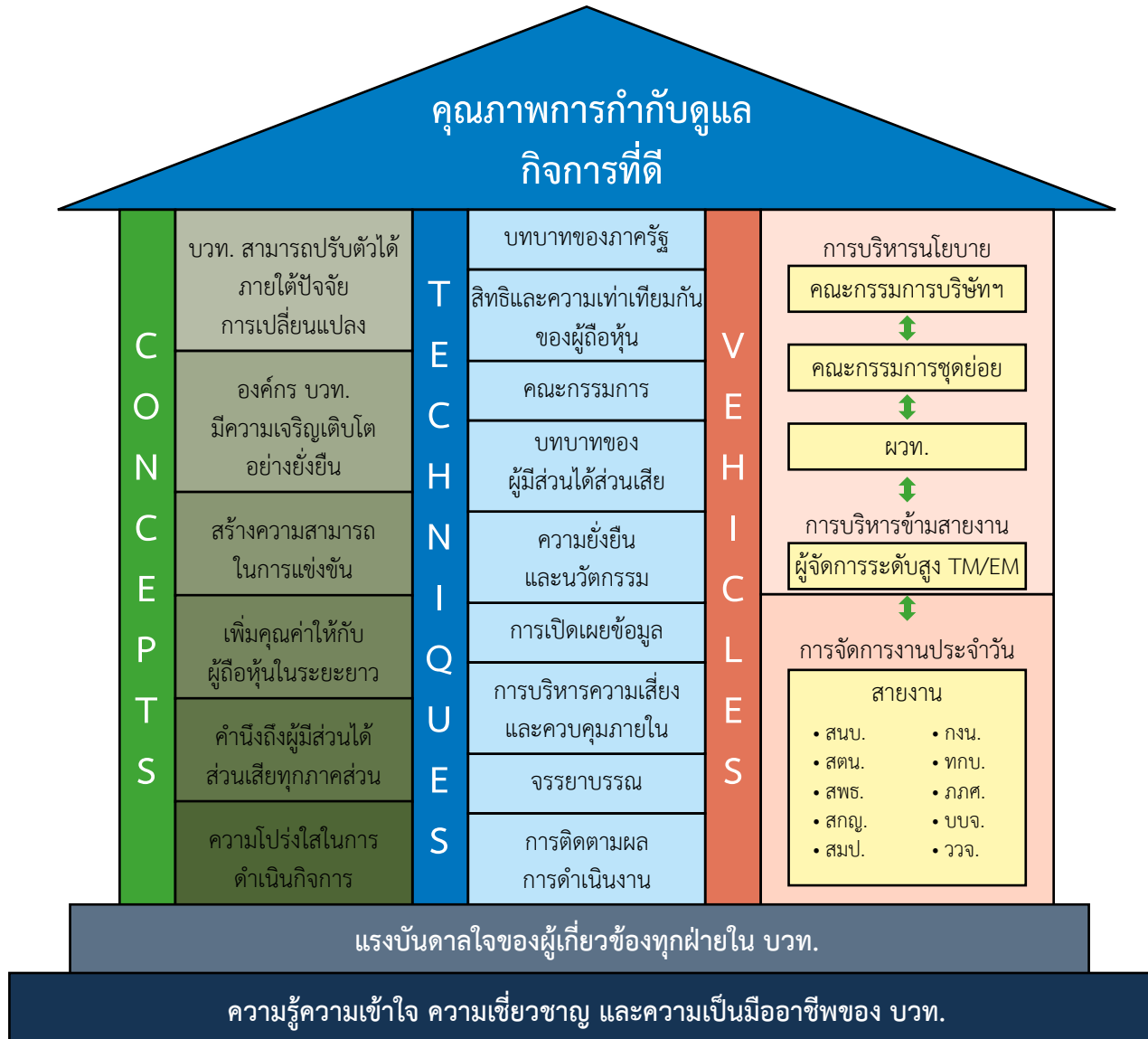


โครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ยึดแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ ส.ร. พ.ศ. 2562 จึงได้กำหนดโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีเชิงคุณภาพ เป็นแนวทางในการดำเนินการ

กำกับดูแลให้นำไปสู่ผล (Governance Outcome)

1. สามารถแข่งขันได้และมีผลประกอบการที่ดีโดยคำนึงถึงผลกระทบในระยะยาว
2. ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
3. ดำรงตนเป็นประโยชน์ต่อสังคม พัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม
4. สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง



โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สอดคล้องกับแนวคิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พ.ศ. 2562 กล่าวคือ มีโครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีที่เป็นเชิงคุณภาพ มีโครงสร้างส่วนบนสุดที่เป็นการบริหารนโยบาย โดยการทำหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชด้อย ที่ให้นโยบายและทิศทางการดำเนินงาน มีการบริหารข้ามสายงานโดยฝ่ายจัดการระดับสูง (TM/EM) ทำหน้าที่ในการรับนโยบายด้านการกำกับดูแลที่ดีลงมาปฏิบัติและรายงานผลการปฏิบัติต่อคณะกรรมการฯ มีการจัดการงานประจำวันโดยสายงานต่าง ๆ ได้แก่ สำนักตรวจสอบภายใน สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักพัฒนาธุรกิจ สำนักกรรมการผู้อำนวยความสะดวก สำนักมาตรฐานความปลอดภัย การเงิน ทรัพยากรบุคคล ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ บริหารจราจรทางอากาศ และ วิศวกรรมจราจรทางอากาศ เป็นผู้ปฏิบัติในมาตรการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร เป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานกอง/ศูนย์/หรือเทียบเท่า ที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ และบูรณาการผลลัพธ์เพื่อสร้างความโปร่งใสในการดำเนินกิจการ เพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน สร้างความสามารถในการแข่งขัน มีความเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และสามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของ บวก.

บริษัทฯ จัดทำแผนปฏิบัติการเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และมีการจัดทำมาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต ได้แก่

1. มาตรการเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะ
2. มาตรการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน
3. มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง
4. มาตรการจัดการเรื่องร้องเรียนการทุจริต
5. มาตรการป้องกันการรับสินบน
6. มาตรการป้องกันการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวม
7. มาตรการตรวจสอบการใช้ดุลยพินิจ
8. มาตรการส่งเสริมการสื่อสารภายในและภายนอกองค์กร

บริษัทฯ ส่งเสริมปลูกฝังให้พนักงานตระหนักถึงคุณธรรม จริยธรรมและจรรยาบรรณ พร้อมทั้งเสริมสร้างบรรยากาศในการปฏิบัติงานที่มุ่งเน้นค่านิยมองค์กร เพื่อนำไปสู่การสร้างองค์กรคุณธรรมรวมถึงประสานงานและให้ความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบร่วมกับหน่วยงานภายนอก อาทิ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม องค์การรัฐวิสาหกิจ และองค์กรภาคเอกชนอื่น ๆ ผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การประกวดคนต้นแบบคนงาม ประจำปี 2564 วันต่อต้านคอร์รัปชัน ประจำปี 2564 ดำเนินการองค์กรคุณธรรม ประจำปี 2564 และจิตอาสากระทรวงคมนาคม ประจำปี 2564



การบริหารความเสี่ยงและมาตรการป้องกันการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้าง

การจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส และป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ บริษัทฯ ได้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุและมาตรการป้องกันทุจริตในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง โดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อการประชุมครั้งที่ 3/2564 (649) วันที่ 31 มีนาคม 2564 รับทราบแผนฯ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องรับทราบและปฏิบัติตามมาตรการในการจัดซื้อจัดจ้างกับบริษัทฯ

การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของ (ITA) บวก.

บริษัทฯ มีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานโดยสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ อยู่ในระดับดีมาก มาตลอด 7 ปี และมีการพัฒนาการยกระดับดำเนินงานคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน โดยในปี 2557 บริษัทฯ มีการพัฒนาการแก้ไขข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ ปี 2558 จัดการถ่ายทอดความรู้การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างทั่วถึง ปี 2559 ส่งเสริมคุณธรรมในการบริหารงานบุคคล ปี 2560 สร้างกระบวนการตรวจสอบถ่วงดุลหน่วยงานอิสระ ปี 2561 เพิ่มช่องทางสื่อสารและการประชาสัมพันธ์การรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใสให้เข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย ปี 2562 วางระบบบริหารจัดการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสอย่างเป็นระบบด้วย ITA Ambassador ทำหน้าที่สื่อสาร ITA แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ITA Administration ทำหน้าที่กำกับติดตาม ดูแลภาพรวมการประเมิน ITA ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ และ ITA Approver เป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบของผู้บริหารสูงสุดรับผิดชอบการประเมิน ITA ของบริษัทฯ ปี 2563 วางระบบการเผยแพร่คุณธรรมและความโปร่งใสบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของบริษัทฯ ให้ครบถ้วน และในปี 2564 ยังคงเผยแพร่บนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาการขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างยั่งยืน



การขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ทำแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมทั่วทั้งองค์กร ภายใต้แผนขับเคลื่อนแผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมฯ ตามกรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรมของกระทรวงวัฒนธรรม เป็นแนวทางในการดำเนินการขับเคลื่อนและประเมินองค์กรคุณธรรม ทั้งนี้ เป็นการใช้มิติทางวัฒนธรรมขององค์กรสู่การเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจคุณธรรมเพื่อสร้างคุณค่าทางสังคมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ บริษัทฯ ดำเนินการขับเคลื่อนการเป็นองค์กรคุณธรรมภายใต้แผนงานส่งเสริม

และพัฒนาสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงวัฒนธรรม โดยบรรจุโครงการไว้ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564 –2568 ใช้กรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรม ภายใต้แผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2559 – 2565) เป็นแนวทางในการดำเนินงาน และจัดทำแผนขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ในปี 2563 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรส่งเสริมคุณธรรม ระยะที่ 2 ในปี 2564 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม และระยะที่ 3 ในปี 2565 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบอย่างยั่งยืน

กิจกรรมปฏิบัติธรรมสร้างเสริมจริยธรรมและวัฒนธรรมบริษัทฯ



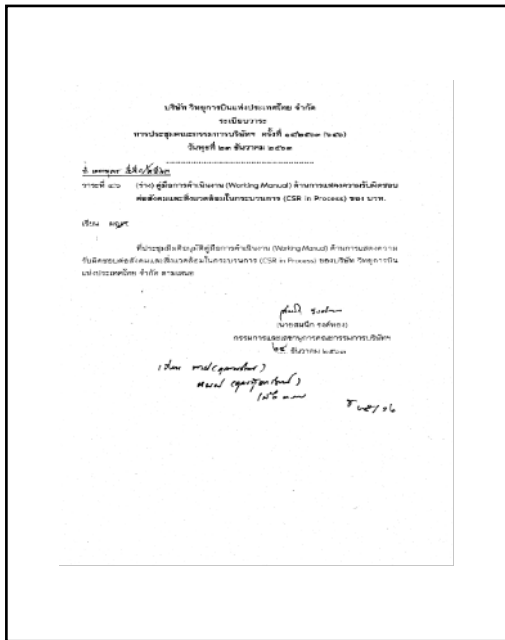
นายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด พร้อมด้วยผู้บริหารและพนักงาน เข้าร่วมกิจกรรมปฏิบัติธรรมสร้างเสริมจริยธรรมและวัฒนธรรม บวท.

ขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืนด้วยการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

- คู่มือการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ

คู่มือการดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2563

แนวทางปฏิบัติของ CSR in Process ตามมาตรฐาน ISO 26000



- แผนแม่บทด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

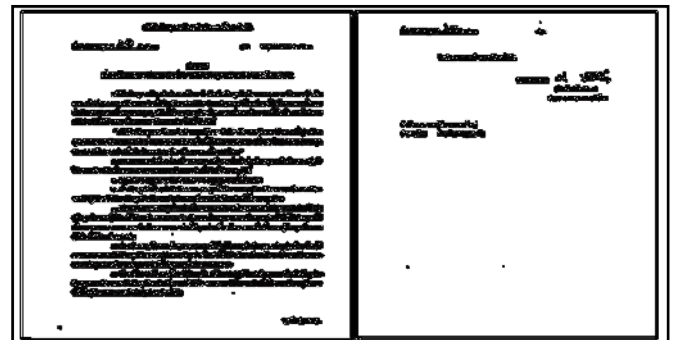
ในปี 2564 บริษัทฯ ได้จัดทำแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2565-2569 เพื่อมุ่งมั่นให้บริการการเดินทางอากาศด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมภายใต้มาตรฐานความรับผิดชอบต่อสังคม ISO 26000 เพื่อนำพ้องค์กรพัฒนารูจิกอย่างยั่งยืน โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2564



การขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์

- นโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ บวท.

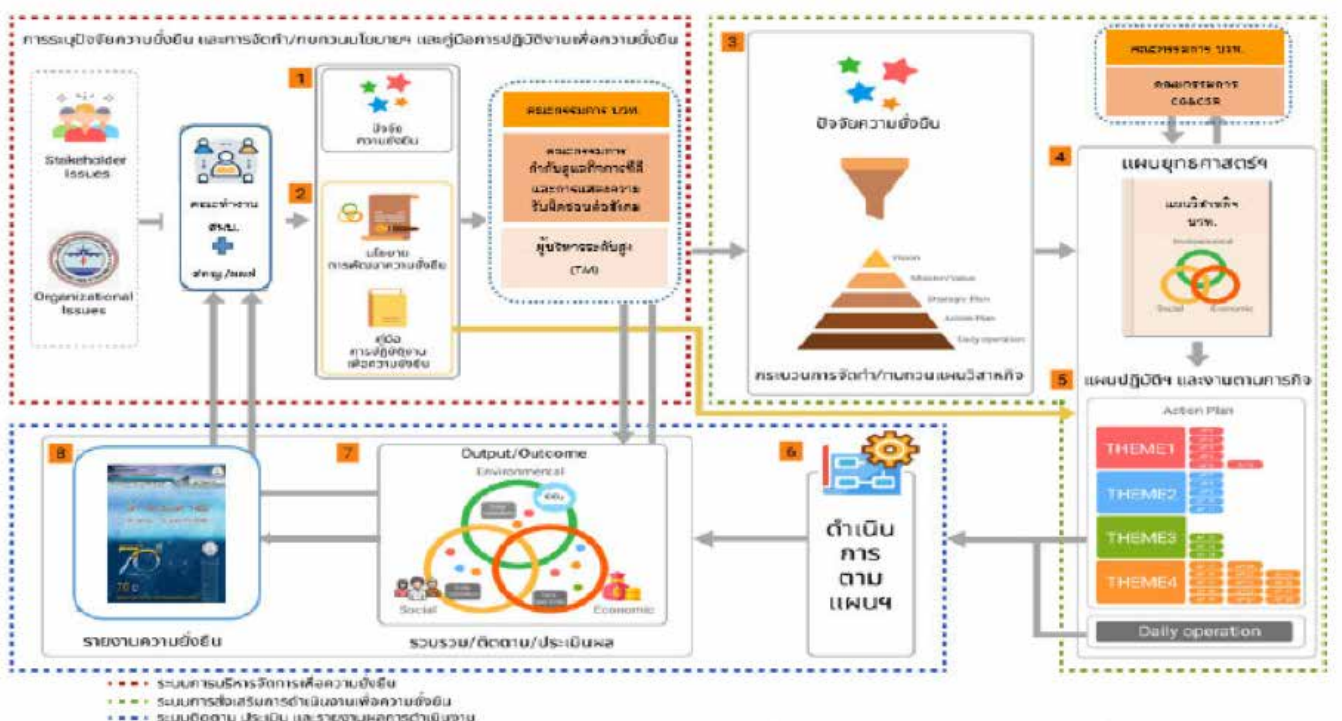
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีการบริหารจัดการที่มุ่ง
สร้างคุณภาพการบริการการเดินอากาศและบริการอื่นที่ได้รับมอบหมาย
เพื่อก่อให้เกิดความสมดุลของการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ สังคม
และสิ่งแวดล้อม



- แนวทางการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์

บริษัทฯ ขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN) และเทียบเคียงกับมาตรฐานด้านการขนส่งทางอากาศระดับโลก (World Benchmarking Alliance to SDGs Mapping)

การเชื่อมโยงการพัฒนาอย่างยั่งยืนกับกระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กร



บริษัทฯ อ้างอิงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) ในเป้าหมายหลัก 17 ประการ ซึ่งพันธกิจของ บริษัทฯ จัดอยู่ในกลุ่มการขนส่ง (Transportation) มีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ตามกรอบของ UN ที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย เป้าหมายที่ 7 สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา เป้าหมายที่ 8 ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่ มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิคุ้มกันและยั่งยืน และเป้าหมายที่ 13 เร่งต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

OUR IMPACT FOCUS

PAT :: SDG MAPPING

WORLD BENCHMARKING ALLIANCE TO SDG MAPPING



Source: World Benchmarking Alliance Industry to SDG Mapping

- การประเมินประเด็นสำคัญขององค์กรด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้มีนำหลักการ/แนวทางการพัฒนาความยั่งยืนและกระบวนการหลักในการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความยั่งยืนตามหลักการมาตรฐานสากล โดยกระบวนการแรกในการขับเคลื่อน องค์กรสู่ความยั่งยืน คือ การวิเคราะห์/กำหนดประเด็นปัจจัยความยั่งยืนขององค์กร ด้วยการพิจารณาบริบทขององค์กร สภาพแวดล้อม ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ ที่สนองตอบต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs ตามแนวทางขององค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN)) ในช่วงระยะเวลา 15 ปี (พ.ศ.2558-2573) โดยเชื่อมโยงกับกรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Area : KPA) เพื่อถ่ายโยงไปสู่การกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ประกอบการจัดทำแผนวิสาหกิจ พ.ศ.2565-2569 รวมทั้งได้ทวนสอบกับประเด็นการพัฒนาอย่างยั่งยืนในรายงานการพัฒนาความยั่งยืนปีที่ผ่านมาของบริษัทฯ ด้วย โดยมุ่งเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ทั้งหมด 17 เป้าหมาย แบ่งตามมิติการพัฒนาความยั่งยืน 3 มิติ ได้แก่ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยด้านสังคม และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงอ้างอิงแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) ของสำนักงานเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในการพัฒนาที่ตอบสนองความต้องการของคนรุ่นปัจจุบัน โดยไม่ลดทอนความสามารถในการตอบสนองความต้องการของคนรุ่นหลัง (Brundtland Report, 1987) เพื่อบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืน 3 องค์ประกอบได้แก่

1. การเติบโตทางเศรษฐกิจ (Economic Growth) ที่มุ่งสร้างคุณค่าให้แก่ลูกค้า พนักงาน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายอย่างสมดุล โดยมีเป้าหมายสูงสุดเป็นการสร้างผลประโยชน์ร่วมกัน นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมีคุณภาพและสมดุล
2. ความครอบคลุมทางสังคม (Social Inclusion) ที่มุ่งร่วมสร้างสรรค์สังคมและพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนที่เข้าไปดำเนินธุรกิจด้วยการส่งเสริมกิจกรรมเพื่อสังคมในด้านต่าง ๆ โดยมุ่งหวังให้อุตสาหกรรมสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างมีความสุข พร้อมทั้งสนับสนุนให้พนักงานมีส่วนร่วมในการจัดทำกิจกรรมต่างๆ เพื่อสังคม และ
3. การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (Environmental Protection) ที่มุ่งมั่นดูแลรักษาสภาพแวดล้อมและการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้เกิดความสมดุลของระบบนิเวศอย่างยั่งยืน โดยครอบคลุมตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และอ้างอิงกระบวนการหลักในการขับเคลื่อนธุรกิจสู่ความยั่งยืนระดับองค์กรของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.)



ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ



- 1. คุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ :** การให้บริการการเดินทางอากาศมีความปลอดภัย มีมาตรฐาน และสามารถรองรับการเติบโตของกิจการบินทั้งในปัจจุบันและอนาคต ตามความคาดหวังของประชาคมการบิน (ATM User Expectation) ได้แก่ ปัจจัยด้าน Safety Security Capacity Flexibility Efficiency Predictability Cost-Effectiveness Global Interoperability Participation by ATM Community และ Access and Equity ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศในด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน และเป็นการสนับสนุนการยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศ และความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมอย่างยั่งยืน
- 2. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ :** ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ และความต้องการ/ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ เป็นสิ่งที่องค์กรต้องให้ความสำคัญและมุ่งเน้นในการพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง มีระบบการกำกับดูแลที่ดีและบริหารจัดการองค์กรอย่างโปร่งใส เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้ใช้บริการให้องค์กรสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างยั่งยืน
- 3. การพัฒนาและบริหารจัดการนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล :** นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล เป็นองค์ประกอบสำคัญในการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ลดต้นทุนการให้บริการ/การดำเนินงานเพิ่มช่องทางการแสวงหารายได้ สร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน

ปัจจัยด้านสังคม



- 1. การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) :** บริษัทฯ ดำเนินการด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ร่วมสร้างสรรค์สังคมและพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชนโดยรอบที่ทำการของบริษัทฯ ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินทั่วประเทศ ด้วยการสร้างคุณค่าร่วมระหว่างองค์กรกับสังคม/ชุมชน ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมเพื่อสังคมในด้านต่าง ๆ ตลอดจนสื่อสารให้สังคม/ชุมชนตระหนักรู้ถึงกิจกรรม ประเพณี วัฒนธรรม ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านการบินของประเทศเพื่อให้องค์กรสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนและดำเนินภารกิจได้อย่างยั่งยืน
- 2. ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน (Employee Engagement) :** การสร้างและยกระดับความผูกพันต่อองค์กรและแรงจูงใจที่ดีให้กับพนักงาน โดยให้ความสำคัญกับการยกระดับคุณภาพชีวิต การสร้างประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) ตลอดจนการพัฒนาความสามารถของพนักงาน สามารถขับเคลื่อนให้องค์กรบรรลุตามเป้าหมายและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม



- 1. การบริหารจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการให้บริการการเดินทางอากาศ :** บริษัทฯ ได้ผลักดัน/ขับเคลื่อนการบริหารจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของอุตสาหกรรมการบิน ทั้งมลภาวะทางอากาศและเสียงผ่านการบริหารจัดการการเดินทาง/วิธปฏิบัติการบินที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อประสิทธิภาพระบบการบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการขนส่งทางอากาศที่ยั่งยืน

การดำเนินงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนให้บรรลุเป้าหมายตามกลยุทธ์ 3 มิติ (Dimension)

การดำเนินการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงาน ผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ มีหน้าที่และความรับผิดชอบ คือ

1. บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) ประเภทบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service : ATS) ประเภท การจัดห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM) และประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM) ภายในเขตแคว้นชาวการบิน (Bangkok FIR)
2. บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance (CNS) Services)
3. บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design : IFPD) รวมทั้งการบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service : AIS) ในส่วนการปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานในการออกประกาศผู้ทำการในอากาศและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศกับต่างประเทศ (International Notice to Airmen (NOTAM) office : NOF) และบริการ Pre-Flight Information Service บางส่วน พร้อมทั้งบริการเกี่ยวเนื่องและงานตามนโยบายรัฐบาล

บริษัทฯ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านบริการการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเสถียรภาพในการให้บริการเพื่อสนองตอบความพึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ

- การพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลของ บพท.

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล โดยในปี 2564 จัดทำแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม และแผนเสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมนวัตกรรม เพื่อเสริมสร้างให้เกิดวัฒนธรรมนวัตกรรม (Innovation Culture) เพื่อมุ่งให้ทุกคนกล้าคิด กล้าทำ กล้าแสดงออก และกล้าล้มเหลว ในการมองหาสิ่งที่ดีกว่าในอดีตและสิ่งที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กรในอนาคต และทบทวนการจัดโครงสร้างการบริหารจัดการ และกระบวนการดำเนินงานด้านนวัตกรรมขององค์กรที่เป็นระบบและมีความเป็นสากล



วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรที่ใช้นวัตกรรมในการขับเคลื่อนการบริการ
การเดินอากาศให้มีคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน

นโยบายด้านการจัดการนวัตกรรม

1. สร้างความตระหนักถึงความสำคัญในการส่งเสริมและพัฒนา นวัตกรรมกับฝ่ายจัดการและพนักงานทุกระดับ
2. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้และทักษะในการคิดสร้างสรรค์และ การจัดการด้านนวัตกรรม
3. เสริมสร้างให้เกิดวัฒนธรรมนวัตกรรม (Innovation Culture) เพื่อมุ่งให้ ทุกคนกล้าคิด กล้าทำ กล้าแสดงออก และกล้าล้มเหลว ในการมองหาสิ่งที่ดีกว่าในอดีตและสิ่งที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อ องค์กรในอนาคต
4. ทบทวนการจัดโครงสร้างการบริหารจัดการและกระบวนการ ดำเนินงานด้านนวัตกรรมขององค์กรที่เป็นระบบและมีความเป็น สากล
5. สนับสนุนทรัพยากรในมิติต่าง ๆ ให้เพียงพอสำหรับขับเคลื่อน นวัตกรรมในองค์กร



ภายใต้แผนการจัดการนวัตกรรมปี พ.ศ.2565-2569 มีการกำหนดเป้าหมายระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ได้แก่ เป้าหมายระยะสั้น : ปี 2565 มีองค์ประกอบที่สำคัญในการจัดการนวัตกรรมที่เป็นระบบ มีความเป็นสากล และสอดคล้องตามเกณฑ์ Enabler เป้าหมายระยะกลาง : ปี 2567 พนักงานได้รับการพัฒนาทักษะด้านนวัตกรรมอย่างเหมาะสม มีผลงานนวัตกรรมด้านผลิตภัณฑ์ บริการ และกระบวนการที่ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย สามารถลดค่าใช้จ่าย/เพิ่มรายได้ให้องค์กร และมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการพัฒนาผลงานนวัตกรรม และเป้าหมายระยะยาว : ปี 2569 พนักงานมีพฤติกรรมตามวัฒนธรรมนวัตกรรม โดยมีผลประเมินพฤติกรรมดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และพัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานดิจิทัล โดยสิ้นสุดแผนปี 2569 กำหนดให้เกิดผลลัพธ์ 3 ประการ ได้แก่ 1) บุคลากรมีพฤติกรรมตามค่านิยมและวัฒนธรรมนวัตกรรม (ประเมินพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กร) ร้อยละ 70 ของพนักงานทั้งหมด 2) ร้อยละ 55 ของพนักงานที่นำเสนอแนวคิดสร้างสรรค์เข้าสู่ระบบฯ (ทุกช่องทาง) และ 3) ร้อยละ 30 ของหน่วยงาน (กอง/ศูนย์/สำนัก) ที่มีนวัตกรรม (ผลงานนวัตกรรมและนวัตกรรมกระบวนการ)

บุคลากรของบริษัทฯ เป็นผู้มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน มีประสบการณ์ในการทำงาน ทั้งงานควบคุมจราจรทางอากาศและงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ รวมถึงมีความสามารถในการวิจัย และพัฒนานวัตกรรมระบบสนับสนุนบริการการเดินอากาศได้ภายในองค์กร ซึ่งเป็นหนึ่งในความสามารถพิเศษ (Core Competency) ขององค์กร โดยบริษัทฯ สนับสนุนให้บุคลากรใช้ความรู้ ความสามารถในการวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน

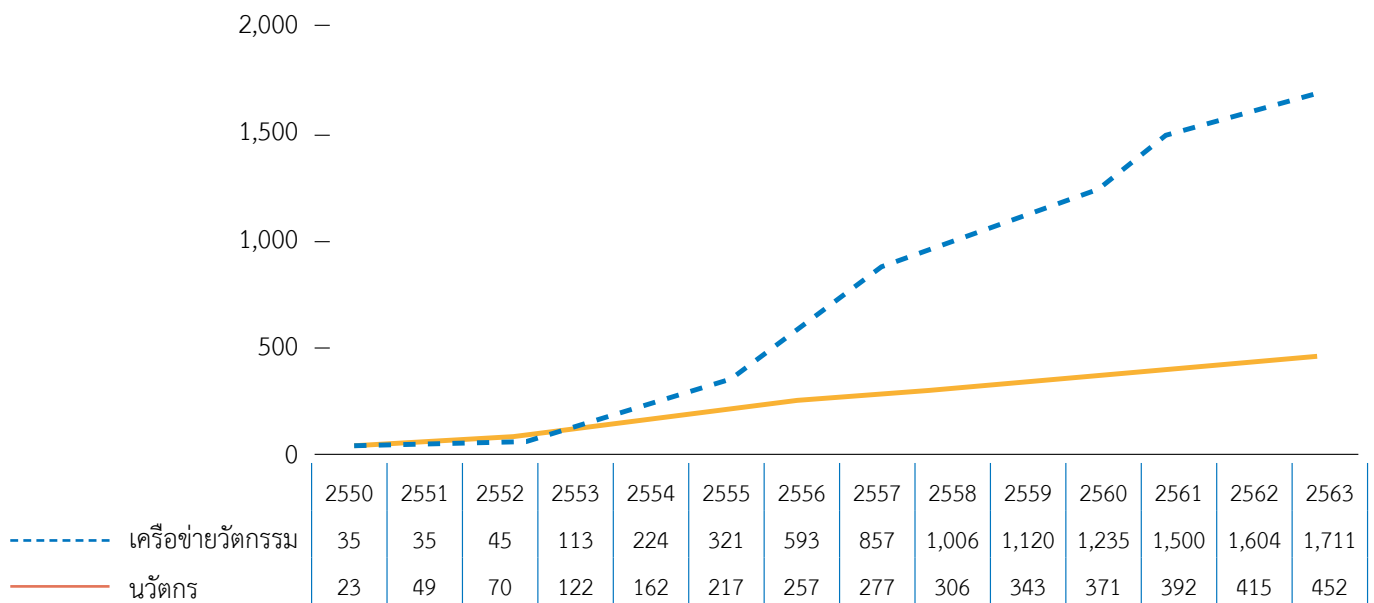
ส่วนที่ 1 บุคลากรที่ดำเนินการวิจัยและพัฒนาตามขอบเขตงานประจำ

ส่วนที่ 2 บุคลากรที่ได้รับทุนวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมของ บวท. (ตามหลักเกณฑ์ในการนำเสนอขอดำเนินงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม)

ส่วนที่ 3 บุคลากรที่ดำเนินการวิจัยและพัฒนาด้วยทุนและเวลาส่วนตัว ซึ่งเป็นบุคคล/กลุ่มคนที่ส่งผลงานเข้าร่วมการประกวดผลงานนวัตกรรม และแนวคิดสร้างสรรค์ประจำปี

บริษัทฯ จัดให้มีกิจกรรมดังกล่าวอย่างเป็นรูปธรรมมาตั้งแต่ปี 2551 โดยมีระเบียบว่าด้วยการให้รางวัลผลงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมดีเด่น และจัดทำประกาศหลักเกณฑ์การให้รางวัลอย่างชัดเจน รวมถึงมีพิธีมอบรางวัลผลงานนวัตกรรมและแนวคิดสร้างสรรค์เพื่อเป็นการให้เกียรติและสร้างการยอมรับในความสำเร็จของบุคลากรที่สร้างผลงานนวัตกรรม เนื่องจากบุคลากรเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนนวัตกรรมให้เกิดขึ้นในองค์กร การส่งเสริมนวัตกรรมจึงเน้นย้ำไปถึงการสนับสนุน/ส่งเสริมให้นวัตกรรมเป็นแกนนำในการให้คำแนะนำและชักชวนให้บุคลากรอื่นๆ มาสนใจการสร้างนวัตกรรมในองค์กร ผ่านกิจกรรมขยายเครือข่าย อาทิ เสวนานวัตกรรม กิจกรรม D2 TRANSFORMATIONS เป็นต้น

