รายงานประจำปี 2566

AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND

สารบัญ

04 สารจากประธานกรรมการ

06 สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

12 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ ยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ

เกี่ยวกับ บวท.

19 ประวัติความเป็นมา
20 ประเภทกิจการและลักษณะการประกอบกิจการ
21 โครงสร้างองค์กร
22 โครงสร้างเงินทุน และโครงสร้างผู้ถือหุ้น
23 โครงสร้างกลุ่มธุรกิจ
24 สภาพธุรกิจ กลยุทธ์ และแผนงานโครงการสำคัญ
28 ที่ตั้งสถานประกอบการ

คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร

29 คณะกรรมการบริษัทฯ
39 นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ
41 คณะผู้บริหาร
44 การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ
55 นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

ภาพรวมทางการเงิน

56 ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ
57 รายงานค่าใช้จ่ายด้านพนักงานและลูกจ้างของ บวท.
57 หนี้เงินกู้รัฐวิสาหกิจ
58 แนวโน้มทางการเงิน

การบริหารจัดการองค์กร

59 ■ เรื่องเด่นในรอบปี
61 ■ บริการเกี่ยวเนื่อง
63 ■ การดำเนินการด้านทรัพยากรบุคคล
69 ■ ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน
69 ■ ผลการประเมินผลการดำเนินงาน
70 ■ ผลการจัดอันดับเครดิตขององค์กร
71 ■ ความเสี่ยงหลักการดำเนินธุรกิจ
71 ■ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
72 ■ การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ
73 ■ รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
75 ■ การตรวจสอบภายใน

การกำกับดูแลกิจการ

78 ■ การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี
79 ■ นโยบาย และผลการจัดการรายการที่เกี่ยวโยงกัน

รายงานทางการเงิน

81 ■ รายงานทางการเงิน
86 ■ รายงานของผู้สอบบัญชี

รายงานประจำปีของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

133 ■ การประเมินผลการดำเนินงานของการให้บริการการเดินอากาศ
135 ■ ผลการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ
138 ■ การประชุมหารืออย่างเป็นทางการกับผู้ใช้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
143 ■ นโยบายด้านทรัพยากรบุคคล
145 ■ สถิติปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการแต่ละหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ
149 ■ การตรวจประเมินมาตรฐานภายในสำหรับการให้บริการการเดินอากาศ

สารจากประธานกรรมการ

ช่วงปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินเริ่มกลับมาฟื้นตัวภายหลังสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) คลี่คลายลง เห็นได้จากจำนวนสายการบินและปริมาณเที่ยวบินที่บินเข้าน่านฟ้าไทยค่อย ๆ เพิ่มสูงขึ้น และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากอย่างต่อเนื่อง สภาวะการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วกลายเป็นปัจจัยความท้าทายใหม่ที่เราชาววิทยุการบินฯ ต้องปรับตัวและเตรียมพร้อมรับมือเพื่อส่งมอบพันธกิจการให้บริการการเดินอากาศกับสายการบิน ผู้ใช้บริการยังคงมีความปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการในกิจการบิน ภาครัฐ และผู้ให้บริการการเดินอากาศในภูมิภาคได้เดินหน้าร่วมกันอย่างเข้มแข็ง เป็นการดำเนินงานภายใต้วิสัยทัศน์การเป็น **"องค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน"**

"ผู้บริหารและพนักงานทุกท่าน ได้ทุ่มเทกำลังกาย กำลังใจ ปฏิบัติหน้าที่ร่วมกัน อย่างเต็มความรู้ ความสามารถและพร้อมรับมือกับ ความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในปีข้างหน้า และยึดมั่นต่อพันธกิจองค์กรในฐานะ ผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ เพื่อบรรลุซึ่งวิสัยทัศน์"

พลอากาศเอก
(คงศักดิ์ จันทรโสภา)
กรรมการบริษัทฯ
ทำหน้าที่แทนประธานกรรมการบริษัทฯ

ในปี 2566 ผลดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ได้สะท้อนผ่านตัวชี้วัดองค์กรในด้านต่าง ๆ ที่ได้รับจากหน่วยงานประเมินผลภายนอก ดังนี้

ด้านการเงิน บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ "AAA" ต่อเนื่องเป็นปีที่ 9 และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ "Stable" โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการประเมินของทริสเรทติ้งเกี่ยวกับสถานะการเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐของบริษัทฯ ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับรัฐบาลในระดับสูงสุด และมีความสำคัญต่อรัฐบาลไทยในระดับสูงที่สุด

ด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน ผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสะสมของบริษัทฯ ในปี 2566 มียอดเบิกจ่ายสะสมร้อยละ 95 ของวงเงินเบิกจ่ายประจำปีที่ได้รับอนุมัติปรับปรุงจำนวน 450.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามนโยบายภาครัฐที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินลงทุน

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

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

กระผมเชื่อมั่นว่า ผู้บริหารและพนักงานทุกท่านได้ทุ่มเทกำลังกาย กำลังใจ ปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันอย่างเต็มความรู้ ความสามารถ และพร้อมรับมือกับความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในปีข้างหน้า และยึดมั่นต่อพันธกิจองค์กรในฐานะผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศเพื่อบรรลุซึ่งวิสัยทัศน์ และจะมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพ

การให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นพร้อมร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศและภูมิภาคให้เจริญเติบโต โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ในนามของคณะกรรมการและผู้บริหาร กระผมขอขอบคุณผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียที่เชื่อมั่นและให้การสนับสนุนด้วยดีเสมอมา และขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานทุกท่านที่อุทิศตนปฏิบัติงานด้วยความอดทนและเสียสละจนบริษัทฯ ก้าวผ่านวิกฤตการณ์ที่ผ่านมา และหวังว่าด้วยศักยภาพและความมุ่งมั่นตั้งใจดีของทุกคนจะนำพาองค์กรอันเป็นที่รักของเราให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนสืบไป

"กระผมขอขอบคุณ
ฝ่ายบริหาร และชื่นชมพนักงาน
ทุกท่าน ที่ร่วมแรงร่วมใจปฏิบัติ
หน้าที่ด้วยความเป็นมืออาชีพ
และในนามของฝ่ายบริหาร
และพนักงานวิทยุการบินฯ
ขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้นทั้งหลาย
และผู้ใช้บริการที่ไว้วางใจและ
สนับสนุนบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา"

(นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สารจาก
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัทฯ ครบรอบการดำเนินงานปีที่ 75 ในปี 2566 ซึ่งนับเป็นปีแห่งความสำเร็จที่ผู้บริหารและพนักงานได้ร่วมแรงร่วมใจกันขับเคลื่อนองค์กรให้ก้าวผ่านวิกฤติจากผลกระทบของสถานการณ์ COVID-19 กิจการบินเริ่มคลี่คลายและมีแนวโน้มกลับมาสู่สภาวะปกติมากขึ้นตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ได้กลายเป็นบริบทความท้าทายใหม่ที่ต้องปรับตัวและเตรียมพร้อมรับมือกับปริมาณจราจรทางอากาศที่หลั่งไหลสู่ประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

นับแต่ประเทศไทยได้ผ่อนคลายมาตรการการเดินทางเข้าประเทศตั้งแต่เดือนตุลาคม 2565 อีกทั้งประเทศจีนเริ่มเปิดประเทศตั้งแต่เดือนมกราคม 2566 หลังจากปิดพรมแดนมานานกว่า 3 ปี ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินของไทยปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้มีเที่ยวบินรวม 0.72 ล้านเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 59 จากปี 2565 และคาดการณ์ปี 2567 จะมีแนวโน้มดีขึ้นต่อไป และหากไม่มีปัจจัยด้านลบที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินก็คาดว่า ปริมาณเที่ยวบินต่อวันจะสามารถกลับไปอยู่ในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกับช่วงก่อน COVID-19 ได้ตั้งแต่ปลายปี 2567 เป็นต้นไป โดยคาดว่าในปี 2567 จะมีจำนวนเที่ยวบินประมาณ 1.034 ล้านเที่ยวบิน และเพิ่มสูงถึง 2 ล้านเที่ยวบินในปี 2581

ในฐานะผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศของประเทศในทุกมิติ ทั้งการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น การเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการ รวมถึงการเพิ่มศักยภาพระบบบริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และทันการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินโลก การร่วมพัฒนากิจการบินของประเทศตามแนวนโยบายของรัฐบาล และกิจการบินภูมิภาค พร้อมสนับสนุนเชื่อมโยงความหลากหลายของการขนส่งสมัยใหม่ ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน อีกทั้งเปิดรับความท้าทายเตรียมรับมือกับภารกิจบทใหม่อันจะก่อให้เกิดความสำเร็จ ความมั่นคง และความยั่งยืน ภายใต้แนวคิด AEROTHAI Next Chapter โดยในปี 2566 การดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ มีความก้าวหน้าตามลำดับและมีผลดำเนินงาน ดังนี้

โครงการสำคัญที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล

บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลโดยมติ ครม. เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 ให้ดำเนินโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา วงเงินลงทุน 1,256 ล้านบาท พร้อมอนุมัติการจัดหาแหล่งลงทุน (เงินกู้ระยะยาว) เพื่อเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ และสถานที่ปฏิบัติงานให้ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบิน และเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออกของโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ซึ่งจะเป็นยุทธศาสตร์สำคัญ มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ สร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมให้ประเทศชาติ ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดแผนงานและจัดเตรียมความพร้อมสำหรับการให้บริการที่สอดคล้องกับแผนงานโครงการในภาพรวม

การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน

■ โครงการ Metroplex

กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นถึงความจำเป็นในการเตรียมความพร้อมรองรับปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต จึงมอบหมายให้วิทยุการบินฯ ในฐานะหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ดำเนินโครงการออกแบบและพัฒนาห้วงอากาศสำหรับสนามบินที่มีความซับซ้อนของการจราจรทางอากาศ หรือ Metroplex โดยในระยะแรกได้วางแผนการปรับปรุงเส้นทางบินและห้วงอากาศ รองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศเชื่อมต่อ 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินอู่ตะเภา และอนาคตอันใกล้นี้ จะปรับปรุงเส้นทางบินและห้วงอากาศ รองรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ เชื่อมต่อ 3 สนามบินภูมิภาค ได้แก่ สนามบินภูเก็ต สนามบินกระบี่ และสนามบินแห่งใหม่ที่จะเกิดขึ้นในแถบภาคใต้ตอนล่าง อีกทั้งได้วางแผนขยายผลการปรับปรุงไปยังสนามบินเชียงใหม่ สนามบินลำปาง และสนามบินแห่งใหม่ที่จะเกิดขึ้นในแถบภาคเหนือตอนบนอีกด้วย

■ การปรับปรุงเส้นทางบิน

ในขณะเดียวกันบริษัทฯ อยู่ระหว่างปรับปรุงเส้นทางบินจากดอนเมืองและสุวรรณภูมิไปทางเหนือ คือเชียงใหม่และเชียงราย เป็นเส้นทางบินแบบคู่ขนาน ซึ่งจากเดิมเป็นเส้นทางบินเดียวที่บินสวนกันแบบต่างระดับ ซึ่งจะทำให้ลดจุดร่วม จุดตัด ช่วยเพิ่มความปลอดภัยและเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน รวมทั้งได้นำแนวทางปฏิบัติด้านการบริหารจัดการความคล่องตัว (Air Traffic Flow Management) และการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานทางวิ่ง (High Intensity Runway Operation) มาใช้ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ ซึ่งจะทำให้รองรับเที่ยวบินได้มากขึ้น

สิ่งสำคัญที่วิทยุการบินฯ ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับระบบห้วงอากาศที่ออกแบบและพัฒนาขึ้นใหม่ นั่นคือ การพัฒนาด้านระบบอุปกรณ์ให้เพียงพอและสามารถรองรับการใช้งาน พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการทำงาน และพร้อมรองรับการเปิดให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินอู่ตะเภา ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการปรับปรุงเส้นทางบินและการออกแบบห้วงอากาศนี้ จะสร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง เป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถให้ประเทศชาติต่อไป

■ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการจราจรทางอากาศใหม่

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เตรียมดำเนินการวางระบบการบริหารจัดการจราจรทางอากาศใหม่ตั้งแต่ปี 2567-2572 ให้สอดรับกับภารกิจสำคัญในการรองรับปริมาณเที่ยวบิน ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ 1. การวางระบบบริหารจราจรทางอากาศสำรอง (Off-site Backup) ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization :

ICAO) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่กำหนดให้หน่วยให้บริการจราจรทางอากาศของประเทศไทยต้องมีแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ เพื่อให้บริการได้อย่างต่อเนื่องด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ แม้ในเวลาที่มีภัยคุกคาม/ภาวะวิกฤติ และ 2. การก่อสร้างหอควบคุมการจราจรทางอากาศอู่ตะเภา ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2571 รองรับผู้โดยสารในเบื้องต้นได้ 2 ล้านคนต่อปี และเพิ่มเป็น 50 ล้านคนต่อปีภายในปี 2580

■ เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับ

บริษัทฯ ได้ทำการวิเคราะห์ความสามารถสูงสุดในการรองรับอากาศยานของสนามบินแบบจำลอง (Fast time Simulation) และใช้ 3D Simulator ในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้สามารถปฏิบัติงานสำหรับทางวิ่งที่มีความหนาแน่นสูงสุด (High Density Runway Operation) ซึ่งจะทำให้ความสามารถในการรองรับของสนามบินสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นจาก 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมงเป็น 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และ 104 เที่ยวบินต่อชั่วโมงเมื่อทางวิ่งเส้นที่ 3 แล้วเสร็จ สนามบินดอนเมืองจาก 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมงเพิ่มขึ้นเป็น 57 เที่ยวบินต่อชั่วโมง สนามบินภูเก็ตจาก 20 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เพิ่มขึ้นเป็น 25 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และยังช่วยลดปัญหาความล่าช้าและลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการปฏิบัติการบิน โดยได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากสายการบินและท่าอากาศยาน พร้อมกันนี้มีแผนจะนำเทคโนโลยี Digital Tower มาใช้เพื่อช่วยเพิ่มความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน และความปลอดภัยอีกด้วย

ความร่วมมือกับต่างประเทศเพื่อพัฒนากิจการบินของภูมิภาค

ตามที่จีนมีนโยบายเปิดประเทศตั้งแต่ช่วงต้นปี 2566 ทำให้สายการบินจากประเทศจีนมีความต้องการเปิดทำการบินและเพิ่มความถี่ในการบินมากขึ้น และคาดการณ์เพิ่มขึ้นในอนาคต วิทยุการบินฯ จึงได้เตรียมความพร้อมรองรับโดยได้เข้าร่วมในคณะกรรมการจัดสรรตารางการบิน หรือ Slot Allocation ร่วมกับ กพท. เพื่อพิจารณาจัดสรรตารางการบินให้สอดคล้องกับความสามารถในการรองรับ เตรียมความพร้อมและกำหนดแนวทางวิธีปฏิบัติในการให้บริการจราจรทางอากาศ และแนวทางการบริหารจัดการความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management) รวมทั้งความพร้อมด้านการบริหารอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ยังได้สร้างความร่วมมืออันดีกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของจีน Air Traffic Management Bureau, Civil Aviation Administration of China โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management) ซึ่งจะช่วยให้การบริหารจราจรทางอากาศระหว่างสองประเทศมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างหารือร่วมกัน 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย จีน และ ลาว เรื่องการสร้างเส้นทางบินจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านน่านฟ้าสาธารณรัฐประชาชนลาว เข้าน่านฟ้าไทย เพื่อขยายการรองรับปริมาณการบินบนน่านฟ้า ตามแผนที่จะนำเสนอที่ประชุม ICAO เนื่องจากแนวโน้มการบินในเส้นทางดังกล่าว มีการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากเดิมสามารถรองรับเที่ยวบินในเส้นทางนี้ 1.5-2 แสนเที่ยวบินต่อปี และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 2.5-3 แสนเที่ยวบินต่อปีในอีกไม่นาน ซึ่งจะช่วยเพิ่มรายได้และสนับสนุนให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโตต่อไป

บริษัทฯ ยังได้พัฒนาระบบสนับสนุนการจัดการจราจรทางอากาศตามแนวคิด Trajectory-Based Operation (TBO) ซึ่งเป็นแนวคิดในการจัดการจราจรทางอากาศรูปแบบใหม่ที่เปลี่ยนจากการสื่อสารด้วยเสียงเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบดิจิทัลผ่านระบบอัตโนมัติ โดยหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Providers) และสายการบินจะวางแผนการบินร่วมกันตลอดเส้นทางบิน ผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นและเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจด้วยระบบอัตโนมัติที่เชื่อมต่อกัน ซึ่งวิทยุการบินฯ

ได้พัฒนาระบบขึ้นเพื่อร่วมทดลองและสาธิตการบินตามแนวคิด TBO นี้ โดยมีหน่วยงานที่เข้าร่วม ได้แก่ องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration) สำนักงานการบินพลเรือนญี่ปุ่น (Japan Civil Aviation Bureau) สำนักงานการบินพลเรือนสิงคโปร์ (Civil Aviation Authority of Singapore) และบริษัท Boeing ในเส้นทางบินขาไปจากซีแอตเทิล-โตเกียว ผ่านกรุงเทพฯ ไปสิงคโปร์ และขากลับจากสิงคโปร์-กรุงเทพฯ-ซีแอตเทิล นับเป็นการทดลองทำการบินหลายภูมิภาคครั้งแรก มีเป้าหมายเพื่อช่วยให้การวางแผนและการจัดการจราจรทางอากาศมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ลดความล่าช้า ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Sustainable Air Traffic Management) และยังสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกซึ่งมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว

บทบาทในเวทีการบินต่างประเทศและงานบริการเกี่ยวเนื่อง

■ บทบาทในเวทีการบินของประเทศและในภูมิภาค

กระผมพร้อมด้วยทีมผู้บริหารและพนักงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีโอกาสพบปะกับสายการบินและผู้ใช้ห้วงอากาศภาครัฐและเอกชน ตลอดจนผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของต่างประเทศ ในเวทีการประชุมสัมมนาต่าง ๆ เพื่อนำเสนอการดำเนินงานและโครงการพัฒนาและยกระดับการให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การพัฒนาด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management) และการบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management) รวมถึงได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้ผลิต/ผู้ให้บริการ เทคโนโยลีด้านการจัดการจราจรทางอากาศเกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาพัฒนาการดำเนินงาน

นอกจากนี้ผู้แทนของบริษัทฯ ยังทำหน้าที่ Co-Chair ในการประชุม CANSO ATFM/A-CDM Workgroup และ Chairman ของ ICAO Asia Pacific Air Traffic Flow Management (ATFM) Steering Group ซึ่งเป็นเวทีเพื่อพัฒนาแนวคิดเชิงปฏิบัติการ (Concept of Operations) ของการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ในส่วนของภารกิจเกี่ยวเนื่อง บริษัทฯ เข้าร่วมการประชุม 3-Way Meeting กับบริษัท Collins Aerospace สหรัฐอเมริกา และหน่วยงาน Aviation Data Communication Corporation สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นคู่ความร่วมมือในการให้บริการข่ายสื่อสารข้อมูลการบิน (Airlines Operational Communication) ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (GLOBALink/Asia) เพื่อร่วมแลกเปลี่ยนวิสัยทัศน์การพัฒนาทางเทคโนโลยีการให้บริการให้ตอบสนองสายการบินผู้ใช้บริการให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งในปีนี้ครบรอบ 25 ปีของความร่วมมือการให้บริการ GLOBALink/Asia

สำหรับความร่วมมือกับหน่วยราชการ บริษัทฯ ยังได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานผู้ใช้อากาศยานราชการ อากาศยานทั่วไป และอากาศยานเฮลิคอปเตอร์ ที่ปฏิบัติการบินตามกฎการบินด้วยทัศนวิสัย (VFR) ในพื้นที่ Bangkok Control Zone เพื่อทำความเข้าใจแนวทาง วิธีปฏิบัติ รวมทั้งรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ยังได้ประสานความร่วมมือกับกองทัพอากาศในการใช้ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือน

■ บทบาทในเวทีการบินโลก

แนวทางและทิศทางการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับปัจจัยที่สำคัญ คือการพัฒนาบริการการเดินอากาศตามกรอบ ICAO Workstreams 4 ด้าน คือ Investment in ANS Capacity and Capabilities, Implementation of Seamless ANS, Business Continuity และ Operation of Oceanic ANSP ที่เกี่ยวกับภารกิจบริษัทฯ คือ การสร้างความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเพื่อพัฒนาการใช้เส้นทางบินให้เกิดประสิทธิภาพ การนำแผนการพัฒนาการให้บริการการเดินอากาศมาใช้ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก การสร้างความร่วมมือและเตรียมความพร้อมรองรับกับสถานการณ์ฉุกเฉินและการร่วมมือกับกองทัพเรือในการปฏิบัติงานในพื้นที่อ่าวไทยและภูเก็ต ซึ่งนับเป็นครั้งแรกที่บริษัทฯ มีโอกาสเข้าร่วมนำเสนอแนวทางและการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ของ ICAO โดยตรง

การร่วมพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานของประเทศ

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงฐานข้อมูลระบบบริหารจราจรทางอากาศ (Data set) และระบบเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องให้สามารถรองรับข้อมูลอาคาร ทางขับ และทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ ยังจัดเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวและปริมาณเที่ยวบินสำหรับสนามบินเชียงใหม่ เชียงราย และหาดใหญ่ เพื่อเตรียมเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

บุคลากรคือปัจจัยแห่งความสำเร็จ

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบบริหารทรัพยากรบุคคลทั้งการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างหน่วยงานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและภารกิจที่มีการเปลี่ยนแปลง ทบทวนแผนอัตรากำลังระยะยาว พ.ศ. 2567-2571 เพื่อให้มีการบริหารต้นทุนด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ การประเมินความสามารถ (Competency) เพื่อจัดทำแผนพัฒนารายบุคคลให้กับกลุ่มบุคลากรสนับสนุน และการส่งเสริมและสร้างความตระหนักรู้อย่างต่อเนื่องในวัฒนธรรมองค์กร AEROTeam

ในปี 2566 บริษัทฯ ในฐานะสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Training Organization : ATCTO) ได้รับการรับรองหลักสูตรจาก กพท. จำนวน 2 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ (On-the-job Training Instructor : OJT) และหลักสูตร OJT Refresher รวมถึงปัจจุบันมีหลักสูตรที่ได้รับการรับรองรวมทั้งสิ้น 8 หลักสูตร

ความภาคภูมิใจและกิจกรรมเพื่อสังคม

จากความรู้ความสามารถของบุคลากร และความร่วมมือกันของทุกภาคส่วน ทำให้การดำเนินงานด้านนวัตกรรมประสบผลสำเร็จ โดยผลงานนวัตกรรม “TopSky-ATC Datasets toolbox” และ “Minimal Commands for TopSky-ATC” ได้รับรางวัลเหรียญทองแดงในการประกวดและจัดแสดงผลงานนวัตกรรมในเวที The International Trade Fair-Ideas, Inventions and New Products (iENA) 2003 ณ เมืองนูเรมเบิร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

บริษัทฯ ยังส่งเสริมนวัตกรรมด้านการใช้โดรนเพื่อการเกษตรสำหรับเยาวชนเพื่อศึกษาเรียนรู้ภาคปฏิบัติการใช้เทคโนโลยีการบินมาทำการเกษตร โดยร่วมมือบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และศูนย์เรียนรู้เกษตรนวัต สถาบันเทคโนโลยีจิตรลดา นอกจากนี้ยังได้เข้าร่วมในการกำหนดแนวทางวิธีปฏิบัติการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ สำหรับอากาศยานเฮลิคอปเตอร์สนับสนุนภารกิจการแพทย์ฉุกเฉิน (a) ตามโครงการพัฒนายกระดับการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ความท้าทายที่จะเกิดขึ้นในปีหน้าคือ การที่ประเทศไทยจะเข้าร่วมโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program : USOAP) จาก ICAO ซึ่งบริษัทฯ จะต้องพร้อมให้การสนับสนุนในการรับตรวจฯ ในฐานะผู้ให้บริการการเดินอากาศ โดยได้สร้างการรับรู้แนวทางการดำเนินงานในภาพรวม ความเข้าใจในข้อกำหนดและแนวปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบว่าด้วยการเดินอากาศของ กพท. ให้กับฝ่ายจัดการและพนักงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเร่งแก้ไขข้อพบเห็นจากการตรวจประเมินมาตรฐานจาก กพท. เช่น การเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรให้เพียงพอและเหมาะสม เป็นไปตามข้อกำหนดของ กพท. เพื่อให้บริษัทฯ ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ

ท้ายนี้ กระผมขอขอบคุณฝ่ายบริหารและชื่นชมพนักงานทุกท่านที่ร่วมแรงร่วมใจปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเป็นมืออาชีพ และในนามของฝ่ายบริหารและพนักงานวิทยุการบินฯ ขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้นทั้งหลายและผู้ใช้บริการที่ไว้วางใจและสนับสนุนบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา และขอให้คำมั่นว่าจะยึดมั่นในเจตนารมณ์การเป็นอีกหนึ่งแรงขับเคลื่อนกิจการบินของประเทศด้วยการส่งมอบบริการที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด ตอบสนองความพึงพอใจผู้ใช้บริการและความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และที่สำคัญเพื่อความเจริญก้าวหน้าขององค์กรอย่างมั่นคงและยั่งยืนสืบไป

วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ ยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ

วิสัยทัศน์

"เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศ ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน"

(วิสัยทัศน์ประกอบการพัฒนาและดำเนินภารกิจองค์กรตามกรอบยุทธศาสตร์ปี 2566-2570)

พันธกิจ

"เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ"

ภารกิจ

ภายใต้ขอบเขตบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services)

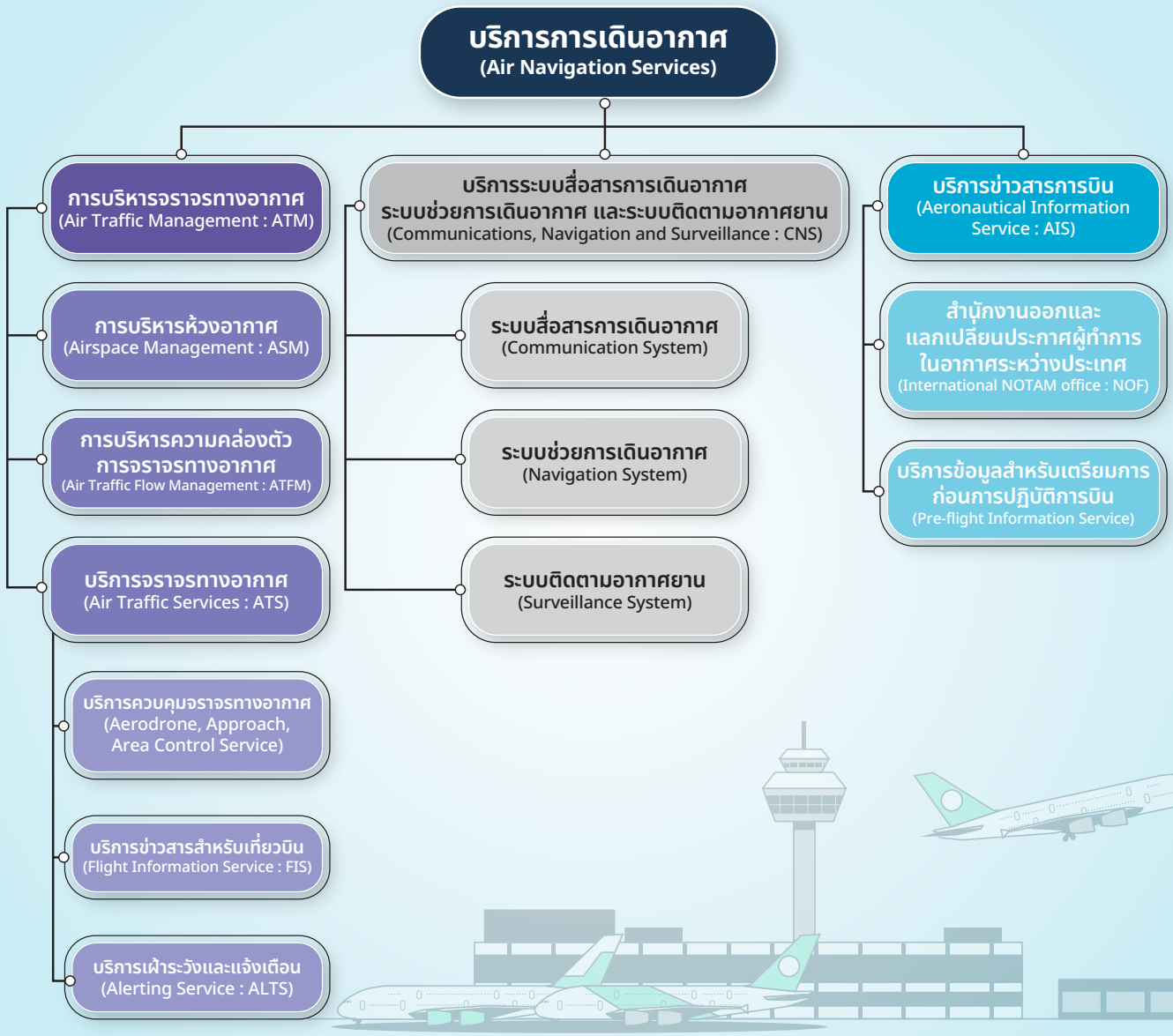
ซึ่งโดยทั่วไปแล้วแบ่งออกได้เป็น 5 ส่วน คือ

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

บริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการสำหรับการปฏิบัติการบินภายในประเทศไทยใน 3 ส่วน ดังนี้ คือ

1. การจัดการจราจรทางอากาศ (ATM)
2. บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS)
3. บางส่วนของบริการข่าวสารการบิน (AIS) 18

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design : IFPD) ด้วย



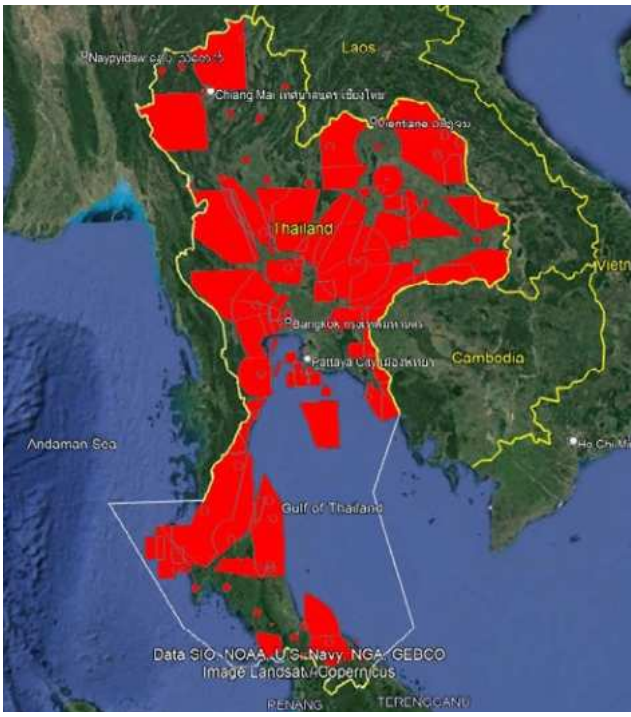
บริการการเดินอากาศภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัทฯ

1. การจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM)

การจัดการจราจรทางอากาศ (ATM) ที่บริษัทฯ ให้บริการในปัจจุบัน ประกอบด้วย 3 ประเภท ดังนี้

ก. การจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM)

ด้วยปัจจุบัน เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region : Bangkok FIR) ซึ่งเป็นพื้นที่การจราจรทางอากาศของประเทศไทย มีสัดส่วนห้วงอากาศสำหรับใช้งานในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 50 ต่อร้อยละ 50 บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีบริการการจัดการห้วงอากาศ (ASM) ขึ้น เพื่อให้การใช้งานห้วงอากาศ (Airspace) ซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และตอบสนองภารกิจของผู้ใช้งานห้วงอากาศ (Airspace User) ไม่เพียงแต่ในส่วนภาคความมั่นคง (Military) เท่านั้น แต่รวมถึงภาคพลเรือน (Civil) ด้วย



สัดส่วนห้วงอากาศสำหรับการใช้งานในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน ภายใน Bangkok FIR
สีแดง แสดงห้วงอากาศที่ใช้งานสำหรับภาคความมั่นคง

ข. การจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM)

นอกจากบริการจัดการห้วงอากาศแล้ว บริษัทฯ ยังให้บริการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (ATFM) ผ่านการสร้างความสมดุลระหว่างความต้องการใช้งานห้วงอากาศ/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) ซึ่งถือเป็นหัวใจหลักของบริการของบริษัทฯ มาตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้อากาศยานสามารถปฏิบัติการบินภายในพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างปลอดภัยและเป็นระเบียบ โดยบริการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ที่บริษัทฯ ให้อยู่ในปัจจุบัน แบ่งออกเป็นบริการย่อย ๆ ดังนี้

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

บริการควบคุมจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR แบ่งย่อยตามขอบเขตการให้บริการเป็น 3 ส่วนคือ

- **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) งานเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services : ALTS)

Aerodrome Control Service

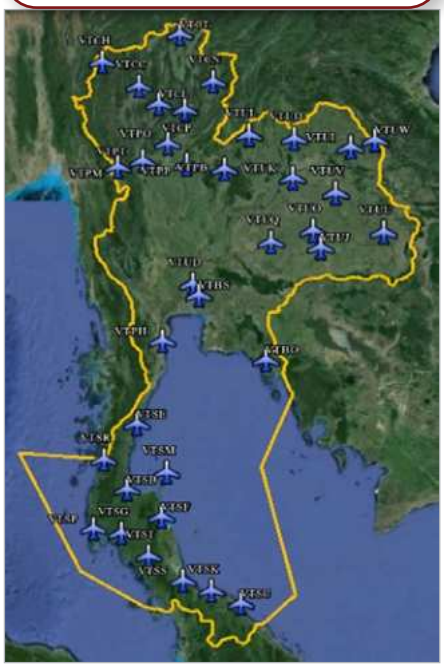
- Airport : 35 Airports

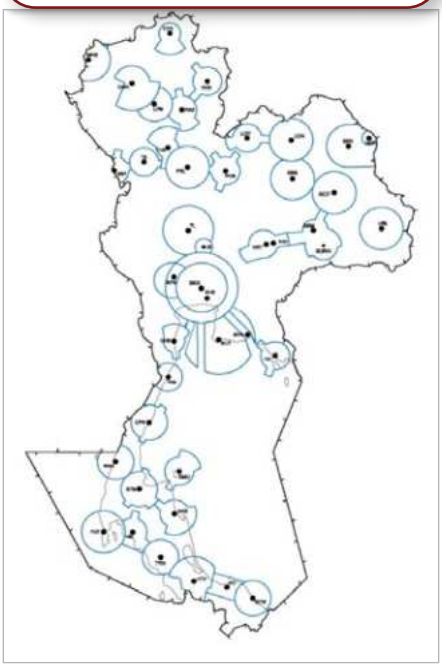
Approach Control Service

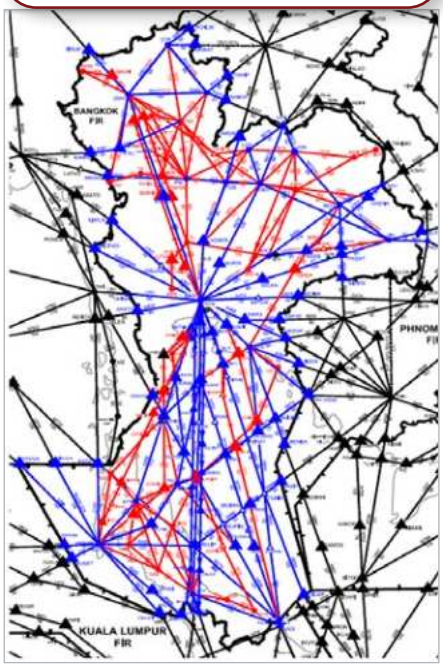
- Terminal Control Area : 33 TMA

Area Control Service

- International Routes : ~23,000 km
- Domestic Routes : ~30,000 km







ภาพแสดงขอบเขตการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ

2. บริการระบบการสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation, and Surveillance : CNS)

เพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศ กล่าวคือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และผู้ปฏิบัติการบินสามารถติดต่อสื่อสารกัน รวมถึงสามารถประเมินตำแหน่งอ้างอิงและติดตามตำแหน่งปัจจุบันของอากาศยานได้ บริษัทฯ ได้ให้บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน เช่นกัน สามารถสรุปได้โดยสังเขปดังนี้

ก. ระบบการสื่อสาร (Communications System)

ระบบการสื่อสาร เป็นระบบที่ให้บริการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดต่อสื่อสารกับผู้ที่เกี่ยวข้องได้ บริษัทฯ ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน จำแนกย่อยได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

(1) การติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นด้วยกันเอง

กล่าวคือ เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และหน่วยเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

(2) การติดต่อสื่อสาระหว่างภาคพื้นและภาคอากาศ

กล่าวคือ เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ปฏิบัติการบิน

ทั้งนี้ บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศที่บริษัทฯ ให้บริการนั้น ครอบคลุมทั้งเขตสนามบิน เขตประชิดสนามบิน และเขตเส้นทางบินภายใน Bangkok FIR ทั้งหมด

ข. ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System)

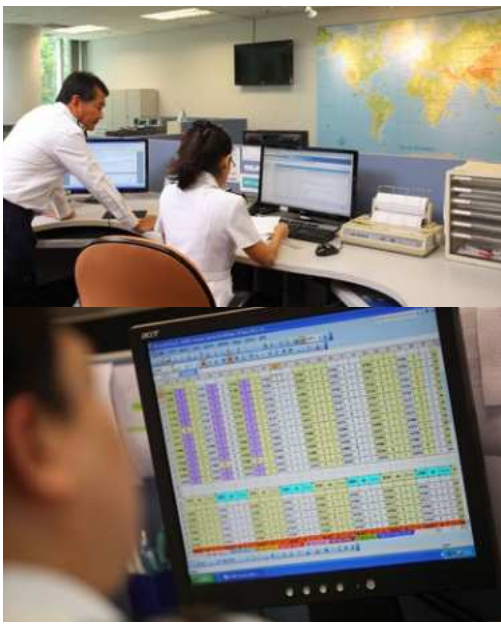
บริษัทฯ ให้บริการระบบช่วยการเดินอากาศ เพื่อช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งในส่วนการนำร่องสำหรับการปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และการนำร่อนสำหรับการบินลงสู่/ออกจากสนามบิน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบตำแหน่งที่เที่ยงตรงและแม่นยำของตนอยู่หลากหลายชนิด ตามความเหมาะสมในการให้บริการในแต่ละพื้นที่

ค. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System)

บริษัทฯ ให้บริการระบบติดตามอากาศยาน เพื่อติดตามตำแหน่งปัจจุบันของอากาศยาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดตามการปฏิบัติการของอากาศยานใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศของตน 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 เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศใช้ประกอบการตัดสินใจ เป็นต้น

3. บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service : 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 ยังให้บริการ Pre-flight Information Service บางส่วน เพื่อให้บริการข้อมูลสำหรับเตรียมการก่อนการปฏิบัติการบินแก่สายการบิน/หน่วยงานตามที่ได้รับการร้องขอด้วย

อนึ่ง เพื่อความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินภายในประเทศไทย บริษัทฯ ยังให้บริการออกแบบปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure : IFPD) และในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก บริษัทฯ ยังได้รับมอบหมายจาก ICAO ให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์แลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาค (Regional OPMET Center : ROC) และคลังข้อมูลข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาค (Regional OPMET Data Bank : RODB) อีกหน้าที่หนึ่งด้วย

4. บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFPD)

ภารกิจด้านการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design : IFPD) ของบริษัทฯ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ได้แก่

1) การออกแบบและจัดทำข้อมูลวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument/Visual Flight Procedure Design) เขตประชิดสนามบิน (Terminal Control Area/Control Zone) สำหรับ Conventional และ PBN Procedures ตามมาตรฐาน ICAO (IAC Chart - ICAO, IAC Advanced PBN Chart - ICAO, SID Chart - ICAO และ STAR Chart - ICAO) ทั้งในแบบทัศนวิสัย (Visual Flight Rules : VFR) และแบบใช้เครื่องวัดประกอบการบิน Instrument Flight Rules : IFR) อันครอบคลุมถึงการจัดทำร่างแผนภูมิการบิน (Aeronautical Chart) ที่เกี่ยวข้อง

2) การออกแบบและจัดทำข้อมูลโครงสร้างเส้นทางบินเขตเส้นทางบิน (En-Route) ตามมาตรฐาน ICAO รวมถึงการจัดทำแผนภูมิการบิน (En-Route Chart) เพื่อใช้สำหรับภารกิจภายในบริษัทฯ

5. บริการเกี่ยวเนื่องอื่น ๆ

ด้วย บริษัทฯ มีบุคลากรที่มีความชำนาญในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารข้อมูล และการให้บริการเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ รวมถึงได้ดำเนินงานด้านการวิจัยและพัฒนาระบบ/อุปกรณ์ เพื่อนำมาใช้สนับสนุนภารกิจของบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลานาน บริษัทฯ จึงได้ขยายขอบเขตของงานด้านการวิจัยและพัฒนาให้ครอบคลุมความต้องการใช้งานของกลุ่มผู้ใช้ในอุตสาหกรรมการบินมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่เน้นการผลิตอุปกรณ์หรือบริการเสริมเพื่อใช้งานภายในองค์กรแทนการจัดหาจากต่างประเทศซึ่งมีราคาสูงเท่านั้น มาสู่การผลิตหรือจัดบริการเสริมให้แก่สายการบินและหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศอื่น ๆ ด้วย

ยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ

ภายใต้วิสัยทัศน์ **"เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน"** ซึ่งมุ่งเน้นการรักษามาตรฐาน และยกระดับคุณภาพการให้บริการให้สามารถเทียบเคียงได้กับแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) โดยบริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. 2566-2570 ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
1. การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	1. ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน 2. พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ
2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน 4. มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี
3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	5. มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม 6. มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล 7. เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล 8. มีการบริหารจัดการทางการเงิน และต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใสและแข่งขันได้
4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน	9. สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ 10. มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

ประวัติความเป็นมา

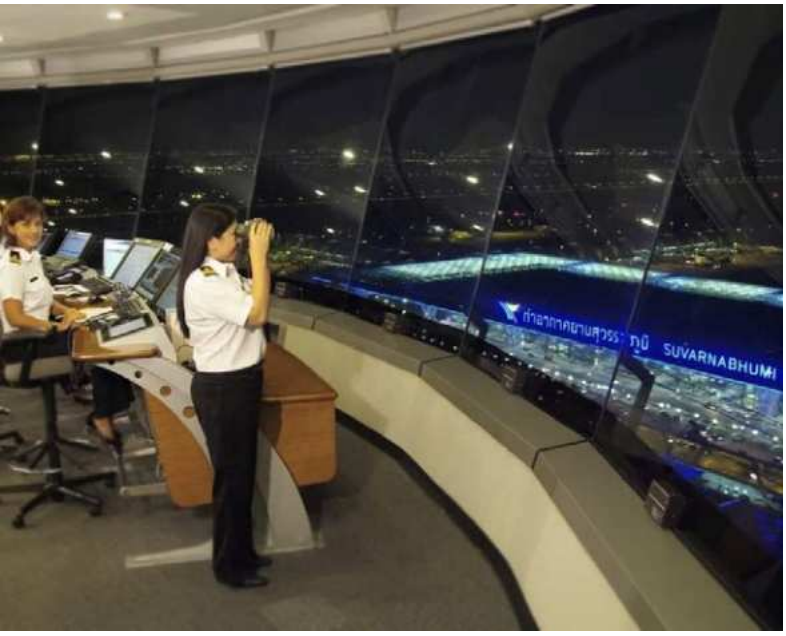
หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 เกิดขึ้นในทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบิน จึงต้องเลิกกิจการ ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุด การประกอบ ธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) (บวท.) เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2491 เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย

จนกระทั่งต่อมารัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของภารกิจบริษัทฯ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติและการพัฒนากิจการการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาล ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2506 และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจำร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลและตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจการด้วยความมุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากร รวมถึงประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศอย่างใกล้ชิด เพื่อขยายขีดความสามารถและพัฒนาการบินของประเทศต่อไป

ประเภทกิจการ
และลักษณะการประกอบกิจการ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม เริ่มก่อตั้งจากการที่รัฐบาลไทย โดยคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2490 เห็นชอบในหลักการให้จัดตั้งบริษัทฯ ต่อมาบริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากประเทศสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากประเทศอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทย ร่วมออกทุนดำเนินการก่อตั้ง ในปี 2491 เพื่อดำเนินกิจการบริการควบคุมจราจรทางอากาศ และสื่อสารการบิน ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย โดยมีนโยบายไม่แสวงหาผลกำไร ต่อมาในปี 2506 รัฐบาลไทยได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาล พร้อมทั้งอนุญาตให้สายการบินร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ



ปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการการเดินอากาศด้วยความปลอดภัยสูงสุดอย่างมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กำหนดไว้ใน Standards and Recommended Practices หรือ SARPs และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังดำเนินกิจการแบบไม่แสวงหาผลกำไรด้วยอัตราค่าบริการที่เป็นธรรมและโปร่งใส

โครงสร้างองค์กร

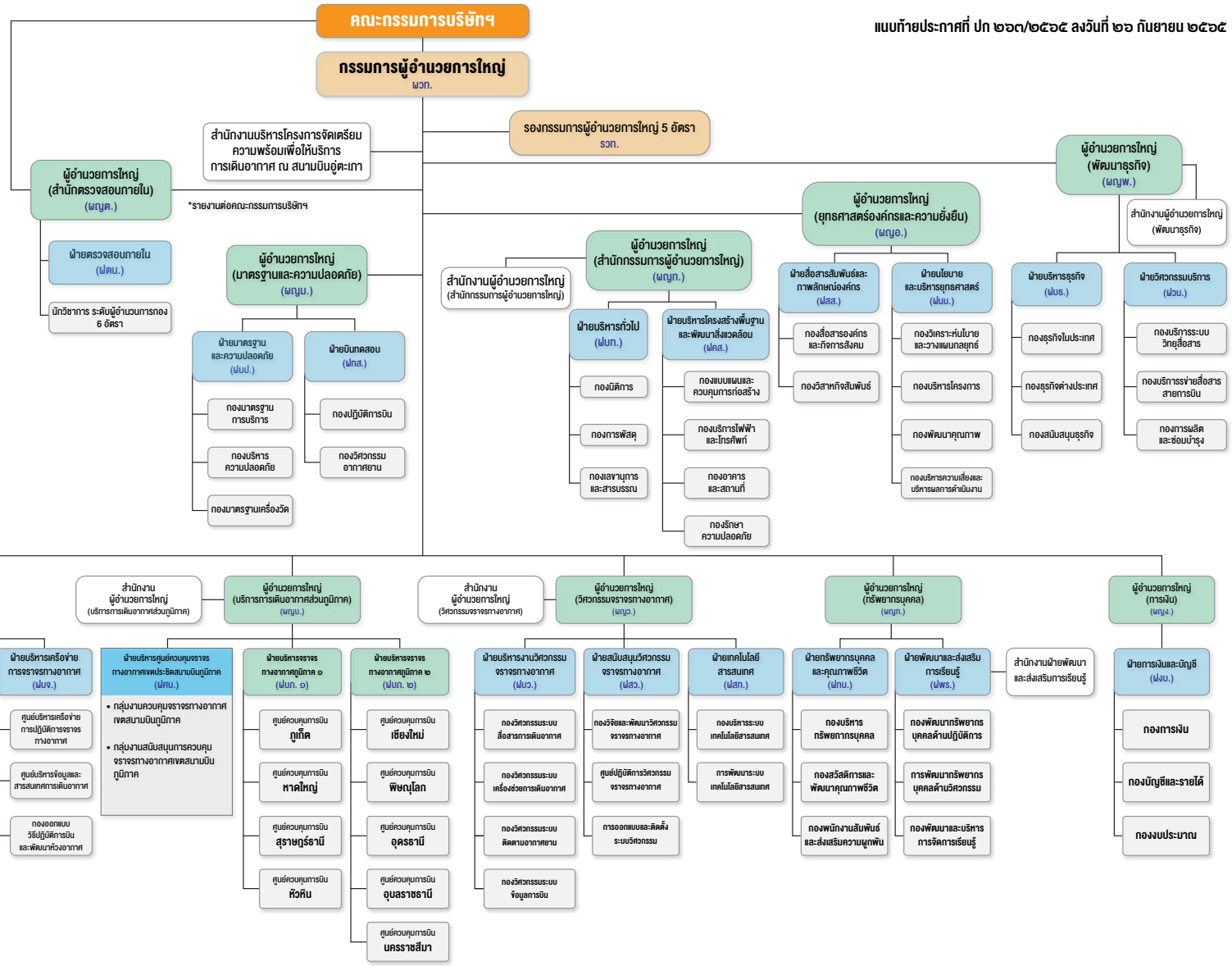
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
แผนภูมิโครงสร้างองค์กร
ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๐๕ เป็นต้นไป

แนบท้ายประกาศที่ ปก ๒๐๗/๒๕๐๕ ลงวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๐๕

นักวิชาการ
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่ (นวญ.)
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย (นวฝ.)
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง (นวผ.)

ผู้อำนวยการฝ่าย/กอง ประจำสำนักงานผู้อำนวยการใหญ่
- ผู้อำนวยการฝ่าย ประจำสำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (ฝสน.)
- ผู้อำนวยการกอง ประจำสำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (ผสน.)

ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย (ผผฝ.)
- ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ระดับผู้อำนวยการกอง (ผผผ.)



โครงสร้างเงินทุน และโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม 94 สายการบิน (ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2566)

รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี 2566 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	6,000,000

รายชื่อสายการบินผู้ถือหุ้น ข. และจำนวนหุ้นสูงสุด 10 อันดับแรก ประจำปี 2566

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
1	THAI AIRASIA CO., LTD.	117,232
2	THAI VIETJET AIR JOINT STOCK CO., LTD.	76,056
3	NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED	56,555
4	BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED	43,120
5	THAI SMILE AIRWAYS COMPANY LIMITED	38,678
6	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.	35,970
7	THAI LION MENTARI CO., LTD.	28,819
8	AIR ASIA SDN BHD	12,026
9	SPRING AIRLINES	8,992
10	SCOOT PTE. LTD.	7,801
11	สายการบินอื่น ๆ อีกจำนวน 84 สายการบิน รวม	174,751
รวมผู้ถือหุ้น ข. 94 ราย		**600,000**

หมายเหตุ : รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2566

โครงสร้างกลุ่มธุรกิจ

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจการให้บริการการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องโดยไม่แสวงหาผลกำไรรวมไปถึงดำเนินภารกิจตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล เนื่องจากเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีรายได้หลักจากการเก็บค่าบริการของผู้ใช้บริการ คือ สายการบินต่าง ๆ ทั้งสัญชาติไทยและต่างประเทศ ที่ปฏิบัติการบินภายในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ ซึ่งรายได้ของบริษัทฯ จะถูกหมุนเวียนนำกลับมาสู่การพัฒนารูปแบบการให้บริการและการลงทุนในระบบอุปกรณ์ และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ เพื่อสามารถให้บริการด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน

นอกจากนี้ เพื่อเป็นการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ที่ 8 : มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้ กลยุทธ์ที่ 8.2 : บริหารและสร้างรายได้ให้กับ บวท. โดยการรักษาฐานลูกค้าและขยายโอกาสธุรกิจใหม่ บริษัทฯ ได้กำหนดแผนงานพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพื่อรักษาฐานลูกค้า และเพิ่มช่องทาง/ขยายโอกาสธุรกิจ แสวงหารายได้จากผลิตภัณฑ์/บริการใหม่ เพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติมนอกเหนือจากภารกิจหลัก ให้กับองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม (Quick win) โดยมีโครงสร้างธุรกิจสำหรับให้บริการเกี่ยวเนื่อง ดังนี้

(1) บริการเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์สื่อสาร

เป็นการให้บริการเช่าใช้งานอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสาร เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของสายการบิน ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศและผู้ประกอบการที่เกี่ยวเนื่องในพื้นที่สนามบินทั่วประเทศ และให้บริการวิทยุสื่อสารแก่หน่วยงานภายนอกสำหรับกลุ่มธุรกิจพลังงานปิโตรเลี่ยมในพื้นที่ต่าง ๆ ตามใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่สองที่ได้รับจากคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) รวมทั้งการให้บริการเป็นที่ปรึกษา ออกแบบ ติดตั้งระบบเครือข่ายสื่อสาร และซ่อมบำรุงอุปกรณ์วิทยุสื่อสารให้กับหน่วยงานภายนอกด้วย

(2) บริการข่ายสื่อสารข้อมูลสายการบิน (Airline Operational Control : AOC) และบริการข่ายสื่อสารผ่านดาวเทียม (VSAT)

เป็นการให้บริการสื่อสารข้อมูลด้านปฏิบัติการสายการบิน Airline Operational Control Service : AOC และบริการสื่อสารข้อมูลด้านบริการการเดินอากาศ ATS (Air Traffic Services) ระหว่างอากาศยานกับระบบปฏิบัติการภาคพื้นดินด้วยเครือข่าย VHF Data Link โดยใช้งานผ่านระบบ ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) รวมทั้งบริการข่ายสื่อสารผ่านดาวเทียมแก่หน่วยงานอื่นทั้งภายในประเทศและประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่บริการให้เช่าข่ายสื่อสาร Air Traffic Service Direct Speech Circuits (ATS DSC) และข่ายสื่อสาร Aeronautical Telecommunication Networks (AFTN)

(3) บริการจำหน่ายอุปกรณ์และบริการเกี่ยวเนื่องและบริการบินทดสอบ

เป็นการดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ ตลอดจนให้บริการสำรวจ ติดตั้ง ปรับปรุง บินทดสอบและซ่อมบำรุงอุปกรณ์/ระบบ ที่ใช้งานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบินแก่หน่วยงานภายนอก

สภาพธุรกิจ กลยุทธ์ และแผนงานโครงการสำคัญ

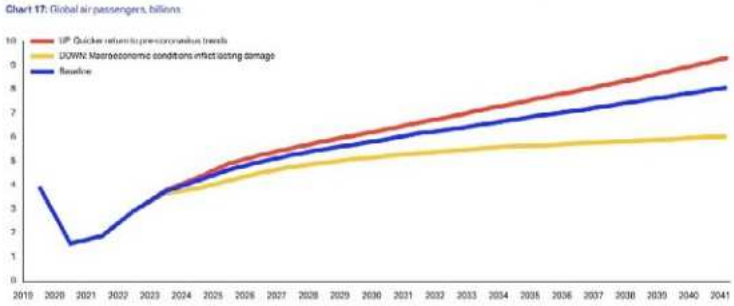
สภาพธุรกิจ

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก ธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ปัจจุบันประเทศไทยได้ผ่อนคลายมาตรการการเดินทางเข้าประเทศ ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2565 อีกทั้งสาธารณรัฐประชาชนจีนเปิดประเทศตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2566 หลังจากปิดพรมแดนมานานกว่า 3 ปี ชาวต่างชาติสามารถเดินทางด้วยเครื่องบินเข้า/ออกสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินของประเทศไทยทยอยฟื้นตัวต่อเนื่องตลอดทั้งปีงบประมาณ 2566 จากปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) มองว่า หลังการฟื้นตัวจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา(COVID-19)นั้นความต้องการเดินทางโดยสารเครื่องบินจะเพิ่มสูงขึ้นและคาดว่าการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกจะกลับไปอยู่ในระดับเดียวกันกับช่วงก่อนสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ได้ในปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) และจะเพิ่มขึ้นสองเท่าภายในปี ค.ศ. 2040 คาดว่าจำนวนผู้โดยสารทางอากาศจะเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 3.4 ต่อปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่เติบโตเร็วที่สุดด้วยอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4.6 ต่อปี

	Recovery year	CAGR (2019 - 2040)	Additional passengers by 2040, millions
Africa	2024	3,4%	155.72
Asia Pacific	2024	4,6%	2 554,41
Europe	2024	2,1%	665,81
Middle East	2024	3,7%	276,03
North America	2023	2,2%	564,98
Latin America & Caribbean	2023	2,9%	313,47
World	2024	3,4%	3 940,80

Sources: IATA Sustainability and Economics, Tourism Economics (March 2023 release)



Sources: IATA Sustainability and Economics, Tourism Economics (March 2023 release)

สำหรับปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดที่ทำการบินใน Bangkok FIR ปีงบประมาณ 2566 เป็นช่วงปีแรกของการฟื้นตัว ทำให้ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดมีจำนวน 0.72 ล้านเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 59 จากปี 2565 และยังต่ำกว่าปี 2562 ร้อยละ 31 และคาดการณ์ปี 2567 จะมีแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายด้านต่าง ๆ ที่รัฐบาลเร่งดำเนินการ รวมถึงความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และหากไม่มีปัจจัยด้านลบที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน คาดว่าปริมาณเที่ยวบินต่อวันจะสามารถกลับไปอยู่ในระดับเดียวกัน หรือใกล้เคียงกับช่วงก่อนสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ตั้งแต่ปลายปี 2567 เป็นต้นไป

ปีงบประมาณ	เที่ยวบินทั้งหมด			
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ผ่านน่านฟ้า	รวมทั้งหมด
ปี 2565	135,178	269,587	45,948	450,713
ปี 2566	326,400	318,681	73,174	718,255
ปี 2566/2565	**141%**	**18%**	**59%**	**59%**

กลยุทธ์และแผนงานโครงการสำคัญ

กลยุทธ์และแผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566-2570

แผนงานโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2566

กลยุทธ์ที่ 2.1 ยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน/เทคโนโลยีสนับสนุนการเดินอากาศ ตลอดทุกช่วงการบิน : โครงการจัดหาและติดตั้งเทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูล Aeronautical Information Management (AIM)

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2562 - 2566 วงเงินรวมทั้งสิ้น 46.75 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน (Aeronautical Information Management : AIM) จากมาตรฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งสอดคล้องตามแนวทางการปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้นของ ICAO โดยในปี 2562 ได้ลงนามสัญญาแล้ว และดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์/ทดสอบการทำงานของระบบแล้วเสร็จในปี 2566

แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

กลยุทธ์ที่ 1.4 ปรับปรุง/พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารระบบ/เทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ (CNS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อตกลงระดับบริการ : โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME (ทดแทน) ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2566 - 2568 วงเงินรวมทั้งสิ้น 147.47 ล้านบาท)

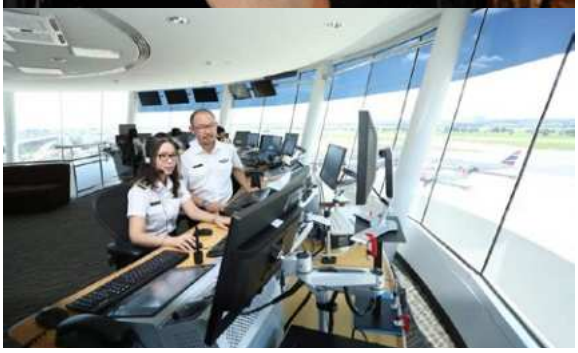
เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 15 ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี รวม 6 แห่ง โดยปีที่ผ่านมาได้ดำเนินจัดหาแต่ไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดหาครั้งใหม่ คาดว่าจะลงนามสัญญาภายในปี 2567 และติดตั้ง/ทดสอบอุปกรณ์แล้วเสร็จในปี 2568

กลยุทธ์ที่ 1.5 มุ่งสู่การพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความต่อเนื่องในการให้บริการระดับสูงสุด พร้อมรองรับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ อย่างทันท่วงที : งานศึกษา/ทบทวนผลการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศสำรอง

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2566 - 2567)

ICAO กำหนดให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศต้องมีระบบสำรอง (Contingency Backup) และแผนสำหรับการบริหารจราจรทางอากาศได้อย่างต่อเนื่องในสถานการณ์ที่ไม่ปกติอย่างรุนแรง โดย กพท. จึงกำหนดให้หน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศของประเทศไทยต้องมีแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างต่อเนื่องด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ แม้ในเวลาที่มีภัยคุกคาม/ภาวะวิกฤต เช่น การก่อการร้าย อัคคีภัย การจลาจล ระบบล่ม/อุปกรณ์เสียหาย ภัยธรรมชาติ เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ มีการบริหารจัดการความต่อเนื่องในรูปแบบของแผนตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response Plan : ERP) และแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) ในระดับที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน

ที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ ครั้งที่ 5/2566 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2566 มีมติเห็นชอบเลือกพื้นที่บ้านพักศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา เป็นพื้นที่จัดตั้งศูนย์บริหาร



จราจรทางอากาศสำรอง (Off-site Backup) เพื่อรองรับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ [Bangkok Area Control Center (BACC)] และการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค [Bangkok Approach Control Centre (BAPC)]

ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างจัดทำรายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศสำรอง ณ บ้านพักศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา เพื่อเป็นข้อมูลในการดำเนินโครงการบรรจุในแผนวิสาหกิจ และจัดตั้งงบประมาณในปี 2567 ต่อไป

แผนงานโครงการสำคัญที่คาดว่าจะลงทุนภายใน 3 ปีข้างหน้า

กลยุทธ์ที่ 10.1 ยกระดับขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ มีศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ เพื่อให้สามารถเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและวิธีปฏิบัติไปสู่ระบบการจัดการจราจรทางอากาศระบบใหม่อย่างสมบูรณ์ ต่อเนื่อง และรองรับแนวทางพัฒนาระบบการบินของภาครัฐ แผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ รวมทั้งแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

การให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา
(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563 - 2572 วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,256.00 ล้านบาท)

บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมครั้งที่ 8/2561 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ร่วมกับกองทัพเรือ ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร บริษัทฯ จึงดำเนินโครงการเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา มีเป้าหมายเปิดให้บริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องภายในปี พ.ศ. 2570

บริษัทฯ ได้จัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมรายละเอียดโครงการและข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการไว้อย่างครบถ้วน ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีได้ลงมติอนุมัติโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการบริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 ในวงเงินลงทุน 1,256.00 ล้านบาท โดยให้บริษัทฯ กู้เงินและกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ทบทวนแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายเงินงบประมาณให้สอดคล้องกับการดำเนินงานจริง เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้นำเสนอแผนบูรณาการโครงการรถไฟความเร็วสูง (High-speed Rail : HSR) และโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ในที่ประชุมคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา และเมืองการบินภาคตะวันออก ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2565 และปรับปรุงเพิ่มเติม ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2566 ซึ่งกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมีความพร้อมในการบูรณาการระบบร่วมกันภายในเดือนกันยายน 2569 และปรับเลื่อนกำหนดการเปิดสนามบินอู่ตะเภา ออกไปจากเดิมที่มีกำหนดเปิดในเดือนธันวาคม 2568 เป็นเดือนธันวาคม 2571

ทั้งนี้ ในการดำเนินงานของบริษัทฯ อยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้างออกแบบรายละเอียดอาคาร หอควบคุมการจราจรทางอากาศและจัดเตรียมความพร้อมการเข้าสู่กระบวนการจัดหาระบบ/อุปกรณ์ ในการจัดทำ/ทบทวนร่างขอบเขตงาน (TOR) เพื่อให้สามารถจัดหาและลงนามสัญญาได้ตามแผนและพร้อมเปิดให้บริการตามนโยบายภาครัฐ

ที่ตั้งสถานประกอบการ

สำนักงานใหญ่

ที่อยู่ : 102 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2287 3531-41
โทรสาร : 0 2287 3131
Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ที่อยู่ : ถนนสนามบิน ตำบลอรัญญิก อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์ : 0 5530 1422
โทรสาร : 0 5530 1450

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

ที่อยู่ : 100 หมู่ที่ 3 ถนนสนามบิน ตำบลคลองหลา อำเภอคลองหอยโข่ง จังหวัดสงขลา 901150
โทรศัพท์ : 0 7425 1051-60
โทรสาร : 0 7425 1339

ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา

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

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

ที่อยู่ : 200 เขาบ่อไทรตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110
โทรศัพท์ : 0 7632 7251-5
โทรสาร : 0 7632 7258-9

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

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

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

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

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

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

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

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

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

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

คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

นายเอกนิติ นิติทัณฑ์ประภาศ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566)

อายุ

52 ปี

ตำแหน่ง

อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

การศึกษา

- ปริญญาตรี การเงิน การคลัง เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท Economics/Policy Economics, University of Illinois at Urbana-Champaign
- ปริญญาเอก Economics/Macroeconomics and International Finance, Claremont Graduate University

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมสรรพากร กระทรวงการคลัง
- ประธานกรรมการบริษัท กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
- ประธานกรรมการบริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด

การอบรมหลักสูตรต่าง ๆ

- Oxford Programme on Negotiation in Bangkok ปี 2562, SAID Business School of Oxford University, UK
- หลักสูตร ESG as a Vehicle for Business Transformation 2022 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Leadership Certification Program 2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders 2021 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Chairman Program สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program 2007 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านบริหารจัดการองค์กร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการ ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ/กรรมการบรรษัทภิบาลและความยั่งยืน บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการเงิน สาขาบริหารความเสี่ยง และสาขาเศรษฐศาสตร์

นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ
กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบ มีผลเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566)

การอบรม

- หลักสูตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ (SASIN) รุ่นที่ 13 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 54)
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 13 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการ ฝ่ายตุลาการ ศาลยุติธรรม
- หลักสูตรนักบินพาณิชย์ สถาบันการบินพลเรือน
- หลักสูตรวิทยาลัยตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 16
- 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

การดำรงตำแหน่งอื่น

- นายกสมาคม สายการบินประเทศไทย
- ประธานกรรมการบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครัวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท บีเอซีกูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิร์ดไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครัวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครัวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท กูร์เมท์ พรีโม่ จำกัด
- กรรมการบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด
- กรรมการบริษัท ควอลลิตี้ ดิลิเชียส จำกัด
- กรรมการบริษัท ควอลลิตี้ ดิลิเชียส แอนด์ เชฟ แมน จำกัด
- กรรมการบริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
- กรรมการบริษัท บางกอก มีเดียแอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด
- กรรมการบริษัท สินสหกล จำกัด
- นักบินที่ 1 ประจำฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

อายุ
58 ปี

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

การศึกษา

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- หัวหน้าฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ

เรือโท สุพจน์ เจริญสุข

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยและรับรองคุณภาพองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานลูกเรือ บริษัท การบินไท จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรม

อายุ

59 ปี

ตำแหน่ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรือ

นางจันทิรา บุรุษพัฒน์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2564 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ
59 ปี

ตำแหน่ง
หัวหน้าผู้ตรวจราชการ
กระทรวงคมนาคม

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5
- ผู้ตรวจราชการกรมการขนส่งทางบก

การอบรม

- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 62
- หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 1 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ส.นบส) รุ่นที่ 9 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 19 สถาบันพระปกเกล้า

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการสถาบันการบินพลเรือน
- กรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด (TAI)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญ สาขาคมนาคม และการขนส่ง

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์การเกษตร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ สาขาสังคมศาสตร์เพื่อพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

พลอากาศเอก คงศักดิ์ จันทรโสภา

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ
60 ปี

ตำแหน่ง
รองผู้บัญชาการทหารสูงสุด (กองทัพอากาศ)

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้บัญชาการกองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
- ที่ปรึกษาสถาบันป้องกันประเทศ กองทัพไทย
- รองเสนาธิการทหารอากาศ
- เจ้ากรมข่าวทหารอากาศ
- รองเจ้ากรมข่าวทหารอากาศ (อัตราพลอากาศตรี)

การอบรม

- หลักสูตรฝึกอบรมพัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหาร กองทัพอากาศ รุ่นที่ 9
- หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ รุ่นที่ 7
- หลักสูตรอบรมการเจรจาต่อรอง (Oxford Program on Negotiation)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 29
- หลักสูตร Super Series “Leadership & Effective Corporate Culture” รุ่นที่ 3 ณ ประเทศอังกฤษ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ตุลาการศาลทหารสูงสุด
- ประธานกรรมการ บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด (TAI)

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ สาขาวิศวกรรมอากาศยาน (เกียรตินิยมอันดับ 1) โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ 29
- ศิษย์การบิน รุ่น น. 79-29-1
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ 76
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 40
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 59
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ สาขารัฐศาสตร์และการบริหาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง

นางพงษ์สวาท นีละโยธิน

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ
56 ปี

ตำแหน่ง
ปลัดกระทรวงยุติธรรม

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 2
- กรรมการในคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย
- ผู้อำนวยการสำนักงานปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ และการสร้างความสามัคคีปรองดอง (รักษาราชการแทน)
- รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
- กรรมการร่างกฎหมายประจำ

การอบรม

- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 63
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 82 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรผู้บริหารงานด้านกฎหมายภาครัฐระดับสูง (บกส.) รุ่นที่ 5 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- หลักสูตรโฆษกกระทรวง สำนักนายกรัฐมนตรี
- หลักสูตรนักบริหารงานงบประมาณระดับสูง (นงส.) รุ่นที่ 6 สำนักงบประมาณ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากฎหมาย สาขาบริหารจัดการองค์กร และสาขาความมั่นคง

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์
  มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

นายอนุกูล แต้มประเสริฐ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ

63 ปี

ตำแหน่ง

ประธานบริหาร มูลนิธิสถาบันเพื่อพัฒนานวัตกรรมการศึกษา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- อาจารย์ วิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร ปริญญาโท ปริญญาเอก
- รับผิดชอบการเรียนการสอน Internet of Things, Advanced ERP, e-Tourism และอื่น ๆ
- รับผิดชอบงานศึกษา ค้นคว้า วิจัย IOT, Deep Learning และอื่น ๆ

การอบรม

- Block Chain Technologies

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ และสาขาบริหารจัดการภาครัฐ

การศึกษา

- ปริญญาตรี เกษตรศาสตร์ สาขาพืชสวน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโท สาขาเอกวิชาโทรคมนาคม Memphis State University, USA
- ปริญญาเอก สาขาวิชาบริหารจัดการความรู้ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

นางพิมพร โอวาสิทธิ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2565)

อายุ
64 ปี

ตำแหน่ง
ข้าราชการบำนาญ สำนักงบประมาณ

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
- ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านความมั่นคง 1 สำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการสำนักงานผู้อำนวยการ สำนักงบประมาณ

การอบรม

- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง หลักสูตรที่ 1 (นบส.) รุ่นที่ 83 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการเงิน
- ด้านบัญชี

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท ขนส่ง จำกัด
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนการบริหารจัดการเหรียญกษาปณ์ทรัพย์สินมีค่าของแผ่นดินและการทำของ
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการเงิน

การศึกษา

- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตร์ (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์

กรรมการบริษัทฯ

(ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565 ซึ่ง คนร. เห็นชอบ เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565)

อายุ

58 ปี

ตำแหน่ง

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- คณบดี วิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟ่า โอเปอร์เรเตอร์ จำกัด
- กรรมการมูลนิธิสถาบันเพื่อพัฒนานวัตกรรม
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาบริหารจัดการองค์กร และสาขาวิศวกรรม

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาเอก Electronic and Electrical Engineering, University of Strathclyde, Scotland

คณะกรรมการบริษัทฯ ที่เปลี่ยนแปลงในปีงบประมาณ 2566

นายระพี ผ่องบุพกิจ

ดำรงตำแหน่ง กรรมการบริษัทฯ
ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2564 - 25 มกราคม 2566
ได้รับแต่งตั้งเป็น ประธานกรรมการบริษัทฯ
เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2564 - 25 มกราคม 2566

นายพรชัย ฐีระเวช

ดำรงตำแหน่ง กรรมการบริษัทฯ
ตั้งแต่วันที่ 19 ตุลาคม 2564 - 1 มกราคม 2566
ได้รับแต่งตั้งเป็น รองประธานกรรมการบริษัทฯ
เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564 - 1 มกราคม 2566

นางสาวเพียงออ เลาหะวิไลย

ดำรงตำแหน่ง กรรมการบริษัทฯ
ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2564 - 25 มกราคม 2566

