

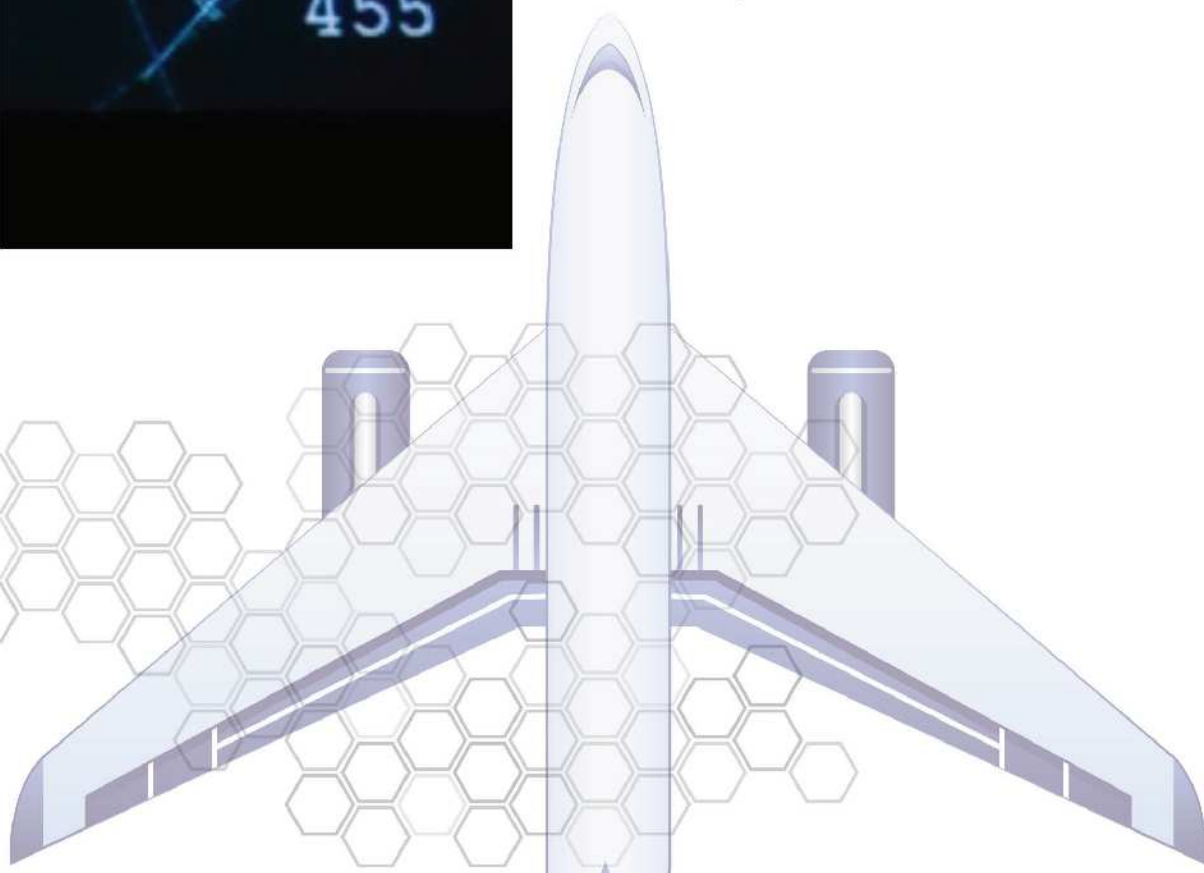


AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND

วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

รายงานประจำปี 2563

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



สารบัญ

▶ สารจากประธานกรรมการ	004
▶ สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	006
▶ ประวัติความเป็นมา	009
วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ	010
การบริหารราชการทางอากาศ	011
วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ	014
ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ	015
สถานที่ประกอบการ	015
สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการบิน	016
ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ	017
ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต	018
▶ โครงสร้างการบริหารองค์กร	020
ผังโครงสร้างองค์กร	021
คณะกรรมการ	022
คณะผู้บริหาร	024
โครงสร้างอัตราค่าจ้าง	028
โครงสร้างเงินเดือนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น	028
หนี้สินกู้ยืมของรัฐวิสาหกิจ	029
▶ แผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2563-2567	030
แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2563	030
บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ	033
▶ ผลการดำเนินงานขององค์กร	037
บริการการเดินทางอากาศ	038
บริการด้านบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ	039
บริการสื่อสารการบิน	042
บริการข่าวสารการบิน	043
บริการเกี่ยวเนื่อง	044