กราฟแสดงจำนวนเครือข่ายนวัตกรรมและนวัตกรรม



หมายเหตุ

1. นวัตกรรม หมายถึง บุคลากรที่สร้างผลงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม (แสดงจำนวนนวัตกรรมสะสมตั้งแต่ปี 2550-2564 เฉพาะผู้ยังคงสถานะเป็นพนักงาน บวท. เท่านั้น)
2. เครือข่ายนวัตกรรม หมายถึง บุคลากรที่เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมนวัตกรรม แต่ยังไม่ได้สร้างผลงานนวัตกรรม
3. บุคลากรสามารถเป็นได้เพียงสถานะเดียวเท่านั้น
4. แสดงผลเป็นเลขอารบิกเพื่อลดความคลาดเคลื่อนในการอ่านค่า

ปี 2564 จำนวนนวัตกรรม 452 คน (ร้อยละ 14.03 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด) จำนวนบุคลากรในเครือข่าย นวัตกรรม 1,711 คน (ร้อยละ 53.10 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด)

การส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรม ทั้งภารกิจหลักด้านบริการการเดินอากาศ ภารกิจด้านบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ และด้านการบริหารจัดการองค์กร เพื่อพัฒนาองค์กรให้เกิดความยั่งยืน รวมถึงได้กำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบงานด้านงานวิจัยและพัฒนาในโครงสร้างขององค์กรอย่างชัดเจน ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ทบทวนโครงสร้างและบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และหน่วยงานด้านนวัตกรรม โดยตั้งคณะกรรมการจัดการนวัตกรรม ซึ่งมีองค์ประกอบคณะกรรมการฯ เป็นคณะกรรมการบริษัท ผู้เชี่ยวชาญด้านนวัตกรรมจากภายนอก และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พร้อมกันนี้ได้นำเสนอแต่งตั้งคณะกรรมการจัดการนวัตกรรม เป็นคณะกรรมการภายในบริษัทฯ เพื่อรับมอบนโยบายด้านการใช้ความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรม พร้อมปฏิบัติเป็นต้นแบบ (Role Model) เช่น ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนา และเสริมสร้างพฤติกรรมค่านิยมที่เกี่ยวข้องกับนวัตกรรม และสื่อสารให้กับพนักงานปฏิบัติตามนโยบายด้านจัดการนวัตกรรมในแนวทางเดียวกันทั้งบริษัทฯ

บริษัทฯ ส่งเสริมด้านนวัตกรรมและการคิดสร้างสรรค์ ผ่านกิจกรรมเสวนานวัตกรรม D 2 Transformation โดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการฝึกอบรมรูปแบบออนไลน์ (Virtual Training) ที่นำกระบวนการคิดเชิงออกแบบ (Design Thinking) มาใช้ โดยผ่านกระบวนการการคิดสร้างสรรค์ ต่อยอดองค์ความรู้ ไปสู่การพัฒนาเป็นผลงานนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร ด้วยการส่งเสริมนวัตกรรมที่มุ่งมั่น บริษัทฯ จะก้าวไปสู่การจัดการนวัตกรรมที่ยั่งยืน

ในส่วนของกิจกรรมเข้าร่วมการประกวดผลงานนวัตกรรม บริษัทฯ นำเสนอผลงานนวัตกรรมที่ได้รับคัดเลือกจากการประกวดภายในบริษัทฯ เข้าร่วมประกวดเวทีภายนอกในระดับประเทศ รางวัลการวิจัยแห่งชาติ: รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้น ประจำปีงบประมาณ 2564 โดยได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์ จาก 2 ผลงาน คือ

AEROTHAI INNOVATION

กิจกรรมผลงานนวัตกรรม
สนามบินดอนเมือง ประจำปี 2564

โปรแกรมจัดการจราจรขาออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง Intelligent Departure Enhancement Program (iDEP)

ประเภทผลงานนวัตกรรม
รางวัลผลงานนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาเชิงบูรณาการ

รายละเอียดโดยย่อ

สำนักงานบริหารการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.) ได้ร่วมกันพัฒนาและนำร่องใช้ระบบจัดการจราจรขาออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (iDEP) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยสามารถรองรับเที่ยวบินได้ 2-3 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถนำร่องใช้ระบบจัดการจราจรขาออกท่าอากาศยานดอนเมือง (iDEP) ได้ด้วยเช่นกัน

วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน

- เพื่อพัฒนาระบบการบริการจัดการจราจรขาออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าอากาศยานดอนเมือง

ประโยชน์ของผลงาน

- ลดความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ลดความแออัดของท่าอากาศยานดอนเมือง
- ลดความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ลดความแออัดของท่าอากาศยานดอนเมือง
- ลดความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ลดความแออัดของท่าอากาศยานดอนเมือง



ทีมงาน

1. นายสมชาย ใจหาย
2. นายสมชาย ใจหาย
3. นายสมชาย ใจหาย
4. นายสมชาย ใจหาย
5. นายสมชาย ใจหาย
6. นายสมชาย ใจหาย
7. นายสมชาย ใจหาย

ภาพผลงาน



goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE



ผลงานโปรแกรมจัดการจราจรขาออก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Intelligent Departure Enhancement Program : iDEP)

AEROTHAI INNOVATION

นิทรรศการ
ผลงานนวัตกรรม
มหกรรมวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ
(พ.ศ. 2564)

สั่งง่าย ๆ กับ TopSky-ATC Minimal Commands for TopSky-ATC

ประเภทของการประกวด : รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าผ่านหัวใจของคิด



จากทีมเริ่มต้นใหม่

ทีมผู้พัฒนาโครงการนวัตกรรม TopSky-ATC เป็นทีมที่มีอายุไม่มาก แต่มีความรู้ความสามารถในด้านวิศวกรรมศาสตร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการบินและอวกาศ ซึ่งเป็นสาขาที่มีความท้าทายสูงมาก ทีมนี้มีความรู้และประสบการณ์ในการพัฒนาซอฟต์แวร์สำหรับระบบควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATC) ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยของการบิน



ทีมผู้พัฒนาโครงการ

1. นายสมชาย ใจดี
2. นางสาววิมลดา ใจดี



จุดประสงค์ในการพัฒนา

- พัฒนาซอฟต์แวร์ที่สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- พัฒนาซอฟต์แวร์ที่สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- พัฒนาซอฟต์แวร์ที่สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux



กระบวนการ



ประโยชน์ของผลงาน

- สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux
- สามารถใช้งานได้จริงในระบบปฏิบัติการ Windows และ Linux



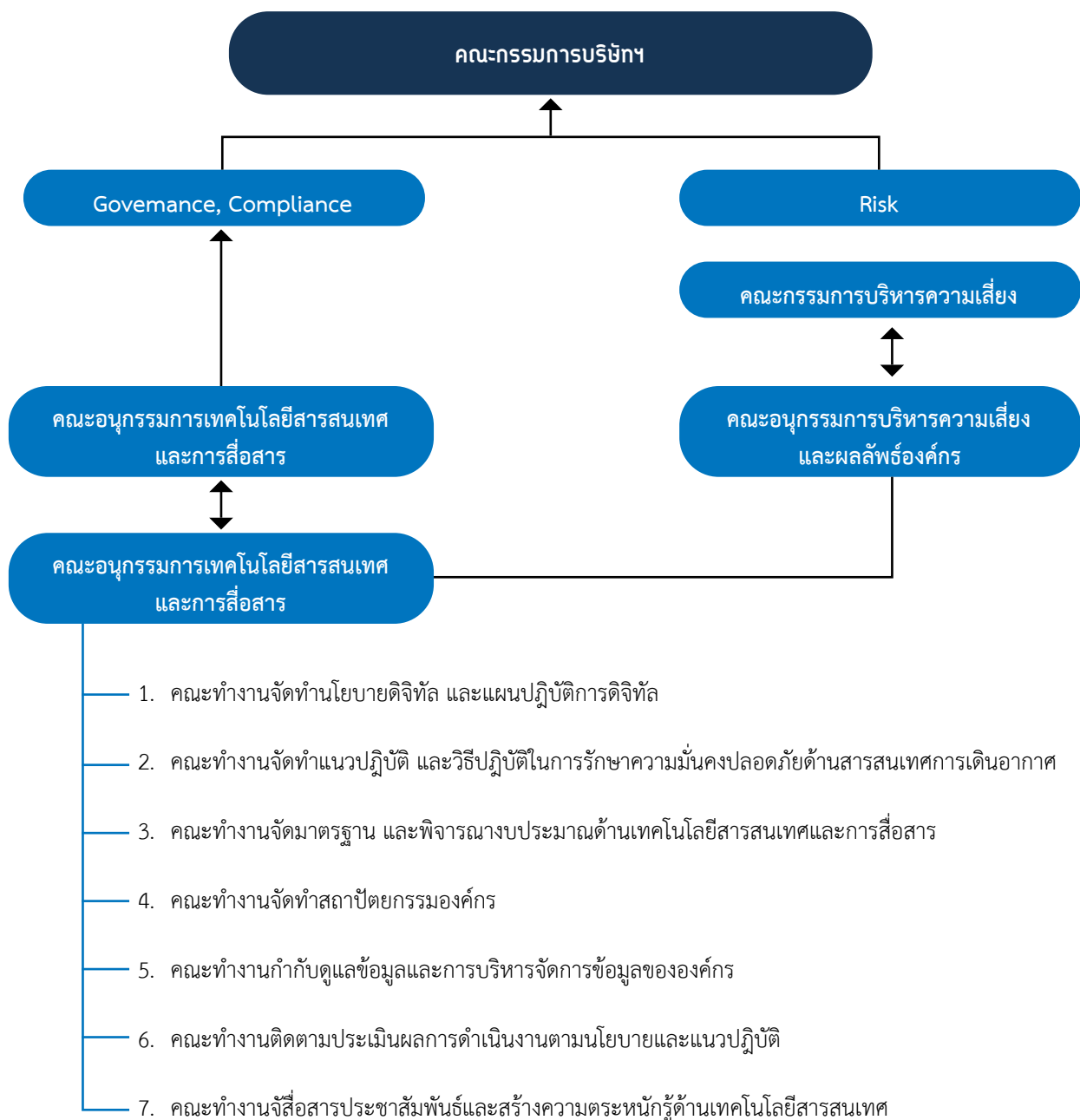
goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE



ผลงานสั่งง่าย ๆ กับ TopSky-ATC (Minimal Commands for TopSky-ATC)

• การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อความยั่งยืน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ สคร. ทิศทางของโลกสมัยใหม่ และกรอบนโยบายระดับชาติของรัฐบาลที่มุ่งเน้นการประเมินการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของรัฐวิสาหกิจอย่างเป็นระบบซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานสากล และแนวปฏิบัติที่ดี เพื่อสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกสมัยใหม่ที่นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการปรับปรุงการดำเนินงานด้านต่าง ๆ และเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนการพัฒนาองค์กร พัฒนาบุคลากรทั้งด้านทัศนคติสู่ยุคดิจิทัล ความรู้ดิจิทัล ทักษะดิจิทัล และวัฒนธรรมองค์กรดิจิทัล ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลครอบคลุมภารกิจ 3 ส่วนคือ ภาควิชาการการเดินอากาศ (Safety Zone) ภาควิชาการและสนับสนุนการดำเนินงาน และภาควิชาการเกี่ยวเนื่อง รวมถึงระบบรักษาความปลอดภัยของแต่ละส่วน เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาดิจิทัลและผลักดันการดำเนินการในเรื่องการจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ตามยุทธศาสตร์นโยบายภาครัฐ รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีรองรับการเปลี่ยนแปลงองค์กรและสร้างกระบวนการทำงานที่มุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มทางด้านเศรษฐกิจของธุรกิจในอนาคต และสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการพัฒนาองค์กรทั้งภารกิจหลัก ภารกิจสนับสนุนและบริการเกี่ยวเนื่อง รวมถึงปรับวิธีการทำงานรูปแบบใหม่ภายใต้วิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ที่ผู้คนในยุคปัจจุบันต้องเปลี่ยนผ่านอย่างท้าทาย



ในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นชอบจากนโยบาย และแผนปฏิบัติการดิจิทัลในการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ที่มีกรอบการระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ.2565-2569) ซึ่งจัดทำโดยพิจารณาถึงความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ของ สคร. โดยมีวิสัยทัศน์ดิจิทัล (Digital Vision) ได้แก่ “เป็นองค์กรดิจิทัล ที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” (A Sustainable Quality Excellent Air Navigation Service Provider with Digital Technology) โดย



วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรที่ใช้นวัตกรรมในการขับเคลื่อนการบริการ
การเดินอากาศให้มีคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน

นโยบายดิจิทัล

1. ด้านกำกับดูแลเทคโนโลยีดิจิทัล
2. การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกภาคส่วนขององค์กร
3. ด้านการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงาน
4. ด้านการกำกับดูแลข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ขององค์กร
5. ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและไซเบอร์
6. ด้านการบริหารความต่อเนื่องในการให้บริการเทคโนโลยีดิจิทัล
7. ด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรเทคโนโลยีดิจิทัล

แผนปฏิบัติการดิจิทัล พ.ศ.2565-2569 กำหนดให้บรรลุเป้าหมาย 4 ประการ คือ 1) ให้บริการการเดินอากาศด้วยเทคโนโลยีที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า 2) สร้างบุคลากรมืออาชีพให้มีสมรรถนะดิจิทัล 3) พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล และ 4) สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับบริการการเดินอากาศด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

สร้างคุณค่าแก่สังคม ชุมชนเพื่อความยั่งยืน

การสร้างคุณค่าแก่สังคมเป็นอีกมิติหนึ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเพื่อตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างทั่วถึง

• บวท. ร่วมใจสู้ภัยโควิด (COVID-19)

ภาวะวิกฤติการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ COVID-19 บริษัทฯ ได้มีการกำหนดมาตรการ แผน และแนวปฏิบัติมาใช้ในการบริหารจัดการภายในองค์กร และร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานระดับสากล รวมทั้งการดำเนินงานเพื่อการสนับสนุนสังคม ชุมชนในการสู้ภัย COVID-19

การกำหนดมาตรการ แผน และแนวปฏิบัติเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID -19) ของพนักงานบริษัทฯ

แผนรองรับสถานการณ์ การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (สำหรับเป็นแนวปฏิบัติในทุกระดับ)		
ผู้รับผิดชอบ	รับผิดชอบ	ความถี่
นางสาวศิริกานต์ ชีวะกุล ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักงานบริหารและบุคลากร)	ศ.ส. น.ส.ก.	เดือน ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ (กรณีการแพร่ระบาดของโรค)
นางสาวสุกัญญา ชีวะกุล รองผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)	ศ.ส. น.ส.ก.	เดือน ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ เดือน ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ
นางสาวสุกัญญา ชีวะกุล รองผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)	ศ.ส. น.ส.ก.	เดือน ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ เดือน ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ
นางสาวสุกัญญา ชีวะกุล รองผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)	ศ.ส. น.ส.ก.	เดือน ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ เดือน ครอบคลุมการปฏิบัติงานทางวิทยุ

Scenario: COVID-19 ส่วนผลต่อการปฏิบัติงานของพนักงาน

ภายใน บริษัทฯ

ก 1. พนักงานทั่วไป

ก 2. พนักงานที่ไม่มีความเสี่ยงแต่มีความกังวล

ก 3. พนักงานมีอาการใกล้เคียงติดเชื้อ

ก 4. พนักงานใกล้ชิดผู้ติดเชื้อโดยตรง

ก 5. พนักงานติดเชื้อ สายงานสนับสนุน (ไม่เข้ากะ)

ก 6. พนักงานติดเชื้อ ATC/Support (เข้ากะ)

ภายนอก บริษัทฯ

7. Curfew: มีการกำหนดเวลาเดินทาง

8. Lockdown: ห้ามเดินทาง

หมายเหตุ กรณี ก และ ข หมายถึงพนักงานที่ปฏิบัติเข้ากะ และไม่เข้ากะ

หมายเหตุ แผนฯ ครอบคลุมเฉพาะสถานการณ์การระบาดจนส่งผลกระทบต่อการทำงานของพนักงาน ณ ปัจจุบัน ยังไม่รวมผลกระทบระยะยาวด้านอื่นๆ เช่น การเงินระยะยาว การบริหารบุคลากร

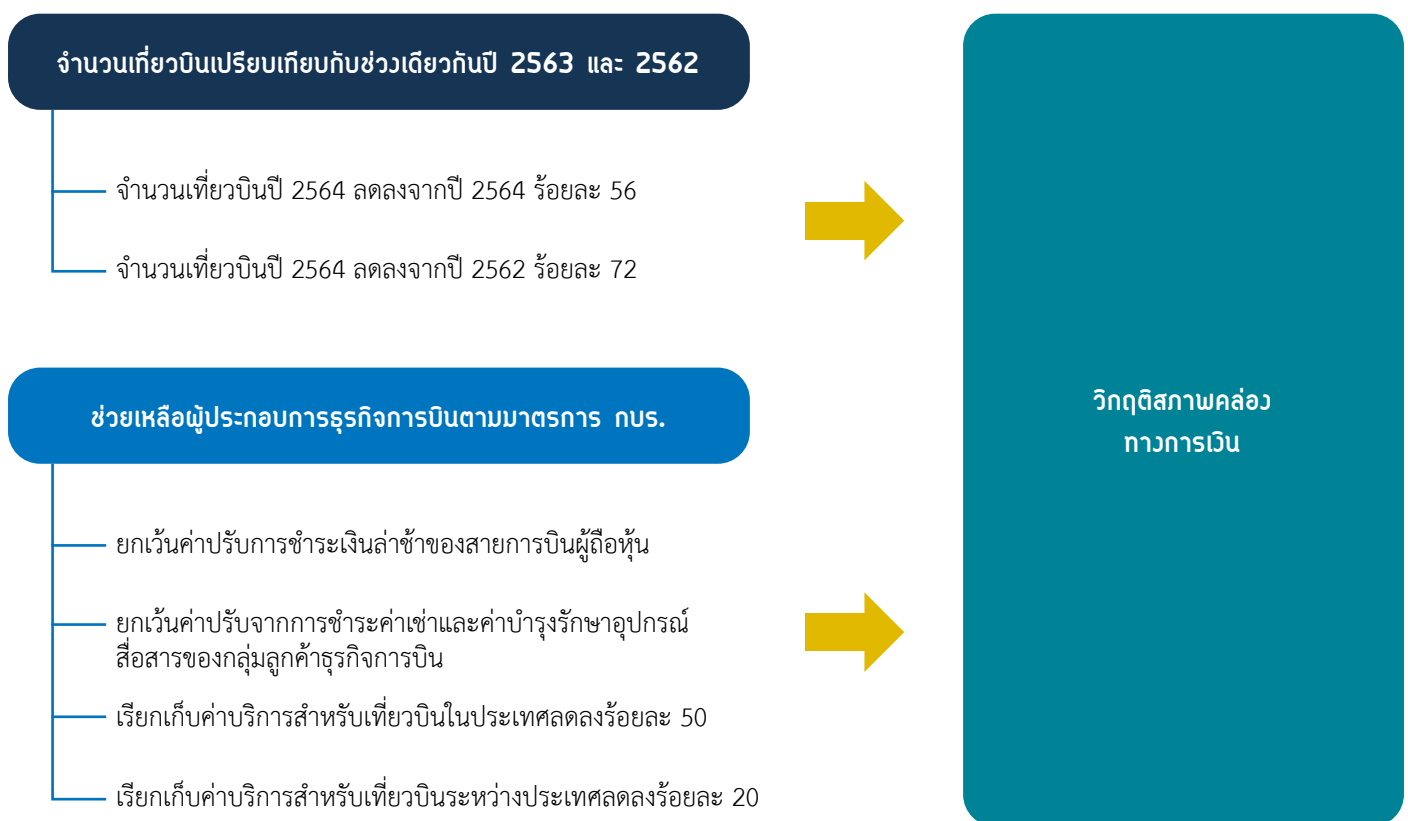


ปี 2563 ต่อเนื่องปี 2564 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019(COVID-19) บริษัทฯ ได้มีการกำหนดแผนรองรับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มาตรการ แนวปฏิบัติเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของตามมาตรการของรัฐบาลอย่างเคร่งครัด โดยมีประกาศบริษัทฯ เพื่อสื่อสารให้พนักงานรับทราบแนวทางการปฏิบัติที่สอดคล้องกับมาตรการของรัฐบาลในแต่ละช่วงเวลา เช่น กำหนดให้พนักงานปฏิบัติงานแบบ Work From Home งดเว้นการเดินทางตามระดับความเข้มงวดของมาตรการของรัฐบาล รวมถึงได้มีการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงในประเด็นต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงแก้ไขปัญหา และควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ผ่านการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกเดือน

• ให้ความร่วมมือกับรัฐบาลในการช่วยเหลือสายการบินในช่วงสถานการณ์ COVID-19

ตามมาตรการของรัฐบาลในการควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา โดยออกมาตรการในการควบคุมการเดินทางอย่างเข้มงวด ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศลดลงอย่างมาก ส่งผลให้ผู้ประกอบการธุรกิจการบิน และหน่วยงานด้านธุรกิจการบินในประเทศประสบปัญหาภาวะวิกฤติทางการเงิน ในสถานการณ์ดังกล่าว บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับภาครัฐตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) นับตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา

ผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินจากภาวะวิกฤติสถานการณ์ COVID-19



- **รูปแบบใหม่ในการทำงานภายในบริษัทฯ และการรองรับสถานการณ์ COVID-19**

ภายใต้สถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) วิถีชีวิตประชากรโลกต้องเปลี่ยนแปลงไป องค์กรต่างๆ ต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานแบบใหม่ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น องค์กรต่าง ๆ ต้องปรับระบบการทำงานให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ได้พิจารณาใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยในการบริหารจัดการและปรับปรุงรูปแบบการทำงานเพื่อให้การดำเนินธุรกิจสามารถขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง เช่น การทำงานโดยใช้โทรศัพท์ แอปพลิเคชัน Line ในการติดต่อประสานงาน และระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ Portal ที่บริษัทฯ จัดทำขึ้น เพื่อให้พนักงานปฏิบัติงานและใช้ข้อมูลด้านบุคลากร การเงิน เอกสารการประชุม และรายงานต่าง ๆ รวมถึงการจัดประชุม/สัมมนาของผู้บริหาร และพนักงานผ่านทาง Zoom Meeting เป็นต้น

ในการเปลี่ยนผ่านรูปแบบการทำงานแบบเดิมสู่รูปแบบใหม่ที่เรียกว่า New Normal Transformation ซึ่งมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการทำงานมากขึ้น การทำงานที่บ้านของพนักงาน หรือ Work from Home มีประโยชน์ต่อลดความเสี่ยงในการแพร่กระจายและลดโอกาส การติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ/ลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการพื้นที่สำนักงาน ค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าใช้จ่ายสำนักงานที่จำเป็น และเพิ่มความสะดวกระหว่างการใช้ชีวิตกับการทำงานของพนักงานโดยเฉพาะอย่างยิ่งลดการเดินทางของพนักงานนอกจากเพิ่มความสะดวกแล้วยังมีผลให้ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย ระบบเทคโนโลยีที่นำมาใช้ช่วยให้มีการปรับกระบวนการทำงานให้เป็นระบบมีความปลอดภัยด้านข้อมูลสูง สามารถสื่อสารและกำหนดสัดส่วนพนักงานที่ทำงานที่บ้าน (Work from Home) และที่จำเป็นต้องเข้ามาปฏิบัติงานที่สำนักงาน

การทำงานรูปแบบใหม่ในช่วงปี 2563-2564 และการปรับลดค่าใช้จ่ายผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้มีการสื่อสาร ทำความเข้าใจกับพนักงานอย่างต่อเนื่องทั้งการกำหนดมาตรการในการป้องกันการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) การสร้างแรงจูงใจในการร่วมมือร่วมใจในการช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ทั้งการยอมรับได้ของพนักงานในการไม่ขึ้นเงินเดือน และค่าตอบแทนในรูปแบบต่าง ๆ โดยยังคงดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่องและบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้



ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทฯ ได้รับผลกระทบต่อยอดได้อย่างมากอันเกิดจากปริมาณการเดินทางทางอากาศลดลง ทำให้มีผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน รวมถึงมีผลกระทบต่อการพัฒนาและการดำเนินงานขององค์กรทุกด้าน เพื่อเป็นการสร้างขวัญกำลังใจ และสร้างความร่วมมือร่วมใจกันของพนักงานทุกระดับ ผู้บริหารระดับสูงได้มีการสื่อสารกับพนักงานทุกระดับในการก้าวผ่านวิกฤตไปด้วยกัน

วิธีการทำงานแบบใหม่นี้ จะเป็นแบบแผนในการปรับกระบวนการทำงานขององค์กร และพนักงานจำเป็นต้องมีการปรับตัวให้เข้ากับวิถีชีวิตแบบใหม่นี้ รวมถึงบริษัทฯ ยังสามารถใช้เป็นต้นแบบในการบริหารจัดการทรัพยากรต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพได้มากยิ่งขึ้นในอนาคต

- กิจกรรมร่วมสู้ภัย COVID-19 เพื่อสังคม ชุมชน

ในภาวะวิกฤติ COVID-19 ผู้บริหารและพนักงานบริษัทฯ ร่วมแรงร่วมใจให้ความช่วยเหลือสังคม/ชุมชนสำคัญต่าง ๆ โดยรอบที่ทำการบริษัทฯ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งสังคม/ชุมชนทั่วไป ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยจัดกิจกรรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องมาระหว่างเดือนตุลาคม 2563 ถึง กันยายน 2564



การช่วยเหลือชุมชนในสถานการณ์วิกฤติ COVID-19 โดยรอบที่ทำการบริษัทฯ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

บริษัทฯ ร่วมกับพนักงานช่วยเหลือชุมชนโดยรอบที่ทำการสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน กรุงเทพมหานคร ที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 โดยสนับสนุนอาหาร น้ำดื่ม เครื่องอุปโภคบริโภค และร่วมบริจาคเงินสมทบทุนช่วยเหลือชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ ในช่วงกักตัว 14 วัน เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2564



บริษัทฯ นำเงินบริจาคของผู้บริหารและพนักงาน จำนวน 34,600 บาท มอบให้แก่ คุณบุษกร ศรีสวัสดิ์ นายกสมาคมแม่บ้านกองบัญชาการกองทัพไทย เพื่อร่วมสนับสนุนซื้อนมสดจิตรลดา และนมสดในโครงการพระราชดำริ จำนวน 100 ลัง มอบให้แก่โรงพยาบาลสนาม ของกระทรวงกลาโหม และกรุงเทพมหานคร สำหรับให้ผู้ป่วยที่ติดเชื้อ COVID-19 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2564



ผู้อำนวยการใหญ่ศูนย์ควบคุมการbinsพิษณุโลก และคณะเป็นผู้แทนบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมเพื่อติดตามการรายงานการฉีดวัคซีนป้องกัน COVID-19 ของบุคลากรด้านขนส่งคมนาคม ผ่านระบบ VDO Conference ร่วมกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ณ ห้องประชุม สำนักงานขนส่งจังหวัดพิษณุโลกในวันที่ 9 กรกฎาคม 2564

บริษัทฯ ส่งตัวแทนจิตอาสา 904 เข้าร่วมกิจกรรม “เราทำความดีเพื่อชาติ ศาสน์ กษัตริย์” โดยมีนายพันธ์ศักดิ์ เจริญสุข ผู้อำนวยการเขตสาทร เป็นประธานเปิดกิจกรรมจิตอาสา เพื่อทำความสะอาดป้องกันโรค COVID-19 ณ บริเวณวัดลุ่มเจริญศรัทธา ดำเนินการฉีด ภูทำความสะอาด เช็ดถูราวจับบันได และจุดที่มีการสัมผัสร่วมรอบบริเวณวัด ฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อ ศาลาการเปรียญ รวมถึง กวาดพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ เพื่อเป็นการควบคุม และป้องกันโรค COVID-19 โดยมีคณะผู้บริหาร เจ้าหน้าที่เขต และประชาชนจิตอาสา จำนวน 50 คน ร่วมกิจกรรม เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2564



ผู้แทนบริษัทฯ และผู้แทนมูลนิธิบ้านฟ้าไทย ร่วมกับสำนักงานเขตสาทร มอบเครื่องบริโภคให้กับประชาชนชุมชนโดยรอบสำนักงานใหญ่ทุ่งมหาเมฆ กรุงเทพมหานคร ได้แก่ ชุมชนบ้านมั่นคงสวนพลู บ้านเอื้ออาทรสวนพลูพัฒนา ชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ โดยประชาชนแต่ละชุมชนจะนำไปมอบเพื่อช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและประชาชนที่ประสบปัญหาเดือดร้อนและอยู่ในภาวะยากลำบากจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ต่อไป ณ ลานอเนกประสงค์ชุมชนบ้านมั่นคง เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564



นายทินกร ชวงค์ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ร่วมสนับสนุนอาหารกลางวัน และอาหารเย็น พร้อมน้ำดื่ม โดยมีนายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้รับมอบเพื่ออำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ ซึ่งเป็นจิตอาสา บุคลากรทางการแพทย์ ที่ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง และเพื่อเป็นการน้อมนำแนวพระราชปณิธาน "จิตอาสาทำความดีด้วยหัวใจ" นำไปปฏิบัติให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2564



"จิตอาสา วิทยุการบินฯ" ทั้งผู้บริหารและพนักงานปฏิบัติภารกิจอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่มารับการฉีดวัคซีน ป้องกัน COVID-19 ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลาง บางซื่อ ระหว่างวันที่ 11-20 สิงหาคม 2564 โดยมี นายทินกร ชวงค์ ตรวจสอบให้กำลังใจ เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2564

- วิทยุการบินฯ นำน่านฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย



ปี 2563-2564 จากสถานการณ์วิกฤติ COVID-19 มีผลให้จำนวนเที่ยวบินลดลงอย่างมาก ทำให้ไม่เกิดปัญหาจากปัจจัยอันตรายจากปริมาณบั้งไฟ โคมลอย โคมควัน และโดรน แต่อย่างไรก็ตามบริษัทฯ และสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) (สทอภ. หรือ GISTDA) ได้แสดงเจตจำนงว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาการบริหารจัดการห้วงอากาศแบบบูรณาการ เพื่อพัฒนาระบบประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างทหารและพลเรือนแห่งชาติ (THAI-CMAC) กับระบบช่วยบริหารจัดการกิจกรรมบั้งไฟ และโคมลอยเพื่อความปลอดภัยในการคมนาคมทางอากาศ (ระบบบำเพ็ญ) และเพื่อขยายขอบเขตการพัฒนาการบริหารห้วงอากาศรองรับการนำระบบมาใช้ในการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมบั้งไฟ โคมลอย และอากาศยานไร้คนขับในสถานการณ์การบินเข้าสู่ภาวะปกติให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น บริษัทฯ และ GISDA จึงแสดงเจตจำนงร่วมกันในการพัฒนาระบบบริหารห้วงอากาศแบบบูรณาการ โดยให้ความสำคัญในส่วนของการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับมากขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของผู้ใช้งาน ซึ่งในอนาคตจะมีผลกระทบอย่างมากต่อการจราจรทางอากาศในห้วงอากาศของประเทศไทย