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ

นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายรวมถึงค่าตอบแทนรายเดือน ค่าเบี้ยประชุม ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และ แนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด 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 ประธานกรรมการ หรือประธานในที่ประชุม ได้รับเบี้ยประชุมเพิ่มอีกร้อยละ 25 โดยจ่ายเบี้ยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ กรณีมีเหตุสมควรอาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการชุดย่อย

2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

2.1.1 ค่าตอบแทนรายเดือน คนละ 20,000 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 ให้นับรวมเป็นการ จ่ายค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อยด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีสิทธิประโยชน์อื่นให้แก่กรรมการ นอกจากค่าตอบแทนข้างต้น

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

ค่าเบี้ยประชุมเป็นรายคณะ ประจำปี 2566

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
1	คณะกรรมการบริษัทฯ	2,655,000.00
2	คณะกรรมการบริหาร	355,000.00
3	คณะกรรมการตรวจสอบ	761,129.00
4	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	305,000.00
5	คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	32,500.00
6	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	75,000.00
7	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	150,000.00
8	คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม	140,000.00
9	คณะกรรมพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล	212,500.00
10	คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ	377,500.00
11	คณะกรรมการคัดเลือก/สรรหาผู้บริหาร ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	42,500.00
รวม		**5,106,129.00**

ค่าเบี้ยประชุมและตอบแทนของกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี 2566

ลำดับ	รายชื่อคณะกรรมการ		จำนวนเงิน (บาท)
1	พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	750,000.00
2	นายเอกนิติ	นิติทัณฑ์ประภาศ	349,758.00
3	นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	387,708.00
4	เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	552,500.00
5	นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	522,500.00
6	นางพงษ์สวาท	นีละโยธิน	425,000.00
7	นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	775,000.00
8	นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	740,000.00
9	นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	670,000.00
10	นายระพี	ผ่องบุพกิจ	226,129.00
11	นายพรชัย	ฐีระเวช	152,500.00
12	นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	266,694.00
รวม			**5,817,789.00**

คณะผู้บริหาร

วัน เดือน ปี เกิด : **31 มีนาคม 2508**
อายุตัว : **58 ปี 5 เดือน**

1. นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์

ตำแหน่งปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วันเข้าทำงาน บวท.	1 เมษายน 2565
วันรับตำแหน่ง ผวท.	1 เมษายน 2565
อายุตำแหน่ง ผวท.	1 ปี 5 เดือน
วันสิ้นสุดสัญญาจ้าง	30 มีนาคม 2568

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้า) สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาเอก Ph.D in Electronic and Electrical Engineering สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า University of Strathclyde, Scotland

ประวัติการทำงาน

- 1 เมษายน 2565 ได้รับการแต่งตั้งดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วัน เดือน ปี เกิด : **14 สิงหาคม 2506**
อายุตัว : **60 ปี 1 เดือน**
อายุงาน : **32 ปี 9 เดือน**

2. นางสิริเกศ เนียมลอย

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต (ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

คุณวุฒิเพิ่มเติม

- หลักสูตร วิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารชั้นสูง
- กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 48 ปี 2557
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 7 ปี 2559
- หลักสูตร พัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหารกองทัพอากาศ (พสบ.ทอ.) รุ่นที่ 15 ปี 2563

ประวัติการทำงาน

- 17 ตุลาคม 2565 ได้รับการแต่งตั้งดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วัน เดือน ปี เกิด : **7 มกราคม 2507**
อายุตัว : **59 ปี 8 เดือน**
อายุงาน : **36 ปี 3 เดือน**

3. นายชำนาญ ฤาชัย

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (สาขารัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

คุณวุฒิเพิ่มเติม

- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IDRP) รุ่นที่ 8 ปี 2560
- หลักสูตร พัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหารกองทัพอากาศ (พสบ.ทอ.) รุ่นที่ 14 ปี 2562

ประวัติการทำงาน

- 1 มกราคม 2566 ได้รับการแต่งตั้งดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วัน เดือน ปี เกิด : **19 กันยายน 2507**
อายุตัว : **59 ปี**
อายุงาน : **36 ปี 4 เดือน**

4. นายไพสาน ปราณีตพลกรัง

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- ปริญญาตรี ครุศาสตรอุตสาหกรรมบัณฑิต (สาขาวิศวกรรมอิเล็กทรอนิกส์) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
- ปริญญาโท วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

คุณวุฒิเพิ่มเติม

- ประกาศนียบัตร หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารชั้นสูงกองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 49 ปี 2558

ประวัติการทำงาน

- 16 มกราคม 2566 ได้รับการแต่งตั้งดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วัน เดือน ปี เกิด : **25 สิงหาคม 2519**
อายุตัว : **47 ปี**
อายุงาน : **11 เดือน**

5. นายมนตรี สุคนธมาน

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมไฟฟ้า-สื่อสาร) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

คุณวุฒิเพิ่มเติม

- หลักสูตร การบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง สถาบันพระปกเกล้า รุ่นที่ 19 (ปศส. 19) ประจำปี 2563
- หลักสูตร ผู้นำพอเพียงเพื่อความมั่นคง มูลนิธิคลังสมอง วปอ. เพื่อสังคม รุ่นที่ 10/11 (นพม.10) ประจำปี 2564 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย รุ่นที่ 312 (Thai IOD312) ประจำปี 2564
- หลักสูตร การบริหารความมั่นคงสำหรับผู้บริหารสูงสุด รุ่นที่ 3 (วปอ.มส.SML รุ่นที่ 3) ประจำปี 2565 สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรในพระบรมราชูปถัมภ์
- หลักสูตร นักบริหารการงบประมาณระดับสูง สำนักงบประมาณ สำนักนายกรัฐมนตรี รุ่นที่ 10 (นงส.10) ปี 2566

ประวัติการทำงาน

- 1 พฤศจิกายน 2565 ได้รับการแต่งตั้งดำรงตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2566 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม 15 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายเอกนิติ	นิติทัณฑ์ประภาศ[1/]	9/9
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ[2/]	6/14
เรือโท สุพจน์	เจริญสุข[3/]	14/15
นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์ [4/]	14/15
พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา[5/]	15/15
นางพงษ์สวาท	นีละโยธิน[6/]	12/15
นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ[7/]	15/15
นางพิมพร	โอวาสิทธิ์[8/]	15/15
นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์[9/]	15/15
นายระพี	ผ่องบุพกิจ[10/]	5/5
นายพรชัย	ฐีระเวช[11/]	3/3
นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย[12/]	6/6

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ :

1/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566

2/ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบ มีผลเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

3/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

4/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

5/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

6/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

7/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

8/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2565

9/ ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565 โดยคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบ มีผลเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565

10/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566

11/ จากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2566

12/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย กรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน ในปีงบประมาณ 2566 มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

• ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 21 กุมภาพันธ์ 2566 ประกอบด้วย

1. นายพรชัย	ฐีระเวช[1/]	ประธานกรรมการ
2. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ[2/]	กรรมการ
3. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
4. นายพลจักร	นิ่มวัฒนา	กรรมการ
5. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการและเลขานุการ
6. นางธนิยา	สุนทระศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ
7. นายเทพธนิต	อยู่โพธิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ : 1/ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2566

2/ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบ มีผลเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

• ระหว่างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ - 28 มีนาคม 2566 ประกอบด้วย

1. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	ประธานกรรมการ
2. นายพลจักร	นิ่มวัฒนา	กรรมการ
3. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการและเลขานุการ
4. นางธนิยา	สุนทระศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ
5. นายเทพธนิต	อยู่โพธิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

• ระหว่างวันที่ 29 มีนาคม - 30 กันยายน 2566 ประกอบด้วย

1. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	ประธานกรรมการ
2. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3. นายพลจักร	นิ่มวัฒนา	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการและเลขานุการ
5. นางธนิยา	สุนทระศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ
6. นายเทพธนิต	อยู่โพธิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 42 วรรค 4 ดังนี้

"เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่ง โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน โดยได้แต่งตั้งให้กรรมการบริษัทฯ จำนวนหนึ่ง เป็นประธานกรรมการและกรรมการ หรือสามารถแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกเข้าร่วมเป็นกรรมการได้ จำนวน 1 คน และให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นกรรมการโดยตำแหน่ง มีฝ่ายบริหารทำหน้าที่เลขานุการและผู้ช่วยเลขานุการ"

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ 2566 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม 10 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายพรชัย	ฐีระเวช[1/]	3/3
เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	7/10
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ[2/]	7/9
นายพลจักร	นิ่มวัฒนา	10/10
นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	10/10

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ : 1/ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2566

2/ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบ มีผลเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ 2566 คณะกรรมการตรวจสอบมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

• ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 21 กุมภาพันธ์ 2566 ประกอบด้วย

1. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	ประธานกรรมการ
2. นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย[1/]	กรรมการ
3. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน		ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ : 1/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566

• ระหว่างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ - 30 กันยายน 2566 ประกอบด้วย

1. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการ
3. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการกำกับดูแลที่ดี และกระบวนการบริหารความเสี่ยง

3. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ

4. สอบทานการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับวิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

5. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน

6. พิจารณาราชการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสเกิดการทุจริตที่อาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

7. เสนอข้อแนะนำต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง และประเมินผลงานของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน

8. ประสานงานเกี่ยวกับผลการตรวสอบกับผู้สอบบัญชี และอาจเสนอแนะให้สอบทานหรือตรวจสอบรายการใดที่เห็นว่าจำเป็น รวมถึงเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

9. รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรรมการบริษัทฯ อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้งภายใน 60 วันนับแต่วันสิ้นสุดในแต่ละ ไตรมาส ยกเว้นรายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 4 ให้จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังเพื่อทราบภายใน 90 วัน นับแต่วันสิ้นปีบัญชีการเงินของบริษัทฯ

10. ประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีบัญชีการเงินละ 1 ครั้ง รวมทั้งรายงานผลการประเมิน ปัญหาอุปสรรค ตลอดจนแผนการปรับปรุงการดำเนินงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ

11. เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานประจำปีของคณะกรรมการตรวจสอบ และค่าตอบแทน ของผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปีของบริษัทฯ

12. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด หรือคณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2566 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

• ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 21 กุมภาพันธ์ 2566 ประกอบด้วย

1. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ[1/]	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการ
3. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ : 1/ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566 ซึ่งคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบ มีผลเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

• ระหว่างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ - 28 มีนาคม 2566 ประกอบด้วย

1. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	ประธานกรรมการ
2. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
3. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ

• ระหว่างวันที่ 29 มีนาคม - 30 กันยายน 2566 ประกอบด้วย

1. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
2. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
3. นายเอกนิติ	นิติทัณฑ์ประภาศ	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีอำนาจหน้าที่ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด คือ พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติภารกิจของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องประเมินสถานการณ์และกำหนดออกมาเป็นนโยบาย เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ ในกรณีที่ยังไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่และรับผิดชอบแทนคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง จนกว่ากรรมการบริหารความเสี่ยงซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

ในปีงบประมาณ 2566 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ประกอบด้วย

1. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการ
3. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)
2. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท.
3. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
4. นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ
5. ดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ 2566 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

• ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 25 มกราคม 2566 ประกอบด้วย

1. นายระพี	ผ่องบุพกิจ[1/]	ประธานกรรมการ
2. นายพรชัย	ฐีระเวช[2/]	กรรมการ
3. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
4. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
5. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ

6. นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย[3/]	กรรมการ
7. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการ
8. นางพงษ์สวาท	นีละโยธิน	กรรมการ
9. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
10. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	กรรมการ
11. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
12. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
13. นายมาโนช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ : 1/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566
2/ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2566
3/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566

• ระหว่างวันที่ 26 มกราคม - 30 กันยายน 2566

ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม เนื่องจากยังไม่มีการแต่งตั้งประธานกรรมการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ
2. พิจารณากลั่นกรอง เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ
3. ติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อ สังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ 2566 คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ ประกอบด้วย

1. นางพงษ์สวาท	นีละโยธิน	ประธานกรรมการ
2. นางสาวชุณหจิต	สังข์ใหม่	กรรมการ
3. นางสาวนาถสินี	ยุติธรรมดำรง	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

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

คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม

ในปีงบประมาณ 2566 คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

• ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 21 กุมภาพันธ์ 2566 ประกอบด้วย

1. นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย[1/]	ประธานกรรมการ
2. นางสาววิภารัตน์	ดีอ่อง	กรรมการ
3. นายสุธี	ผู้เจริญชนะชัย	กรรมการ
4. นายบุญเกียรติ	การะเวกพันธุ์[2/]	กรรมการ
5. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้		ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ : 1/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566

• ระหว่างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ - 30 กันยายน 2566 ประกอบด้วย

1. นายเอกนิติ	นิติทัณฑ์ประภาศ	ประธานกรรมการ
2. นางสาววิภารัตน์	ดีอ่อง	กรรมการ
3. นายสุธี	ผู้เจริญชนะชัย	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบายด้านการส่งเสริมการใช้ความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ
2. อนุมัติแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ
3. อนุมัติคู่มือและเอกสารต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ
4. ส่งเสริม สนับสนุน ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะการสร้างบรรยากาศ การสร้างวัฒนธรรมการคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ เพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินงาน รวมถึงยกระดับการจัดการนวัตกรรมเพื่อสามารถนำไปพัฒนา ขยายผลการนำมาใช้ประโยชน์ภายในบริษัทฯ และขยายผลในเชิงพาณิชย์
5. กำกับ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของบริษัทฯ และรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานด้านนวัตกรรมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงาน เพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม

คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล

ในปีงบประมาณ 2566 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเทคโนลียีดิจิทัล มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

• ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 21 กุมภาพันธ์ 2566 ประกอบด้วย

1. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	ประธานกรรมการ
2. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
3. นายศักดิ์ณรงค์	แสงสง่าพงศ์	กรรมการ
4. นายอรรณพ	ธนัญชนะ	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ		ผู้ช่วยเลขานุการ

• ระหว่างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ - 28 มีนาคม 2566 ประกอบด้วย

1. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	ประธานกรรมการ
2. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
3. นายศักดิ์ณรงค์	แสงสง่าพงศ์	กรรมการ
4. นายอรรณพ	ธนัญชนะ	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่าย/ผู้อำนวยการกอง ประจำสำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)		ผู้ช่วยเลขานุการ

• ระหว่างวันที่ 29 มีนาคม - 30 กันยายน 2566 ประกอบด้วย

1. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	ประธานกรรมการ
2. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
3. นายศักดิ์ณรงค์	แสงสง่าพงศ์	กรรมการ
4. นายอรรณพ	ธนัญชนะ	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่าย/ผู้อำนวยการกอง ประจำสำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)		ผู้ช่วยเลขานุการ
8. ผู้อำนวยการฝ่าย ประจำสำนักงานผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) (นายเมธี เสรีอรุโณ)		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบายด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของบริษัทฯ
2. พิจารณาแผนด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของบริษัทฯ
3. ส่งเสริม สนับสนุน ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล และขับเคลื่อน Digital Transformation ขององค์กร
4. กำกับ ติดตามการดำเนินงานการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของบริษัทฯ และรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส
5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงาน เพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม

คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ

ในปีงบประมาณ 2566 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

• ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 21 กุมภาพันธ์ 2566 ประกอบด้วย

1.	พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	ประธานกรรมการ
2.	เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
3.	นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
4.	นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย		กรรมการ
6.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากกองทัพอากาศ		กรรมการ
7.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากกองทัพเรือ		กรรมการ
8.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากสายการบิน		กรรมการ
9.	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)		เลขานุการ
10.	ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ
11.	ผู้อำนวยการกองพัฒนาคุณภาพ		ผู้ช่วยเลขานุการ

• ระหว่างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ - 30 กันยายน 2566 ประกอบด้วย

1.	พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	ประธานกรรมการ
2.	เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
3.	นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
4.	นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย		กรรมการ
6.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากกองทัพอากาศ		กรรมการ
7.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากกองทัพเรือ		กรรมการ
8.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากสายการบิน		กรรมการ
9.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจาก กสทช.		กรรมการ
10.	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่		เลขานุการ
11.	ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ
12.	ผู้อำนวยการกองพัฒนาคุณภาพ		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบายด้านการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ
2. พิจารณาและให้ความเห็นชอบแผนการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ
3. ส่งเสริม สนับสนุน ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ และรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส
4. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงาน หรือเจ้าหน้าที่ เพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม

คณะกรรมการคัดเลือก/สรรหาผู้บริหาร บวท. ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปีงบประมาณ 2566 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก/สรรหาผู้บริหาร บวท. ระดับ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วย

1. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	ประธานกรรมการ
2. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
3. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการและเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณาหลักเกณฑ์ วิธีการ กระบวนการคัดเลือก/สรรหา และกรอบระยะเวลา จนกระทั่งดำเนินการคัดเลือก/สรรหาจนแล้วเสร็จ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติต่อไป

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ 2566 กรรมการอิสระมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

• ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 21 กุมภาพันธ์ 2566

1. นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย[1/]
2. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา
3. นางพงษ์สวาท	นีละโยธิน
4. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ
5. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์

หมายเหตุ : 1/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2566

• ระหว่างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ - 30 กันยายน 2566

1. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา
2. นางพงษ์สวาท	นีละโยธิน
3. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ
4. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์

กรรมการอิสระ ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้ และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่าง ๆ ได้เมื่อจำเป็นและสิ่งที่สำคัญ คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปีงบประมาณ 2566 มีการประชุม รวมทั้งสิ้น 11 ครั้ง โดยสรุปข้อมูลการเข้าประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ดังนี้

			จำนวนครั้งในการประชุม
1. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	ประธานกรรมการ	10
2. นางสิริเกศ	เนียมลอย	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	11
3. นายชำนาญ	ฤาชัย	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	9
4. นายชนะ	ทัดท่าทราย	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	3
5. นายสุนันท์	นิ่มฟัก	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	7
6. นายวิทย์วศิน	เรียนวัฒนา	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	8
7. นายจักร	ชิโนรักษ์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	8
8. นายไพบูลณ์	ประจำวงษ์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	8
9. นางสาวนิภาพร	วรกิจวิจารณ์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	10
10. นายนิวัฒน์	เหล็กดี	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	10
11. นายสถาพร	ศรีสมวงศ์	กรรมการและเลขานุการ	11
12. นายเมธี	คำแหง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11
13. นายนิรุธ	พุทธสถิตย์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11
14. นายรัตตัญญู	กลิ่นพิกุล	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	10
15. นายจิระศักดิ์	ประสมพงศ์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11
16. นางสาวโอริสา	เชี่ยวเกษม	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11
17. นายสพล	สิงห์ดารา	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	11
18. ว่าที่ร้อยตรี ชาย	ชินะไพโรจน์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	6
19. นายอุฬาร	ศิริบุญฤทธิ์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	5
20. นายสำเริง	สารโภค	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	6
21. นายเอกศักดิ์	โพธิ์ทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	5
22. นายธันย์กมล	รื่นจิตร์วรโชค	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	5
23. นายนราธิป	ซื้อสุวรรณ	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	5

หมายเหตุ : ลำดับที่ 1 ครบวาระการเป็นกรรมการฝ่ายนายจ้าง เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2565
ลำดับที่ 5-8 ได้รับการแต่งตั้งใหม่ มีผลตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2566-วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2568
ลำดับที่ 18-20 พ้นสภาพจากการเป็นกรรมการฝ่ายลูกจ้าง มีผลตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2566
ลำดับที่ 21-23 ได้รับการแต่งตั้งใหม่ มีผลตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน 2566-วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2566

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

• การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทฯ มีคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน เป็นผู้พิจารณาขั้นตอน หลักเกณฑ์การประเมินผลงาน และการกำหนดค่าตอบแทน จากนั้นจะนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบเพื่อกำหนดการจ่ายค่าตอบแทน

• การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง มีคณะกรรมการพิจารณาบำเหน็จประจำปีเป็นผู้พิจารณาการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี และนำผลการประเมินมาใช้ประกอบการจ่ายค่าตอบแทนตามบัญชีโครงสร้างเงินเดือนของบริษัทฯ

ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

ปี	จำนวน (ราย)	เงินเดือนและค่าตอบแทนอื่น (ล้านบาท)
2564	4	16.36
2565	4	8.59
2566	5	19.30

หมายเหตุ
1. ณ วันที่ 30 กันยายน 2566
2. รวมค่าตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จำนวน 1 ราย (1 ตุลาคม 2565 - 30 กันยายน 2566)
3. ปี 2566 มีผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จำนวน 4 ราย
4. ค่าตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทนเหมาจ่ายแทนการจัดหารถยนต์ประจำตำแหน่ง และเงินรางวัลพิเศษ

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	2566	2565	2564
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)			
รายได้รวม	9,276.12	5,573.29	3,162.74
ค่าใช้จ่ายรวม	8,745.53	7,881.74	6,787.79
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	530.59	(2,308.45)	(3,625.05)
ฐานะการเงิน (ล้านบาท)			
สินทรัพย์รวม	10,592.66	10,275.82	10,440.82
หนี้สินรวม	8,531.61	8,672.46	6,901.66
ส่วนของผู้ถือหุ้น	2,061.05	1,603.36	3,539.16
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	4.14	5.41	1.95
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้น	1.05	1.80	12.81

รายงานค่าใช้จ่าย ด้านพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2566	2565	2564
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	6,423.59	5,026.97	4,034.15
ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว	8.82	7.18	5.87

หนี้เงินกู้รัฐวิสาหกิจ

เงินกู้ระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ 30 กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
		2566	2565	2564	
กรุงไทย	2,678.40	1,219.23	1,013.53	695.82	ไม่ค้ำประกัน
รวม	**2,678.40**	**1,219.23**	**1,013.53**	**695.82**	

เงินกู้ระยะสั้น

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	ประเภทวงเงิน	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ 30 กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
			2566	2565	2564	
กรุงไทย	O/D	30.00	-	-	-	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	O/D	30.00	-	-	-	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	P/N	3,080.00	1,280.00	1,380.00	540.00	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	P/N	300.00	-	300.00	-	ไม่ค้ำประกัน
กรุงศรีอยุธยา	P/N	160.00	-	150.00	160.00	ไม่ค้ำประกัน
เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	P/N	1,000.00	140.00	1,000.00	-	ไม่ค้ำประกัน
รวม		**4,600.00**	**1,420.00**	**2,830.00**	**700.00**	

แนวโน้มทางการเงิน

แนวโน้มทางการเงินในปี 2567

จากการประมาณการตามแผนการเงินประจำปี 2567 (ปี 2567-2571) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ 10/2566 เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2566 บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้รวมในปี 2567 จำนวน 12,105.69 ล้านบาท โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ในปี 2567 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 47 อย่างไรก็ตามในปี 2567 บริษัทฯ ยังคงดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่อง คาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายดำเนินการรวม จำนวน 11,420.62 ล้านบาท ทำให้ในปี 2567 บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 685.07 ล้านบาท

สำหรับงบลงทุนประจำปี 2567 บริษัทฯ ได้พิจารณาทบทวนแผนการลงทุนสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2567-2571 ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนภาคความปลอดภัย โดยเป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบบริการการเดินอากาศให้สอดคล้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีการเดินอากาศระบบใหม่ และพัฒนาระบบสนับสนุนบริการการเดินอากาศเพื่อรักษาระดับมาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยงบประมาณลงทุนประจำปี 2567 มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุน จำนวน 511.30 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

แนวโน้มทางการเงินในระยะ 5 ปี (ปี 2567-2571)

ในปี 2567 คาดว่าปริมาณเที่ยวบินจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ (เท่ากับก่อนเกิดสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19)) สอดคล้องตามคาดการณ์ของ ICAO โดยประมาณการปรับอัตราค่าบริการฯ ใหม่ในปี 2567 ซึ่งจากการประมาณการรายได้และค่าใช้จ่าย 5 ปี (ปี 2567-2571) คาดว่าบริษัทฯ จะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายตลอดระยะเวลา 5 ปี เนื่องจากปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

จากแผนการลงทุนในระยะ 5 ปี ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2567-2571 ของบริษัทฯ คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ 6,046 ล้านบาท โดยมีโครงการลงทุนที่สำคัญ ได้แก่ โครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา นอกจากนั้นเป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนภาคความปลอดภัย โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีแหล่งเงินลงทุนส่วนใหญ่จากเงินทุนหมุนเวียนจากสภาพคล่องคงเหลือ และส่วนที่เหลือใช้จ่ายจากการจัดหาแหล่งเงินกู้ระยะยาว

เรื่องเด่นในรอบปี

1. การจัดทำแผน ASEAN ANS Master Plan

บริษัทฯ ร่วมกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นหนึ่งในทีมจัดทำ ASEAN Air Navigation Services (ANS) Masterplan ตั้งแต่ฉบับแรกที่ได้รับการรับรองโดย ASEAN Transport Minsters (ATM) Meeting ในปี 2560 ปัจจุบันกลุ่ม Strategic Planning Group (SPG) ภายใต้กรอบการดำเนินงานของอาเซียน อยู่ระหว่างการจัดทำ ASEAN Air Navigation Services (ANS) Masterplan ฉบับที่ 3 โดยประเทศไทย เป็นทีมงานสำคัญในการร่วมจัดทำ/ปรับปรุงในปี 2566 ซึ่งจะนำเสนอต่อที่ประชุม ATM ในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2566 เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาการเดินอากาศในภูมิภาคอาเซียนต่อไป

2. การดำเนินการด้านการจัดการความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM) ระหว่างประเทศ

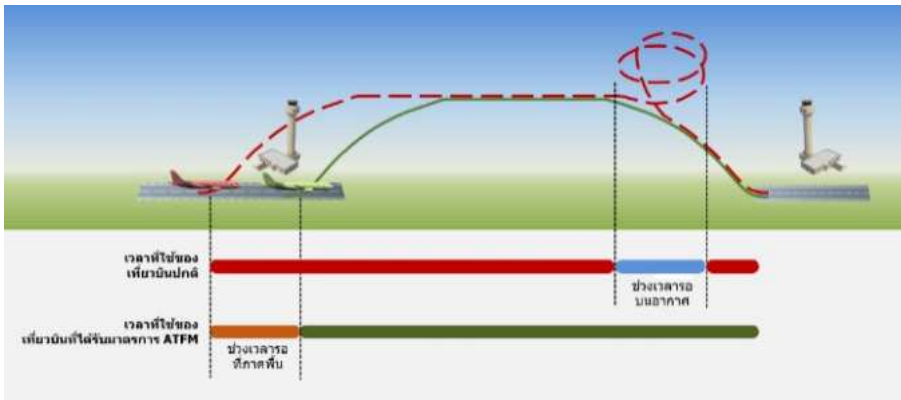
บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิก ICAO Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้าน ATFM ในระดับสากล รวมทั้งร่วมสนับสนุนการดำเนินการในระดับภูมิภาคผ่าน ICAO Asia/Pacific Air Traffic Flow Management Steering Group (ATFM SG) และ Asia/Pacific ATFM Information Requirement Small Working Group (ATFM-IR SWG) เพื่อร่วมจัดทำ/ปรับปรุง Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM และร่วมจัดทำแนวทาง/วิธีการ/ข้อกำหนดทั้งด้านปฏิบัติการและด้านเทคนิคในระดับภูมิภาค เพื่อผลักดันการดำเนินการด้าน ATFM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีบทบาทในฐานะผู้นำในการดำเนินโครงการ Asia/Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) ซึ่งเป็นการพัฒนาการให้บริการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ ของประเทศสิงคโปร์ จีน ฮ่องกง ออสเตรเลีย กัมพูชา มาเลเซีย เมียนมาร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ลาว และหน่วยงานนานาชาติด้านการบินอื่น ๆ โดยโครงการดังกล่าวเป็นการดำเนินการร่วมด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา บริษัทฯ และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ให้บริการ ATFM ในสถานการณ์ที่สนามบินหรือห้วงอากาศมีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศโดยไม่ทราบล่วงหน้าในหลายครั้ง และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี

ในปี พ.ศ. 2562 - 2563 คณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub-Group) ซึ่งจัดตั้งขึ้นภายใต้โครงการฯ เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้ร่วมกันจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างกัน ผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานสากล ยังได้ร่วมกันจัดทำเอกสารข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างประเทศผ่าน AFTN/AMHS (Aeronautical Fixed Telecommunication Network/Air Traffic Service Message Handling System) ขึ้น และเอกสารดังกล่าวยังได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจากคณะทำงานด้านเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้ ICAO APANPIRG ให้ใช้เป็นเอกสารอ้างอิงสำหรับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และได้รับการตีพิมพ์ในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific

ทั้งนี้ จากการให้บริการ ATFM ภายใต้โครงการ AMNAC ของ บริษัทฯ ในรอบปีงบประมาณ 2566 (เดือนตุลาคม 2565 - กันยายน 2566) หน่วยงาน Bangkok ATFMU ได้มีการออกมาตรการ ATFM ให้แก่เที่ยวบินผ่านพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศในประเทศไทยมากกว่า 12,000 เที่ยวบิน ตามสถานการณ์ต่าง ๆ โดยสร้างประโยชน์อุตสาหกรรมการบินได้ดังนี้

- ช่วยลดการบินวนรอของอากาศยานกว่า 70,000 นาที (เฉลี่ยประมาณ 6 นาที/เที่ยวบิน)
- ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กว่า 8,000 กิโลกรัม
- ช่วยลดการเผาผลาญเชื้อเพลิงในการบินได้กว่า 2,500 ตัน
- ช่วยเพิ่มความสามารถการคาดการณ์ปฏิบัติการบิน (Operational Predictability) โดยเฉพาะในสถานการณ์ไม่ปกติ



3. รายงาน Operational Performance Benchmarking 2019-2022

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกลุ่ม Performance Based Working Group (PBWG) ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา โดยกลุ่ม PBWG เป็นกลุ่มความร่วมมือระหว่างหน่วยงานบริการจราจรทางอากาศ (Air Navigation Service Provider : ANSP) ประกอบด้วย Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS), Japan Air Navigation Services (JANS), Federal Aviation Administration (FAA), EUROCONTROL, Aeronautical Radio of Thailand (AEROTHAI), Department of Airspace Control Brazil (DECEA) (เข้าร่วมภายหลังในปี 2564) และ Civil Aviation Administration of China (CAAC) (เข้าร่วมภายหลังในปี 2565) เพื่อเทียบเคียงผลการดำเนินงานเชิงประสิทธิภาพตามตัวชี้วัดที่กำหนดโดย ICAO's Global Air Navigation Plan (GANP) ในด้าน Predictability, Efficiency และ Capacity โดยบริษัทฯ ได้ร่วมกับกลุ่ม PBWG จัดทำรายงาน Operational Performance Benchmarking 2015-2018 ในปี 2562 และในปี 2566 นี้ได้จัดทำรายงาน Operational Performance Benchmarking 2019-2022 ทั้งนี้ รายงานดังกล่าวเป็นรายงานที่เผยแพร่เฉพาะภายในกลุ่ม PBWG เพื่อให้หน่วยงาน ANSP พัฒนาแนวทางประมวลผลและวิเคราะห์ตัวชี้วัดตาม GANP ร่วมกันโดยมุ่งหมายให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการการเดินอากาศต่อไป

4. การพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Air Traffic Mangement : UTM)

เนื่องด้วยในปัจจุบันมีการพัฒนาและใช้อากาศยานไร้คนขับที่เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วทั่วโลก เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ห้วงอากาศ บริษัทฯ ในฐานะหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศของประเทศ จึงได้ริเริ่มพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Air Traffic Management : UTM) ให้ตอบสนองความจำเป็นดังกล่าว โดยตั้งแต่ในปี 2565 ได้ร่วมกับ กพท. ริเริ่มพัฒนาโครงการพัฒนาการบริการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับในพื้นที่นำร่อง Bangkok Control Zone สำหรับห้วงอากาศรอบสนามบินในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โดยมุ่งเน้นการขออนุญาตขึ้นบินโดยเฉพาะสำหรับโดรนขนาดเล็กที่ทำการบินที่ความสูงต่ำในพื้นที่ห้วงอากาศควบคุม ทั้งนี้ การพัฒนา UTM ในเบื้องต้นมีเป้าหมายในการปรับปรุงกระบวนการให้อนุญาตปัจจุบันให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ มีความเชื่อมโยงของข้อมูลและเป็นอัตโนมัติมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถรองกับปริมาณการใช้งานที่มีมาก และจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องภายใต้ระบบ UTM ผู้บินโดรนสามารถทำการขอขึ้นบินผ่านแอปพลิเคชั่นบนโทรศัพท์มือถือซึ่งจะแจ้งเตือนให้ทราบข้อจำกัดด้านห้วงอากาศและข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และรายละเอียดคำขอจากผู้บินโดรน จะถูกส่งให้หน่วยงานผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้อนุญาตผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ ระบบสามารถแสดงข้อมูลที่สำคัญและช่วยในการตัดสินใจหรือให้การอนุญาตที่เป็นแบบอัตโนมัติมากยิ่งขึ้นได้ จากผลตอบรับที่ดีหลังการเปิดใช้งานระบบ UTM บริษัทฯ จึงอยู่ระหว่างการพิจารณาแนวทางการขยายผลไปยังห้วงอากาศบริเวณสนามบินอีก 4 แห่งได้แก่ ภูเก็ต เชียงใหม่ สมุย และขอนแก่น รวมถึงวางแผนการพัฒนาขีดความสามารถอื่นของ UTM ต่อไป

บริการเกี่ยวเนื่อง

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

ในปี พ.ศ. 2566 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

• บริการบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบลูกข่ายวิทยุสื่อสาร เสาสื่อสารและระบบไฟฟ้ายอดเสา ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

• บริการข่ายสื่อสารข้อมูลสายการบิน (Airline Operational Control : AOC) มีจำนวนสถานีภาคพื้นระยะไกล (Remote Ground Station) สำหรับให้บริการรวมทั้งสิ้น 207 สถานี โดยเป็นสถานี RGS ประเภท ACARS จำนวน 156 สถานี ใน 15 ประเทศ และสถานี RGS ประเภท VDL Mode 2 จำนวน 51 สถานี ใน 8 ประเทศ และมีสายการบินที่ใช้บริการจำนวน 174 สายการบินและอากาศยานที่ใช้บริการ 7,700 ลำ และมีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลการบินทั้งหมดในปีงบประมาณ 2566 ประมาณ 214.71 ล้านกิโลบิต เพิ่มขึ้นจำนวน 83.80 ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ 64.02 จากปีงบประมาณ 2565

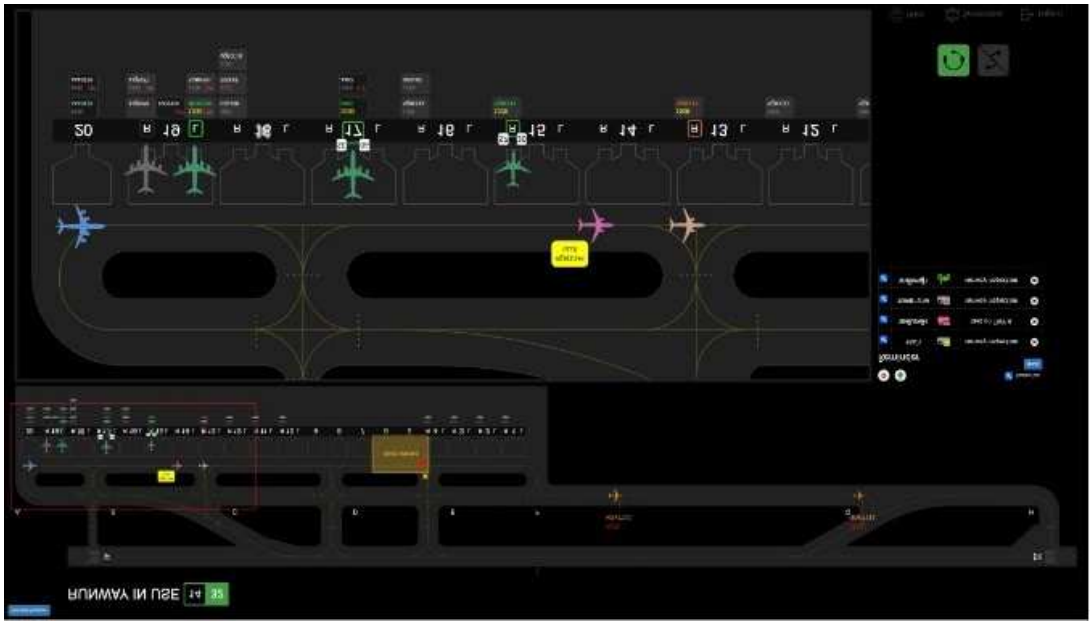
• บริการบินทดสอบอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับบริการเดินอากาศให้กับสนามบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น ราชอาณาจักรกัมพูชา สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

• บริการฝึกอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับการให้บริการเดินอากาศด้านการควบคุมจราจรทางอากาศด้านวิศวกรรมและด้านอำนวยการให้กับหน่วยงานให้บริการเดินอากาศทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล ราชอาณาจักรภูฏาน และสาธารณรัฐประชาชนมองโกเลีย

นวัตกรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจด้วยการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และเทคโนโลยีสู่การพัฒนาและยกระดับคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการกิจการบินและสายการบินบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนสนับสนุนให้บริหารจัดการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชียให้มีประสิทธิภาพคล่องตัวขึ้น รวมทั้งพัฒนาและส่งเสริมศักยภาพเชิงนวัตกรรมของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง โดยมีผลงานด้านพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ ดังนี้

• บริษัทฯ ออกแบบและพัฒนาระบบบริหารการจราจรภาคพื้น (Movement Area Management System) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้ปฏิบัติงานได้รวดเร็ว และการได้เห็นสภาพการจราจรบนภาคพื้นโดยรอบจะป้องกันความผิดพลาดและลดภาระงานในการบริหารการจราจรภาคพื้น รวมทั้งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น โดยขณะนี้ใช้งานที่หอบังคับการบินกระบี่และภูเก็ต



นโยบายการแข่งขันทางการตลาดที่เป็นธรรม

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจตามแนวทางการแข่งขันทางการตลาดที่เป็นธรรม ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลที่ดี มุ่งเน้นการปฏิบัติงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจอย่างเสรีและป้องกันมิให้เกิดการกระทำอันไม่เป็นธรรมในการทำธุรกิจ

การดำเนินการด้านทรัพยากรบุคคล

การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา องค์กรธุรกิจทั่วโลกต้องปรับตัวกันอยู่ตลอดเวลาเพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินภารกิจได้อย่างต่อเนื่องท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงที่ไม่มีวันหยุด ไม่ว่าจะเป็นวิกฤตจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) พฤติกรรมผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการที่เปลี่ยนไปและความก้าวล้ำของเทคโนโลยีดิจิทัล และในมิติของการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลในองค์กรก็ต้องเผชิญหน้ากับการเปลี่ยนแปลงจากรูปแบบการใช้ชีวิตที่ไม่เหมือนเดิม รวมถึงการทำงานกับบุคลากรหลากหลายรุ่น (Generation) มากขึ้น ส่งผลให้การบริหารทรัพยากรบุคคลต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานใหม่ให้ทันสถานการณ์และคนทำงานยุคใหม่

ในปี 2566 เป็นอีกปีที่ถือเป็นความท้าทายในด้านบุคลากรอีกมากมาย ทั้งการบริหารจัดการองค์กรภายหลังจากสถานการณ์ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) การปรับเปลี่ยนรูปแบบพฤติกรรมการทำงานของคนแต่ละรุ่น การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีดิจิทัล รวมทั้งการบริหารต้นทุนด้านบุคลากรที่ต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับบริษัทฯ นอกจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีความท้าทายที่เกิดขึ้นภายใต้บริบทองค์กร ได้แก่ การปรับปรุงกระบวนการทำงานให้สอดคล้องตามข้อกำหนดของ กพท. ที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานในการให้บริการการเดินอากาศ และจำเป็นต้องมีการปรับตัวอย่างรวดเร็ว เพื่อเตรียมความพร้อมรับสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปด้วยความต่อเนื่องและยั่งยืน โดยเฉพาะในด้านการบริหารทุนมนุษย์ขององค์กรที่จะสามารถใช้ศักยภาพอย่างเต็มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานเพื่อสร้างผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลสูงสุด

นอกจากนั้น เพื่อให้การดำเนินการตามนโยบายภาครัฐในการยกระดับคุณภาพในการดำเนินงานของระบบทรัพยากรบุคคลภายใต้เกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) บริษัทฯ จำเป็นต้องปฏิรูป (Transformation)

กระบวนการทำงานและบุคลากรด้านทรัพยากรบุคคลให้เน้นการทำงานในเชิงรุกอย่างมืออาชีพ (Proactive HR Professionals) และการวางแผนเชิงกลยุทธ์มากขึ้น โดยในปี 2566 บริษัทฯ ได้ทบทวนแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ฉบับปี พ.ศ. 2567-2571 (AEROTHAI HR Master Plan) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคล ที่มีวิสัยทัศน์ **"เป็นองค์กรที่มีบุคลากรมืออาชีพ (Professionals) อย่างเพียงพอ และมีศักยภาพในการให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน"**

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการบริหารทรัพยากรบุคคล ในหลายมิติ ดังนี้

1) การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างหน่วยงานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและภารกิจที่มีการเปลี่ยนแปลง

2) การจัดทำอัตรากำลังระยะยาว พ.ศ. 2567-2571 เพื่อให้มีการบริหารต้นทุนด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ

3) การประเมินความสามารถ (Competency) เพื่อจัดทำแผนพัฒนารายบุคคลให้กับกลุ่มบุคลากรสนับสนุน

4) การส่งเสริมและสร้างความตระหนักรู้อย่างต่อเนื่องในวัฒนธรรมองค์กร AEROTeam โดยให้มีการจัดกิจกรรมเพื่อให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรเข้าถึงได้ผ่านการจัดกิจกรรมผ่านระบบ Zoom Meeting การไลฟ์สดผ่านเฟซบุ๊กและยูทูบ การสื่อสารสองทางผ่านไลน์โอเพ่นแชท และได้เชื่อมโยงกิจกรรมของวัฒนธรรมองค์กรกับการสื่อสารอย่างเป็นทางการผ่านรายการ AEROTHAI Society เพื่อกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือจากบุคลากรหลากหลายรุ่น

5) การสำรวจความผูกพันต่อองค์กรของพนักงานเพื่อรวบรวมประเด็นสำคัญนำไปปรับปรุงอย่างมีประสิทธิผลและออกแบบแนวทาง Employee Experience

6) การริเริ่มปรับรูปแบบการทำงานไปสู่การปฏิบัติงานที่ผสมผสาน (Hybrid Workplace) เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบพฤติกรรมการทำงานที่เปลี่ยนไปของบุคลากร โดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลมาเป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญ

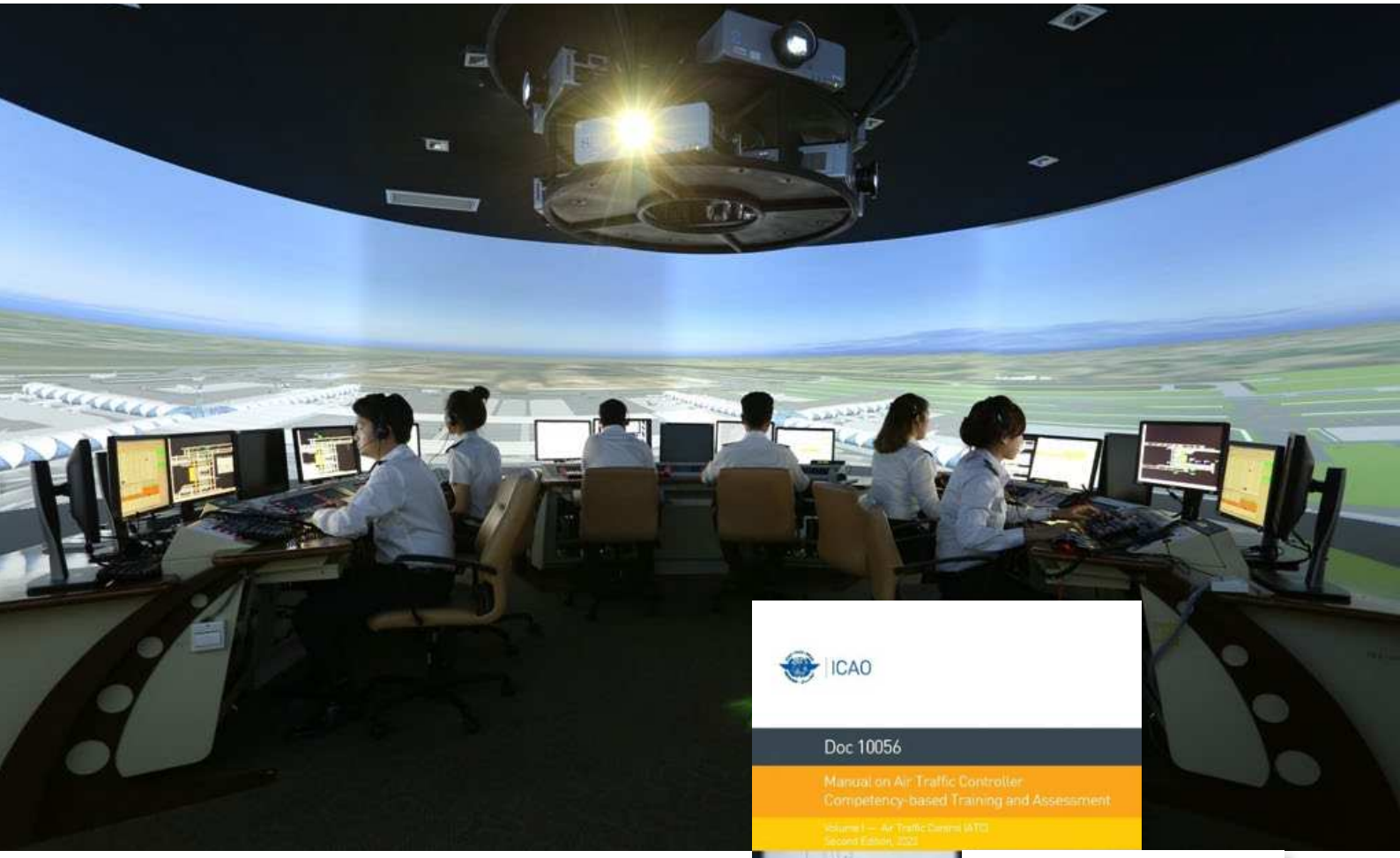
7) การริเริ่มทบทวนระบบประเมินผล การปฏิบัติงานโดยการดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารผลงาน (Performance Management System) และ

8) การปรับปรุงคุณสมบัติประจำตำแหน่งในกลุ่มงานปฏิบัติการ เพื่อลดระยะเวลาในการพัฒนาศักยการควบคุมจราจรทางอากาศ และทำให้มีบุคลากรเพียงพอและสามารถให้บริการตามมาตรฐานการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

ในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากรนั้น เนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID 19) บริษัทฯ ได้ดำเนินการดังนี้

1) กำหนดวงเงินการเบิกค่าตรวจวินิจฉัยการติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID–19) สำหรับบุคคลที่จัดอยู่ในกลุ่มเสี่ยง

2) บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการส่งเสริมจริยธรรมในการทำงาน จึงได้จัดทำแนวทางปฏิบัติด้านจริยธรรม (Do-Don't) ตามข้อกำหนดจริยธรรมของบริษัทฯ



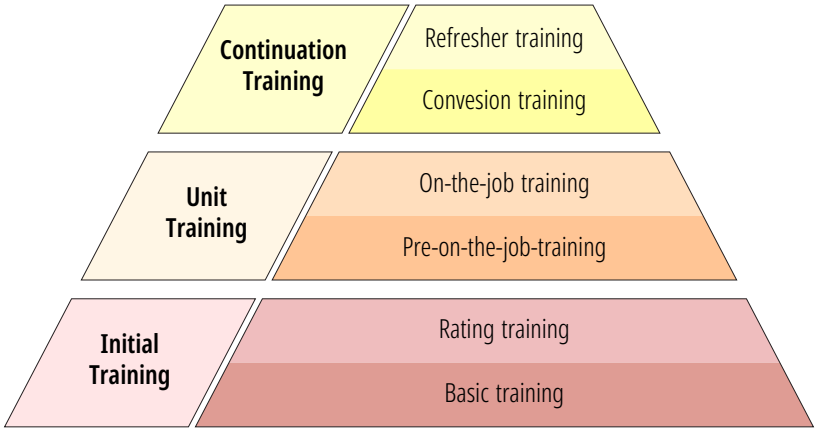
การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ ได้บริหารจัดการการพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ให้แก่บุคลากรของบริษัทฯ ในด้านการบริการการเดินอากาศ ด้านวิศวกรรมและด้านสนับสนุน เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถตามมาตรฐาน รวมถึงพัฒนาศักยภาพผู้เชี่ยวชาในสาขาวิชาชีพตามความต้องการของบริษัทฯ ตลอดจนพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และองค์กรแห่งนวัตกรรม โดยดำเนินการสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ ปี พ.ศ. 2566-2570 เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ในการ "เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน" (A Sustainable Quality Excellence Air Navigation Service Provider)

โดยได้ออกแบบระบบการพัฒนาทุนมนุษย์ของบริษัทฯ ให้สามารถยกระดับคุณภาพในการปฏิบัติงานได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีความเป็นมาตรฐาน สนับสนุนการพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง โดยมีแผนงานส่งเสริม/พัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management : KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม และแผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานนวัตกรรม สรุปการดำเนินงานดังนี้

1. การพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการ

บริษัทฯ มีแนวทางในการพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการตาม ICAO Doc 10056 - Manual on Air Traffic Controller Competency-based Training and Assessment แบ่งเป็น 3 ส่วนหลัก (Training Category) ตาม Structure of ATC Training ที่ระบุไว้ใน DOC 10056



1) Initial Training เป็นหลักสูตร Air Traffic Controller License and Rating (ATCLR) เพื่อพัฒนานักเรียนฝึกหัดควบคุมจราจรทางอากาศ ให้มีความรู้พื้นฐานด้านบริการจราจรทางอากาศที่จำเป็นก่อนจะเข้ารับการพัฒนาอบรมกับหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศต้นสังกัดในระดับต่อไป ดำเนินการจัดอบรมจำนวน 1 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 29 คน

2) Unit Training เป็นหลักสูตรควบคุมจราจรทางอากาศที่เฉพาะเจาะจงตาม Rating และสนามบิน หรือพื้นที่ควบคุม ดำเนินการจัดอบรมจำนวน 5 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 102 คน

3) Continuation Training เป็นหลักสูตรที่มีวัตถุประสงค์ในการคงศักยการปฏิบัติงาน (Refresher Training) และรับมือต่อการเปลี่ยนแปลง (Conversion Training) ดำเนินการจัดอบรมจำนวน 1 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 123 คน

นอกจากนี้ยังมีส่วนเพิ่มเติม คือ Development Training ซึ่งเป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มทักษะให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่นอกเหนือจากการปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศทั่วไป ดังต่อไปนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
On-the-job Training Instructor (OJTI)	60
Team Resource Management (TRM)	62
Specialized Training (NCASTP)	1,169
ATS Instructor	56
Watch Supervisor Competency	40
Aviation English (Maintain Level 4)	237

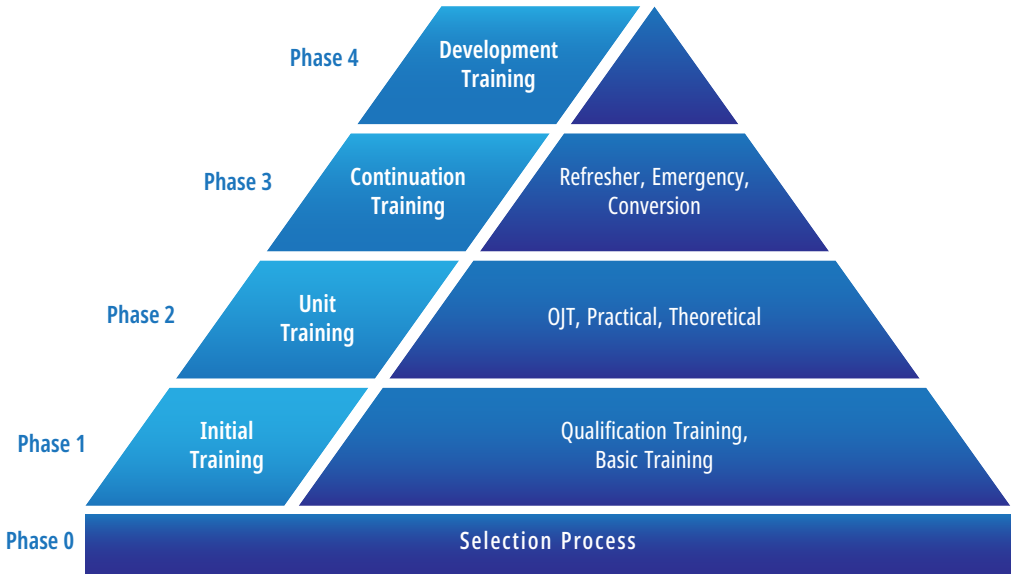
ในปี 2566 บริษัทฯ ในฐานะสถาบันฝึกอบรมด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Training Organization : ATCTO) ได้ยื่นขอการรับรองหลักสูตรต่อ กพท. จำนวน 2 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรครูฝึกภาคปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ (On-the-job Training Instructor : OJTI) และหลักสูตร OJT Refresher ซึ่งได้รับการรับรองจาก กพท. แล้ว โดยปัจจุบันมีหลักสูตรที่บริษัทฯได้รับการรับรองจาก กพท. จำนวนทั้งสิ้น 8 หลักสูตร พร้อมทั้งได้ทบทวนหลักสูตร Security Awareness ให้เป็นไปตามแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติของ กพท. และหลักสูตร Safety Management System (SMS) เป็นไปตามมาตรฐาน ICAO และคู่มือระบบบริหารความปลอดภัยบริการการเดินอากาศ รวมทั้งได้มีการจัดทำ Unit Training Plan (UTP) สำหรับหน่วยงานให้บริการจราจรทางอากาศ 11 พื้นที่ และการนำวิธีการประเมินผลแบบ Competency Based Training and Assessment (CBT&A) ตามแนวทางของ ICAO มาใช้ในการประเมินผลเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการพัฒนาบุคลากรให้กับกองทัพเรือ ณ สนามบินอู่ตะเภา การเตรียมการจัดหาเครื่องฝึกปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศจำลองแบบ 3-Dimensions เพื่อเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดิน

อากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา รวมทั้งได้มีการพัฒนาความรู้และทักษะให้กับบุคลากรที่ทำหน้าที่ Auditor ของสถาบัน ATCTO โดยส่งบุคลากรเข้ารับการอบรม จำนวน 2 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตร ISO 9001 : 2015 Internal Audit และหลักสูตร ISO 9001 : 2015 Implementation

2. การพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม

บริษัทฯ เป็นหน่วยงานที่ให้บริการจราจรทางอากาศ มีแนวทางในการพัฒนาและประเมินบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านวิศวกรรมตามกรอบความสามารถ (Competency-based Training and Assessment (CBTA)) ซึ่งพัฒนาหลักสูตรสอดคล้องกับเอกสาร ICAO Doc 10057 และตามกรอบความสามารถ (Competency Frameworks) ที่ระบุในเอกสาร ICAO Doc 9868



จากแผนภาพแสดงช่วงการฝึกอบรมบุคลากร ATSEP แบ่งออกเป็น 5 Phase ดังนี้

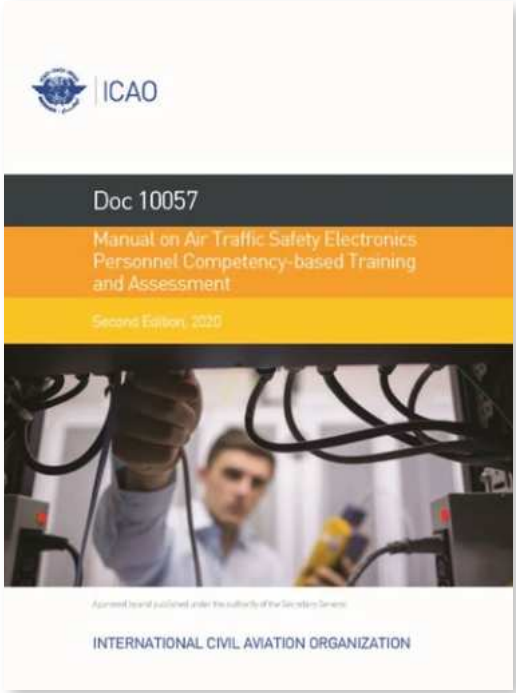
Phase 0 Selection Process มีความสำคัญอย่างมากสำหรับหน่วยงานด้าน ANSP เพื่อใช้เป็นกรอบในการคัดเลือกบุคลากร ATSEP ให้ได้คุณสมบัติตรงตามที่องค์กรต้องการ

Phase 1 Initial Training ออกแบบมาเพื่อให้ความรู้ พื้นฐานแก่ผู้ปฏิบัติงาน ATSEP แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ Basic Training (สำหรับบุคลากร ATSEP ทุกคน) และ Qualification Training (สำหรับบุคลากร ATSEP ตามสายงาน)

Phase 2 Unit Training เป็นการฝึกอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ รวมถึงการฝึกปฏิบัติจริง (On the Job Training : OJT) ในสภาวะแวดล้อมเฉพาะตามระบบ/อุปกรณ์ที่ให้บริการ

Phase 3 Continuation Training ออกแบบมาเพื่อใช้สำหรับการรักษาขีดความสามารถของบุคลากร ได้แก่ หลักสูตร Refresher Training Emergency Training และ Conversion Training

Phase 4 Developmental Training เป็นการพัฒนาความสามารถเพิ่มเติมที่จำเป็นสำหรับบุคลากรที่มีการเปลี่ยนแปลงการทำงานหรือพัฒนาไปสู่งานที่มีความซับซ้อนมากขึ้น



บริษัทฯ ยังพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรด้านวิศวกรรม ตามกรอบ CBTA ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 อยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุงหลักสูตรในระดับ Initial Training (Basic Training และ Qualification Training) และจะแล้วเสร็จในปี 2567 ให้สอดคล้องกับ ICAO Doc 10057

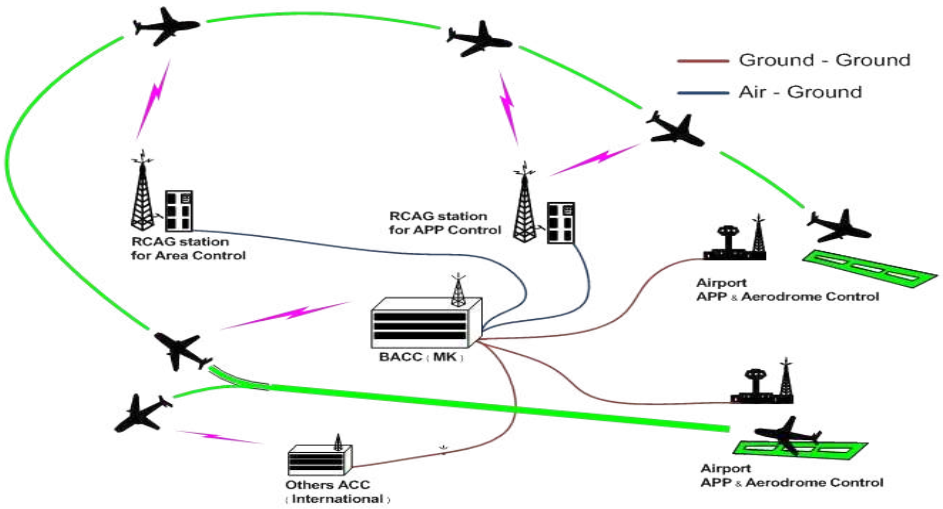
ในส่วนของการพัฒนาบุคลากร ปี 2566 บริษัทฯ ได้มีการจัดฝึกอบรมหลักสูตรที่สำคัญ ดังนี้

1. การจัดอบรมหลักสูตร Cyber Security Awareness เนื่องจากปัจจุบันแนวโน้มของอาชญากรรมทางไซเบอร์เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบเชิงลบทั้งต่อองค์กรและบุคคล บริษัทฯ จึงได้จัดอบรมหลักสูตรดังกล่าวขึ้นให้กับพนักงานในองค์กร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความตระหนักรู้ เสนอแนะแนวทางการป้องกันและการรับมือกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ โดยมีผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 631 คน

2. การจัดอบรมหลักสูตร Classroom Instructor for ATSEP มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นวิทยากรถ่ายทอดความรู้ ตามกรอบพัฒนาบุคลากรของ ICAO ที่กำหนดในเอกสาร ICAO Doc 7192 Part E-2 โดยมีบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรมทั้งส่วนกลางและภูมิภาค จำนวน 5 รุ่น ได้แก่ รุ่นที่ 1 ส่วนกลาง จำนวน 12 คน รุ่นที่ 2 ส่วนกลาง จำนวน 6 คน รุ่นที่ 3 ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก จำนวน 12 คน รุ่นที่ 4 ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี จำนวน 11 คน และรุ่นที่ 5 ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี จำนวน 12 คน

นอกจากนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการให้บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Manual of Standards Communication, Navigation and Surveillance of the CAAT, Issue 03, Revision 0, 18 September, 2020) บริษัทฯ จึงได้จัดทำกระบวนการประเมินความสามารถและออกใบรับรองการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน หรือ ATSEP โดยในปี 2566 มีผู้ผ่านการประเมินความสามารถและได้ใบรับรองการปฏิบัติงานสำหรับงานเฝ้าระวัง จำนวน 108 คน และผู้ผ่านการประเมินความสามารถ และได้ใบรับรองการปฏิบัติงานสำหรับผู้ปฏิบัติงานเชี่ยวชาญเฉพาะทาง จำนวน 6 คน

ในปี 2565 บริษัทฯ ได้รับการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านปฏิบัติการ (Air Traffic Control Training Organization : ATCTO) จาก กพท. และมีการจัดตั้ง สำนักงานฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ ตามข้อกำหนดของ กพท. เพื่อดำเนินการตรวจสอบคุณภาพ (Quality Assurance) กับศูนย์ควบคุมการบินภายใต้ ATCTO โดยในปี 2566 ทีมตรวจประเมินได้ดำเนินการตรวจสอบคุณภาพรวม 4 ศูนย์ ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค



ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน

จากนโยบายภาครัฐในปี 2566 ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินลงทุน ผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสะสมของบริษัทฯ ในปี 2566 มียอดเบิกจ่ายสะสมประมาณ ร้อยละ 91 หากปรับเงื่อนไขตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังได้ประมาณร้อยละ 95 เมื่อเทียบกับวงเงินเบิกจ่ายในปีงบประมาณ 2566 ที่ได้รับอนุมัติปรับปรุง จำนวน 450.00 ล้านบาท

ผลการประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมินผลดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่างรัฐบาลไทย กับ บริษัทฯ มีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล ภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยใช้ **"ระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM)"** เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วยการประเมินและวัดผล 3 ส่วน ได้แก่

1) การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์

2) ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ

3) Core Business Enablers 8 ด้าน (การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร การวางแผนเชิงกลยุทธ์ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล การบริหารทุนมนุษย์ การจัดการความรู้และนวัตกรรม และการตรวจสอบภายใน)

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ผลการดำเนินงาน	ปี 2565		
	การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ	Core Business Enablers
น้ำหนัก	30	30	40
คะแนนถ่วงน้ำหนัก	3.6667	5.0000	3.2929
คะแนนรวม	**3.9171**		

ผลการจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ 2566 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ "AAA" และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ "Stable" โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการประเมินของทริสเรทติ้งเกี่ยวกับสถานะการเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐของบริษัทฯ ซึ่งมีความเชื่อมโยงกับรัฐบาลในระดับสูงสุด และมีความสำคัญต่อรัฐบาลไทยในระดับสูงที่สุด โดยคาดว่าปริมาณการจราจรทางอากาศจะฟื้นตัวอย่างเต็มที่ในปีงบประมาณ 2568 ภาระหนี้จะทยอยลดลง และบริษัทฯ จะมีสภาพคล่องเพียงพอในช่วง 12 เดือนข้างหน้า นอกจากนี้ อันดับเครดิตยังสะท้อนความเห็นของทริสเรทติ้งว่ามีความเป็นไปได้มากที่ บริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากรัฐบาลอย่างเพียงพอและทันท่วงทีในกรณีที่บริษัทฯ ประสบกับปัญหาทางด้านการเงินอีกด้วย

สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต **"Stable"** หรือ **"คงที่"** สะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่า บริษัทฯ จะยังคงสถานะในการเป็นรัฐวิสาหกิจซึ่งมีความเชื่อมโยงกับรัฐบาลในระดับสูงสุดและมีความสำคัญต่อรัฐบาลในระดับสูงที่สุดในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศรายหลักในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของบริษัทฯ อาจถูกปรับลดลงได้หากระดับความเชื่อมโยงหรือความสำคัญของบริษัทฯ ที่มีต่อรัฐบาลเปลี่ยนแปลงไปจนถึงระดับที่ทำให้ทริสเรทติ้งมีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันเหตุการณ์ในกรณีที่บริษัทฯ ประสบกับปัญหาวิกฤตทางการเงิน

ความเสี่ยงหลักการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ ระบุปัจจัยเสี่ยงองค์กร จำนวน 5 รายการตามแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในประจำปี 2566 โดยมีผลการบริหารความเสี่ยงทุกรายการอยู่ในระดับที่ยอมรับ เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ประกอบด้วย

RF1 การบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีดิจิทัลมีประสิทธิผลไม่เพียงพอในการสนับสนุนเป้าหมายขององค์กร

RF2 จำนวนเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ได้รับศักยควบคุมจราจรทางอากาศตามพื้นที่ให้บริการ (ATC Rating) ไม่เพียงพอต่อการให้บริการอย่างมีคุณภาพ

RF3 ขาดสภาพคล่องทางการเงินรุนแรงจนไม่สามารถดำเนินกิจการได้

RF4 การดำเนินงานภาคธุรกิจ มีประสิทธิผลไม่เพียงพอต่อความคาดหวังขององค์กร

RF5 การดำเนินงานของบริษัทฯ มีความสอดคล้องไม่เพียงพอต่อกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับด้านการให้บริการจราจรทางอากาศ (ATS) และวิศวกรรมจราจรทางอากาศ (CNS)

การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 และหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี 2555 ของ สคร. รวมถึงได้พัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงและกระบวนการทำงาน เพื่อให้เป็นตามหลักเกณฑ์คู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบการประเมินผลใหม่ (SE-AM) ประกอบกับแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และการควบคุมภายในตาม COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงและผลลัพธ์องค์กร มีการกำกับดูแลระบบการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน รวมถึงสนับสนุนการนำนโยบายที่บูรณาการ

การกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบ (GRC) ไปสู่การปฏิบัติ พร้อมกับสื่อสารวัฒนธรรมสนับสนุนความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรให้เกิดเป็นพฤติกรรมที่พึงประสงค์ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน และการตัดสินใจที่สำคัญในทุกระดับ

การบริหารความเสี่ยงองค์กรได้บูรณาการกับการจัดทำยุทธศาสตร์ โดยแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในประจำปี 2566 จัดทำควบคู่ไปกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งได้มีการทบทวนระหว่างปี เพื่อให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานและสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้น โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในด้านมาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยทางการบิน การดำเนินโครงการตามนโยบายภาครัฐ รวมถึงการผลักดันให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดแผนจัดการความเสี่ยงเพื่อลดระดับความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ให้เป็นไปตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้

2. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานให้ความสำคัญในด้านการให้บริการการเดินอากาศที่สอดคล้องกับความต้องการอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ความพร้อมใช้งานของระบบอุปกรณ์ เทคโนโลยี และความพร้อมของบุคลากรทั้งขีดความสามารถและอัตรากำลัง ผลการประเมินในภาพรวม พบว่า อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ซึ่งมีการติดตามผลการดำเนินการตามมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนด รวมทั้งแนวทางแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมระยะสั้น และระยะยาว เพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในปีงบประมาณ 2566

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม เฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่างๆ โดยจากสถานการณ์ปัจจัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินอันเป็นผลต่อรายได้ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการทางการเงินเพื่อปรับลดค่าใช้จ่ายทั้งด้านบริหารงานและบุคลากร โดยไม่ให้กระทบกับภารกิจและความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบันจะมีสถานะของปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้สภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ ดีขึ้น แต่บริษัทฯ ยังคงมีการติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดเตรียมมาตรการในการรองรับในทุกมิติ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มกลับเข้าสู่สภาวะปกติในปี 2567

4. ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ ได้ยึดมั่นและปฏิบัติงานภายใต้มาตรฐานการให้บริการจราจรทางอากาศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งเรื่องกฎหมายทั่วไป และกฎหมายการบิน สอดคล้องกับการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล ซึ่งมีการกำหนดมาตรการและนำไปใช้งานเพื่อควบคุมให้ไม่เกิดผลกระทบที่รุนแรง ส่งผลให้ระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ
(Business Continuity Management)

บริษัทฯ ดำเนินระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) ภายใต้มาตรฐาน ISO 22301 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2562 และในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ ยังคงมีการดำเนินกิจกรรมตามมาตรฐาน ISO 22301 อย่างต่อเนื่อง โดยครอบคลุม 12 พื้นที่ แบ่งออกเป็นส่วนกลาง 3 พื้นที่ (ทุ่งมหาเมฆ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง) และส่วนภูมิภาค 9 แห่ง ภายใต้ขอบข่ายการให้บริการจราจรทางอากาศ และบริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศ

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

AEROTHAI Aeronautical Radio of Thailand

สำนักตรวจสอบภายใน

รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
ประจำปี ๒๕๖๖

รายงานผลการดำเนินงานฉบับนี้ เป็นผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งครอบคลุมเกี่ยวกับการดำเนินงาน ความรับผิดชอบ และผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบในระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๖๖

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นางพิมพร โอวาสิทธิ์ ประธานกรรมการตรวจสอบ นางสาวเพียงออ เลาหะวิไลย และ นายอนุกูล แต้มประเสริฐ เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยในระหว่างปี ๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๖ นางสาวเพียงออ เลาหะวิไลย กรรมการตรวจสอบได้ดำรงตำแหน่งครบวาระของกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ๒๕๖๖ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการตรวจสอบเป็น พลอากาศเอก คงศักดิ์ จันทรโสภา เข้ารับตำแหน่งกรรมการตรวจสอบแทน เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๖ ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๒ ครั้ง และกรรมการตรวจสอบได้เข้าร่วมประชุมครบองค์ประชุมทุกครั้ง โดยนางพิมพร โอวาสิทธิ์ และนายอนุกูล แต้มประเสริฐ เข้าประชุมจำนวน ๑๒ ครั้ง นางสาวเพียงออ เลาหะวิไลย เข้าประชุมจำนวน ๕ ครั้ง ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ – ๒๕ มกราคม ๒๕๖๖ และพลอากาศเอก คงศักดิ์ จันทรโสภา เข้าประชุมจำนวน ๗ ครั้ง ระหว่างวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๖ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๖

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ ตามที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ซึ่งสอดคล้องกับคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง โดยคณะกรรมการตรวจสอบให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกระบวนการทำงานที่เป็นระบบในเรื่องของการกำกับดูแลกิจการ การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม รวมถึงให้ความสำคัญกับกระบวนการจัดทำแผนการตรวจสอบ กระบวนการตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกับนโยบาย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัทฯ ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กรและป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นกับองค์กรในอนาคต

สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบได้ดังนี้

๑. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและความประหยัด และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

๒. สอบทานความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายในการบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลกิจการ ตลอดจนพิจารณาผลการสอบทานการประเมินการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานรัฐ พ.ศ.๒๕๖๑ โดยสำนักตรวจสอบภายในจะรายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงานในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณา

๓. กำกับดูแลระบบงานตรวจสอบภายใน ให้มีความเป็นอิสระเพื่อพัฒนาการปฏิบัติงาน

๔. ติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานสรุปผลการติดตามผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ/สั่งการทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่ามีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้

๕. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน แผนปฏิบัติงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๗ และแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๗ – ๒๕๗๑)

รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี ๒๕๖๖ - ๑/๒ -

๖. พิจารณารายงานผลการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชี สำหรับรายงานผลการตรวจสอบรายงานทางการเงินประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๕ และรายงานผลการสอบทานรายไตรมาสสำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๖ รวมถึงมีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ โดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วม จำนวน ๑ ครั้ง เพื่อหารือเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วนของรายงานทางการเงิน การปรับปรุงรายการบัญชีที่สำคัญ การประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ระบบการควบคุมภายในและประเด็นอื่น ๆ ที่สำคัญ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข

๗. ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชี เพื่อให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

จากการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่า รายงานทางการเงินแสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วนถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดี ที่กระทรวงการคลังกำหนด โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน พร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ/พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ และบริษัทฯ ได้นำข้อคิดเห็นไปพิจารณา เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

.....