► การดำเนินการด้านทรัพยากรบุคคล

การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้

การพัฒนาด้านเทคโนโลยี

ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน

ผลการประเมินผลการดำเนินงาน

การจัดอันดับเครดิตองค์กร

เรื่องเด่นในรอบปี

047

047

048

054

056

056

057

057

► การบริหารจัดการองค์กร

การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

059

059

► โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ

รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2563

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

คำตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คำตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

061

061

066

071

073

073

073

► รายงานการดำเนินงานต่างๆ ขององค์กร

รายงานการพัฒนายั่งยืนด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ปี 2563

การตรวจสอบภายใน

รายงานทางการเงิน

แนวโน้มทางการเงิน

รายงานของผู้สอบบัญชี

074

074

106

107

111

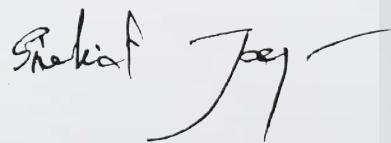
112



“

ในฐานะที่เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการ
การเดินทางของประเทศ
บริษัทฯ ได้ยึดมั่นดำเนินการกิจ
ตามวิสัยทัศน์องค์กร
‘เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทาง
ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน’

”

พลอากาศเอก 

(ศิวเกียรติ์ ชัยมะ)
ประธานกรรมการบริษัทฯ

สารจากประธานกรรมการ

วิกฤตการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างรุนแรง ทำให้ปริมาณเที่ยวบินลดลงอย่างมากตั้งแต่ช่วงปลายเดือนมกราคม 2563 เป็นต้นมา รัฐบาลได้ออกมาตรการป้องกันมิให้สถานการณ์การระบาดรุนแรงยิ่งขึ้น โดยออกประกาศเป็นระยะๆ เพื่อแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ให้ยุติโดยเร็ว ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินในทุกเขตท้องที่ทั่วราชอาณาจักร ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 และได้ขยายจนถึงเดือนมกราคม 2564 รวมทั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ออกประกาศที่เกี่ยวข้องกับการทำการบิน ซึ่งทำให้การเดินทางทั้งในประเทศและต่างประเทศระงับลงชั่วคราว เป็นผลให้สายการบินต่างๆ ลดจำนวนเที่ยวบินหรือยกเลิกการทำการบิน เมื่อหลายประเทศมีการควบคุมการเดินทาง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จากปริมาณเที่ยวบินที่ลดลงประกอบกับมาตรการลดค่าบริการเพื่อช่วยเหลือสายการบินตามนโยบายของรัฐบาล ทำให้รายได้ของบริษัทฯ ลดลงซึ่งส่งผลทำให้บริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในปี 2563 อย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน

ในปี 2563 ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดที่บริษัทฯ ให้บริการลดลงร้อยละ 41 จากปีที่ผ่านมา และคาดการณ์ในปี 2564 ยังคงได้รับผลกระทบต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม คาดว่าแนวโน้มจะดีขึ้นจากปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายการช่วยเหลือผู้ประกอบการและสายการบินของรัฐบาล

บริษัทฯ ได้พยายามลดผลกระทบโดยรวมร่วมกันปรับลดและบริหารจัดการค่าใช้จ่าย เพื่อประคับประคองให้บริษัทฯ สามารถผ่านพ้นภาวะวิกฤติ โดยได้ดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรตามแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทางการเงิน (CONTINGENCY PLAN) เพื่อลดผลกระทบของรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย และบริหารสภาพคล่องทางการเงินให้เพียงพอในการดำเนินงานของปี 2563 โดยไม่ส่งผลกระทบต่อมาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ

ในฐานะที่เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ บริษัทฯ ได้ยึดมั่นดำเนินการกิจตามวิสัยทัศน์องค์กร “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” รวมทั้งการบริหารจัดการที่เน้นการสร้างคุณภาพการบริการการเดินอากาศและบริการอื่นที่ได้รับมอบหมาย เพื่อก่อให้เกิดความสมดุลของการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม และนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมภายใต้การกำกับดูแลที่ดีของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ขอให้ผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมั่นใจว่าบริษัทฯ จะมุ่งมั่นและพัฒนาการบริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



“

เป็น HR เชิงรุกอย่างมืออาชีพ
ในการผลักดันให้มีการบริหาร
และพัฒนาทุนมนุษย์อย่างคุ้มค่า
และเหมาะสมเพื่อขับเคลื่อนองค์กร
ไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพ
และมีความยั่งยืน

”