บริษัทฯ และ สทอภ. ได้ร่วมกันกำหนดกรอบแนวคิดให้สอดคล้องกับหลักการและแนวทางสากล ในการพัฒนาแนวทางการบริหารจัดการห้วงอากาศการบริหารจัดการอากาศยานไร้คนขับผ่านระบบ Application USOAR ซึ่งเป็นโครงการที่ บริษัทฯ ได้ร่วมพัฒนากับ GISTDA ซึ่งพัฒนามาเพื่อใช้ในการขออนุญาตทำการขึ้นบินของอากาศยานไร้คนขับจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยแก่ผู้ใช้อากาศยานไร้คนขับทั้งภาครัฐและเอกชนรวมถึงพิจารณาทุกระเบียบข้อบังคับ ในการให้ห้วงอากาศของอากาศยานไร้คนขับด้วย



- กิจกรรมจิตอาสาของบริษัทฯ

บริษัทฯ สนับสนุนกิจกรรม “จิตอาสา” โดยอนุญาตให้ผู้บริหารและพนักงานที่ปฏิบัติงาน ทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาคเข้าร่วมกิจกรรมกับหน่วยงานภายนอกอย่างต่อเนื่อง



ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี (ศร.บก 1) ร่วมกิจกรรม "จิตอาสา พัฒนากำจัดผักตบชวาคลองปากบางท่าข้าม" เนื่องในวันคล้ายวันสวรรคต พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ณ คลองปากบางท่าข้าม สุราษฎร์ธานี ในวันที่ 14 ตุลาคม 2563



ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี ร่วมกิจกรรม "จิตอาสาพัฒนาวัดน้ำรอบ" เนื่องในวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร ณ วัดน้ำรอบสุราษฎร์ธานี เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563



บริษัทฯ ส่งผู้แทนเข้าร่วมพิธีแถลงข่าวพิธีเปิดโครงการ "พัฒนาสวนสาธารณะคลองช่องนนทรี" โดยมี พล.ต.อ.อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานในพิธี โดยมีผู้บริหารกรุงเทพมหานคร สำนักงานโยธา เขตสาทร เขตยานนาวา เขตบางรัก หน่วยงานภาครัฐ เอกชน และ ผู้ที่เกี่ยวข้องร่วมพิธี ณ ลานกิจกรรม สกายวอล์คช่องนนทรี กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2563



บริษัทฯ เข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสา “บำเพ็ญประโยชน์เนื่องใน วันพ่อแห่งชาติ” ที่กองบังคับการอำนวยการ สำนักงาตรวจคนเข้าเมือง จัดขึ้น ณ บริเวณพื้นที่สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา สวนพลู สาทร เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2563



บริษัทฯ ได้ส่งผู้แทนจิตอาสาเข้าร่วมประชุม และร่วมกิจกรรม ที่สำนักงานเขตต่าง ๆ ประกอบด้วย เขตสาทร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตวัฒนา เขตบางกะปิ และเขตพระโขนง จัดขึ้น เช่น ร่วมประชุมหารือแนวทางการดำเนินการเพื่อเตรียมความพร้อมในการติดตามและให้การช่วยเหลือผู้ผ่านการอบรมโครงการพระราชทาน "โคกหนองนาแห่งความหวังและน้ำใจ กรมราชทัณฑ์" กิจกรรมจิตอาสาพัฒนาชุมชนศรีสุริโยทัย เนื่องในโอกาสวันพระราชพิธีบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย เป็นต้น



• กิจกรรมเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน

เพื่อส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วมในการพัฒนาการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และรัฐวิสาหกิจไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญที่อยู่อาศัยในพื้นที่โดยรอบบริษัทฯ ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค เพื่อลดความขัดแย้งจากการดำเนินงานตามพันธกิจกับชุมชนสำคัญ และให้ชุมชนสำคัญและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ดำรงอยู่ร่วมกันได้อย่างยั่งยืน

การดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญเพื่อความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจในระยะยาว ในปี 2564 บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายและคู่มือการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญตามความสามารถพิเศษเพื่อใช้เป็นหลักการและแนวทางในการคัดเลือกและระบุรายชื่อชุมชนสำคัญ พร้อมทั้งวิธีการเข้าถึงหรือการสานสัมพันธ์กับชุมชนสำคัญ

ในปี 2563-2564 การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการดำเนินงานด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญ ซึ่งการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญจึงดำเนินการในรูปของการติดตาม ขยายผลการใช้ประโยชน์จากนวัตกรรมชุมชนที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการไปแล้ว รวมถึงการให้ความช่วยเหลือชุมชนสำคัญเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 และผลกระทบจากภัยพิบัติต่าง ๆ





บริษัทฯ ได้เล็งเห็นคุณประโยชน์ของโครงการธนาคารปูม้า จึงมีแนวคิดในการต่อยอดให้โครงการนี้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อชุมชนมากยิ่งขึ้น จึงเสนอ “โครงการธนาคารปูม้าระบบโซล่าเซลล์” ขึ้น เพื่อ

- สนองนโยบายรัฐบาลตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2561 ในการสนับสนุนการขยายผลธนาคารปูม้า เพื่อ “คืนปูม้าสู่ทะเลไทย”
- เสนอแนวทางวิธีการใหม่เพื่อสร้างคุณภาพให้กับชุมชน เพื่อเพิ่มจำนวนปูม้า สร้างอาชีพและรายได้ให้ชุมชนอย่างยั่งยืน และสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับบริษัทฯ

โดยนวัตกรของศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานีทำโครงการร่วมกับกลุ่มอนุรักษ์อ่าวพุมเรียง เนื่องจากนวัตกรรมที่สร้างขึ้นสามารถเป็นที่รู้จักและนำไปใช้ประโยชน์ได้ในวงกว้าง เพราะสถานที่ตั้งชุมชนแหลมโพธิ์ ตำบลพุมเรียง อำเภอไชยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นศูนย์การเรียนรู้ของนักศึกษาและอาจารย์จากมหาวิทยาลัยทั่วประเทศ และมีการขยายผลไปในพื้นที่ชุมชนอื่นๆ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ระนอง ชุมพร ตรัง และเพชรบุรี จุดเด่นของโครงการนอกจากเรื่องพลังงานทดแทนแล้ว ยังมีการก่อตั้ง “กลุ่มสัจจะปล่อยปูม้าลงสู่ทะเลไทย” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ สร้างความยั่งยืนของกิจกรรมธนาคารปูม้า เพิ่มปริมาณปูม้าในทะเล (จากการที่ ปูม้ามีโอกาสรอดชีวิตสูงขึ้น) บริษัทฯ ได้ร่วมกับชุมชนเพื่อพัฒนาโครงการพัฒนาอาชีพและส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชนประมงอย่างต่อเนื่อง ในปี 2564 ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี เป็นผู้แทนบริษัทฯ เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกับกรมประมงและวิทยาลัยเทคนิคสุราษฎร์ธานี ในพิธีมอบเครื่องมือทำการประมง อุปกรณ์ซ่อมแซมเครื่องมือและเรือประมง ใน “โครงการพัฒนาอาชีพและส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชนประมง” แก่องค์กรชุมชนประมงท้องถิ่น กลุ่มสัจจะปล่อยปูม้าคืนสู่ทะเลไทย อ่าวบ้านดอน ตำบลพุมเรียง อ.ไชยา สุราษฎร์ธานี เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2564



ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี พร้อมพนักงาน เป็นผู้แทน บริษัทฯ เดินทางไปมอบข้าวสารอาหารแห้ง จำนวน 200 ชุด ให้กับผู้ประสบอุทกภัย ณ ที่ทำการชุมชน และเดินทางไปมอบแก่ผู้สูงอายุ ผู้ป่วย ณ ชุมชนบ้านท้องโก่งกาง บ้านแขก อ.ปากพอง นครศรีธรรมราช ในโครงการ “ช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย” เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2564

- กิจกรรมมูลนิธิน่านฟ้าไทย

การมอบทุนการศึกษามูลนิธิน่านฟ้าไทย ให้กับเด็กด้อยโอกาสทั่วประเทศ

มูลนิธิน่านฟ้าไทย จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้โอกาสและส่งเสริมการศึกษาแก่ เด็กพิการที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ ให้สามารถนำความรู้ที่ได้รับจากโรงเรียนไปช่วยเหลือตนเองในการดำเนินชีวิตประจำวัน และหากได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง จะเกิดประโยชน์ต่อการนำไปประกอบอาชีพในอนาคต รวมทั้งส่งเสริมประสบการณ์ชีวิตในด้านต่างๆ แก่เด็กพิการ และสนับสนุนการทำกิจกรรมร่วมกันระหว่างผู้พิการและเด็กปกติ เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อสังคม และตอบสนองนโยบายของภาครัฐที่ต้องการเพิ่มศักยภาพของผู้พิการให้ทัดเทียมกับคนปกติ ในปี 2564 มูลนิธิน่านฟ้าไทยได้มอบทุนส่งเสริมการศึกษาแก่เด็กพิการที่ขาดแคลนทุนทรัพย์ จำนวน 173 ทุน (แบ่งเป็นส่วนกลางจำนวน 81 ทุน และ ส่วนภูมิภาคจำนวน 90 ทุน) ผ่านทางสถานศึกษาที่เด็กพิการและ ด้อยโอกาสได้รับการคัดเลือกเพื่อให้เด็กพิการและด้อยโอกาสยังสมารถได้รับการสนับสนุนให้สามารถนำเงินทุนการศึกษาไปช่วยเหลือตนเองในการดำเนินชีวิตประจำวันอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถนำความรู้จากการศึกษาไปใช้ประโยชน์ต่อการนำไปประกอบอาชีพในอนาคต โดยดำเนินการมอบทุน ครบทุกแห่งเมื่อเดือนมิถุนายน 2564

มูลนิธิน่านฟ้าไทย มอบจักรยานให้กับ “โครงการเปิดโลกกว้างสร้างรอยยิ้ม”