(นางพิมพร โอวาสิทธิ์)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

การตรวจสอบภายใน

งานตรวจสอบภายในเป็นกลไกที่สำคัญในการทำงานเพื่อส่งเสริมให้องค์กรเกิดธรรมาภิบาลที่ดี ส่งผลให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืน การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบภายใน ในปี 2566 เป็นไปด้วยความเป็นอิสระ เที่ยงธรรม จรรยาบรรณ และมีความเชี่ยวชาญเยี่ยงมืออาชีพ สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายใน ตามมาตรฐาน International Professional Practices Framework (IPPF) ของ the Institute of Internal Auditors (IIA) ซึ่งได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนในกฎบัตรของสำนักตรวจสอบภายใน

โดยในปีที่ผ่านมา สำนักตรวจสอบภายในมุ่งเน้นด้านการยกระดับการดำเนินงานของหน่วยรับตรวจให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัทฯ และมีการรายงานที่ถูกต้อง ทำให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อกำหนดและมาตรฐานที่กำหนด สามารถยกระดับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเป็นระบบ นอกจากนั้น สำนักตรวจสอบภายในยังมุ่งเน้นในการพัฒนาและสนับสนุนผู้ตรวจสอบภายในให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ และได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบจากสมาคมวิชาชีพทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่หน่วยรับตรวจ

การจัดทำแผนการตรวจสอบ

ในปี 2566 สำนักตรวจสอบภายในได้มีการทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี 2566 และได้จัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี (ปี 2567 - 2571) และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2567 ที่สอดรับกับแผนวิสาหกิจ กลยุทธ์ และเป้าหมายของบริษัทฯ รวมทั้ง ได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนวิสาหกิจ (ปี 2567 - 2571) แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในปี 2567 บันทึกข้อตกลงประเมินผลรัฐวิสาหกิจ รายงานผลประเมินสถานะ การดำเนินงานของบริษัทฯ รายงานผลการดำเนิน ด้าน Core Business Enablers และการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยใช้การประเมินความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการจัดลำดับและคัดเลือกกิจกรรมที่จะถูกตรวจสอบโดยพิจารณาตามเกณฑ์ความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ

รวมทั้งได้จัดให้มีการหารือร่วมกับผู้บริหารระดับสูง (Executive Management) เกี่ยวกับแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ 2567 และแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี (ปี 2567-2571) เพื่อรับทราบความคาดหวังของคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้แผนการตรวจสอบของสำนักตรวจสอบภายในสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับนโยบาย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัทฯ

การปฏิบัติงานตรวจสอบ

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

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

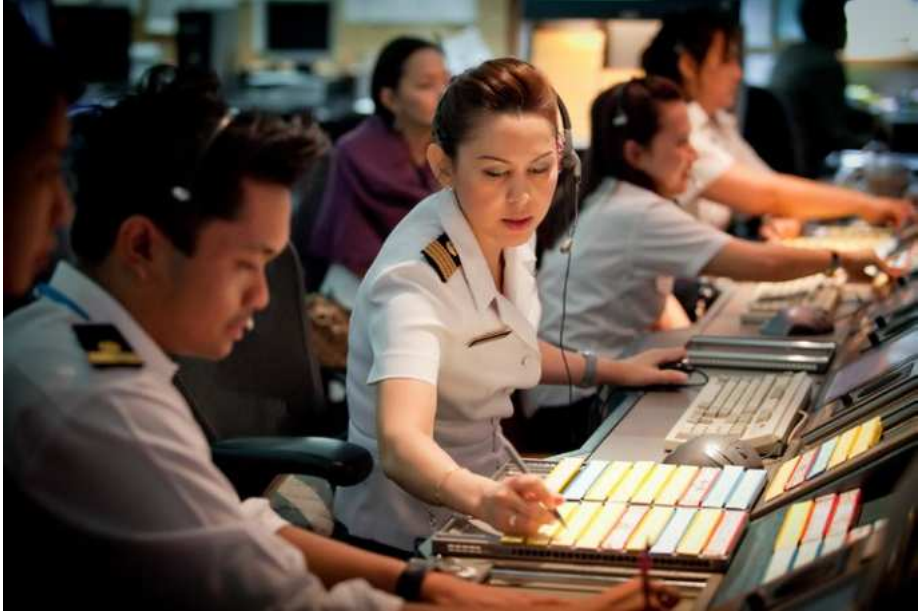
ในปีงบประมาณ 2566 สำนักตรวจสอบภายในปฏิบัติงานได้ครบถ้วนตามแผนการตรวจสอบที่กำหนด รวมทั้งงานตรวจสอบที่ได้รับมอบหมายจากผู้บริหาร นอกจากนี้สำนักตรวจสอบภายในสามารถให้คำแนะนำปรึกษาในเรื่องการพัฒนาระบบการกำกับดูแล การบริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามกฎระเบียบเชิงบูรณาการและในเรื่องการพัฒนากระบวนการจัดการนวัตกรรมองค์กร โดยผสานหลักการ มุมมองและกรณีศึกษา รวมถึงเสนอแนวทางเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับบริษัทฯ

การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในงานตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบภายใน ได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศการบริหารจัดการกระบวนงานตรวจสอบภายในมาใช้ในการปฏิบัติงานตั้งแต่ปี 2562 นอกจากนี้ในปี 2566 สำนักตรวจสอบภายในได้มีการจัดทำแผนพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่จะช่วยให้งานตรวจสอบภายในมีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น สามารถลดเวลาการตรวจสอบผ่านการนำระบบอัตโนมัติมาช่วยเหลือ เพิ่มเครื่องมือในการวิเคราะห์ข้อมูลที่เชื่อถือได้ รวมถึงการตรวจสอบความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี ซึ่งจะมีความหลากหลายมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต ดังนั้น การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในงานตรวจสอบภายในจึงมีความสำคัญอย่างมากในการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในองค์กร และช่วยให้งานตรวจสอบภายในสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและท้าทายในสภาพแวดล้อมได้อย่างเหมาะสม

การพัฒนาความสามารถของผู้ตรวจสอบ

ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายใน เป็นหนึ่งในจรรยาบรรณที่สำคัญ ซึ่งผู้ตรวจสอบภายในต้องนำความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบภายในมาใช้ในการสอบทานความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษา สำนักตรวจสอบภายใน ยังมุ่งเน้นในการพัฒนาและสนับสนุนผู้ตรวจสอบภายในให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบจากสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย (สตท.) และ the Institute of Internal Auditors (IIA) เพื่อสร้างความเชื่อมั่น



ให้แก่หน่วยรับตรวจ นอกจากนี้ ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายใน เป็นหนึ่งในจรรยาบรรณที่สำคัญ ซึ่งผู้ตรวจสอบภายในต้องนำความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบภายในมาใช้ในการสอบทานความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษา สำนักตรวจสอบภายในส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความเป็นมืออาชีพ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายในตามมาตรฐาน International Professional Practices Framework (IPPF) เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการของสำนักตรวจสอบภายในแก่หน่วยรับตรวจ

ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาและอบรมความรู้อย่างต่อเนื่องทั้งภายในและภายนอก และได้รับการเพิ่มทักษะด้านอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในพัฒนาตนเองด้วยการสอบวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบหรือวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบ ปัจจุบันสำนักตรวจสอบภายในมีบุคลากรที่ได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพทั้งสิ้นจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวน ผู้ตรวจสอบภายในทั้งหมด

การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2566

สำนักตรวจสอบภายใน ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2566 ผลการประเมินด้านการตรวจสอบภายใน ประจำปี 2565 อยู่ที่ระดับคะแนน 2.7820 โดยสำนักตรวจสอบภายในมีการกำหนดองค์ประกอบและคุณสมบัติรวมถึงความเป็นอิสระและเที่ยงธรรมของคณะกรรมการตรวจสอบ และกำหนดกฎบัตร คู่มือของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตร คู่มือสำนักตรวจสอบภายในสอดคล้องมาตรฐานการตรวจสอบภายในสากล (IIA) และหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ โครงสร้างหน่วยตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ มีการกำหนดนโยบายการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และดำเนินการตามนโยบายอย่างครบถ้วน มีแนวทางในการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน โดยการประเมินตนเอง ประเมินโดยหน่วยรับตรวจทุกครั้งหลังการปฏิบัติงาน และประเมินโดยบุคคลภายนอก

ผู้ตรวจสอบภายในมีทักษะที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตรวจสอบ และมีการสื่อสารผลการตรวจสอบให้ผู้บริหารหน่วยรับตรวจทราบ รวมทั้งสามารถดำเนินการปิดการตรวจสอบได้ตามแผนครบทุกเรื่อง

สำนักตรวจสอบภายในยังคงมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติงานตรวจสอบ โดยมีเป้าหมายที่จะได้รับความไว้วางใจและกลายเป็นหุ้นส่วนของหน่วยงานต่าง ๆ ในอนาคต เพื่อส่งมอบข้อเสนอแนะที่มีคุณค่า นำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาอย่างเหมาะสม ส่งเสริมให้องค์กรเกิดการเติบโตอย่างยั่งยืนต่อไป

การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี พ.ศ. 2566-2570 ซึ่งทั้งนโยบายและแผนแม่บทฉบับดังกล่าว ยังคงมีความเหมาะสมต่อการดำเนินงานในสภาพปัจจุบัน ดังนี้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

"บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) มุ่งมั่นที่จะดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่การบริการเดินอากาศและระบบการบินอย่างยั่งยืนรวมทั้งผลประโยชน์แห่งชาติ" กำกับดูแลกิจการให้นำไปสู่ผล (Governance Outcome) 4 ประการ ได้แก่ 1) บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้และมีผลประกอบการที่ดีโดยคำนึงถึงผลกระทบในระยะยาว 2) บริษัทฯ ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3) บริษัทฯ ดำรงตนเป็นประโยชน์ต่อสังคม พัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม และ 4) บริษัทฯ สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

ในปี 2566 บริษัทฯ ดำเนินการตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีแผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่มุ่งเน้นพัฒนระบบงานให้สอดคล้องกับหลักการ/แนวทางและเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร (SE-AM) ของ สคร. ปี 2562 (ฉบับปรับปรุงปี 2566) ในด้านการสนองบทบาทของภาครัฐ บทบาทของรัฐวิสาหกิจเพื่อการตลาดที่เป็นธรรม สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น บทบาทของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การเปิดเผยข้อมูล คณะกรรมการ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน จรรยาบรรณ ความยั่งยืนและนวัตกรรม และการติดตามผลการดำเนินงาน โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานในภาพรวมอย่างครบถ้วน เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้พัฒนาการป้องกันทุจริตและประพฤติมิชอบ ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (21) ประเด็นการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ พ.ศ. 2561-2580 โดยมีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเรื่องการขับเคลื่อนธรรมาภิบาลและบรรษัทภิบาลระหว่างสำนักงาน ป.ป.ช. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ โดยมีการดำเนินการตามตัวชี้วัดคุณธรรมและความโปร่งใสของสำนักงาน ป.ป.ช. และใช้ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ เป็นเครื่องมือในการและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานให้มีความโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาลและบรรษัทภิบาล อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับการส่งเสริมและพัฒนาคุณธรรมจริยธรรม ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 พ.ศ. 2561-2580 โดยมีการดำเนินงานในคุณธรรม 5 ประการ ได้แก่ ซื่อสัตย์สุจริต มีวินัย ความพอเพียง จิตอาสา และกตัญญู เป็นเครื่องมือขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบตามกรอบการดำเนินงานของกระทรวงวัฒนธรรม

นโยบายและผลการจัดการ รายการที่เกี่ยวโยงกัน

นโยบายการจัดการรายการที่เกี่ยวโยงกัน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่า ผู้ถือหุ้นคือเจ้าของกิจการและสิทธิของผู้ถือหุ้นพึงได้รับการดูแลเพื่อให้เกิดความเท่าเทียม และมิให้มีการกระทำใด ๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิโดยยึดตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 บริษัทฯ จึงได้กำหนดเป็นนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารสิทธิของผู้ถือหุ้น รวมถึงคู่มือการบริหารสิทธิของผู้ถือหุ้น (การป้องกันการใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันการเกิดรายการที่เกี่ยวโยง และการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์) เพื่อใช้เป็นแนวทางให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม ปราศจากความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้ถือหุ้นและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยในส่วนของการป้องกันการเกิดรายการที่เกี่ยวโยงกัน บริษัทฯ กำหนดนโยบายไว้ดังนี้

1. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องแจ้งให้บริษัทฯ ทราบ หากมีความสัมพันธ์หรือรายการที่เกี่ยวโยงกันอันอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

2. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องหลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯ

3. ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องทำรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ ให้ทำรายการนั้น เสมือนทำรายการกับบุคคลภายอก ทั้งนี้ ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในรายการนั้น จะต้องไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติ โดยจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนที่บริษัทฯ กำหนด และต้องรายงานตามลำดับชั้นถึงกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

4. กรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน หรือบุคคลในครอบครัวเข้าไปเป็นกรรมการ หรือที่ปรึกษาในนิติบุคคลอื่น การไปดำรงตำแหน่งนั้น ต้องไม่ขัดต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ และการปฏิบัติหน้าที่โดยตรงในบริษัทฯ

5. สำนักงานตรวจสอบภายใน มีหน้าที่สอบทานหากมีการทำรายการที่เกี่ยวโยง และจะต้องรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ รวมทั้งมีมาตรการควบคุม ตรวจสอบ ดูแลและสอบทานการทำรายการจริงว่าถูกต้องตรงตามสัญญาที่กำหนดไว้หรือไม่ และเพื่อให้มั่นใจได้ว่า คณะกรรมการและบุคลากรของบริษัทฯ จะสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างโปร่งใส เป็นอิสระและไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใด ๆ บริษัทฯ ได้กำหนดคู่มือให้มีการรายงานข้อมูลสำคัญเพื่อตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการเกิดรายการที่เกี่ยวโยงกัน ดังนี้

(1) รายงานการเปิดเผยข้อมูลการมีส่วนได้ส่วนเสีย โดยกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รายงานข้อมูลสำคัญ ได้แก่

- ข้อมูลบุคคลในครอบครัว
- ข้อมูลการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น)
- ข้อมูลการดำรงตำแหน่งในนิติบุคคลอื่น

(2) รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

- กรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รายงานเมื่อรับตำแหน่งใหม่
- บุคลากรทุกระดับ รายงานเป็นประจำทุกปี
- กรรมการบริษัทฯ และบุคลากรทุกระดับ รายงานเมื่อเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างปี

(3) รายงานข้อมูลการรับของขวัญ ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด ดังนี้

- รายงานทุกครั้งเมื่อมีการรับของขวัญ ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด
- สรุปรายงานเสนอต่อกระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ปีละ 2 ครั้ง

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะตรวจสอบข้อมูลจากการรายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงทุกครั้งเมื่อมีการแต่งตั้งหรือดำรงตำแหน่งใหม่ รวมถึงข้อมูลจากการรายงานประจำปี และกรณีเมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์หรือการเกิดรายการเกี่ยวโยงกัน โดยมีหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็น ผู้สอบทาน จากข้อมูลสำคัญ ดังนี้

- ประวัติกรรมการ/ผู้บริหาร
- บุคคล/นิติบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับกรรมการ/ผู้บริหารระดับสูง
- การดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจ/บริษัท
- การถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) และจำนวน/มูลค่าหลักทรัพย์ ที่เกินกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด โดยให้นับรวมการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ของผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
- การเป็นที่ปรึกษาหรือมีส่วนร่วมในโครงการ หรือนิติบุคคลที่ติดต่อหรือเสนอราคา หรือเป็นคู่สัญญากับบริษัทฯ
- การมีบุคคลในครอบครัวหรือผู้เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำรงตำแหน่งบริหารในนิติบุคคลที่เป็นคู่สัญญากับบริษัทฯ

ผลการจัดการรายการที่เกี่ยวโยงกัน

ในปีงบประมาณ 2566 กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่า หรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

สำหรับรายการจัดซื้อ/จัดจ้างที่ทำสัญญากับบริษัทฯ วงเงินตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป ไม่มีคู่สัญญาใดที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ ทั้งในนามบริษัทที่เป็นผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้น

รายงานทางการเงิน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2566 ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผล เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพ ของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 530.59 ล้านบาท

รายการ	ปี 2566 ล้านบาท	ปี 2565 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	8,458.21	4,805.67	3,652.54	76
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	670.17	649.22	20.95	3
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	7.79	3.49	4.30	123
รายได้อื่น	139.95	114.91	25.04	22
รายได้รวม	**9,276.12**	**5,573.29**	**3,702.83**	**66**
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	8,305.27	7,512.80	792.47	11
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	356.31	313.63	42.68	14
ต้นทุนทางการเงิน	83.95	55.31	28.64	52
ค่าใช้จ่ายรวม	**8,745.53**	**7,881.74**	**863.79**	**11**
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	**530.59**	**(2,308.45)**	**2,839.04**	**123**

1.1 รายได้

ในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 9,276.12 ล้านบาท โดยรายได้หลัก ที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 8,458.21 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 91 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 670.17 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน 139.95 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2 ของรายได้รวม และรายได้เงินกองทุนสวัสดิการ จำนวน 7.79 ล้านบาท

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 8,458.21 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,652.54 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 76 เนื่องจากปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์โรค COVID-19 คลี่คลายลง ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินทยอยฟื้นตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากนโยบายการเปิดประเทศของประเทศต่าง ๆ

สำหรับรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 670.17 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 20.95 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์และค่าบริการสื่อสารข้อมูลการบินเพิ่มขึ้นตามปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น และรายได้อื่น จำนวน 139.95 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 25.04 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการเรียกเก็บการมีส่วนร่วมรับผิดชอบในฐานะการเงินจากการพ้นสภาพการเป็นผู้ถือหุ้น สำหรับรายได้เงินกองทุนสวัสดิการ จำนวน 7.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4.30 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายได้เกี่ยวกับงานโภชนาการที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากสถานการณ์โรค COVID-19 คลี่คลายลง

1.2 ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 8,745.53 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน 6,423.59 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน 1,881.68 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ จำนวน 356.31 ล้านบาท และต้นทุนทาง การเงิน จำนวน 83.95 ล้านบาท ทั้งนี้ ในปี 2566 บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทำให้บริษัทฯ ยังคงดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเคร่งครัด โดยค่าใช้จ่ายที่ปรับลดลงส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายดำเนินการอื่นที่ไม่กระทบกับภารกิจด้านบริการ การเดินอากาศ โดยสามารถปรับลดค่าใช้จ่ายในปี 2566 ได้ประมาณร้อยละ 13 ของงบประมาณค่าใช้จ่ายรวม

2. วิเคราะห์ฐานะการเงิน

2.1 สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 10,592.66 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียน ร้อยละ 38 และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ร้อยละ 62 โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี 2566 ล้านบาท	ปี 2565 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	4,030.47	3,150.71	879.76	28
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน	12.39	11.94	0.45	4
- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน ที่ใช้เป็นหลักประกัน	123.00	123.00	-	-
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	10.40	7.79	2.61	34
- อาคารและอุปกรณ์	5,446.58	6,228.06	(781.48)	(13)
- สินทรัพย์สิทธิการใช้	880.19	713.26	166.93	23
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	89.63	41.06	48.57	118
รวม	**10,592.66**	**10,275.82**	**316.84**	**3**

สินทรัพย์รวมในปี 2566 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 316.84 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 4,030.47 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 879.76 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 28 ส่วนใหญ่เป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น

สำหรับสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน จำนวน 6,562.19 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 562.92 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 8 ส่วนใหญ่เป็นอาคารและอุปกรณ์ลดลง เนื่องจากหมดมูลค่าตามอายุการใช้งาน

2.2 หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 8,531.61 ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ 33 และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ 67 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

รายการ	ปี 2566 ล้านบาท	ปี 2565 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน				
- เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,420.00	2,830.00	(1,410.00)	(50)
- ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน การเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	63.25	(63.25)	(100)
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,360.35	590.87	769.48	130
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
- เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,219.23	1,013.53	205.70	20
- หนี้สินตามสัญญาเช่า	834.99	679.06	155.93	23
- ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	3,684.56	3,478.64	205.92	6
- ประมาณการหนี้สินระยะยาว	12.48	17.11	(4.63)	(27)
รวม	**8,531.61**	**8,672.46**	**(140.85)**	**(2)**

หนี้สินรวมในปี 2566 ลดลงจากปีก่อน จำนวน 140.85 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2 ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานและเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ

2.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ 30 กันยายน 2566 จำนวน 2,061.05 ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี 2566 ล้านบาท	ปี 2565 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	660.00	660.00	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	349.96	362.15	(12.19)	(3)
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสะสม	1,051.09	581.21	469.88	81
รวม	2,061.05	1,603.36	457.69	29

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 8,531.61 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 81 และส่วนของผู้ถือหุ้น 2,061.05 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 19

3. สภาพคล่องทางการเงิน

ในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 2,426.01 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด 968.59 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน นอกจากนี้ เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเพื่อซื้อส่วนปรับปรุงอาคาร อุปกรณ์ สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน เพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

รายการ	ปี 2566 ล้านบาท	ปี 2565 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,527.72	(1,986.96)	4,514.68
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(162.38)	(242.34)	79.96
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,396.72)	2,234.56	(3,631.28)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	(0.03)	0.08	(0.11)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	2,426.01	1,457.42	968.59

4. อัตราส่วนทางการเงิน

ในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง เนื่องจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี 2566	ปี 2565	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	4.14	5.41	(1.27)
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	1.05	1.80	(0.75)

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) โดยแหล่งเงินทุนในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่คงไว้ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญ ให้นำมาใช้จ่ายลงทุน นอกจากนี้การลงทุนบางส่วนมาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาที่บริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว

รายงานของผู้สอบบัญชี

pwc

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ ผู้ถือหุ้นของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินแสดงฐานะการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 และผลการดำเนินงาน รวมถึงกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

งบการเงินที่ตรวจสอบ

งบการเงินของบริษัทประกอบด้วย

- งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566
- งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน
- งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน
- งบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และ
- หมายเหตุประกอบงบการเงินซึ่งประกอบด้วยนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่น ๆ

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากบริษัทตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณดังกล่าว ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องอื่น

หลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นและส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินเกี่ยวข้องเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบรายงานทางการเงินโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

PricewaterhouseCoopers ABAS Ltd.
15th Floor Bangkok City Tower, 179/74-80 South Sathorn Road, Bangkok 10120, Thailand
T: +66 (0) 2844 1000 F: +66 (0) 2286 5050, www.pwc.com/th

pwc

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกบริษัท หรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่ช่วยผู้บริหารในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูง แต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการ หรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพและการสังเกต และสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของบริษัท

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ และประเมินว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้บริหารในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ และข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

บริษัท ไพรัชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด

รจนาถ ปัญญาธนานุศาสตร์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 8435
กรุงเทพมหานคร
29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

	หมายเหตุ	พ.ศ. 2566 บาท	พ.ศ. 2565 บาท
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8	2,426,015,915	1,457,419,340
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	9	1,270,456,978	1,369,388,029
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		21,010,560	18,926,757
วัสดุคงเหลือ		82,306,068	75,366,804
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน	19.5	223,796,618	220,294,707
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		6,878,985	9,312,756
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		4,030,465,124	3,150,708,393
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน	6	12,389,248	11,934,153
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนที่ใช้เป็นหลักประกัน	20.2	123,000,000	123,000,000
เงินให้กู้ยืมระยะยาว		10,405,151	7,790,450
อาคารและอุปกรณ์	10	5,446,575,159	6,228,060,827
สินทรัพย์สิทธิการใช้	11	880,192,126	713,260,707
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	12	89,628,638	41,062,556
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		6,562,190,322	7,125,108,693
รวมสินทรัพย์		10,592,655,446	10,275,817,086

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

	หมายเหตุ	พ.ศ. 2566 บาท	พ.ศ. 2565 บาท
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		354,050,126	236,486,458
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	19.6	1,420,000,000	2,830,000,000
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19.6	-	63,250,000
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		43,228,916	36,852,979
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	13	752,052,817	99,886,645
เงินประกันสัญญา		141,161,468	130,316,633
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		69,852,592	87,322,802
รวมหนี้สินหมุนเวียน		2,780,345,919	3,484,115,517
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	19.6	1,219,230,000	1,013,530,000
หนี้สินตามสัญญาเช่า		834,992,410	679,061,332
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	14	3,684,556,399	3,478,642,418
ประมาณการหนี้สินระยะยาว		12,484,175	17,109,606
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		5,751,262,984	5,188,343,356
รวมหนี้สิน		8,531,608,903	8,672,458,873

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

	หมายเหตุ	พ.ศ. 2566 บาท	พ.ศ. 2565 บาท
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)			
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			
- หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท		660,000,000	660,000,000
ทุนที่ออกและชำระแล้ว			
- หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว หุ้นละ 100 บาท		660,000,000	660,000,000
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม			
จัดสรรแล้ว			
- เงินกองทุนสวัสดิการ	17	349,960,653	362,148,919
ยังไม่ได้จัดสรร		1,051,085,890	581,209,294
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		2,061,046,543	1,603,358,213
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		10,592,655,446	10,275,817,086

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

	หมายเหตุ	พ.ศ. 2566 บาท	พ.ศ. 2565 บาท
รายได้			
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		8,458,208,089	4,805,669,138
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	21	601,073,021	444,521,989
รายได้จากงานที่รับทำ		69,100,589	204,695,829
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	17	7,790,777	3,490,107
รายได้อื่น		139,948,646	114,912,067
รวมรายได้		9,276,121,122	5,573,289,130
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนงานรับทำ		33,543,692	149,470,889
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป		24,060,290	19,884,062
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		6,423,590,365	5,026,974,032
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,190,336,079	1,248,335,549
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		343,713,342	379,972,749
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน		166,883,053	152,586,622
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร		209,587,107	161,924,709
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	17	356,311,603	313,629,174
ค่าใช้จ่ายอื่น (กลับรายการ)	9, 18	(86,443,714)	373,647,275
ต้นทุนทางการเงิน		83,947,004	55,314,172
รวมค่าใช้จ่าย		8,745,528,821	7,881,739,233
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี		530,592,301	(2,308,450,103)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

	หมายเหตุ	2566 บาท	2565 บาท
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น			
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในภายหลัง			
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้	14	(72,903,971)	372,644,489
รวมรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในภายหลัง		(72,903,971)	372,644,489
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		(72,903,971)	372,644,489
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		457,688,330	(1,935,805,614)
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี			
ส่วนของบริษัท		879,113,127	(1,998,311,036)
ส่วนของเงินกองทุนสวัสดิการ		(348,520,826)	(310,139,067)
		530,592,301	(2,308,450,103)
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี			
ส่วนของบริษัท		806,209,156	(1,625,666,547)
ส่วนของเงินกองทุนสวัสดิการ		(348,520,826)	(310,139,067)
		457,688,330	(1,935,805,614)
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	16	80.39	(349.77)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

			รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม		
	หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว บาท	เงินกองทุนสวัสดิการ บาท	ยังไม่จัดสรร บาท	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น บาท
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2564		660,000,000	335,270,893	2,543,892,934	3,539,163,827
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี					
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย		-	(310,139,067)	(1,998,311,036)	(2,308,450,103)
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น		-	-	372,644,489	372,644,489
รวมรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี		-	(310,139,067)	(1,625,666,547)	(1,935,805,614)
โอนไปเงินกองทุนสวัสดิการ	17	-	337,017,093	(337,017,093)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565		660,000,000	362,148,919	581,209,294	1,603,358,213

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

			รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม		
	หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว บาท	เงินกองทุนสวัสดิการ บาท	ยังไม่จัดสรร บาท	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น บาท
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2565		660,000,000	362,148,919	581,209,294	1,603,358,213
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี					
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย		-	(348,520,826)	879,113,127	530,592,301
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น		-	-	(72,903,971)	(72,903,971)
รวมรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี		-	(348,520,826)	806,209,156	457,688,330
โอนไปเงินกองทุนสวัสดิการ	17	-	336,332,560	(336,332,560)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566		660,000,000	349,960,653	1,051,085,890	2,061,046,543

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

	หมายเหตุ	พ.ศ. 2566 บาท	พ.ศ. 2565 บาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี		530,592,301	(2,308,450,103)
รายการปรับปรุงที่กระทบรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย			
เป็นเงินสดสุทธิ			
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น		7,093,409	1,661,769
(กลับรายการ) ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	9	(437,156,954)	103,993,946
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,190,515,224	1,248,576,096
กำไรจากการจำหน่ายอาคารและอุปกรณ์		(798,791)	(3,068,873)
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์		3,688,811	462,407
เงินปันผลรับ		(61,757)	(61,757)
ดอกเบี้ยรับ		(61,519,336)	(71,782,185)
ต้นทุนทางการเงิน		83,947,004	55,314,172
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน		359,446,714	176,690,981
(กลับรายการ) ประมาณการหนี้สิน		(5,009,426)	7,441,729
ส่วนลดหนี้สินตามสัญญาเช่า		(4,245,804)	-
กระแสเงินสดก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		1,666,491,395	(789,221,818)
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน			
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น		477,842,952	(808,296,298)
วัสดุคงเหลือ		(6,939,264)	1,057,709
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		2,433,771	(4,913,877)
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		(27,620,048)	(250,868,475)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		652,166,172	23,475,142
เงินประกันสัญญา		10,844,835	(3,162,338)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		(21,059,415)	33,395,871
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน		(226,436,704)	(188,430,402)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน		2,527,723,694	(1,986,964,486)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

	หมายเหตุ	พ.ศ. 2566 บาท	พ.ศ. 2565 บาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินสดจ่ายสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน		(3,957,006)	(99,526,915)
เงินปันผลรับ		61,757	61,757
เงินสดจ่ายเงินให้กู้ยืม		(37,866,491)	(29,715,795)
เงินสดรับชำระคืนจากเงินให้กู้ยืม		33,167,987	31,071,546
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อส่วนปรับปรุงอาคาร อุปกรณ์ สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(267,719,456)	(184,955,991)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์		1,034,124	3,273,405
ดอกเบี้ยรับ		112,902,268	37,449,117
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(162,376,817)	(242,342,876)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน		6,650,000,000	2,830,000,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน		(8,060,000,000)	(700,000,000)
เงินสดรับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	19.6	205,700,000	317,710,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	19.6	(63,250,000)	(126,940,000)
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน		(69,605,747)	(42,884,925)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า		(49,028,405)	(35,504,906)
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเช่า		(10,538,074)	(7,817,868)
กระแสเงินสดสุทธิ (ใช้ไปใน) ได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน		(1,396,722,226)	2,234,562,301
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น สุทธิ ก่อนผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน		968,624,651	5,254,939
ผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีต่อ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด		(28,076)	82,876
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ		968,596,575	5,337,815
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี		1,457,419,340	1,452,081,525
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี		2,426,015,915	1,457,419,340
รายการที่ไม่ใช่เงินสดที่สำคัญ			
สินทรัพย์สิทธิการใช้ภายใต้สัญญาเช่า		212,949,191	3,329,522
เจ้าหนี้จากการซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง		192,929,708	51,752,387

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งจัดตั้งในประเทศไทยและมีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนคือ เลขที่ 102 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

บริษัทได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานในการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศและบริการการเดินอากาศที่เกี่ยวเนื่องสำหรับการบินพลเรือนของประเทศไทย รวม 3 ด้าน ประกอบด้วยด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน และด้านบริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นผู้กำกับดูแลการให้บริการของบริษัท ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2563

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากผู้บริหารผู้มีอำนาจของบริษัทเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566

2 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน ยกเว้นเรื่องที่อธิบายในนโยบายการบัญชีในลำดับต่อไป

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565 ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีอื่น ซึ่งแสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565

การจัดทำงบการเงินให้สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย กำหนดให้ใช้ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญและการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารตามกระบวนการในการนำนโยบายการบัญชีของบริษัทไปถือปฏิบัติ บริษัทเปิดเผยเรื่องการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารหรือรายการที่มีความซับซ้อน และรายการเกี่ยวกับข้อสมมติฐานและประมาณการที่มีนัยสำคัญต่องบการเงินในหมายเหตุข้อ 7

งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินตามกฎหมายที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินตามกฎหมายฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2565 ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

การปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระยะที่ 2 (การปรับปรุงระยะที่ 2) มีการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (TFRS 9) มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 7 (TFRS 7) และมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (TFRS 16) กำหนดมาตรการผ่อนปรนสำหรับรายการที่อาจได้รับผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง รวมถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสด หรือผลกระทบต่อความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

มาตรการผ่อนปรนที่สำคัญของการปรับปรุงระยะที่ 2 ได้แก่

- เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเกณฑ์ในการกำหนดกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินหรือหนี้สินทางการเงิน (รวมถึงหนี้สินตามสัญญาเช่า) ซึ่งเป็นผลโดยตรงจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง และเกณฑ์ใหม่ที่ใช้ในการกำหนดกระแสเงินสดตามสัญญาเทียบเท่ากับเกณฑ์เดิมในเชิงเศรษฐกิจ บริษัทจะไม่ต้องรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนทันที ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นผู้เช่าตาม TFRS 16 ที่มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของสัญญาเช่าเนื่องจากการเปลี่ยนเกณฑ์การกำหนดค่าเช่าจ่ายในอนาคตเนื่องจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงก็ให้ถือปฏิบัติตามวิธีปฏิบัติข้างต้นด้วย
- ผ่อนปรนให้บริษัทยังสามารถใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงสำหรับรายการส่วนใหญ่ต่อไปได้ กรณีที่ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงได้รับผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ทั้งนี้ บริษัทยังคงต้องรับรู้ส่วนของความไม่มีประสิทธิผล

TFRS 7 ได้กำหนดให้เปิดเผยข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับ

- ลักษณะและระดับของความเสี่ยงต่อบริษัทจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง
- บริษัทมีการบริหารจัดการความเสี่ยงเหล่านั้นอย่างไร
- ความคืบหน้าของแผนในการเปลี่ยนไปใช้อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอื่นและวิธีการบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวของบริษัทในช่วงการเปลี่ยนแปลง

บริษัทนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการปรับปรุงดังกล่าวข้างต้นมาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2565 โดยการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัท

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2566 ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ก) **การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์** ได้อธิบายให้ชัดเจนโดยห้ามกิจการนำสิ่งตอบแทนที่ได้รับจากการขายชิ้นงานที่ผลิตในระหว่างการเตรียมความพร้อมของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ให้อยู่ในสถานที่และสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ของฝ่ายบริหารไปหักต้นทุนของรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ข) **การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 37 เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น** ได้อธิบายให้ชัดเจนว่าในการพิจารณาว่าสัญญาเป็นสัญญาที่สร้างภาระ ต้นทุนการปฏิบัติครบตามสัญญาประกอบด้วยต้นทุนส่วนเพิ่มที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามสัญญาและการปันส่วนต้นทุนอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการปฏิบัติตามสัญญา นอกจากนี้กิจการต้องรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าที่เกิดขึ้นจากสินทรัพย์ที่ใช้ในการปฏิบัติตามสัญญาก่อนที่จะตั้งประมาณการหนี้สินแยกต่างหากสำหรับสัญญาที่สร้างภาระ

ค) **การปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน** ได้อธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับการพิจารณาการตัดรายการหนี้สินทางการเงินด้วยวิธีทดสอบร้อยละ 10 โดยให้รวมเฉพาะค่าธรรมเนียมที่เกิดระหว่างผู้กู้ยืมและผู้ให้กู้ยืม

ทั้งนี้ บริษัทยังไม่ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ ผู้บริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