Somnuk Raythong

(นายสมนึก รงค์ทอง)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปัจจุบัน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด อยู่ในช่วงเวลาของความท้าทายในการรับมือกับวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) การทำงานและการดำเนินชีวิตที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป (New Normal) โดยในปี 2563 มีปริมาณเที่ยวบินที่บริษัทฯ ให้บริการทั้งหมดจำนวน 616,905 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 41 จากปี 2562 จากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กร เพื่อบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ โดยปรับลดค่าใช้จ่ายที่ไม่กระทบกับภารกิจด้านบริการการเดินอากาศ เชลล/ยกเลิกการดำเนินงานที่ไม่กระทบกับภาคความปลอดภัย การควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณอย่างเข้มงวด โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินการให้สอดคล้องกับสถานการณ์ และพิจารณาปรับลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร โดยบริหารกำลังคนในการปฏิบัติงานตามปริมาณเที่ยวบิน รวมทั้งในระยะยาวได้วางแผนบริหารอัตรากำลังและปรับโครงสร้างต้นทุนขององค์กร เพื่อให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายสอดคล้องกับสถานการณ์ และลดค่าใช้จ่ายบุคลากรในระยะยาว

การดำเนินงานที่สำคัญในปี 2563 มีความก้าวหน้าตามลำดับและมีผลดำเนินงานเป็นที่น่าพอใจ ดังนี้

1. บริษัทฯ สามารถดำเนินการเปิดใช้งานระบบบริการการเดินอากาศระบบใหม่ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ เขตประชิดสนามบินภูมิภาค ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ และหอบังคับการบินลูกข่ายทั่วประเทศ รวมทั้งศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ เป็นแห่งสุดท้ายเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2563 เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้มีระบบบริการการเดินอากาศที่มีศักยภาพ และขีดความสามารถในการแข่งขัน เป็นไปตามมาตรฐานและการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินของโลกในปัจจุบัน รวมทั้งมีศักยภาพรองรับปริมาณเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น
2. บริษัทฯ นำระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจมาดำเนินการอย่างจริงจัง ภายใต้โครงการพัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ เพื่อขอการรับรองมาตรฐาน โดยในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ISO 22301:2012) ครอบคลุม 3 พื้นที่ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ ภายใต้ขอบข่ายการรับรอง คือ บริการจราจรทางอากาศและบริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศ และในปีงบประมาณ 2563 บริษัทฯ สามารถรักษามาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ
3. บริษัทฯ ได้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ฉบับปี พ.ศ. 2564-2568 (AEROTHAI HR Master Plan) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคล ที่มีวิสัยทัศน์ “เป็น HR เชิงรุกอย่างมืออาชีพ ในการผลักดันให้มีการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์อย่างคุ้มค่า และเหมาะสม เพื่อขับเคลื่อนองค์กรไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพ และมีความยั่งยืน” และดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลในหลายมิติ มีการจัดทำแผนอัตรากำลัง 10 ปี พ.ศ. 2564-2573 เพื่อใช้เป็นกรอบสำหรับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมและบริบทด้านการบริการการเดินอากาศในอนาคตของประเทศไทย มีการติดตั้งและพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล SAP Human Resource Information System (SAP-HRIS) ซึ่งเป็นเครื่องมือสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการปฏิบัติงาน
4. บริษัทฯ ได้รับการประเมินตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal) โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยผลประเมินในปี 2562 เท่ากับ 4.4319 คะแนน (เต็ม 5 คะแนน) ใกล้เคียงกับปีก่อนที่ระดับคะแนน 4.5862
5. ในการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน บริษัทฯ ได้ดำเนินการวางระบบการเผยแพร่คุณธรรมและความโปร่งใสบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของบริษัทฯ ให้ครบถ้วน เพื่อพัฒนาการขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างยั่งยืน อีกทั้งมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการตามหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่การบริการเดินอากาศและระบบการบินอย่างยั่งยืนรวมทั้งผลประโยชน์แห่งชาติ

6. บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายเทคโนโลยีดิจิทัล และการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล เพื่อเป็นแผนแม่บทในการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมผ่านโครงการ/งานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาดิจิทัลต่างๆ เป็นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลในการตอบสนองนโยบายและแนวปฏิบัติของภาครัฐ รวมถึงการพัฒนาองค์กรตามแนวทางเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (SE-AM)
7. บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเครดิตองค์กร “AAA” แนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” โดยทริสเรตติ้ง ซึ่งสะท้อนถึงการประเมินสถานะของบริษัทฯ ในการเป็นองค์กรที่มีความสำคัญในเชิงกลยุทธ์ต่ออุตสาหกรรมการบินและมีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับที่ดี
8. รางวัลผลงานนวัตกรรมที่บริษัทฯ ได้รับระดับประเทศ ได้แก่ รางวัลประกาศเกียรติคุณ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์ จากสภาวิจัยแห่งชาติ และในระดับนานาชาติคือ รางวัลเหรียญเงิน สาขา Basic Electronic Circuitry และรางวัลพิเศษ (Special Prize) ระดับเหรียญทอง จาก Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation จากเวที The International Trade Fair-Ideas, Inventions and New Products” (iENA 2019) เมืองนูเรมเบิร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