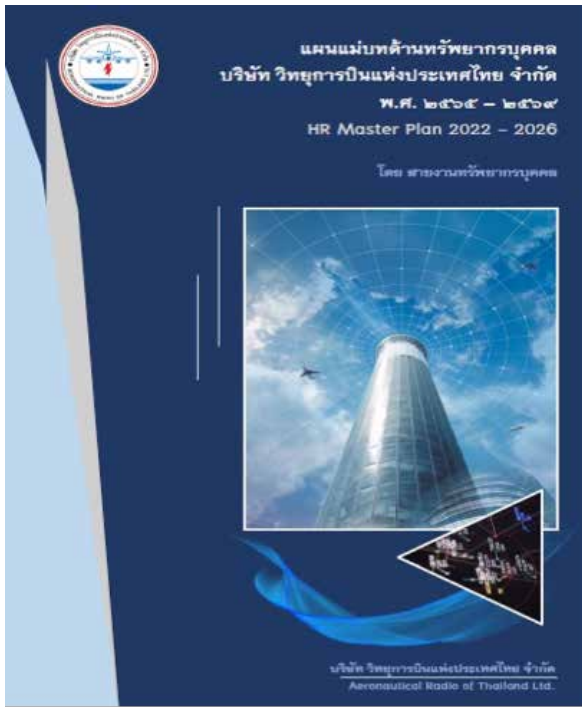


มูลนิธิน่านฟ้าไทย ร่วมกับบริษัทฯ มอบจักรยานจำนวน 35 คัน ให้กับกลุ่มปันน้ำใจ ซึ่งเป็นเด็กและเยาวชนในพื้นที่จังหวัดสงขลาได้ใช้ในการเดินทางไปโรงเรียน โดยมีผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ พร้อมด้วยพนักงาน เป็นผู้แทนบริษัทฯ มอบให้กับ “โครงการเปิดโลกกว้างสร้างรอยยิ้ม” ณ ที่ทำการกลุ่มปันน้ำใจ ตำบลเกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2564

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

- การบริหารทรัพยากรบุคคลของ บวท.

ภายใต้วิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการ “สร้างบุคลากรมืออาชีพ” เพื่อนำไปสู่การตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญในการพัฒนาและบริหารทุนมนุษย์ โดยในปี 2564 บริษัทฯ จัดทำแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล พ.ศ.2565-2569 โดยกำหนดวิสัยทัศน์ “เสริมสร้างบุคลากรให้เป็นคนดี มีศักยภาพ ผูกพันกับองค์กรเพื่อให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” และกำหนดนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลเพื่อผลักดันผลสัมฤทธิ์ตามวิสัยทัศน์ที่กำหนด



วิสัยทัศน์

เสริมสร้างบุคลากรให้เป็นคนดี มีศักยภาพ ผูกพันกับองค์กร เพื่อให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน

นโยบายดิจิทัล

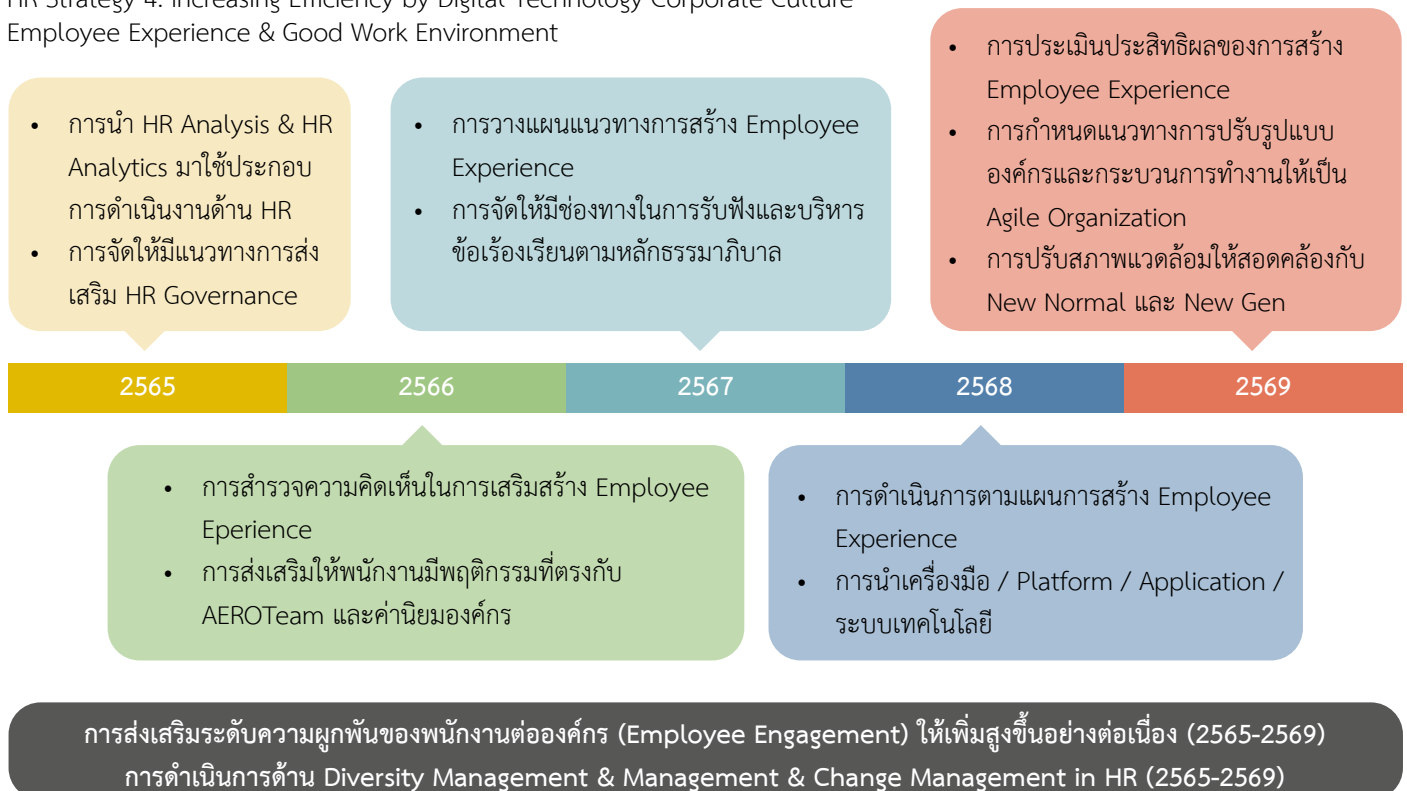
1. นโยบายการบริหารโครงสร้างและอัตรากำลัง
2. นโยบายการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร
3. นโยบายการบริหารค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์
4. นโยบายการบริหารผลการปฏิบัติงาน
5. นโยบายการเรียนรู้และการพัฒนา
6. นโยบายการจัดการสภาพแวดล้อม
7. นโยบายการจัดการสารสนเทศทรัพยากรบุคคล

ทิศทางการพัฒนาบุคลากร (HR Roadmap)

บริษัทฯ ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาบุคลากรตามเป้าหมายวิสัยทัศน์ “สร้างบุคลากรมืออาชีพ” เพื่อผลักดันผลสัมฤทธิ์ของเป้าหมายตามวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ เพื่อความยั่งยืนขององค์กรในด้านต่าง ๆ ในระยะ 5 ปี (พ.ศ.2565-2569) ในแผนแม่บทฉบับนี้ได้กำหนดทิศทางไว้ดังนี้

AEROTHAI HR Roadmap

HR Strategy 4: Increasing Efficiency by Digital Technology Corporate Culture Employee Experience & Good Work Environment



• ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนา/ปรับปรุงสถานประกอบการทุกแห่งทั่วประเทศ (ปอศ.) และใช้เกณฑ์ในการตรวจประเมินเข้าร่วมประกวดสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมระดับประเทศ ตามเกณฑ์การประเมินตามข้อกำหนดกฎหมายความปลอดภัยฯ จากกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน ในปี 2564 บริษัทฯ มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมอย่างต่อเนื่องโดยฝังไว้ในกระบวนการดำเนินงานประจำ และดำเนินการตามหลักเกณฑ์และกฎหมายต่าง ๆ อย่างครบถ้วนใน 3 ส่วนด้วยกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้รับรางวัลระดับประเทศจากการคัดเลือกสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นประจำทุกปี

รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ก่อนปี 2564		
ประเภทรางวัล	สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล	ได้รับรางวัลปีที่
รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ	1 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	12
สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ 10 ติดต่อกัน	2 ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทาง อากาศนครราชสีมา	14

ปี 2564		
ประเภทรางวัล	สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล	ได้รับรางวัลปีที่
รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศปีที่ 15	1.สำนักงานใหญ่ พุ่งมหาเมฆ	15

หมายเหตุ : เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดเชื้อไวรัส Covid-19

- ปี 2563 บริษัทฯ ส่งสถานประกอบการเข้าประกวดรางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ 2 แห่ง
- ปี 2564 บริษัทฯ ส่งสถานประกอบการเข้าประกวดรางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ 1 แห่ง

จากการดำเนินแผนงาน โครงการ และงานประจำ การจัดทำนโยบายและคู่มือการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัทฯ ในระยะเวลาที่ผ่านมา มีการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นประจำทุกปี โดยในปี 2563-2564 ได้มีการดำเนินงาน และจัดกิจกรรม ดังนี้

1. กิจกรรมฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ
2. กิจกรรมตรวจวัดความเข้มข้นของแสงสว่าง ระดับเสียง และคุณภาพอากาศในสถานที่ทำงาน
3. กิจกรรมประกวดสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงาน
4. การตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศเป็นประจำทุกวัน
5. การจัดทำมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดเชื้อไวรัส Covid-19

การเผยแพร่ข้อมูลเพื่อการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน



ช่องทางการเผยแพร่เพื่อสื่อสารด้านความปลอดภัยของ ปอส.

นโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในโรงงาน

เอกสารเผยแพร่ข้อมูลเพื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับมลภาวะทางอากาศ : ฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศ



การเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19

มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19



บริษัทฯ มีการติดตั้งเครื่องจ่ายแอลกอฮอล์ ทำความสะอาดสถานที่ฉีดพ่นยาฆ่าเชื้ออย่างต่อเนื่องเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19



ในด้านความปลอดภัย มีการกำหนดตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นศูนย์ ตั้งแต่ปี 2560-2564 ดังนี้

ตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงาน

(เป้าหมาย : 0 ครั้ง)

สถานประกอบการที่วัดการเกิดอุบัติเหตุ	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ)	0	0	0	0	0
ที่ทำการท่าอากาศยานดอนเมือง	0	0	0	0	0
ที่ทำการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	0	0	0	0	0
ฝ่ายบินทดสอบ	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	1	0	0	0	0



วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

102 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ

เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

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

www.aerothai.co.th E-mail : prga@aerothai.co.th