3.3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2567 ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ก) **การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 เรื่อง การนำเสนองบการเงิน** ได้แก้ไขข้อกำหนดของการเปิดเผยจาก "การเปิดเผนโยบายการบัญชีที่มีนัยสำคัญ" เป็น "การเปิดเผยข้อมูลนโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ" ทั้งนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมได้มีการให้แนวทางการพิจารณาว่านโยบายบัญชีเป็นนโยบายบัญชีที่มีสาระสำคัญ ดังนั้นบริษัทจึงไม่จำเป็นต้องเปิดเผยข้อมูลนโยบายการบัญชีที่ไม่มีสาระสำคัญ หากบริษัทเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวจะต้องไม่บดบังข้อมูลนโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ

ข) **การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 8 เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด** ได้แก้ไขคำนิยามของประมาณการทางบัญชีเพื่อช่วยให้บริษัทจำแนกความแตกต่างของ "การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี" จาก "การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี" การจำแนกความแตกต่างนั้นมีความสำคัญ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีรับรู้ผลกระทบโดยวิธีเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไป ซึ่งถือปฏิบัติกับรายการ เหตุการณ์อื่นและสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนับตั้งแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นต้นไป ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีรับรู้ผลกระทบโดยการนำนโยบายการบัญชีใหม่มาถือปฏิบัติย้อนหลังไปที่รายการและเหตุการณ์ในอดีตรวมถึงปัจจุบันโดยถือเสมือนว่าได้มีการนำนโยบายการบัญชีใหม่มาถือปฏิบัติโดยตลอด

ค) **การปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้** ได้กำหนดให้บริษัทรับรู้ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์และหนี้สินที่เกิดขึ้นจากรายการเดียว ซึ่ง ณ การรับรู้เมื่อเริ่มแรกก่อให้เกิดของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีและผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีที่มูลค่าเท่ากัน ตัวอย่างของรายการ เช่น สัญญาเช่า และภาระผูกพันจากการรื้อถอน

การปรับปรุงดังกล่าวถือปฏิบัติกับรายการที่เกิดขึ้นในหรือหลังวันเริ่มต้นของรอบระยะเวลาเปรียบเทียบแรกสุดที่นำเสนอ นอกจากนี้บริษัทควรรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (โดยรับรู้เท่ากับจำนวนที่เป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่จะได้ใช้ประโยชน์) และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ณ วันเริ่มต้นของรอบระยะเวลาเปรียบเทียบแรกสุดที่นำเสนอสำหรับผลต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและที่ต้องเสียภาษีทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับ

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ และหนี้สินตามสัญญาเช่า และ
- หนี้สินจากการรื้อถอน หนี้สินจากการบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน และจำนวนเงินที่รับรู้เป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนของสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบสะสมของการปรับปรุงนี้ให้รับรู้ในกำไรสะสมยกมาหรือองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นตามความเหมาะสม

ทั้งนี้ บริษัทยังไม่ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ ผู้บริหารของบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4 นโยบายการบัญชี

4.1 การแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ

ก) สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

งบการเงินแสดงในสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงินของบริษัท

ข) รายการและยอดคงเหลือ

รายการที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ

รายการกำไรและรายการขาดทุนที่เกิดจากการรับหรือจ่ายชำระที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และที่เกิดจากการแปลงค่าสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินได้บันทึกไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

เมื่อมีการรับรู้รายการกำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นด้วย ในทางตรงข้ามการรับรู้กำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายด้วย

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ในงบกระแสเงินสด เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวมถึงเงินสดในมือ เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม เงินลงทุนระยะสั้นอื่นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีอายุไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มา และเงินเบิกเกินบัญชีธนาคารซึ่งจะต้องชำระคืนเมื่อทวงถาม

4.3 ลูกหนี้ค่าบริการ

ลูกหนี้ค่าบริการแสดงถึงจำนวนเงินที่ลูกค้าจะต้องชำระซึ่งเกิดจากให้บริการตามปกติของธุรกิจ ซึ่งลูกหนี้โดยส่วนใหญ่จะมีระยะเวลาสินเชื่อ 15 วัน ถึง 30 วัน ดังนั้นลูกหนี้ค่าบริการจึงแสดงอยู่ในรายการหมุนเวียน

บริษัทรับรู้ลูกหนี้ค่าบริการเมื่อเริ่มแรกด้วยจำนวนเงินของสิ่งตอบแทนที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับชำระ ยกเว้นในกรณีที่เป็นรายการที่มีองค์ประกอบด้านการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ บริษัทจะรับรู้ลูกหนี้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของสิ่งตอบแทน และจะวัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายเนื่องจากบริษัทตั้งใจที่จะรับชำระกระแสเงินสดตามสัญญา

ทั้งนี้ การพิจารณาการด้อยค่าของลูกหนี้ค่าบริการได้เปิดเผยในหมายเหตุ ข้อ 4.5(ฉ)

4.4 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือประกอบด้วยอะไหล่ ซึ่งแสดงด้วยราคาทุนโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.5 สินทรัพย์ทางการเงิน

ก) การจัดประเภท

บริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารหนี้ตามลักษณะการวัดมูลค่า โดยพิจารณาจาก ก) โมเดลธุรกิจในการบริหารสินทรัพย์ดังกล่าว และ ข) ลักษณะกระแสเงินสดตามสัญญาว่าเข้าเงื่อนไขของการเป็นเงินต้นและดอกเบี้ย (SPPI) หรือไม่ ดังนี้

- รายการที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม (ผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นหรือผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย) และ
- รายการที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

บริษัทจะสามารถจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารหนี้ใหม่ก็ต่อเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในโมเดลธุรกิจในการบริหารสินทรัพย์เท่านั้น

สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุน บริษัทสามารถเลือก (ซึ่งไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้) ที่จะวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุน ณ วันที่รับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย (FVPL) หรือด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น (FVOCI) ยกเว้นเงินลงทุนในตราสารทุนที่ถือไว้เพื่อค้าจะวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย (FVPL) เท่านั้น

ข) การรับรู้รายการและการตัดรายการ

ในการซื้อหรือได้มาหรือขายสินทรัพย์ทางการเงินโดยปกติ บริษัทจะรับรู้รายการ ณ วันที่ทำรายการค้า ซึ่งเป็นวันที่บริษัทเข้าทำรายการซื้อหรือขายสินทรัพย์นั้น โดยบริษัทจะตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินออก เมื่อสิทธิในการได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์นั้นสิ้นสุดลงหรือได้ถูกโอนไปและบริษัทได้โอนความเสี่ยงและผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการเป็นเจ้าของสินทรัพย์ออกไป

ค) การวัดมูลค่า

ในการรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก บริษัทวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมบวกต้นทุนการทำรายการซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาซึ่งสินทรัพย์นั้น สำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วย FVPL บริษัทจะรับรู้ต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องเป็นค่าใช้จ่ายในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

บริษัทจะพิจารณาสินทรัพย์ทางการเงินซึ่งมีอนุพันธ์แฝงในภาพรวมว่าลักษณะกระแสเงินสดตามสัญญาว่าเข้าเงื่อนไขของการเป็นเงินต้นและดอกเบี้ย (SPPI) หรือไม่

ง) ตราสารหนี้

การวัดมูลค่าในภายหลังของตราสารหนี้ขึ้นอยู่กับโมเดลธุรกิจของบริษัทในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงินและลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน การวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารหนี้สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภทดังนี้

- ราคาทุนตัดจำหน่าย - สินทรัพย์ทางการเงินที่บริษัทถือไว้เพื่อรับชำระกระแสเงินสดตามสัญญาซึ่งประกอบด้วยเงินต้นและดอกเบี้ยเท่านั้น จะวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย และรับรู้รายได้ดอกเบี้ยจากสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงและแสดงในรายการรายได้อื่น กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการจะรับรู้โดยตรงในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย และแสดงรายการรายได้ (ค่าใช้จ่าย) อื่นพร้อมกับกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน รายการขาดทุนจากการด้อยค่าแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

- มูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น (FVOCI) - สินทรัพย์ทางการเงินที่บริษัทถือไว้เพื่อ ก) รับชำระกระแสเงินสดตามสัญญาซึ่งประกอบด้วยเงินต้นและดอกเบี้ยเท่านั้น และ ข) เพื่อขาย จะวัดมูลค่าด้วย FVOCI และรับรู้การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงินผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น ยกเว้น 1) รายการขาดทุนจากการด้อยค่า 2) รายได้ดอกเบี้ยที่คำนวณตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง และ 3) กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน จะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย เมื่อบริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว กำไรหรือขาดทุนที่รับรู้สะสมไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นจะถูกโอนจัดประเภทใหม่เข้ารายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายและแสดงในรายการรายได้ (ค่าใช้จ่าย) อื่น รายได้ดอกเบี้ยจะแสดงในรายการรายได้อื่น รายการขาดทุนจากการด้อยค่าแสดงในรายการค่าใช้จ่ายอื่นในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

- มูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย (FVPL) - บริษัทจะวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินอื่นที่ไม่เข้าเงื่อนไขการวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือ FVOCI ข้างต้น ด้วย FVPL โดยกำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการวัดมูลค่ายุติธรรมจะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายและแสดงเป็นรายการสุทธิในรายได้ (ค่าใช้จ่าย) อื่นในรอบระยะเวลาที่เกิดรายการ

จ) ตราสารทุน

บริษัทวัดมูลค่าตราสารทุนด้วยมูลค่ายุติธรรม ในกรณีที่บริษัทเลือกรับรู้กำไร (ขาดทุน) จากมูลค่ายุติธรรมในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น (FVOCI) บริษัทจะไม่โอนจัดประเภทกำไร (ขาดทุน) ที่รับรู้สะสมดังกล่าวไปยังรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย เมื่อมีการตัดรายการเงินลงทุนในตราสารทุนดังกล่าวออกไป ทั้งนี้ เงินปันผลจากเงินลงทุนในตราสารทุนดังกล่าวจะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย และแสดงในรายการรายได้อื่น เมื่อบริษัทมีสิทธิได้รับเงินปันผลนั้น

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในตราสารทุนที่วัดมูลค่าด้วย FVPL จะรับรู้ในรายการรายได้ (ค่าใช้จ่าย) อื่น ในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

ขาดทุน/กลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าจะแสดงรวมอยู่ในการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรม

ฉ) การด้อยค่า

บริษัทประมาณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา ซึ่งประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรองเพื่อหาอัตราขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งวิธีการดังกล่าวมีการจัดกลุ่มลูกหนี้ตามความเสี่ยงด้านเครดิตที่มีลักษณะร่วมกันและตามระยะเวลาที่เกินกำหนดชำระ โดยนำข้อมูลผลขาดทุนที่เกิดขึ้นในอดีต การปรับปรุงปัจจัยที่มีความเฉพาะเจาะจงกับลูกหนี้นั้น ๆ ตลอดจนการประเมินข้อมูลสภาวการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันและข้อมูลคาดการณ์สภาวการณ์เศรษฐกิจทั่วไปในอนาคต ณ วันที่รายงาน

สำหรับสินทรัพย์ทางการเงินอื่นที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย และ FVOCI บริษัทใช้วิธีการทั่วไป (General approach) ตาม TFRS 9 ในการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งกำหนดให้พิจารณาผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นภายใน 12 เดือนหรือตลอดอายุสินทรัพย์ ขึ้นอยู่กับว่ามีการเพิ่มขึ้นของความเสี่ยงด้านเครดิตอย่างมีนัยสำคัญหรือไม่ และรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าตั้งแต่เริ่มรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว

บริษัทประเมินความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว ณ ทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานว่ามีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเมื่อแรกเริ่มหรือไม่ (เปรียบเทียบความเสี่ยงของการผิดสัญญาที่จะเกิดขึ้น ณ วันที่รายงาน กับความเสี่ยงของการผิดสัญญาที่จะเกิดขึ้น ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก)

บริษัทพิจารณาและรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยพิจารณาถึงการคาดการณ์ในอนาคตมาประกอบกับประสบการณ์ในอดีต โดยผลขาดทุนด้านเครดิตที่รับรู้เกิดจากประมาณการความน่าจะเป็นของผลขาดทุนด้านเครดิตถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (เช่น มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินสดที่คาดว่าจะไม่ได้รับทั้งหมดถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) โดยจำนวนเงินสดที่คาดว่าจะไม่ได้รับ หมายถึงผลต่างระหว่างกระแสเงินสดตามสัญญาทั้งหมดและกระแสเงินสดซึ่งบริษัทคาดว่าจะได้รับ คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเมื่อแรกเริ่มของสัญญา

บริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยสะท้อนถึงปัจจัยต่อไปนี้

- จำนวนเงินที่คาดว่าจะไม่ได้รับถ่วงน้ำหนักตามประมาณการความน่าจะเป็น
- มูลค่าเงินตามเวลา
- ข้อมูลสนับสนุนและความสมเหตุสมผล ณ วันที่รายงาน เกี่ยวกับประสบการณ์ในอดีต สภาพการณ์ในปัจจุบันและการคาดการณ์ไปในอนาคต

ผลขาดทุนและการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกในรายได้หรือค่าใช้จ่ายเป็นรายการแยกต่างหาก

4.6 อาคารและอุปกรณ์

อาคารและอุปกรณ์วัดมูลค่าด้วยราคาทุน หักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม

ราคาทุนของอาคารและอุปกรณ์ประกอบด้วยราคาซื้อและต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสถานที่และสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ของฝ่ายบริหาร รวมทั้งต้นทุนที่ประมาณในเบื้องต้นสำหรับการรื้อ การขนย้าย และการบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์ ซึ่งเป็นภาระผูกพันที่เกิดขึ้นเมื่อบริษัทได้สินทรัพย์นั้นมาหรือเป็นผลจากการใช้สินทรัพย์นั้นในช่วงเวลาหนึ่งเพื่อวัตถุประสงค์ต่าง ๆ

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์เมื่อต้นทุนนั้นคาดว่าจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคต มูลค่าตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดรายการออกไป

บริษัทจะรับรู้ต้นทุนค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่น ๆ เป็นค่าใช้จ่ายในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์คำนวณโดยวิธีเส้นตรง เพื่อลดราคาทุน ตลอดอายุการให้ประโยชน์ที่ประมาณการไว้ของสินทรัพย์ดังต่อไปนี้

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
อุปกรณ์ดนตรีและกีฬา	7 ปี

บริษัทได้มีการทบทวนและปรับปรุงมูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์ของอาคารและอุปกรณ์ให้เหมาะสมทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการจำหน่ายอาคารและอุปกรณ์ คำนวณโดยเปรียบเทียบจากสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายสินทรัพย์กับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ และแสดงในรายได้หรือค่าใช้จ่ายอื่นสุทธิ

4.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ค่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์

ค่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์จะถูกบันทึกด้วยราคาทุนและจะถูกตัดจำหน่ายตลอดอายุประมาณการให้ประโยชน์ภายในระยะเวลา 5 ปี

4.8 การด้อยค่าของสินทรัพย์

บริษัททดสอบการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ไม่ทราบได้แน่นอนเป็นประจำทุกปี และเมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่บ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจมีการด้อยค่า สำหรับสินทรัพย์อื่น บริษัทจะทดสอบการด้อยค่าเมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่บ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจมีการด้อยค่า รายการขาดทุนจากการด้อยค่าจะรับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน โดยมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงจำนวนที่สูงกว่าระหว่างมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการจำหน่ายและมูลค่าจากการใช้

เมื่อมีเหตุให้เชื่อว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดการด้อยค่าในอดีตได้หมดไป บริษัทจะกลับรายการขาดทุนจากด้อยค่าสำหรับสินทรัพย์อื่น ๆ ที่ไม่ใช่ค่าความนิยม

4.9 สัญญาเช่า

สัญญาเช่า - กรณีที่บริษัทเป็นผู้เช่า

บริษัทรับรู้สัญญาเช่าเมื่อบริษัทสามารถเข้าถึงสินทรัพย์ตามสัญญาเช่า เป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยค่าเช่าที่ชำระจะปันส่วนเป็นการจ่ายชำระหนี้สินและต้นทุนทางการเงิน โดยต้นทุนทางการเงินจะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายตลอดระยะเวลาสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่จากยอดหนี้สินตามสัญญาเช่าที่คงเหลืออยู่ บริษัทคิดค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามวิธีเส้นตรงตามอายุที่สั้นกว่าระหว่างอายุสินทรัพย์และระยะเวลาการเช่า

บริษัทปันส่วนสิ่งตอบแทนในสัญญาไปยังส่วนประกอบของสัญญาที่เป็นการเช่าและส่วนประกอบของสัญญาที่ไม่เป็นการเช่าตามราคาเอกเทศเปรียบเทียบของแต่ละส่วนประกอบ สำหรับสัญญาที่ประกอบด้วยส่วนประกอบของสัญญาที่เป็นการเช่าและส่วนประกอบของสัญญาที่ไม่เป็นการเช่า

สินทรัพย์และหนี้สินตามสัญญาเช่ารับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าปัจจุบัน หนี้สินตามสัญญาเช่าประกอบด้วยมูลค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า ดังนี้

- ค่าเช่าคงที่ (รวมถึงการจ่ายชำระคงที่โดยเนื้อหา) สุทธิด้วยเงินจูงใจค้างรับ
- ค่าเช่าผันแปรที่อ้างอิงจากอัตราหรือดัชนี
- มูลค่าที่คาดว่าจะต้องจ่ายจากการรับประกันมูลค่าคงเหลือ
- ราคาสิทธิเลือกซื้อหากมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่บริษัทจะใช้สิทธิ และ
- ค่าปรับจากการยกเลิกสัญญา หากอายุของสัญญาเช่าสะท้อนถึงการที่บริษัทคาดว่าจะยกเลิกสัญญานั้น

การจ่ายชำระตามสัญญาเช่าในช่วงการต่ออายุสัญญาเช่าได้รวมอยู่ในการคำนวณหนี้สินตามสัญญาเช่า หากบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลในการใช้สิทธิต่ออายุสัญญาเช่า

บริษัทจะคิดลดค่าเช่าจ่ายข้างต้นด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยนัยตามสัญญา หากไม่สามารถหาอัตราดอกเบี้ยโดยนัยได้ บริษัทจะคิดลดด้วยอัตราการกู้ยืมส่วนเพิ่มของผู้เช่า ซึ่งก็คืออัตราที่สะท้อนถึงการกู้ยืมเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกัน ในสภาวะเศรษฐกิจ อายุสัญญา และเงื่อนไขที่ใกล้เคียงกัน

สินทรัพย์สิทธิการใช้จะรับรู้ด้วยราคาทุน ซึ่งประกอบด้วย

- จำนวนที่รับรู้เริ่มแรกของหนี้สินตามสัญญาเช่า
- ค่าเช่าจ่ายที่ได้ชำระก่อนเริ่ม หรือ ณ วันทำสัญญา สุทธิจากเงินจูงใจที่ได้รับตามสัญญาเช่า
- ต้นทุนทางตรงเริ่มแรก
- ต้นทุนการปรับสภาพสินทรัพย์

ค่าเช่าที่จ่ายตามสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าสินทรัพย์ที่มีมูลค่าต่ำจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรง สัญญาเช่าระยะสั้นคือสัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ 12 เดือน

สัญญาเช่า - กรณีที่บริษัทเป็นผู้ให้เช่า

สินทรัพย์ที่ให้เช่าตามสัญญาเช่าทางการเงินบันทึกเป็นลูกหนี้สัญญาเช่าทางการเงินด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่า ผลต่างระหว่างยอดรวมของลูกหนี้ที่ยังไม่ได้คิดลดกับมูลค่าปัจจุบันของลูกหนี้จะทยอยรับรู้เป็นรายได้ทางการเงินโดยใช้วิธีเงินลงทุนสุทธิซึ่งสะท้อนอัตราผลตอบแทนคงที่ ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่รวมอยู่ในการวัดมูลค่าลูกหนี้สัญญาเช่าทางการเงินเริ่มแรกและจะทยอยรับรู้โดยลดจากรายได้ตลอดอายุของสัญญาเช่า

รายได้ค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้จ่ายให้แก่ผู้เช่า) รับรู้ด้วยวิธีเส้นตรงตลอดช่วงเวลาการให้เช่า กลุ่มกิจการต้องรวมต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นจากการได้มาซึ่งสัญญาเช่าดำเนินงานในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์อ้างอิง และรับรู้ต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัญญาเช่า โดยใช้เกณฑ์เดียวกันกับรายได้จากสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ให้เช่าได้รวมอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินตามลักษณะของสินทรัพย์

4.10 หนี้สินทางการเงิน

ก) การจัดประเภท

บริษัทจะพิจารณาจัดประเภทเครื่องมือทางการเงินที่บริษัทเป็นผู้ออกเป็นหนี้สินทางการเงินหรือตราสารทุน โดยพิจารณาภาระผูกพันตามสัญญา ดังนี้

- หากบริษัทมีภาระผูกพันตามสัญญาที่จะต้องส่งมอบเงินสดหรือสินทรัพย์ทางการเงินอื่นให้กับบริษัทอื่น โดยไม่สามารถปฏิเสธการชำระหรือเลื่อนการชำระออกไปอย่างไม่มีกำหนดได้นั้น เครื่องมือทางการเงินนั้นจะจัดประเภทเป็นหนี้สินทางการเงิน เว้นแต่ว่าการชำระนั้นสามารถชำระโดยการออกตราสารทุนของบริษัทเองด้วยจำนวนตราสารทุนที่คงที่ เพื่อแลกเปลี่ยนกับจำนวนเงินที่คงที่
- หากบริษัทไม่มีภาระผูกพันตามสัญญาหรือสามารถเลื่อนการชำระภาระผูกพันตามสัญญาไปได้ เครื่องมือทางการเงินดังกล่าวจะจัดประเภทเป็นตราสารทุน

เงินกู้ยืมจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนเมื่อบริษัทไม่มีสิทธิอันปราศจากเงื่อนไขให้เลื่อนชำระหนี้ออกไปอีกเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 12 เดือน นับจากวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ข) การวัดมูลค่า

ในการรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกบริษัทต้องวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินทั้งหมดภายหลังการรับรู้รายการด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

ค) การตัดรายการและการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของสัญญา

บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินเมื่อภาระผูกพันที่ระบุในสัญญาได้มีการปฏิบัติตามแล้ว หรือได้มีการยกเลิกไป หรือสิ้นสุดลงแล้ว

หากบริษัทมีการเจรจาต่อรองหรือเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของหนี้สินทางการเงิน บริษัทจะต้องพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเข้าเงื่อนไขของการตัดรายการหรือไม่ หากเข้าเงื่อนไขของการตัดรายการ บริษัทจะต้องรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมของหนี้สินใหม่นั้น และตัดรายการหนี้สินทางการเงินนั้นด้วยมูลค่าตามบัญชีที่เหลืออยู่ และรับรู้ส่วนต่างในรายการรายได้/ค่าใช้จ่ายอื่นในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

หากบริษัทพิจารณาแล้วว่าการต่อรองเงื่อนไขดังกล่าวไม่เข้าเงื่อนไขของการตัดรายการ บริษัทจะปรับปรุงมูลค่าของหนี้สินทางการเงินโดยการคิดลดกระแสเงินสดใหม่ตามสัญญาด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงเดิม (Original effective interest rate) ของหนี้สินทางการเงินนั้น และรับรู้ส่วนต่างในรายการรายได้หรือค่าใช้จ่ายอื่นในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

4.11 ผลประโยชน์พนักงาน

ก) ผลประโยชน์พนักงานระยะสั้น

ผลประโยชน์พนักงานระยะสั้นคือผลประโยชน์ที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระภายใน 12 เดือนหลังจากวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี เช่น ค่าจ้าง เงินรางวัลพิเศษ และค่ารักษาพยาบาลของพนักงานปัจจุบันรับรู้ตามช่วงเวลาการให้บริการของพนักงานไปจนถึงวันสิ้นสุดรอบระยะเวลารายงาน บริษัทจะบันทึกหนี้สินด้วยจำนวนที่คาดว่าจะต้องจ่าย

ข) โครงการสมทบเงิน

บริษัทจะจ่ายสมทบให้กับกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทไม่มีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายชำระเพิ่มเติมเมื่อได้จ่ายเงินสมทบแล้ว เงินสมทบจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเมื่อถึงกำหนดชำระ

ค) ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

โครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ กำหนดจำนวนเงินผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับเมื่อเกษียณอายุ โดยมักขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น อายุ จำนวนปีที่ให้บริการ และค่าตอบแทนเมื่อเกษียณอายุ

ภาระผูกพันผลประโยชน์นี้คำนวณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ ซึ่งมูลค่าปัจจุบันของโครงการผลประโยชน์จะประมาณโดยการคิดลดกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต โดยใช้อัตราผลตอบแทนในตลาดของพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งเป็นสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินประมาณการกระแสเงินสด และวันครบกำหนดของพันธบัตรรัฐบาลใกล้เคียงกับระยะเวลาที่ต้องชำระภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

กำไรและขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่จะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดขึ้น และรวมอยู่ในรายได้สูงกว่าค่าใช้สะสมในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทันทีในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

ง) ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

บริษัทให้รางวัลแก่พนักงาน เมื่อพนักงานทำงานให้บริษัทเป็นเวลา 15 ปี 25 ปี และ 35 ปี

หนี้สินผลประโยชน์พนักงานจะถูกบันทึกเช่นเดียวกับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ ยกเว้นการรับรู้กำไรและขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ที่บันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

4.12 ประมาณการหนี้สิน

บริษัทมีภาระผูกพันในปัจจุบันตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีตซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะส่งผลให้บริษัทต้องสูญเสียทรัพยากรออกไป และประมาณการจำนวนที่ต้องจ่ายได้

บริษัทจะวัดมูลค่าของจำนวนประมาณการหนี้สินโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของรายจ่ายที่คาดว่าจะต้องนำมาจ่ายชำระภาระผูกพัน การเพิ่มขึ้นของประมาณการหนี้สินเนื่องจากมูลค่าของเงินตามเวลาจะรับรู้เป็นดอกเบี้ยจ่าย

<u>ประมาณการค่าประกันความเสียหาย</u>

ประมาณการค่าประกันความเสียหายจะบันทึกเมื่อได้ขายสินค้าหรือให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว ประมาณการค่าใช้จ่ายพิจารณาจากประวัติการจ่ายค่าประกันความเสียหาย และปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องกับความน่าจะเป็นที่จะเกิดความเสียหายดังกล่าว

4.13 ทุนเรือนหุ้น

หุ้นสามัญจะจัดประเภทไว้เป็นส่วนของผู้ถือหุ้น ต้นทุนส่วนเพิ่มที่เกี่ยวข้องกับการออกหุ้นใหม่ซึ่งสุทธิจากภาษีจะถูกแสดงเป็นยอดหักในส่วนของผู้ถือหุ้น

4.14 การรับรู้รายได้

บริษัทรับรู้รายได้สุทธิจากภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งบริษัทจะรับรู้รายได้เมื่อคาดว่ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่จะได้รับชำระเมื่อส่งมอบสินค้าหรือให้บริการ

สำหรับสัญญาที่มีหลายองค์ประกอบที่บริษัทจะต้องส่งมอบสินค้าหรือให้บริการหลายประเภท บริษัทต้องแยกเป็นแต่ละภาระที่ต้องปฏิบัติที่แยกต่างหากจากกัน และต้องปันส่วนราคาของรายการของสัญญาดังกล่าวไปยังแต่ละภาระที่ต้องปฏิบัติตามสัดส่วนของราคาขายแบบเอกเทศหรือประมาณการราคาขายแบบเอกเทศ บริษัทจะรับรู้รายได้ของแต่ละภาระที่ต้องปฏิบัติแยกต่างหากจากกันเมื่อบริษัทได้ปฏิบัติตามภาระนั้นแล้ว

บริษัทรับรู้สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาเมื่อบริษัทรับรู้รายได้จากการปฏิบัติตามภาระที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาก่อนที่จะรับชำระหรือถึงกำหนดชำระตามสัญญา และบริษัทรับรู้หนี้สินที่เกิดจากสัญญาเมื่อได้รับชำระจากลูกค้าหรือถึงกำหนดชำระตามสัญญาก่อนที่บริษัทจะปฏิบัติตามภาระที่ต้องปฏิบัติ โดยบริษัทจะแสดงยอดสุทธิหนี้สินที่เกิดจากสัญญาหลังจากหักกลบกับสินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญานั้น ๆ ในแต่ละสัญญาที่ทำกับลูกค้า

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ

บริษัทรับรู้รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในรอบระยะเวลาบัญชีที่ให้บริการ

รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน

บริษัทรับรู้รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบินตามระยะเวลาและอัตราผลตอบแทนที่ระบุไว้ในสัญญา

รายได้จากงานที่รับทำ

บริษัทรับรู้รายได้จากงานที่รับทำเมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน

รายได้อื่น

รายได้อื่นประกอบด้วยเงินปันผล ดอกเบี้ยและอื่น ๆ โดยเงินปันผลต้องรับรู้ในวันที่บริษัทมีสิทธิได้รับเงินปันผล รายได้ดอกเบี้ยต้องรับรู้ตามเกณฑ์อัตราผลตอบแทนที่แท้จริง และรายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างซึ่งเป็นไปตามเนื้อหาของข้อตกลงที่เกี่ยวข้อง

5 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

5.1 ปัจจัยความเสี่ยงด้านการเงิน

กิจกรรมของบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงิน ซึ่งได้แก่ ความเสี่ยงจากตลาด (รวมถึงความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงด้านราคา) ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ และความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง แผนการจัดการความเสี่ยงของบริษัทจึงมุ่งเน้นไปยังความผันผวนของตลาดการเงินและบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบต่อผลการดำเนินงานให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

5.1.1 ความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านเครดิตโดยส่วนใหญ่เกิดจากรายการเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด รวมถึงความเสี่ยงด้านสินเชื่อแก่ลูกค้าและลูกหนี้คงค้างและเงินลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัท

ก) การบริหารความเสี่ยง

บริษัทบริหารความเสี่ยงด้านเครดิตโดยการจัดกลุ่มของความเสี่ยง สำหรับเงินฝากธนาคารและสถาบันการเงิน บริษัทจะเลือกทำรายการกับสถาบันการเงินที่ได้รับการจัดอันดับจากสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่เป็นอิสระ

สำหรับการทำธุรกรรมกับลูกค้า บริษัทจะยึดการจัดอันดับจากสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือที่เป็นอิสระ ในกรณีที่ไม่มีการจัดอันดับไว้ บริษัทจะประเมินความเสี่ยงจากคุณภาพเครดิตของลูกค้า โดยพิจารณาจากฐานะทางการเงิน ประสบการณ์ที่ผ่านมา และปัจจัยอื่น ๆ และกำหนดการให้วงเงินสินเชื่อจากผลการประเมินดังกล่าวซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารในสายงานที่เกี่ยวข้องจะทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านวงเงินเครดิตของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

ข) การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทมีสินทรัพย์ทางการเงิน 2 ประเภทที่ต้องมีการพิจารณาตามโมเดลการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

- ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น
- เงินลงทุนในตราสารหนี้

แม้ว่าบริษัทจะมีรายการเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และเงินฝากสถาบันการเงินที่มีข้อจำกัดในการใช้ ซึ่งเข้าเงื่อนไขการพิจารณาการด้อยค่าภายใต้ TFRS 9 แต่บริษัทพิจารณาว่าการด้อยค่าของรายการดังกล่าวเป็นจำนวนเงินที่ไม่มีนัยสำคัญ

รายละเอียดค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้ค่าบริการได้แสดงไว้ในหมายเหตุข้อ 9

เงินลงทุนในตราสารหนี้

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

ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 กองทุนวายุภักษ์ หนึ่ง มีสัดส่วนการลงทุนในตราสารทุนประมาณร้อยละ 91 และตราสารหนี้/เงินฝากประมาณร้อยละ 9

ฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทที่เกิดจากเงินลงทุนในตราสารหนี้ถูกจำกัด เนื่องจากคู่สัญญาเป็นสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งบริษัทพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ

5.1.2 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การจัดการความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างรอบคอบคือการมีจำนวนเงินสดและหลักทรัพย์ที่อยู่ในความต้องการของตลาดอย่างเพียงพอ และการมีแหล่งเงินทุนที่สามารถเบิกใช้ได้จากวงเงินด้านสินเชื่อที่เพียงพอต่อการชำระภาระผูกพันเมื่อถึงกำหนด ณ วันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชี บริษัทมีเงินฝากธนาคารที่สามารถเบิกใช้ได้ทันทีจำนวน 2,426 ล้านบาท (พ.ศ. 2565 จำนวน 1,457 ล้านบาท) เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารสภาพคล่องของบริษัท จากลักษณะของการดำเนินธุรกิจของบริษัทซึ่งเป็นธุรกิจที่มีความยืดหยุ่นและเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ส่วนงานบริหารการเงินของบริษัทได้คงไว้ซึ่งความยืดหยุ่นในแหล่งเงินทุนโดยการคงไว้ซึ่งวงเงินสินเชื่อที่เพียงพอ

ผู้บริหารได้พิจารณาประมาณการกระแสเงินสดของบริษัทอย่างสม่ำเสมอโดยพิจารณาจาก ก) เงินสำรองหมุนเวียน (จากวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้) และ ข) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด นอกเหนือจากนี้บริษัทยังได้ทำการประมาณการกระแสเงินสด พิจารณาสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูงและอัตราส่วนสภาพคล่องตามข้อกำหนดต่าง ๆ และคงไว้ซึ่งแผนการจัดหาเงิน

บริษัทมีแหล่งเงินทุนจากกระแสเงินสดหมุนเวียนของบริษัทรวมถึงแหล่งเงินทุนอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นตามแผนธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีความเพียงพอต่อการดำเนินงานทางธุรกิจในอนาคตโดยมีวงเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินคงเหลือจำนวน 4,639 ล้านบาท

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

ก) การจัดการด้านการจัดหาเงิน

บริษัทมีวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 30 กันยายน ดังต่อไปนี้

	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
วงเงินกู้สถาบันการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว		
หมดอายุภายในหนึ่งปี	3,180	1,770
หมดอายุเกินกว่าหนึ่งปี	1,459	1,665

ข) วันครบกำหนดของหนี้สินทางการเงิน

ตารางต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงหนี้สินทางการเงินที่จัดประเภทตามระยะเวลาการครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งแสดงด้วยจำนวนเงินตามสัญญาที่ไม่ได้มีการคิดลด ทั้งนี้ ยอดคงเหลือที่ครบกำหนดภายในระยะเวลา 12 เดือน จะเท่ากับมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการคิดลดไม่มีนัยสำคัญ

	ภายใน 1 ปี ล้านบาท	1 - 5 ปี ล้านบาท	มากกว่า 5 ปี ล้านบาท	รวม ล้านบาท	มูลค่าตามบัญชี ล้านบาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	354	-	-	354	354
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	752	-	-	752	752
หนี้สินตามสัญญาเช่า	55	231	703	989	878
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	1,420	1,219	-	2,639	2,639
รวมหนี้สินทางการเงิน	2,581	1,450	703	4,734	4,623

	ภายใน 1 ปี ล้านบาท	1 - 5 ปี ล้านบาท	มากกว่า 5 ปี ล้านบาท	รวม ล้านบาท	มูลค่าตามบัญชี ล้านบาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	236	-	-	236	236
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	100	-	-	100	100
หนี้สินตามสัญญาเช่า	44	174	571	789	716
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	2,893	1,014	-	3,907	3,907
รวมหนี้สินทางการเงิน	3,273	1,188	571	5,032	4,959

5.2 การบริหารส่วนของเงินทุน

การบริหารความเสี่ยง

วัตถุประสงค์ของบริษัทในการบริหารทุนของบริษัทนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของบริษัท เพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสม

ณ วันที่ 30 กันยายน บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ดังนี้

	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
หนี้สิน	8,532	8,672
ส่วนของผู้ถือหุ้น	2,061	1,603
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	**4.14**	**5.41**

6 มูลค่ายุติธรรม

ตารางต่อไปนี้แสดงสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมในแต่ละระดับ แต่ไม่รวมถึงรายการที่มูลค่ายุติธรรมใกล้เคียงกับราคาตามบัญชี