ผมขอขอบคุณผู้ถือหุ้น หน่วยงานผู้ให้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา รวมทั้งขอขอบคุณพนักงานและผู้บริหารของบริษัทฯ ในความมุ่งมั่น ความตั้งใจในการทำงานอย่างหนักและความร่วมมือในการฟันฝ่าอุปสรรคและวิกฤตที่เกิดขึ้น ผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเราจะผ่านพ้นอุปสรรคต่างๆ ได้โดยเร็วและขอขอบคุณผู้ถือหุ้นและผู้เกี่ยวข้องที่ให้ความร่วมมือและให้การสนับสนุนต่อบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา

ประวัติ ความเป็นมา



หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 เกิดขึ้นในทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบินจึงต้องเลิกกิจการ ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุด การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่างๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2491 เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย จนกระทั่งต่อมารัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกิจบริษัทฯ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติและการพัฒนากิจการการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุกๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2506 และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจักษ์ร่วมกันเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่แรกดำเนินการในรูปบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลและตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการกิจการด้วยความมุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พัฒนาเทคโนโลยี และพัฒนาบุคลากร รวมถึงประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศอย่างใกล้ชิด เพื่อขยายขีดความสามารถ และพัฒนาการบินของประเทศต่อไป

วิสัยทัศน์

“เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศ
ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน”

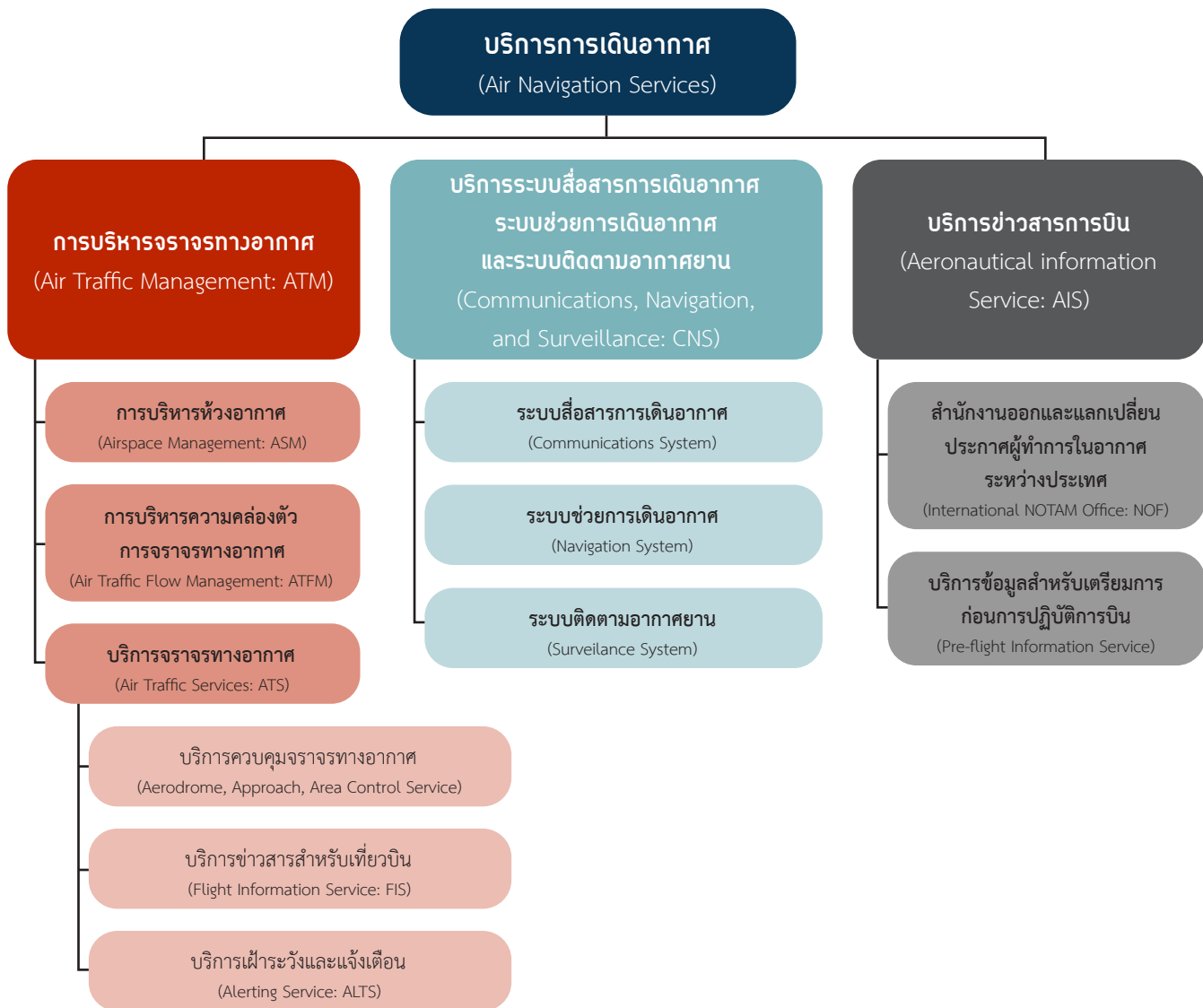
(วิสัยทัศน์ประกอบการพัฒนาและดำเนินการกิจองค์กร
ตามกรอบยุทธศาสตร์ปี 2563-2567)