	ข้อมูลระดับที่ 1		ข้อมูลระดับที่ 2		ข้อมูลระดับที่ 3		รวม	
	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
สินทรัพย์ทางการเงิน								
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่าย								
ตราสารหนี้	-	-	12	12	-	-	12	12
	-	-	12	12	-	-	12	12

ไม่มีรายการโอนระหว่างลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมในระหว่างปี

มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายต่อไปนี้มีมูลค่าใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชี

สินทรัพย์ทางการเงิน	หนี้สินทางการเงิน
- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
- ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	- เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน
- เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย
- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน	- เงินประกันสัญญา
- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียน	- หนี้สินหมุนเวียนอื่น
- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนที่ใช้เป็นหลักประกัน	- เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	

7 ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ และการใช้ดุลยพินิจ

การประมาณการข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจได้มีการประเมินทบทวนอย่างต่อเนื่อง และอยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีสมเหตุสมผลในสถานการณ์ขณะนั้น

ก) ภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุขึ้นอยู่กับข้อสมมติฐานหลายข้อ ข้อสมมติฐานที่ใช้และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงที่เป็นไปได้ของข้อสมมติฐานได้เปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุข้อ 14

ข) การกำหนดอายุสัญญาเช่า

บริษัทพิจารณาข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับผู้เช่าในการใช้สิทธิขยายอายุสัญญาเช่าหรือไม่ใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่าเพื่อกำหนดอายุสัญญาเช่า บริษัทพิจารณาการกำหนดอายุสัญญาเช่าก็ต่อเมื่อสัญญาเช่านั้นมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่ระยะเวลาการเช่าจะถูกขยายหรือถูกยกเลิก

สำหรับการเช่าอสังหาริมทรัพย์ ปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้องมากที่สุดคือระยะสัญญาเช่าในอดีต ค่าใช้จ่าย และสภาพของสินทรัพย์ที่เช่า

สิทธิขยายอายุสัญญาเช่าส่วนใหญ่ในสัญญาเช่าอาคารสำนักงานและยานพาหนะไม่ได้ถูกรวมอยู่ในหนี้สินตามสัญญาเช่า เนื่องจากบริษัทพิจารณา ก) สภาพของสินทรัพย์ที่เช่า และ/หรือ ข) การเปลี่ยนแทนสินทรัพย์จะไม่ก่อให้เกิดต้นทุนอย่างมีสาระสำคัญ

อายุสัญญาเช่าจะถูกประเมินใหม่เมื่อบริษัทใช้ (หรือไม่ใช้) สิทธิหรือบริษัทมีภาระผูกพันในการใช้ (หรือไม่ใช้สิทธิ) การประเมินความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลจะเกิดขึ้นเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่มีนัยสำคัญหรือการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งมีผลกระทบต่อการประเมินอายุสัญญาเช่าและอยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัท

ค) การกำหนดอัตราการคิดลดของหนี้สินตามสัญญาเช่า

บริษัทประเมินอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของผู้เช่าดังนี้

- ใช้ข้อมูลที่การจัดหาเงินทุนจากบุคคลที่สามของแต่ละบริษัทที่เป็นผู้เช่าและปรับปรุงข้อมูลที่ได้รับให้สะท้อนกับการเปลี่ยนแปลงในปัจจัยทางด้านการเงินของผู้เช่าหากเป็นไปได้
- ปรับปรุงสัญญาเช่าโดยเฉพาะเจาะจง เช่น อายุสัญญาเช่า ประเทศ สกุลเงิน และหลักประกัน

8 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
เงินสดในมือ	1	2
เงินฝากธนาคารประเภทกระแสรายวัน	2	8
เงินฝากธนาคารประเภทออมทรัพย์	2,423	1,447
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2,426	1,457

9 ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ลูกหนี้ค่าบริการ		
ลูกหนี้สายการบิน	1,734	2,297
ลูกหนี้ในประเทศ	26	33
ลูกหนี้ต่างประเทศ	12	55
	1,772	2,385
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(675)	(1,112)
ลูกหนี้ค่าบริการ สุทธิ	1,097	1,273
เช็ครับ	3	-
รายได้ค่าบริการค้างรับ	66	26
ดอกเบี้ยค้างรับ	4	2
ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา	37	18
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	44	24
ลูกหนี้เงินยืมทดรอง	19	26
รวมลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	1,270	1,369

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2565 ลูกหนี้ค่าบริการในงบแสดงฐานะการเงินสามารถวิเคราะห์ตามอายุหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

	ลูกหนี้สายการบิน ล้านบาท	ลูกหนี้ในประเทศและต่างประเทศ ล้านบาท	รวมลูกหนี้ค่าบริการ ล้านบาท	ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ล้านบาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566				
น้อยกว่า 1 เดือน	967	21	988	38
1 - 3 เดือน	123	1	124	23
3 - 6 เดือน	68	4	72	30
6 - 12 เดือน	20	-	20	16
เกินกว่า 12 เดือน	556	12	568	568
	1,734	38	1,772	675
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(661)	(14)	(675)	
ลูกหนี้ค่าบริการ สุทธิ	1,073	24	1,097	

	ลูกหนี้สายการบิน ล้านบาท	ลูกหนี้ในประเทศและต่างประเทศ ล้านบาท	รวมลูกหนี้ค่าบริการ ล้านบาท	ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ล้านบาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565				
น้อยกว่า 1 เดือน	746	26	772	28
1 - 3 เดือน	270	10	280	57
3 - 6 เดือน	334	25	359	151
6 - 12 เดือน	357	2	359	261
เกินกว่า 12 เดือน	590	25	615	615
	2,297	88	2,385	1,112
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1,081)	(31)	(1,112)	
ลูกหนี้ค่าบริการ สุทธิ	1,216	57	1,273	

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 บริษัทกลับรายการค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้ค่าบริการและรับรู้เป็นการกลับรายการในค่าใช้จ่ายอื่นของงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ จำนวน 437 ล้านบาท (พ.ศ. 2565 บริษัทบันทึกรายการค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น จำนวน 104 ล้านบาท)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

10 อาคารและอุปกรณ์

	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร ล้านบาท	ระบบอำนวยความสะดวก ล้านบาท	เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร ล้านบาท	อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ล้านบาท	เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น ล้านบาท	เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน ล้านบาท	รถยนต์และรถลากจูง ล้านบาท	เครื่องบิน ล้านบาท	สินทรัพย์รับบริจาค ล้านบาท	อุปกรณ์ดนตรีและกีฬา ล้านบาท	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ล้านบาท	รวม ล้านบาท
ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2565												
ราคาทุน	3,142	1,757	10,309	805	1,654	1,552	6	901	93	4	562	20,785
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(2,399)	(1,223)	(7,327)	(497)	(1,364)	(1,308)	(6)	(340)	(90)	(3)	-	(14,557)
ราคาตามบัญชี สุทธิ	743	534	2,982	308	290	244	-	561	3	1	562	6,228
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566												
ราคาตามบัญชีต้นปี สุทธิ	743	534	2,982	308	290	244	-	561	3	1	562	6,228
ซื้อสินทรัพย์	-	5	9	-	-	12	-	-	4	-	306	336
โอนสินทรัพย์	98	45	230	60	16	92	-	-	-	-	(541)	-
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ สุทธิ	(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)	(3)
หัก ค่าเสื่อมราคา	(117)	(90)	(605)	(71)	(80)	(113)	-	(37)	(1)	(1)	-	(1,115)
ราคาตามบัญชีปลายปี สุทธิ	723	494	2,616	297	226	235	-	524	6	-	325	5,446
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566												
ราคาทุน	3,219	1,803	10,527	857	1,665	1,654	6	901	97	4	325	21,058
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(2,496)	(1,309)	(7,911)	(560)	(1,439)	(1,419)	(6)	(377)	(91)	(4)	-	(15,612)
ราคาตามบัญชี สุทธิ	723	494	2,616	297	226	235	-	524	6	-	325	5,446

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร ล้านบาท	ระบบอำนวยความสะดวก ล้านบาท	เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร ล้านบาท	อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า ล้านบาท	เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น ล้านบาท	เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน ล้านบาท	รถยนต์และรถลากจูง ล้านบาท	เครื่องบิน ล้านบาท	สินทรัพย์รับบริจาค ล้านบาท	อุปกรณ์ดนตรีและกีฬา ล้านบาท	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง ล้านบาท	รวม ล้านบาท
ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2564												
ราคาทุน	3,091	1,699	9,851	703	1,636	1,422	6	901	94	4	1,176	20,583
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(2,279)	(1,134)	(6,710)	(454)	(1,257)	(1,179)	(5)	(303)	(89)	(3)	-	(13,413)
ราคาตามบัญชี สุทธิ	812	565	3,141	249	379	243	1	598	5	1	1,176	7,170
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565												
ราคาตามบัญชีต้นปี สุทธิ	812	565	3,141	249	379	243	1	598	5	1	1,176	7,170
ซื้อ/โอนเข้า	51	66	460	121	19	133	-	-	-	-	237	1,087
โอนออก	-	(8)	(2)	(19)	(1)	(3)	-	-	(1)	-	(851)	(885)
หัก ค่าเสื่อมราคา	(120)	(89)	(617)	(43)	(107)	(129)	(1)	(37)	(1)	-	-	(1,144)
ราคาตามบัญชีปลายปี สุทธิ	743	534	2,982	308	290	244	-	561	3	1	562	6,228
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565												
ราคาทุน	3,142	1,757	10,309	805	1,654	1,552	6	901	93	4	562	20,785
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(2,399)	(1,223)	(7,327)	(497)	(1,364)	(1,308)	(6)	(340)	(90)	(3)	-	(14,557)
ราคาตามบัญชี สุทธิ	743	534	2,982	308	290	244	-	561	3	1	562	6,228

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

11 สินทรัพย์สิทธิการใช้

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ที่ดินและอาคาร	1,006	791

รายการที่รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายและกระแสเงินสดที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่า สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ดินและอาคาร	49	39
การเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์สิทธิการใช้ระหว่างปี	221	3
กระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดของสัญญาเช่า	216	198
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสัญญาเช่าระยะสั้น	16	14
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำ	2	2

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	ค่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ ล้านบาท
ณ วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2564	
ราคาทุน	245
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(172)
ราคาตามบัญชี สุทธิ	73
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565	
ราคาตามบัญชีต้นปี สุทธิ	73
ซื้อสินทรัพย์	1
ค่าตัดจำหน่าย	(33)
ราคาตามบัญชีปลายปี สุทธิ	41
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565	
ราคาทุน	246
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(205)
ราคาตามบัญชี สุทธิ	41
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566	
ราคาตามบัญชีต้นปี สุทธิ	41
ซื้อสินทรัพย์	74
ค่าตัดจำหน่าย	(26)
ราคาตามบัญชีปลายปี สุทธิ	89
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566	
ราคาทุน	319
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(230)
ราคาตามบัญชี สุทธิ	89

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

13 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินราชพัสดุค้างจ่าย	8	12
ค่าเช่าวงจรและช่องสัญญาณดาวเทียมค้างจ่าย	7	12
เงินรางวัลผู้ไม่มีวันลาป่วยค้างจ่าย	4	14
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาอุปกรณ์ค้างจ่าย	58	21
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย	35	32
เงินรางวัลพิเศษประจำปีค้างจ่าย	632	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	8	9
รวมค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	752	100

14 ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

รายการเคลื่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน - ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุระหว่างปีมีดังนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ยอดคงเหลือต้นปี	3,349	3,666
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	230	149
ต้นทุนดอกเบี้ย	127	87
การวัดมูลค่าใหม่		
ผลกำไร (ขาดทุน) ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	73	(372)
ผลประโยชน์จ่าย	(221)	(181)
ยอดคงเหลือปลายปี	3,558	3,349

รายการเคลื่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน - ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นระหว่างปีมีดังนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ยอดคงเหลือต้นปี	130	197
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	2	(60)
จ่ายผลประโยชน์พนักงานระหว่างปี	(5)	(7)
ยอดคงเหลือปลายปี	127	130

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้เป็นดังนี้

	พ.ศ. 2566 ร้อยละ	พ.ศ. 2565 ร้อยละ
อัตราคิดลด	3.48	3.78
อัตราการเพิ่มขึ้นเงินเดือน	7.5	7.5

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเป็นดังนี้

	พ.ศ. 2566		
	ผลกระทบต่อภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้		
	การเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติ	การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติ	การลดลงของข้อสมมติ
อัตราคิดลด	ร้อยละ 1	ลดลง 241 ล้านบาท	เพิ่มขึ้น 274 ล้านบาท
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน	ร้อยละ 1	เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท	ลดลง 4 ล้านบาท

	พ.ศ. 2565		
	ผลกระทบต่อภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้		
	การเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติ	การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติ	การลดลงของข้อสมมติ
อัตราคิดลด	ร้อยละ 1	ลดลง 234 ล้านบาท	เพิ่มขึ้น 266 ล้านบาท
อัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือน	ร้อยละ 1	เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท	ลดลง 4 ล้านบาท

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นนี้อ้างอิงจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติใดข้อสมมติหนึ่ง ขณะที่ให้ข้อสมมติอื่นคงที่ ในทางปฏิบัติสถานการณ์ดังกล่าวยากที่จะเกิดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติบางเรื่องอาจมีความสัมพันธ์กัน ในการคำนวณการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติหลักได้ใช้วิธีเดียวกันกับการคำนวณหนี้สินผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน

ระยะเวลาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ของบริษัทเท่ากับ 15 ปี (พ.ศ. 2565 เท่ากับ 15 ปี)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

การวิเคราะห์การครบกำหนดของการจ่ายชำระผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่ไม่มีการคิดลดมีดังนี้

	น้อยกว่า 1 ปี ล้านบาท	ระหว่าง 1-2 ปี ล้านบาท	ระหว่าง 2-5 ปี ล้านบาท	เกินกว่า 5 ปี ล้านบาท	รวม ล้านบาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566					
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	179	284	967	5,713	7,143
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	6	7	27	157	197
รวม	185	291	994	5,870	7,340

	น้อยกว่า 1 ปี ล้านบาท	ระหว่าง 1-2 ปี ล้านบาท	ระหว่าง 2-5 ปี ล้านบาท	เกินกว่า 5 ปี ล้านบาท	รวม ล้านบาท
ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2565					
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	171	179	877	5,815	7,042
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	13	6	26	175	220
รวม	184	185	903	5,990	7,262

15 ภาษีเงินได้

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2563 ให้ความเห็นชอบนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศเกี่ยวกับการมอบหมายให้บริษัทฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศและบริการการเดินอากาศที่เกี่ยวเนื่องสำหรับการบินพลเรือนของประเทศไทย 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"

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

16 รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้น

รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ออกและชำระแล้วในระหว่างปี

	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2565
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายที่เป็นส่วนของบริษัท (ล้านบาท)	531	(2,308)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	6,600	6,600
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)	80.39	(349.77)

17 เงินกองทุนสวัสดิการ

บริษัทได้มีการจัดสรรเงินร้อยละ 9 ของอัตราเงินเดือนของพนักงานเป็นเงินกองทุนสวัสดิการเพื่อเป็นงบประมาณสวัสดิการพนักงาน โดยมีคณะกรรมการจัดการสวัสดิการเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบการบริหารเงินกองทุน

รายละเอียดของเงินกองทุนสวัสดิการ มีดังนี้

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	84	99
ลูกหนี้อื่น	18	26
เงินให้กู้ยืม	31	26
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน	224	220
อุปกรณ์	-	1
รวมสินทรัพย์	357	372
หนี้สิน		
เจ้าหนี้อื่น	2	4
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5	6
รวมหนี้สิน	7	10
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	362	335
จัดสรรระหว่างปี	336	337
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย	(348)	(310)
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	350	362
รวมหนี้สินและเงินกองทุนสวัสดิการ	357	372

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

18 ค่าใช้จ่ายอื่น (กลับรายการ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ค่าสอบบัญชีและค่าสอบทาน	2	2
ค่าจัดประชุม	5	1
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	6	6
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	2	1
ค่าใช้จ่ายเพื่อการสงเคราะห์	8	2
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	95	51
ค่าเบี้ยประกันภัย	56	48
ค่าธรรมเนียม	15	12
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมและพัฒนา	17	16
ค่าตัดจำหน่ายพัสดุและสินทรัพย์	10	7
ค่ารักษาความปลอดภัย	60	60
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	1	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	8	-
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ)	(437)	104
หนี้สูญ	-	7
อื่น ๆ	66	57
	(86)	374

19 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันที่มีนัยสำคัญกับบริษัท ในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

ชื่อกิจการ	ประเทศที่จัดตั้ง / สัญชาติ	ลักษณะความสัมพันธ์
สายการบินสมาชิก	ไทย	เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในบริษัทรวมกันร้อยละ 9 และมีผู้แทนเป็นกรรมการของบริษัท
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น	ไทย	มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ร่วมกัน
ผู้บริหารสำคัญ	ไทย	บุคคลที่มีอำนาจและความรับผิดชอบการวางแผน สั่งการ และควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ ของกิจการ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

นโยบายการกำหนดราคาสำหรับรายการแต่ละประเภทอธิบายได้ดังต่อไปนี้

รายการ	นโยบายการกำหนดราคา
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	ราคาตามหลักเกณฑ์การจัดเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และ ค่าบริการข้อมูลการบิน	ราคาตามที่ระบุไว้ในสัญญา
ดอกเบี้ยจ่าย	อัตราตามสัญญา

รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน สรุปได้ดังนี้

19.1 รายได้จากการให้บริการ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		
สายการบินสมาชิก	6,960	4,100
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน		
สายการบินสมาชิก	103	74

19.2 ดอกเบี้ยจ่าย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ต้นทุนทางการเงิน - ดอกเบี้ยจ่าย		
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น	73	46

19.3 ยอดค้างชำระที่เกิดจากการให้บริการ

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ลูกหนี้ค่าบริการ		
สายการบินสมาชิก	1,087	1,749
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(259)	(700)
	828	1,049

19.4 ดอกเบี้ยค้างจ่ายสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น	11	7

19.5 สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียน

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 บริษัทมีบัญชีเงินฝากประจำกับสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นจำนวน 223.80 ล้านบาท (พ.ศ. 2565 จำนวน 220.29 ล้านบาท) เงินฝากประจำดังกล่าวมีอายุ 6 เดือนถึง 12 เดือน มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.00 ถึงร้อยละ 1.85 ต่อปี (พ.ศ. 2565 ร้อยละ 0.25 ถึงร้อยละ 0.80 ต่อปี)

19.6 เงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
เงินกู้ยืมระยะสั้น		
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น	1,420	2,680

การเปลี่ยนแปลงของเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างปีสามารถแสดงได้ดังนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	2,680	540
เงินกู้ยืมเพิ่ม	6,640	2,680
จ่ายชำระคืน	(7,900)	(540)
ราคาตามบัญชีปลายปี	1,420	2,680

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันเป็นตั๋วสัญญาใช้เงินหลายฉบับแก่สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นหลายแห่งจำนวนเงินรวม 1,420 ล้านบาท (พ.ศ. 2565 จำนวน 2,680 ล้านบาท) โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2.55 ถึงร้อยละ 3.07 ต่อปี (พ.ศ. 2565 ร้อยละ 1.50 ถึงร้อยละ 2.16 ต่อปี) และมีกำหนดการชำระคืนเงินต้นพร้อมด้วยดอกเบี้ยในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2566

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
เงินกู้ยืมระยะยาว		
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น		
- ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	63
- ส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่า 1 ปี	1,219	1,014
	1,219	1,077

การเปลี่ยนแปลงของเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างปีสามารถแสดงได้ดังนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ราคาตามบัญชีต้นปี	1,077	886
เงินกู้ยืมเพิ่ม	205	318
จ่ายชำระคืน	(63)	(127)
ราคาตามบัญชีปลายปี	1,219	1,077

เมื่อวันที่ 3 กันยายน พ.ศ. 2550 บริษัทได้ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง ในวงเงิน 1,650 ล้านบาท สัญญาเงินกู้มีระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ต้นเงินกู้ 2 ปี นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก มีกำหนดจ่ายชำระคืนเงินต้นทุก ๆ 6 เดือน นับจากวันที่สิ้นสุดระยะเวลาปลอดหนี้เงินต้นดังกล่าว โดยชำระคืนงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 25 งวดละ 63.47 ล้านบาท และงวดที่ 26 จำนวน 63.25 ล้านบาท เงินกู้ยืมดังกล่าวมีอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกันในสัญญา และมีกำหนดจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก เงินกู้ยืมดังกล่าวไม่มีหลักประกัน เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ. 2565 บริษัทได้ชำระคืนเงินกู้งวดสุดท้ายจำนวน 63.25 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยให้กับสถาบันการเงินเรียบร้อยแล้ว

เมื่อวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2564 บริษัทได้ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง ในวงเงิน 2,678.40 ล้านบาท สัญญาเงินกู้ดังกล่าวมีกำหนดจ่ายชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยงวดสุดท้ายภายใน 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก มีอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงจาก BIBOR6M บวกอัตราส่วนเพิ่มร้อยละ 0.875 ต่อปี และมีกำหนดจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก เงินกู้ยืมดังกล่าวไม่มีหลักประกัน และเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2566 บริษัทได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสินเชื่อ ครั้งที่ 1 ของสัญญากู้เงินดังกล่าว เพื่อปรับลดอัตราดอกเบี้ยจาก BIBOR6M บวกอัตราส่วนเพิ่มร้อยละ 0.875 ต่อปี เป็น BIBOR6M บวกอัตราส่วนเพิ่มร้อยละ 0.50 ต่อปี

19.7 ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารสำคัญ

ค่าตอบแทนที่จ่ายสำหรับกรรมการและผู้บริหารสำคัญมีดังนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุม	6	4

19.8 สัญญาสำคัญที่ทำกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

สัญญาสายการบินสมาชิก

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 บริษัทได้ทำสัญญากับสายการบินสมาชิกจำนวน 94 ราย (พ.ศ. 2565 จำนวน 96 ราย) เพื่อกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราค่าบริการ การให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัท และการแบ่งหุ้นของบริษัทให้กับสายการบินสมาชิกทุกสายการบินรวมกันร้อยละ 9 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท

20 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น

20.1 ภาระผูกพัน

บริษัทมีภาระผูกพัน ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินแต่ไม่ได้รับรู้ มีดังนี้

ณ วันที่ 30 กันยายน	พ.ศ. 2566 ล้านบาท	พ.ศ. 2565 ล้านบาท
ภาระผูกพันรายจ่ายฝ่ายทุน	357	234
ภาระผูกพันอื่น ๆ (ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าระยะสั้น สัญญาบริการและคำสั่งซื้อที่ผู้ขายสินค้าหรือวัสดุตกลงแล้ว)	384	493
รวม	741	727

หนังสือค้ำประกัน

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 บริษัทมีภาระผูกพันภายใต้หนังสือค้ำประกันที่ออกโดยสถาบันการเงินเพื่อใช้เป็นหลักประกันสัญญาและเป็นหลักประกันซองประกวดราคา จำนวน 20.55 ล้านบาท (พ.ศ. 2565 จำนวน 18.72 ล้านบาท)

20.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ประเด็นเกี่ยวกับเบี้ยปรับและเงินเพิ่มภาษีมูลค่าเพิ่ม

ตามที่บริษัทดำเนินภารกิจบริการควบคุมจราจรทางอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องตามสัญญาที่ทำไว้กับกระทรวงคมนาคม โดยได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 239) พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 254) พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ซึ่งต่อมากรมสรรพากรได้เข้าตรวจสภาพกิจการของบริษัทตั้งแต่ปีบัญชี 2546 - 2554 โดยไม่มีประเด็นหรือข้อสังเกตเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้ของบริษัท อย่างไรก็ตาม ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2556 เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรได้เข้าตรวจสภาพกิจการของบริษัทสำหรับปีบัญชี 2555 และมีหนังสือแจ้งผลการตรวจสภาพกิจการในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2557 ว่ายังมีประเด็นเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้จากงานที่รับทำให้แก่ลูกค้าอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้าบริษัทสายการบินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีปี พ.ศ. 2555 ซึ่งจากการติดตามประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมสรรพากรเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวพบว่าบริษัทมีภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2554 จนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2561 รวมเป็นเงินจำนวน 234.77 ล้านบาท ประกอบด้วยภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท และเบี้ยปรับและเงินเพิ่มจำนวน 122.66 ล้านบาท

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

ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 ประเด็นดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากร

21 รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการโทรคมนาคม

บริษัทเป็นผู้ถือใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่สองที่ออกโดยคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) โดยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 บริษัทมีรายได้ค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการโทรคมนาคมในประเทศไทยจำนวน 89,836,875 บาท และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการโทรคมนาคมในประเทศไทยที่สามารถนำมาหักลดหย่อนได้ตามประกาศกสทช. จำนวน 859,766 บาท

รายงานประจำปีของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

การประเมินผลการดำเนินงานของการให้บริการการเดินอากาศ

ด้าน Air Traffic Flow Management : ATFM

1. เตรียมการเพื่อขอรับการรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ

<u>วัตถุประสงค์</u>

เพื่อปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM) ทั้งด้านกระบวนการทำงานเอกสารคู่มือ การจัดการทรัพยากรบุคคล และกระบวนการประกันคุณภาพให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ กพท. กำหนด เพื่อเตรียมพร้อมในการยื่นขอรับการรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ

<u>ระยะเวลาดำเนินการ</u>

ปี 2564 - 2567

<u>สรุปผลการดำเนินงาน</u>

บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานจาก กพท. ตามกระบวนการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศของบริการด้านการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการทบทวนกฎระเบียบด้านการออกใบรับรองการให้บริการการเดินอากาศของ กพท. ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้และสามารถออกใบรับรองให้บริษัทฯ ได้ภายในปี 2567

ด้าน Airspace Management : ASM

2. เตรียมการเพื่อขอรับการรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ

วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM) ทั้งด้านกระบวนการทำงาน เอกสารคู่มือ การจัดการทรัพยากรบุคคล และกระบวนการประกันคุณภาพให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ กพท. กำหนด เพื่อเตรียมพร้อมในการยื่นขอรับการรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ

ระยะเวลาดำเนินการ

ปี 2564 - 2567

สรุปผลการดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อพบเห็นฯ จาก กพท. ตามกระบวนการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศของบริการด้านการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ อยู่ระหว่างการทบทวนกฎระเบียบด้านการออกใบรับรองการให้บริการการเดินอากาศของ กพท. ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้และสามารถออกใบรับรองให้บริษัทฯ ได้ภายในปี 2567

ด้าน Air Traffic Services : ATS / Communications, Navigaton, and Surveillance : CNS / Instrument Flight Procedure Design : IFPD

3. ทบทวน/ปรับปรุงมาตรฐานวิธีปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures) ด้าน ATS/CNS/IFPD

วัตถุประสงค์

การให้บริการการเดินอากาศด้าน ATS CNS และ IFPD มีวิธีปฏิบัติ Standard Operating Procedures เป็นแนวทางที่แสดงถึงขั้นตอนการดำเนินงาน เพื่อสามารถให้บริการการเดินอากาศได้ตามมาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ด้วยสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไปทั้งด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในระบบสากล และระดับประเทศ อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานในปัจจุบันได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกระบวนการในการทบทวน/ปรับปรุงมาตรฐานวิธีปฏิบัติงาน Standard Operating Procedures ด้าน ATS/CNS/IFPD ให้พร้อมเพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอยู่เสมอ

ระยะเวลาดำเนินการ

ปี 2564 - 2568

สรุปผลการดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อพบเห็นฯ จาก กพท. ตามกระบวนการขอและออกใบรับรองบริการการเดินอากาศของบริการด้านการจัดการจราจรทางอากาศ บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน (CNS) และบริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (IFPD) อยู่ระหว่างการทบทวนกฎระเบียบด้านการออกใบรับรองการให้บริการการเดินอากาศของ กพท. ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้และสามารถออกใบรับรองให้บริษัทฯ ได้ภายในปี 2567 สำหรับการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการแก้ไขข้อพบเห็นฯ คาดว่าจะประกาศใช้และสามารถออกใบรับรองให้บริษัทฯ ได้ภายในปี 2568

ผลการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ

ศูนย์บริหารเครือข่ายการปฏิบัติการจราจรทางอากาศ รับผิดชอบดำเนินงาน ศูนย์บริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศกรุงเทพ (Bangkok ATFM Unit : Bangkok ATFMU) ให้บริการด้านการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศในพื้นที่รับผิดชอบของบริษัทฯ (ท่าอากาศยานในประเทศไทย และห้วงอากาศภายใน Bangkok FIR) โดยรับผิดชอบการจัดมาตรการ ATFM สนับสนุนการสร้างความสมดุลระหว่างปริมาณเที่ยวบินกับขีดความสามารถในการรองรับของหน่วยบริการจราจรทางอากาศ (Demand-Capacity Balancing) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความปลอดภัย มีการใช้ห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยลดผลกระทบจากการล่าช้าให้แก่สายการบินทั้งในช่วงที่มีการจราจรทางอากาศคับคั่งและระหว่างสถานการณ์พิเศษหรือฉุกเฉินต่าง ๆ โดยดำเนินการภายใต้กรอบของ Asia/Pacific Regional Framework for Collaborative ATFM และมีบทบาทในฐานะหนึ่งในผู้นำโครงการความร่วมมือด้าน ATFM ระหว่างประเทศ Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC)

ในรอบปีที่ผ่านมา Bangkok ATFMU มีบทบาทในการใช้มาตรการ ATFM สนับสนุนการตอบสนองต่อสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน ได้แก่ ภารกิจทางอากาศของหน่วยงานราชการ ภารกิจการฝึกรบร่วมระหว่างประเทศขนาดใหญ่ เช่น Cobra Gold และ Cope tiger เป็นต้น การปิดซ่อมทางวิ่งฉุกเฉินและการบำรุงรักษาระบบติดตามอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมทั้งปฏิบัติหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานกับหน่วยงานต่างประเทศอื่น ๆ รองรับสถานการณ์ไม่ปกติในภูมิภาค รวมถึงเหตุการณ์อื่น ๆ เช่น การรองรับเที่ยวบินพิเศษ (VIP) ช่วงการประชุม APEC การจัดการปริมาณเที่ยวบินที่ได้รับผลกระทบจาก Singapore Air Show 2023 ณ ประเทศสิงคโปร์ การจัดการปริมาณเที่ยวบินที่ได้รับผลกระทบจากพายุไต้ฝุ่นขนุน พายุไต้ฝุ่นโคอินุ เป็นต้น พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือสายการบินสัญชาติไทยในการวางแผนปฏิบัติการบินเพื่อลดผลกระทบจากสถานการณ์เหล่านั้นด้วย

นอกจากนี้ Bangkok ATFMU ยังให้บริการ ATFM สำหรับพื้นที่น่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน (Kabul FIR) ในช่วงเวลากลางคืนที่มีความคับคั่งสูงสุด และปกติจะมีเที่ยวบินจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้/เอเชียใต้ทำการบินผ่านน่านฟ้าดังกล่าวไปยังจุดหมายปลายทางในทวีปยุโรปเป็นจำนวนมากเกินกว่าขีดความสามารถของหน่วยบริการจราจรทางอากาศเส้นทางบินของอัฟกานิสถาน โดยเป็นภารกิจที่ ICAO ได้มอบหมายให้ บริษัทฯ ดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2550 ภายใต้ชื่อบริการ BOBCAT ATFM Service และเป็นองค์ประกอบที่สำคัญต่อประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศเหนือน่านฟ้าอัฟกานิสถานมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ไม่สงบและการเปลี่ยนผ่านทางการเมืองในประเทศอัฟกานิสถานในช่วงเดือนสิงหาคม 2564 ส่งผลให้การบริการจราจรทางอากาศสำหรับน่านฟ้าดังกล่าวต้องยุติลง และสายการบินได้ปรับเส้นทางบินเพื่อเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าว บริษัทฯ ICAO และ IATA จึงมีมติร่วมกันให้ยุติการให้บริการ BOBCAT ATFM Service เป็นการชั่วคราวนับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 เป็นต้นมา แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ก็ยังคงพร้อมสำหรับเปิดให้บริการดังกล่าวอีกครั้งเมื่อมีความจำเป็น

บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Communication Services)

1. บริษัทฯ ให้บริการสื่อสารการบินประจำภาคพื้น รับ-ส่ง แลกเปลี่ยนข้อมูลโดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินอัตโนมัติระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศ และระหว่างศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบินตลอด 24 ชั่วโมง โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลัก (Main Aeronautical Communication Centre) ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รับ-ส่ง และถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารการบินแก่ทุกส่วนงานที่เชื่อมโยงเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network : AFTN และ Aeronautical Telecommunication Network : ATN) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 10 Volume II

2. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเครือข่าย CRV (Common aeRonautical Vertual Private Network) เคเบิลใต้น้ำ และระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบัน บริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ 12 วงจร ดังนี้

ลำดับ	วงจร	ระบบสื่อสาร	ความเร็วสัญญาณ
1	กรุงเทพ/สิงคโปร์	CRV	64 Kbps
2	กรุงเทพ/ฮ่องกง	CRV	64 Kbps
3	กรุงเทพ/มุมไบ	CRV	64 Kbps
4	กรุงเทพ/โรม	เคเบิลใต้น้ำ	2 Mbps
5	กรุงเทพ/ปักกิ่ง	เคเบิลใต้น้ำ	2 Mbps
6	กรุงเทพ/กัวลาลัมเปอร์	CRV	64 Kbps
7	กรุงเทพ/พนมเปญ	ดาวเทียม	64 Kbps
8	กรุงเทพ/ร่างกุ้ง	ดาวเทียม	64 Kbps
9	กรุงเทพ/โฮจิมินห์	ดาวเทียม	19.2 Kbps
10	กรุงเทพ/แดกกา	ดาวเทียม	32 Kbps
11	กรุงเทพ/เวียงจันทน์	ดาวเทียม	32 Kbps
12	กรุงเทพ/ภูฏาน	CRV	64 Kbps

3. ในรอบปีงบประมาณ 2566 มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน 271,675,596 ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 66,011,809 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 32.10

บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS)

บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบิน อาทิ ข่าวแผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวอากาศการบิน ข่าวประกาศนักบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน แจกจ่ายให้หน่วยงานบริการการเดินอากาศ สายการบิน ท่าอากาศยานทหาร และหน่วยงานราชการ ในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) และต่างประเทศ ดังนี้

1. บริการข้อมูลข่าวประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen : NOTAM)

1.1 เป็นสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน และบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล NOTAM ตามมาตรฐาน ICAO Annex 15

1.2 ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ 2566 จำนวน 16,906 ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 2,714 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 19.12

2. บริการข้อมูลข่าวแผนการบิน (Flight Plan)

2.1 บริหารจัดการข้อมูลข่าวแผนการบิน (Flight Plan) ทั้งประเทศ ตามมาตรฐาน ICAO Document 4444

2.2 ปริมาณข่าวแผนการบินที่ให้บริการ สำหรับปีงบประมาณ 2566 จำนวน 883,477 ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 349,217 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 65.36

3. บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Data Services) รวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Regional OPMET Centre) และบริหารฐานข้อมูลข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Regional OPMET Data Bank) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 3 และ ROBEX Handbook

การประชุมหารืออย่างเป็นทางการ กับผู้ใช้บริการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การประชุม The 31st Meeting of Aviation Consultative Committee (ACC) Malaysia - Thailand (ACC/31)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) Malaysia-Thailand ครั้งที่ 31 (ACC/31) ระหว่างวันที่ 15-16 ธันวาคม 2565 ณ โรงแรม Amara Bangkok Hotel กรุงเทพฯ โดยมีนางสิริเกศ เนียมลอย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รับบทบาทเป็น Co-Chairman ฝ่ายประเทศไทย

คณะผู้แทนเข้าร่วมการประชุม ACC/31

นางสิริเกศ เนียมลอย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เข้าร่วมเป็น Co-Chairman ฝ่ายประเทศไทย กล่าวต้อนรับผู้แทนการประชุม ACC/31

บรรยากาศการประชุม ACC/31

การประชุม ACC เป็นเวทีการประชุมที่บริษัทฯ และ Civil Aviation Authority of Malaysia (CAAM) ผลัดกันเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมร่วมกันเป็นประจำทุกปี เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศและการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างประเทศไทย และประเทศมาเลเซีย โดยจะมีการหารือร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน อาทิ ผู้กำกับดูแล ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ รวมถึงหน่วยงานภาคความมั่นคงในการประชุมดังกล่าว

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุม ACC/31 มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการให้บริการ ตลอดจนการปฏิบัติงานร่วมกันเพื่อร่วมแก้ปัญหาด้านการปฏิบัติการที่เกิดขึ้น และร่วมกำหนดข้อตกลงด้านการปฏิบัติการของทั้งสองหน่วยงาน โดยอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน โดยในการประชุมครั้งนี้ มีการหารือในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางบินแบบทางเดียว Y24 และ Y25 การขยายเส้นทางบิน M757 การแบ่งปันความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ การปรับลดระยะห่างระหว่างอากาศยานระหว่าง Bangkok FIR และ Kuala Lumpur FIR และการจัดทำแผนการแลกเปลี่ยนข้อมูล Surveillance Data Sharing

การประชุม The 19th Meeting of Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC/19)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม The 19th Meeting of Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC/19) ระหว่างวันที่ 16-18 มกราคม 2566 ในรูปแบบ Hybrid ณ โรงแรม Novotel Bangkok Sukhumvit 20 โดยมี นายสุนันท์ นิ่มฟัก ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ) เป็นประธานกล่าวต้อนรับ

การประชุม AMNAC เป็นเวทีการพัฒนาแนวทาง ระบบกระบวนการ และข้อตกลงในการให้บริการ ATFM สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และเป็นโครงการที่มีบทบาทสำคัญในการจัดทำแนวทางการพัฒนากรอบแนวคิดด้าน ATFM สำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO โดยในปัจจุบัน AMANC มีสมาชิกเป็นหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศในภูมิภาคกว่า 11 หน่วยงาน และสายการบินที่ปฏิบัติการบินภายในภูมิภาคอีกจำนวนมาก

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุม AMNAC มีวัตถุประสงค์เพื่อหารือทบทวนผลการดำเนินงาน และหาแนวทางการพัฒนาโครงการในอนาคต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารสภาพคล่องตัวการจราจรทางอากาศให้บรรลุเป้าหมายการสร้าง Demand and Capacity Balancing สำหรับห้วงอากาศที่มีความคับคั่ง เช่น การทบทวนกระบวนการและวิเคราะห์ผลการดำเนินมาตรการ ATFM การวางแผนและมาตรฐานการใช้มาตรการ Ground Delaprogram (GDP) และการสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM ผ่าน System-Wide Information Management (SWIM) ตามวิสัยทัศน์ของ ICAO

คณะผู้แทนการประชุม AMNAC/19

บรรยากาศการประชุม AMNAC/19

นายสุนันท์ นิ่มฟัก ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ) กล่าวต้อนรับ และเป็นประธานการประชุม

การสาธิต AEROTHAI Multi-Reginal Trajectory-Based Operation (TBO) Demonstration (MR TBO) Event และกิจกรรม AEROTHAI MR TBO Demonstration VIP Event

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดการสาธิต AEROTHAI Multi-Reginal Trajectory-Based Operation (TBO) Demonstration (MR TBO) Event ในวันที่ 13 มิถุนายน 2566 ณ โรงแรม Eastin Grand Hotel Sathorn กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นกิจกรรมส่วนหนึ่งของ MR TBO Live-Flight Demonstration และเป็นเจ้าภาพจัดกิจกรรม AEROTHAI MR TBO Demonstration VIP Event ในวันที่ 15 มิถุนายน 2566 ณ โรงแรมโนโวเทล สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรุงเทพฯ

นายชยธรรม์ พรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคม พลอากาศเอก คงศักดิ์ จันทรโสภา ประธานคณะกรรมการ บริษัทฯ หัวหน้าหน่วยงานด้านการบิน พร้อมด้วยผู้เกี่ยวข้อง เข้าร่วมกิจกรรม AEROTHAI MR TBO VIP Event ภายใต้การสาธิต Multi-Regional Trajectory-Based Operation (TBO) Demonstration (MR TBO) ในวันพฤหัสบดีที่ 15 มิถุนายน 2566 ณ โรงแรม Novotel Bangkok Suvarnabhumi Airport และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรุงเทพฯ

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการสาธิต Multi-Regional Trajectory-Based Operation (TBO) Demonstration (MR TBO) ในบทบาทผู้เข้าร่วม (Active participant) โดยมีทีมทำงานหลัก (Core Team) ของการสาธิตซึ่งประกอบด้วยผู้แทนของบริษัทฯ, Federal Aviation Administration (FAA), Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS), Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) และ NavCanada โดยจุดประสงค์ของโครงการ คือ เพื่อร่วมสาธิต/ทดลอง/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) และ TBO อันเป็นการดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งระบบจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management System : ATM System) ที่พร้อมรองรับการเดินอากาศตั้งแต่ปี 2568 เป็นต้นไป ตามวิสัยทัศน์ที่ได้ระบุไว้ในเอกสารแนวคิดเชิงปฏิบัติการในการจัดการจราจรทางอากาศในระดับสากล (Doc 9854 Global ATM Operational Concept : GATMOC) ของ ICAO

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

วัตถุประสงค์ของกิจกรรม AEROTHAI MR TBO Demonstration Event คือการสร้างความเข้าใจที่ดียิ่งขึ้นเกี่ยวกับ TBO ภายในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก และการสาธิต Live Flight ในกรุงเทพฯ จะมุ่งเน้นเที่ยวบินที่บินผ่านประเทศไทย (flight overflying) จากโตเกียวไปยังสิงคโปร์ โดยแสดงให้เห็นถึงการปฏิบัติ การบินตามแนวคิด Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) โดยจะแสดงให้เห็นถึงการปฏิบัติการบินตามแนวคิด TBO ซึ่งสามารถดำเนินการสนับสนุน ATM และการปฏิบัติการบินได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การสาธิตจะเน้นย้ำถึงบทบาทและความรับผิดชอบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในสภาพแวดล้อมของ TBO

การประชุม Airspace Users - ANSP Meeting ประจำปี 2566

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Airspace Users - ANSP Meeting ซึ่งเป็นการประชุมที่จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี โดยในปีนี้ ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2566 ณ โรงแรม Novotel Bangkok Suvarnabhumi Airport โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 120 คน ณ โรงแรมที่จัดประชุมและผู้แทนศูนย์ฯ ภูมิภาค บริษัทฯ ผ่านรูปแบบประชุมทางไกล

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ใช้บริการการเดินอากาศ และผู้ให้บริการบริหารจราจรทางอากาศได้มีโอกาสพบปะเพื่อหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานร่วมกัน รวมถึงเป็นการเผยแพร่ข้อมูลโครงการสำคัญที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการในปีที่ผ่านมาและโครงการพัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศต่างๆ ที่มีแผนที่จะดำเนินการ ในอนาคตให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบ การประชุมดังกล่าวถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการ เพื่อนำมาปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการของ AEROTHAI ให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด และเกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันต่อไป อีกทั้งยังเป็นการสื่อสารข่าวสารและข้อมูลที่สำคัญที่จะแจ้งให้ผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ได้รับทราบและเป็นการสร้างความสัมพันธ์ในระดับบุคคล และระดับองค์กรกับผู้ใช้บริการอีกด้วย ซึ่งจะสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 เรื่องการให้บริการการเดินอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้าและประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 เรื่ององค์กรสมรรถนะสูง โดยมีเป้าหมายยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัยและพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน และได้รับความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม

นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. กล่าวเปิดการประชุม เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2566

การประชุม Airspace Users - ANSP Meeting

การลงนามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือ ระหว่าง กรมท่าอากาศยาน (ทย.) กับ บริษัทฯ ฉบับปี 2566

เพื่อกำหนดขอบเขตความร่วมมือในการปฏิบัติงานบริเวณสนามบินสังกัด ทย. ให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบและมาตรฐานของ กพท. และข้อแนะนำอันพึงปฏิบัติของ ICAO รวมทั้งความร่วมมือในการพัฒนาท่าอากาศยาน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อระบบการเดินอากาศของประเทศ

นายปริญญา แสงสุวรรณ อธิบดี ทย. และ นายณพศิษฎ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. ลงนามในบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2566 ณ สำนักงานใหญ่ บวท.

การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพอากาศ (ทอ.) กับ บริษัทฯ ฉบับปี 2564-2566

เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และประสานประโยชน์ร่วมกันของทั้งสองหน่วยงาน รวมถึงร่วมมือกันในการบริหารจราจรทางอากาศ ระหว่างทหาร กับ พลเรือน อันนำมาซึ่งความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติ ทั้งด้านการปกป้องอธิปไตยของประเทศ และการพัฒนาการเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ให้มีความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานสากล

พลอากาศเอก อลงกรณ์ วัณณรถ ผู้บัญชาการทหารอากาศ (ผบ.ทอ.) และ นายณพศิษฎ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. ลงนามในบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2566 ณ กองบัญชาการกองทัพอากาศ

นโยบายด้านทรัพยากรบุคคล

เพื่อให้การบริหารทรัพยากรบุคคลมีทิศทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับประเทศไทย 4.0 นโยบายการกำกับดูแลองค์กรที่ดี หลักเกณฑ์และแนวทางของระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ นโยบายบริหารบุคคลภาครัฐ ตลอดจนวิสัยทัศน์ และแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคลโดยแบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. นโยบายการบริหารโครงสร้างและอัตรากำลัง

บริษัทฯ มุ่งเน้นให้การกำหนดโครงสร้างและการวางแผนอัตรากำลัง มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ สอดคล้องกับภารกิจและทิศทางขององค์กร

2. นโยบายการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร

บริษัทฯ มุ่งเน้นให้การสรรหา การคัดเลือก การบรรจุแต่งตั้ง บุคลากรทั้งภายนอกและภายในองค์กร มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ โปร่งใส และเป็นธรรม สอดคล้องกับแผนอัตรากำลัง การจัดการเส้นทางอาชีพ และการสืบทอดตำแหน่ง

3. นโยบายการบริหารค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์

บริษัทฯ มุ่งเน้นให้การบริหารค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ สอดคล้องกับคุณสมบัติและหน้าที่ความรับผิดชอบ สภาพแวดล้อมของอุตสาหกรรมกฎหมายและผลประกอบการขององค์กร

4. นโยบายการบริหารผลการปฏิบัติงาน

บริษัทฯ มุ่งเน้นให้การบริหารผลการปฏิบัติงาน มีกระบวนการ หลักเกณฑ์ และแนวปฏิบัติที่เป็นระบบ โปร่งใส และเป็นธรรม สอดคล้องกับผลลัพธ์ของงาน

5. นโยบายการเรียนรู้และการพัฒนา

มุ่งเน้นให้การพัฒนาบุคลากร มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนารายบุคคลตามสายอาชีพ รวมทั้งมีกระบวนการจัดการสารสนเทศ และการจัดการองค์ความรู้ เพื่อการสร้างนวัตกรรมที่จะส่งเสริมให้องค์กรเติบโตอย่างยั่งยืน

6. นโยบายการจัดการสภาพแวดล้อม

บริษัทฯ มุ่งเน้นให้การจัดการสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบสอดคล้องกับกฎหมาย และแนวทางส่งเสริมให้พนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี อีกทั้งยังมุ่งเน้นให้การส่งเสริมจริยธรรม จรรยาบรรณ วัฒนธรรมองค์กร และแรงงานสัมพันธ์ มีกระบวนการที่เป็นไปตามแนวทางของนโยบายภาครัฐ วิสัยทัศน์และพันธกิจองค์กร

7. นโยบายการจัดการสารสนเทศทรัพยากรบุคคล

บริษัทฯ มุ่งเน้นให้การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล มีเครื่องมือการจัดการระบบสารสนเทศที่ครบถ้วนและทันสมัย สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและเป้าหมายการบริหารและการพัฒนาบุคลากรในทุกด้าน

สถิติปริมาณ
เที่ยวบินที่ให้บริการแต่ละหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศ

Aerodrome Control Service

ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินที่บริษัทฯ ให้บริการจราจรทางอากาศ (Aerodrome Control Service)

ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินที่บริษัทฯ ให้บริการจราจรทางอากาศ (Aerodrome Control Service) ปีงบประมาณ 2566

สนามบิน	ต.ค. 65	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค. 66	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
สุวรรณภูมิ	21,341	22,736	25,283	25,720	22,995	25,275	24,552	24,211	23,837	25,995	26,745	25,664	**294,354**
ต่อวัน	688	758	816	830	821	815	818	781	795	839	863	855	**806**
ดอนเมือง	14,312	14,786	15,915	16,208	15,110	17,206	16,828	16,961	16,125	16,563	16,730	15,748	**192,492**
ต่อวัน	462	493	513	523	540	555	561	547	538	534	540	525	**527**
เชียงใหม่	3,681	4,097	4,954	5,123	4,791	5,219	5,243	4,888	4,477	4,487	4,698	4,375	**56,033**
ต่อวัน	119	137	160	165	171	168	175	158	149	145	152	146	**154**
เชียงราย	1,059	1,294	1,466	1,360	1,151	1,180	1,054	920	904	937	939	941	**13,205**
ต่อวัน	34	43	47	44	41	38	35	30	30	30	30	31	**36**
หาดใหญ่	1,978	1,866	2,019	1,974	1,787	1,952	1,828	1,881	1,741	1,810	1,823	1,827	**22,486**
ต่อวัน	64	62	65	64	64	63	61	61	58	58	59	61	**62**
ภูเก็ต	5,381	6,003	7,087	7,591	6,992	7,943	7,462	6,911	6,605	7,264	7,471	6,558	**83,268**
ต่อวัน	174	200	229	245	250	256	249	223	220	234	241	219	**228**
สุโขทัย	288	235	188	613	628	351	328	278	401	556	510	525	**4,901**
ต่อวัน	9	8	6	20	22	11	11	9	13	18	16	18	**13**
สมุย	1,537	1,472	1,991	2,125	1,834	2,157	2,269	2,039	1,851	2,268	2,507	1,993	**24,043**
ต่อวัน	50	49	64	69	66	70	76	66	62	73	81	66	**66**
ตราด	78	130	126	124	120	126	126	134	126	124	126	139	**1,479**
ต่อวัน	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	**4**
ลำปาง	314	265	286	263	244	235	222	138	148	157	228	282	**2,782**
ต่อวัน	10	9	9	8	9	8	7	4	5	5	7	9	**8**
แม่ฮ่องสอน	38	84	93	76	64	55	28	6	18	13	34	34	**543**
ต่อวัน	1	3	3	2	2	2	1	0	1	0	1	1	**1**
พิษณุโลก	1,123	844	718	1,119	1,491	1,240	1,213	1,200	987	926	970	881	**12,712**
ต่อวัน	36	28	23	36	53	40	40	39	33	30	31	29	**35**
แพร่	48	65	40	44	48	171	248	17	122	97	77	84	**1,061**
ต่อวัน	2	2	1	1	2	6	8	1	4	3	2	3	**3**
น่าน	397	411	394	374	336	280	272	160	153	150	148	195	**3,270**
ต่อวัน	13	14	13	12	12	9	9	5	5	5	5	7	**9**
แม่สอด	102	86	109	99	141	151	121	135	148	109	118	132	**1,451**
ต่อวัน	3	3	4	3	5	5	4	4	5	4	4	4	**4**
ตาก	0	0	21	0	2	16	0	116	72	46	2	97	**372**
ต่อวัน	0	0	1	0	0	1	0	4	2	1	0	3	**1**
เพชรบูรณ์	89	51	57	81	89	124	85	40	35	61	61	101	**874**
ต่อวัน	3	2	2	3	3	4	3	1	1	2	2	3	**2**
อุดรธานี	1,631	1,317	1,371	1,474	1,506	1,644	1,421	1,322	1,344	1,483	1,287	1,177	**16,977**
ต่อวัน	53	44	44	48	54	53	47	43	45	48	42	39	**47**
เลย	148	161	184	186	151	173	174	153	112	132	146	162	**1,882**
ต่อวัน	5	5	6	6	5	6	6	5	4	4	5	5	**5**
ขอนแก่น	1,184	1,118	1,103	1,064	987	1,110	1,155	1,295	1,132	1,031	995	1,010	**13,184**
ต่อวัน	38	37	36	34	35	36	39	42	38	33	32	34	**36**
สกลนคร	298	338	294	285	233	267	254	260	252	225	222	161	**3,089**
ต่อวัน	10	11	9	9	8	9	8	8	8	7	7	5	**8**
นครพนม	264	262	313	272	296	257	180	198	211	204	246	190	**2,893**
ต่อวัน	9	9	10	9	11	8	6	6	7	7	8	6	**8**
อุบลราชธานี	1,215	931	998	1,075	963	958	841	907	960	919	806	732	**11,305**
ต่อวัน	39	31	32	35	34	31	28	29	32	30	26	24	**31**
ร้อยเอ็ด	543	595	435	440	497	488	350	433	268	318	426	304	**5,097**
ต่อวัน	18	20	14	14	18	16	12	14	9	10	14	10	**14**
บุรีรัมย์	268	162	236	247	205	231	242	199	166	178	203	203	**2,540**
ต่อวัน	9	5	8	8	7	7	8	6	6	6	7	7	**7**
นครราชสีมา	330	591	148	197	229	21	244	311	225	364	271	166	**3,097**
ต่อวัน	11	20	5	6	8	1	8	10	8	12	9	6	**8**
หัวหิน	472	655	722	615	589	862	944	1,017	875	709	595	542	**8,597**
ต่อวัน	15	22	23	20	21	28	31	33	29	23	19	18	**24**
สุราษฎร์ธานี	1,235	1,126	1,122	1,209	1,040	1,103	1,098	1,224	1,164	1,141	1,233	1,002	**13,697**
ต่อวัน	40	38	36	39	37	36	37	39	39	37	40	33	**38**
นครศรีธรรมราช	951	909	957	934	841	911	858	902	799	808	843	695	**10,408**
ต่อวัน	31	30	31	30	30	29	29	29	27	26	27	23	**29**
ชุมพร	528	512	379	619	730	668	433	514	549	548	741	644	**6,865**
ต่อวัน	17	17	12	20	26	22	14	17	18	18	24	21	**19**
ระนอง	99	112	102	101	100	131	124	75	78	82	86	103	**1,193**
ต่อวัน	3	4	3	3	4	4	4	2	3	3	3	3	**3**
นราธิวาส	147	181	160	168	159	193	167	211	177	176	229	230	**2,198**
ต่อวัน	5	6	5	5	6	6	6	7	6	6	7	8	**6**
ตรัง	343	358	315	347	342	402	329	344	330	326	343	298	**4,077**
ต่อวัน	11	12	10	11	12	13	11	11	11	11	11	10	**11**
กระบี่	1,105	1,207	1,363	1,481	1,389	1,533	1,346	1,285	1,269	1,332	1,372	1,266	**15,948**
ต่อวัน	36	40	44	48	50	49	45	41	42	43	44	42	**44**
เบตง	30	4	10	4	48	6	8	2	6	6	6	10	**140**
ต่อวัน	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	**0**

Approach Control Service

1. ปริมาณเที่ยวบินประจำปีงบประมาณ 2566 ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค

Sectors	ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) ปีงบประมาณ 2566												
	ต.ค. 65	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค. 66	ก.พ.	มี.ค	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
APC													
CTR	1,080	1,357	1,494	1,423	1,220	1,218	1,150	951	933	969	970	967	**13,732**
ต่อวัน	35	46	49	46	44	40	39	31	32	32	32	33	**39**
NAN	392	406	391	380	339	283	278	159	151	148	143	174	**3,244**
ต่อวัน	13	14	13	13	13	10	10	6	6	5	5	6	**10**
PAE	73	89	61	65	70	188	265	32	115	87	102	129	**1,276**
ต่อวัน	3	3	2	3	3	7	9	2	4	3	4	5	**4**
PCB	127	76	96	106	155	174	146	76	77	104	103	142	**1,382**
ต่อวัน	5	3	4	4	6	6	5	3	3	4	4	5	**5**
CTR SEC	**1,672**	**1,928**	**2,042**	**1,974**	**1,784**	**1,863**	**1,839**	**1,218**	**1,276**	**1,308**	**1,318**	**1,412**	**19,634**
ต่อวัน	**54**	**65**	**66**	**64**	**64**	**61**	**62**	**40**	**43**	**43**	**43**	**48**	**55**
BRM	326	191	260	291	233	254	262	248	212	282	342	271	**3,172**
ต่อวัน	11	7	9	10	9	9	9	8	8	10	12	10	**10**
NKR	281	196	112	170	191	33	157	285	192	261	188	141	**2,207**
ต่อวัน	10	7	4	6	7	2	6	10	7	9	7	5	**7**
ROT	466	522	400	378	454	411	326	403	271	307	359	283	**4,580**
ต่อวัน	16	18	13	13	17	14	11	13	10	10	12	10	**14**
UBL	1,281	1,038	1,120	1,197	1,037	1,034	963	968	1,024	976	944	843	**12,425**
ต่อวัน	42	35	37	39	38	34	33	32	35	32	31	29	**35**
UBL SEC	**2,354**	**1,947**	**1,892**	**2,036**	**1,915**	**1,732**	**1,708**	**1,904**	**1,699**	**1,826**	**1,833**	**1,538**	**22,384**
ต่อวัน	**76**	**65**	**62**	**66**	**69**	**56**	**57**	**62**	**57**	**59**	**60**	**52**	**62**
CPN	494	432	439	507	513	486	373	472	492	410	694	595	**5,907**
ต่อวัน	16	15	15	17	19	16	13	16	17	14	23	20	**17**
SMU	1,542	1,494	1,954	2,155	1,859	2,129	2,282	2,060	1,864	2,247	2,539	2,028	**24,153**
ต่อวัน	50	50	64	70	67	69	77	67	63	73	82	68	**67**
STN	1,149	1,061	1,093	1,147	998	1,089	1,051	1,119	1,091	1,077	1,213	997	**13,085**
ต่อวัน	38	36	36	37	36	36	36	37	37	35	40	34	**37**
NKS	979	941	990	994	899	951	916	949	843	866	897	799	**11,024**
ต่อวัน	32	32	32	33	33	31	31	31	29	28	29	27	**31**
TRT	197	242	248	279	254	281	325	276	225	248	264	243	**3,082**
ต่อวัน	7	9	8	9	10	10	11	9	8	8	9	9	**9**
SMU SEC	**4,361**	**4,170**	**4,724**	**5,082**	**4,523**	**4,936**	**4,947**	**4,876**	**4,515**	**4,848**	**5,607**	**4,662**	**57,251**
ต่อวัน	**141**	**139**	**153**	**164**	**162**	**160**	**165**	**158**	**151**	**157**	**181**	**156**	**158**
KKN	1,223	1,148	1,119	1,107	1,045	1,110	1,183	1,257	1,148	1,028	1,038	1,033	**13,439**
ต่อวัน	40	39	37	36	38	36	40	41	39	34	34	35	**38**
LOY	152	164	195	210	158	187	184	170	134	137	157	166	**2,014**
ต่อวัน	5	6	7	7	6	7	7	6	5	5	6	6	**7**
NKP	87	81	87	95	80	92	55	55	77	65	83	64	**921**
ต่อวัน	3	3	3	4	3	3	2	2	3	3	3	3	**3**
SKN	467	528	514	484	445	429	383	436	411	368	373	289	**5,127**
ต่อวัน	16	18	17	16	16	14	13	15	14	12	13	10	**15**
UDN	2,128	1,877	1,920	2,114	2,022	2,171	1,951	1,945	1,920	1,868	1,825	1,730	**23,471**
ต่อวัน	69	63	62	69	73	71	66	63	64	61	59	58	**65**
KKN SEC	**4,057**	**3,798**	**3,835**	**4,010**	**3,750**	**3,989**	**3,756**	**3,863**	**3,690**	**3,466**	**3,476**	**3,282**	**44,972**
ต่อวัน	**131**	**127**	**124**	**130**	**134**	**129**	**126**	**125**	**123**	**112**	**113**	**110**	**124**
รวม APC	12,444	11,843	12,493	13,102	11,972	12,520	12,250	11,861	11,180	11,448	12,234	10,894	144,241
ต่อวัน	402	395	403	423	428	404	409	383	373	370	395	364	396

Sectors	ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) ปีงบประมาณ 2566												
	ต.ค. 65	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค. 66	ก.พ.	มี.ค	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
CMA													
CMA	3,876	4,472	5,357	5,636	5,190	5,347	5,330	5,053	4,740	4,705	5,047	4,593	**59,346**
ต่อวัน	126	150	173	182	186	173	178	163	158	152	163	154	**164**
LPN	355	310	351	331	314	333	307	184	211	200	282	350	**3,528**
ต่อวัน	12	11	12	11	12	11	11	6	8	7	10	12	**11**
MHS	72	139	145	129	116	95	60	32	57	33	55	54	**987**
ต่อวัน	3	5	5	5	5	4	2	2	2	2	2	2	**4**
MST	101	94	116	161	144	159	133	157	158	113	118	137	**1,591**
ต่อวัน	4	4	4	6	6	6	5	6	6	4	4	5	**5**
รวม CMA	**4,404**	**5,015**	**5,969**	**6,257**	**5,764**	**5,934**	**5,830**	**5,426**	**5,166**	**5,051**	**5,502**	**5,134**	**65,452**
ต่อวัน	**143**	**168**	**193**	**202**	**206**	**192**	**195**	**176**	**173**	**163**	**178**	**172**	**181**
PSL													
PSL	945	866	764	982	1,142	1,166	1,116	1,009	818	852	933	901	**11,494**
ต่อวัน	31	29	25	32	41	38	38	33	28	28	31	31	**33**
THS	220	160	147	350	404	276	267	194	258	336	329	365	**3,306**
ต่อวัน	8	6	5	12	15	9	9	7	9	11	11	13	**10**
TAK	26	49	81	71	46	48	34	107	73	40	36	83	**694**
ต่อวัน	1	2	3	3	2	2	2	4	3	2	2	3	**3**
รวม PSL	**1,191**	**1,075**	**992**	**1,403**	**1,592**	**1,490**	**1,417**	**1,310**	**1,149**	**1,228**	**1,298**	**1,349**	**15,494**
ต่อวัน	**39**	**36**	**32**	**46**	**57**	**49**	**48**	**43**	**39**	**40**	**42**	**45**	**43**
HHN													
รวม HHN	**428**	**558**	**700**	**614**	**595**	**707**	**677**	**802**	**610**	**557**	**542**	**486**	**7,276**
ต่อวัน	**14**	**19**	**23**	**20**	**22**	**23**	**23**	**26**	**21**	**18**	**18**	**17**	**21**
PUT													
PUT	5,398	6,070	7,012	7,728	7,116	7,943	7,581	6,980	6,711	7,269	7,551	6,677	**84,036**
ต่อวัน	175	203	227	250	255	257	253	226	224	235	244	223	**231**
KBI	1,126	1,238	1,360	1,510	1,434	1,520	1,392	1,310	1,329	1,353	1,417	1,301	**16,290**
ต่อวัน	37	42	44	49	52	50	47	43	45	44	46	44	**46**
RAN	100	120	119	119	116	171	134	107	99	90	100	103	**1,378**
ต่อวัน	4	4	4	4	5	6	5	4	4	3	4	4	**5**
รวม PUT	**6,624**	**7,428**	**8,491**	**9,357**	**8,666**	**9,634**	**9,107**	**8,397**	**8,139**	**8,712**	**9,068**	**8,081**	**101,704**
ต่อวัน	**214**	**248**	**274**	**302**	**310**	**311**	**304**	**271**	**272**	**282**	**293**	**270**	**280**
HTY													
HTY	2,775	2,654	2,836	2,894	2,678	2,832	2,656	2,817	2,607	2,681	2,795	2,787	**33,012**
ต่อวัน	90	89	92	94	96	92	89	91	87	87	91	93	**91**
TRN	373	374	338	370	359	403	363	360	362	339	365	322	4,328
ต่อวัน	13	13	11	12	13	13	13	12	13	11	12	11	13
NTW	177	166	164	183	192	186	162	199	192	171	230	235	**2,257**
ต่อวัน	6	6	6	6	7	6	6	7	7	6	8	8	**7**
PT	442	409	380	433	422	429	393	453	440	414	410	463	**5,088**
ต่อวัน	15	14	13	14	16	14	14	15	15	14	14	16	**15**
รวม HTY	**3,767**	**3,603**	**3,718**	**3,880**	**3,651**	**3,850**	**3,574**	**3,829**	**3,601**	**3,605**	**3,800**	**3,807**	**44,685**
ต่อวัน	**122**	**121**	**120**	**126**	**131**	**125**	**120**	**124**	**121**	**117**	**123**	**127**	**124**

2. ปริมาณเที่ยวบินประจำปีงบประมาณ 2566 สำหรับสนามบินภายใต้ Bangkok Terminal Control Area (Bangkok TMA)

ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินภายใต้ Bangkok TMA ปีงบประมาณ 2566													
TMA	ต.ค. 65	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค. 66	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
สุวรรณภูมิ	21,341	22,736	25,283	25,720	22,995	25,275	24,552	24,211	23,837	25,995	26,745	25,664	**294,354**
ต่อวัน	688	758	816	830	821	815	818	781	795	839	863	855	**806**
ดอนเมือง	14,312	14,786	15,915	16,208	15,110	17,206	16,828	16,961	16,125	16,563	16,730	15,748	**192,492**
ต่อวัน	462	493	513	523	540	555	561	547	538	534	540	525	**527**
รวม BKK TMA	35,653	37,522	41,198	41,928	38,105	42,481	41,380	41,172	39,962	42,558	43,475	41,412	486,846
ต่อวัน	1,150	1,251	1,329	1,353	1,361	1,370	1,379	1,328	1,333	1,373	1,403	1,380	1,333

หมายเหตุ : ข้อมูลเที่ยวบินมาจากฐานข้อมูล FDMC

Area Control Service

ปริมาณเที่ยวบิน ตามเส้นทางการบิน (Area Control Service)

ปริมาณเที่ยวบิน ตามเส้นทางการบิน (Area Control Service) ปีงบประมาณ 2566													
Area Control Sector	ต.ค. 65	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค. 66	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
1N	5,982	6,604	7,764	7,979	7,290	8,637	7,216	7,094	6,800	6,650	7,087	6,643	**85,746**
ต่อวัน	193	220	250	257	260	279	241	229	227	215	229	221	**235**
2N	3,757	3,895	4,628	4,700	4,696	5,804	6,517	6,813	6,529	6,938	7,365	6,727	**68,369**
ต่อวัน	121	130	149	152	168	187	217	220	218	224	238	224	**187**
3N	8,348	8,934	13,542	13,301	11,608	12,482	11,797	11,743	11,304	10,187	12,589	11,836	**137,671**
ต่อวัน	269	298	437	429	415	403	393	379	377	329	406	395	**377**
4N	5,322	5,605	11,687	11,726	10,762	12,312	11,053	10,888	10,809	6,300	12,106	11,409	**119,979**
ต่อวัน	172	187	377	378	384	397	368	351	360	203	391	380	**329**
5N	6,061	6,447	8,331	8,975	8,645	10,267	10,262	10,563	10,628	10,684	11,386	10,611	**112,860**
ต่อวัน	196	215	269	290	309	331	342	341	354	345	367	354	**309**
6N	6,394	6,618	11,504	12,120	11,210	12,536	12,878	13,194	13,174	10,178	14,321	13,521	**137,648**
ต่อวัน	206	221	371	391	400	404	429	426	439	328	462	451	**377**
1S	11,341	11,305	16,876	17,797	16,754	19,195	19,034	18,915	18,457	13,567	20,677	19,063	**202,981**
ต่อวัน	366	377	544	574	598	619	634	610	615	438	667	635	**557**
2S	12,134	12,404	13,942	14,270	12,978	14,827	14,349	14,593	14,123	15,055	15,749	14,397	**168,821**
ต่อวัน	391	413	450	460	464	478	478	471	471	486	508	480	**463**
3S	7,056	7,110	9,768	10,004	9,049	10,160	9,508	9,684	9,273	8,395	10,214	9,256	**109,477**
ต่อวัน	228	237	315	323	323	328	317	312	309	271	329	309	**300**
4S	2,280	2,690	4,501	4,568	4,301	4,615	4,302	4,311	4,309	2,602	4,525	4,124	**47,128**
ต่อวัน	74	90	145	147	154	149	143	139	144	84	146	137	**129**
5S	6,508	6,986	13,458	13,900	13,023	14,584	14,608	14,950	15,071	8,764	16,539	15,587	**153,978**
ต่อวัน	210	233	434	448	465	470	487	482	502	283	534	520	**422**
6S	8,660	8,900	11,566	11,491	10,614	11,947	11,517	12,200	11,452	10,873	13,391	12,515	**135,126**
ต่อวัน	279	297	373	371	379	385	384	394	382	351	432	417	**370**

หมายเหตุ : จำนวนเที่ยวบินนับจากระบบ Radar Track ตามเส้นทางบิน (Route) ที่ทำการบินผ่านแต่ละ Area Control Sector

การตรวจประเมินมาตรฐานภายในสำหรับการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services Internal Audit) ประจำปี

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานภายในสำหรับการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services : ANS Internal Audit) เป็นประจำทุกปี โดยกำหนดแผนการตรวจประเมินมาตรฐานภายในด้านการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) ประเภทบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services : ATS) ประเภทบริการการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM) ประเภทบริการการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM) ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน (Communications Navigation and Surveillance : CNS) ด้านบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service : AIS) เฉพาะในส่วนของ International NOTAM Office (NOF) and Pre-flight Information Service และด้านบริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design : IFPD) เพื่อให้มั่นใจว่าการให้บริการการเดินอากาศมีการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมก่อนการตรวจติดตามมาตรฐานการปฏิบัติงานของหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศประจำปีของ กพท. ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Provider : ANSP) ให้มีความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศ

ในการดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานภายในแต่ละบริการนั้น บริษัทฯ ได้กำหนดแผนให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานกำกับดูแลหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศประจำปีของ กพท. ที่กำหนดไว้ สำหรับในส่วนของการดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานภายใน บริษัทฯ ได้กำหนดขอบเขตของการตรวจประเมินมาตรฐานฯ ครอบคลุมการปฏิบัติงาน 4 หัวข้อหลัก เช่นเดียวกับขอบเขตการตรวจติดตามมาตรฐานฯ ของ กพท. อันได้แก่ 1) บุคลากรและการฝึกอบรม (Human Resources and Training : PER) 2) ระบบอุปกรณ์ ระบบสนับสนุน และสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน (Facilities, Equipment and Work Environment : EQU) 3) ระบบเอกสารและการจัดการ (Quality Management and Documentation : DOC) และ 4) กระบวนการปฏิบัติงาน (Operating Procedures : PRO) รวมทั้งการดำเนินการแก้ไขข้อตรวจพบการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานและปรับปรุงการปฏิบัติงานเพื่อให้การให้บริการการเดินอากาศเป็นไปตามกฎระเบียบ/มาตรฐานของ กพท. และมาตรฐานสากลของ ICAO

สำหรับในปีงบประมาณ 2566 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการตรวจประเมินมาตรฐานภายใน แต่ละบริการครบถ้วนทุกบริการ ระหว่างเดือนตุลาคม 2565-กันยายน 2566 โดยมีการตรวจประเมินมาตรฐานภายในด้าน ATS จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ สนามบินนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุราษฎร์ธานี ชุมพร สมุย ระนอง และกระบี่ การตรวจประเมินมาตรฐานภายในด้าน CNS จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ สนามบินดอนเมือง อุดรธานี หาดใหญ่ ปัตตานี เพชรบูรณ์ เบตง บวท. สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ) กระบี่ และแม่ฟ้าหลวงเชียงราย และการตรวจประเมินมาตรฐานภายในด้าน ATM-ATFM ATM-ASM IFPD และ NOF ณ บวท. สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ)

ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการติดตามการแก้ไขข้อพบเห็นการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานจาก กพท. และข้อตรวจพบฯ จากการตรวจประเมินมาตรฐานภายในสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามแผนการแก้ไขข้อพบเห็นฯ/ข้อตรวจพบฯ อย่างเคร่งครัด รวมทั้งมีการจัดทำ Quality Management Review ต่อไป เพื่อให้การดำเนินการแก้ไขข้อพบเห็นฯ/ข้อตรวจพบฯ มีความครบถ้วน เป็นไปตามแนวทางการแก้ไขข้อพบเห็น/ข้อตรวจพบฯ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

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