พันธกิจ

“เป็นผู้ให้บริการการเดินทางของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
ด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ
เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ”

ภารกิจ บริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการการเดินทางอากาศ (Air Navigation Services) สำหรับ
การปฏิบัติการบินภายในประเทศไทยใน 3 ส่วน คือ

- ✈ **การบริหารจราจรทางอากาศ**
(Air Traffic Management: ATM)
- ✈ **บริการระบบสื่อสารการเดินทางอากาศ ระบบช่วยการเดินทางอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน**
(Communications, Navigation, and Surveillance: CNS)
- ✈ **บริการข่าวสารการบิน**
(Aeronautical Information Service: AIS)



การบริหารจราจรทางอากาศ (ATM)

การบริหารจราจรทางอากาศ (ATM) ที่บริษัทฯ ให้บริการในปัจจุบัน ประกอบด้วย 3 ส่วนย่อย ดังนี้

ก. การบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM)

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

สัดส่วนห้วงอากาศสำหรับการใช้งานในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน ภายใน Bangkok FIR (สีแดงแสดงห้วงอากาศที่ใช้งานสำหรับภาคความมั่นคง)

ข. การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM)

นอกจากการบริหารห้วงอากาศแล้ว บริษัทฯ ยังให้บริการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (ATFM) ผ่านการสร้างสมดุลระหว่างความต้องการใช้งานห้วงอากาศ/สนามบินและปริมาณการจราจรทางอากาศที่สามารถรองรับได้ เพื่อจัดการสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศภายใต้ข้อจำกัดต่างๆ ทั้งในส่วนห้วงอากาศและสนามบินภายใน Bangkok FIR ด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เที่ยวบินต่างๆ สามารถปฏิบัติการบินในห้วงอากาศ/สนามบินที่มีข้อจำกัดนั้นได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านขีดความสามารถในการคาดการณ์ในการปฏิบัติการของเที่ยวบิน

ค. บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS)

บริษัทฯ ได้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS) ซึ่งถือเป็นหัวใจหลักของบริการของบริษัทฯ มาตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้อากาศยานสามารถปฏิบัติการบินในพื้นที่ต่างๆ ได้อย่างปลอดภัยและเป็นระเบียบ โดยบริการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ที่บริษัทฯ ให้อยู่ในปัจจุบัน แบ่งออกเป็นบริการย่อยๆ ดังนี้

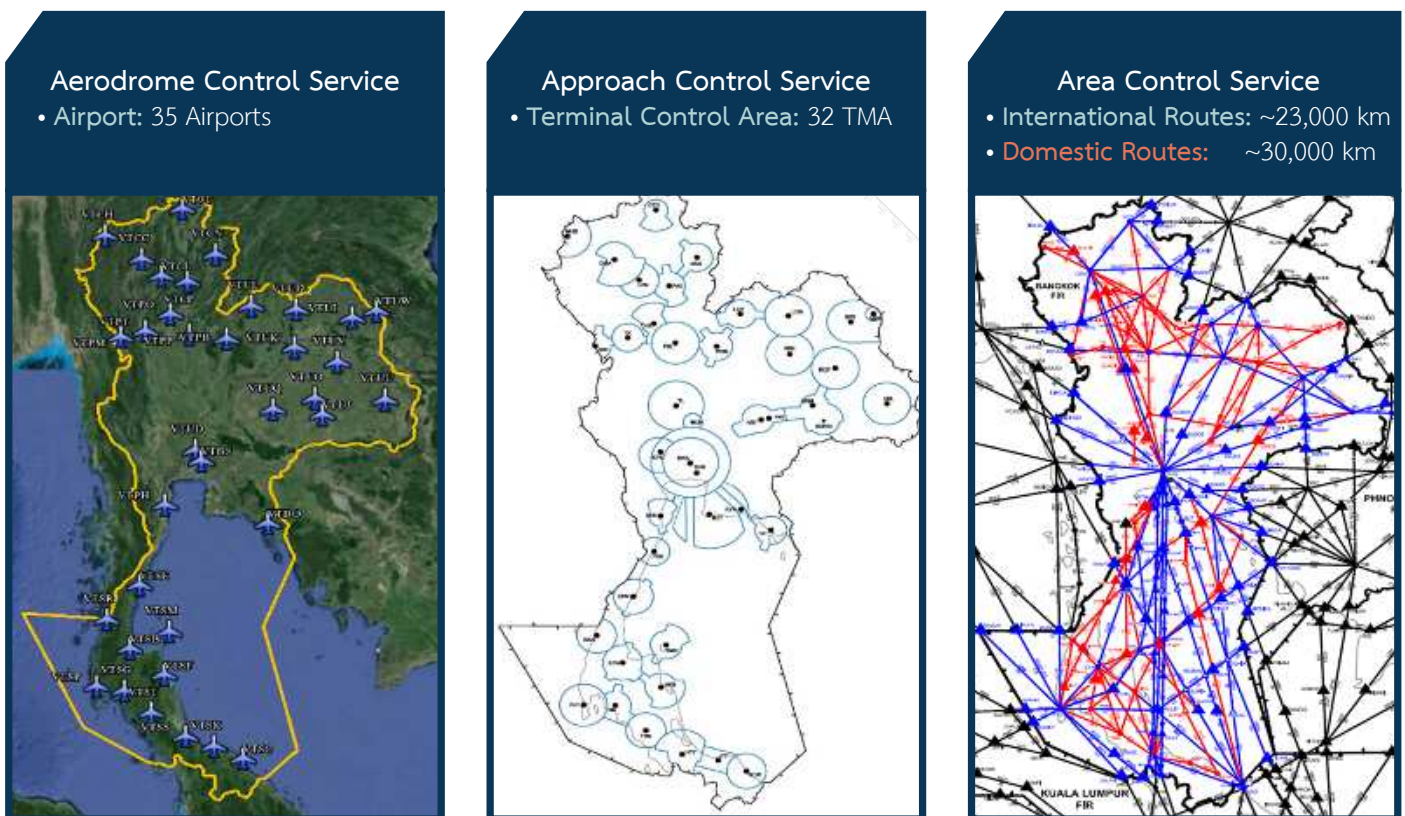
(1) บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Service: ATC)

บริการควบคุมจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR แบ่งย่อยตามขอบเขตการให้บริการเป็น 3 ส่วน คือ

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

(2) บริการข่าวสารสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service: FIS)

(3) บริการเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services: ALTS)



ภาพแสดงขอบเขตการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ

บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS)

เพื่อสนับสนุนการให้บริการบริหารจราจรทางอากาศ กล่าวคือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ปฏิบัติการบินสามารถติดต่อสื่อสารกัน รวมถึงสามารถประเมินตำแหน่งอ้างอิงและติดตามตำแหน่งปัจจุบันของอากาศยานได้ บริษัทฯ ได้ให้บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน เช่นกัน ดังสามารถสรุปได้โดยสังเขปดังนี้

ก. ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System)

ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ซึ่งเป็นระบบที่ให้บริการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดต่อสื่อสารกับผู้ที่เกี่ยวข้องได้ ที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน จำแนกย่อยได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

- การติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นด้วยกันเอง
กล่าวคือ เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และหน่วยเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- การติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นและภาคอากาศ
กล่าวคือ เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ปฏิบัติการบิน

ทั้งนี้ บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศที่บริษัทฯ ให้บริการนั้น ครอบคลุมทั้งเขตสนามบิน เขตประชิดสนามบิน และเขตเส้นทางบิน ภายใน Bangkok FIR ทั้งหมด

ข. ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System)

ปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการระบบช่วยการเดินอากาศ เพื่อช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งในส่วนการนำร่องสำหรับการปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และการนำร่องสำหรับการบินลงสู่/ออกจากสนามบิน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบตำแหน่งที่เที่ยงตรงและแม่นยำของตน อยู่หลากหลายชนิดตามความเหมาะสมในการให้บริการในแต่ละพื้นที่

ค. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System)

บริษัทฯ ให้บริการระบบติดตามอากาศยาน เพื่อติดตามตำแหน่งปัจจุบันของอากาศยาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดตามการปฏิบัติการของอากาศยานใดๆ ที่อยู่ในพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศของตน ทั้งในส่วนห้วงอากาศที่ครอบคลุมเขตเส้นทางบินและเขตประชิดสนามบินภายใน Bangkok FIR ทั้งหมด และส่วนภาคพื้นสำหรับสนามบินที่มีการจราจรคับคั่ง โดยเทคโนโลยีติดตามอากาศยานที่บริษัทฯ 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) ซึ่งมีขีดความสามารถในการประมวลผลข้อมูลเที่ยวบินเพื่อเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศใช้ประกอบการตัดสินใจ เป็นต้น

บริการข้อมูลข่าวสารการบิน (AIS)

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

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

บริการเกี่ยวเนื่องอื่นฯ

บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการวิจัยพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และบริการต่างๆ เพื่อนำไปให้บริการตามความต้องการของสายการบินและหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งใช้งานภายในองค์กรแทนการจัดหาจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นการใช้ความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ของบุคลากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดอีกด้วย

วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์แพนวิสาหกิจ

ภายใต้วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ซึ่งมุ่งเน้นการรักษามาตรฐาน และยกระดับคุณภาพการให้บริการให้สามารถเทียบเคียงได้กับแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) โดยบริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. 2563-2567 ดังนี้

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





ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

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

สถานที่ประกอบการ

สำนักงานใหญ่

102 ซอยงามดูพลีทุ่งมหาเมฆ สาทร

กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ : 0 2287 3531-41 โทรสาร : 0 2287 3131

Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

100 หมู่ที่ 3 ถนนสนามบิน ตำบลคลองหลา

อำเภอคลองหอยโข่ง จังหวัดสงขลา 90115

โทรศัพท์ : 0 7425 1051-60 โทรสาร : 0 7425 1339

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

200 เขาปอไทร ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง

จังหวัดภูเก็ต 83110

โทรศัพท์ : 0 7632 7251-5 โทรสาร : 0 7632 7258-9

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน

จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84130

โทรศัพท์ : 0 7744 1132 โทรสาร : 0 7744 1133

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

60 ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์ : 0 5327 0624-32 โทรสาร : 0 5327 7600

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ถนนสนามบิน ตำบลอรุณภูมิ อำเภอเมือง

จังหวัดพิษณุโลก 65000

โทรศัพท์ : 0 5530 1422 โทรสาร : 0 5530 1450

ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ นครราชสีมา

บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ

จังหวัดนครราชสีมา 30230

โทรศัพท์ : 0 4425 7670 โทรสาร : 0 4425 6576

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง

จังหวัดอุดรธานี 41000

โทรศัพท์ : 0 4224 6803 โทรสาร : 0 4224 9734

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง

จังหวัดอุบลราชธานี 34000

โทรศัพท์ : 0 4524 0798 โทรสาร : 0 4524 0798

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77110

โทรศัพท์ : 0 3252 0831 โทรสาร : 0 3252 0833



สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน

	2563	2562	2561
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) ^{1/}			
รายได้รวม	7,376.45	13,347.32	13,115.85
ค่าใช้จ่ายรวม	10,802.98	12,498.96	10,757.41
ค่าบริการรอจ่ายคืน (เรียกเก็บ) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	(3,426.53)	848.36	2,358.44
หมายเหตุ ^{1/} งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ			
ฐานะการเงิน (ล้านบาท) ^{2/}			
สินทรัพย์รวม	13,602.63	17,343.61	15,877.71
หนี้สินรวม	12,604.78	16,300.91	14,877.73
ส่วนของผู้ถือหุ้น	997.85	1,042.70	999.98
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	12.63	15.63	14.88
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	6.33	6.32	5.54
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	9.77	8.74	2.11
หมายเหตุ ^{2/} งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ			

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

แผนการเดินทางอากาศสากลและภูมิภาคของ ICAO

ICAO ได้กำหนดแผนการเดินทางอากาศสากล (Doc 9750 Global Air Navigation Plan (GANP)) เป็นทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของโลก โดยองค์ประกอบที่สำคัญของฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบันที่ได้รับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชาสามัญครั้งที่ 40 ของ ICAO (The 40th Session of the ICAO Assembly) ในปี 2562 ยังคงเป็นส่วนหนึ่งของแผนกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) ที่ได้ระบุขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนาการเดินทางอากาศในด้านต่างๆ ด้วยการนำเทคโนโลยี/วิธีปฏิบัติใหม่ๆ มาใช้งาน โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็นช่วงๆ ช่วงละ 6 ปี นอกจากนี้ เพื่อมุ่งไปสู่เป้าหมายการดำเนินการตามขีดความสามารถ (Performance-Based Approach) ในฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ยังได้มีการระบุตัวชี้วัดขีดความสามารถ (Key Performance Indicator: KPI) ของเรื่องต่างๆ ตามแผนกลยุทธ์ ASBUs ขึ้น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านกิจการบินใช้ในการประเมินช่องว่างระหว่างระบบการเดินทางอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบันและขีดความสามารถที่ต้องการ/จะได้รับจากการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ ASBUs ซึ่งการประเมินขีดความสามารถผ่านตัวชี้วัดที่ได้ระบุนี้ไม่เพียงแต่จะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถกำหนดลำดับความสำคัญในการลงทุนได้เท่านั้น แต่ยังจะช่วยให้สามารถจัดสรรทรัพยากรได้อย่างเหมาะสมด้วย

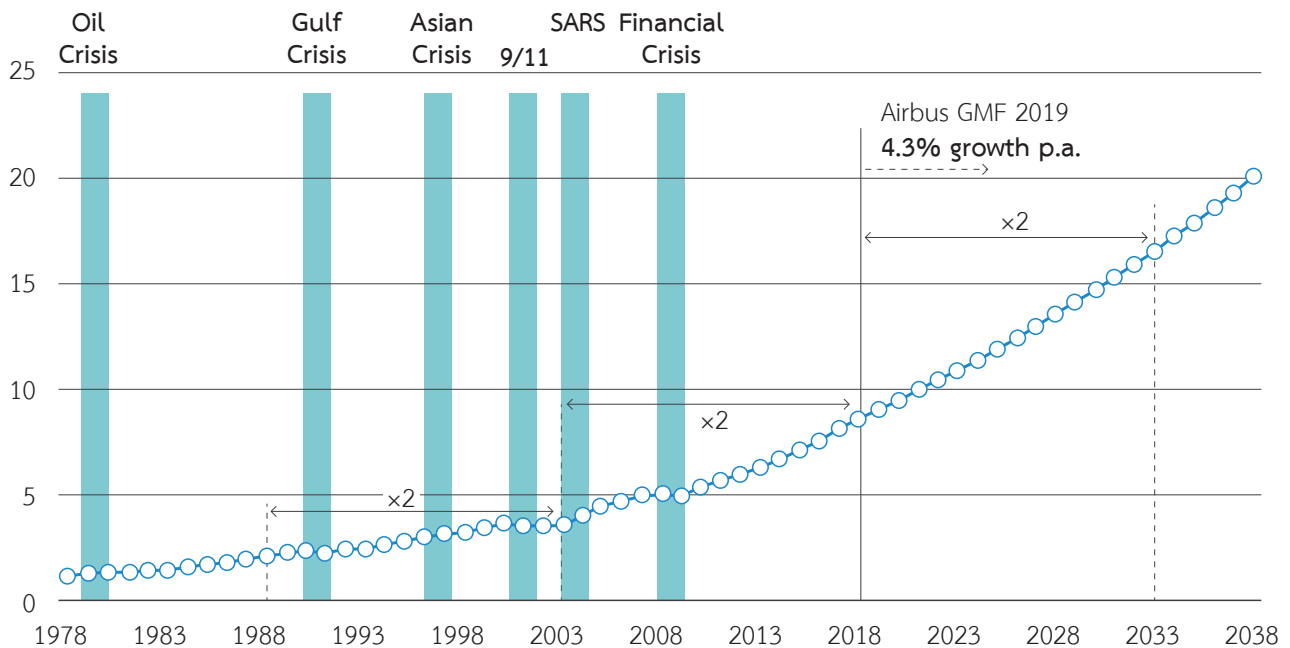
จากแผนพัฒนาระดับโลกดังกล่าว ICAO ได้แปลงถ่ายกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และได้ระบุรายการพัฒนาที่มีความสำคัญลำดับต้น มาเป็นแผนบริการการเดินทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless Air Navigation Service (ANS) Plan) ที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยง/สอดคล้องประสานกันของบริการการเดินทางอากาศของภูมิภาคฯ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



ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต

ก่อนมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท Airbus ได้คาดการณ์ไว้ว่าในปี ค.ศ. 2019-2038 หรือ พ.ศ. 2562-2581 หรืออีก 20 ปีข้างหน้า ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4.3 ต่อปี และจะเพิ่มขึ้น 2 เท่า ทุก 15 ปี

World annual traffic (trillion RPKs)



TRAFFIC HAS PROVEN TO BE RESILIENT TO EXTERNAL SHOCKS AND DOUBLES EVERY 15 YEARS

Source: ICAO, Airbus GMF 2019

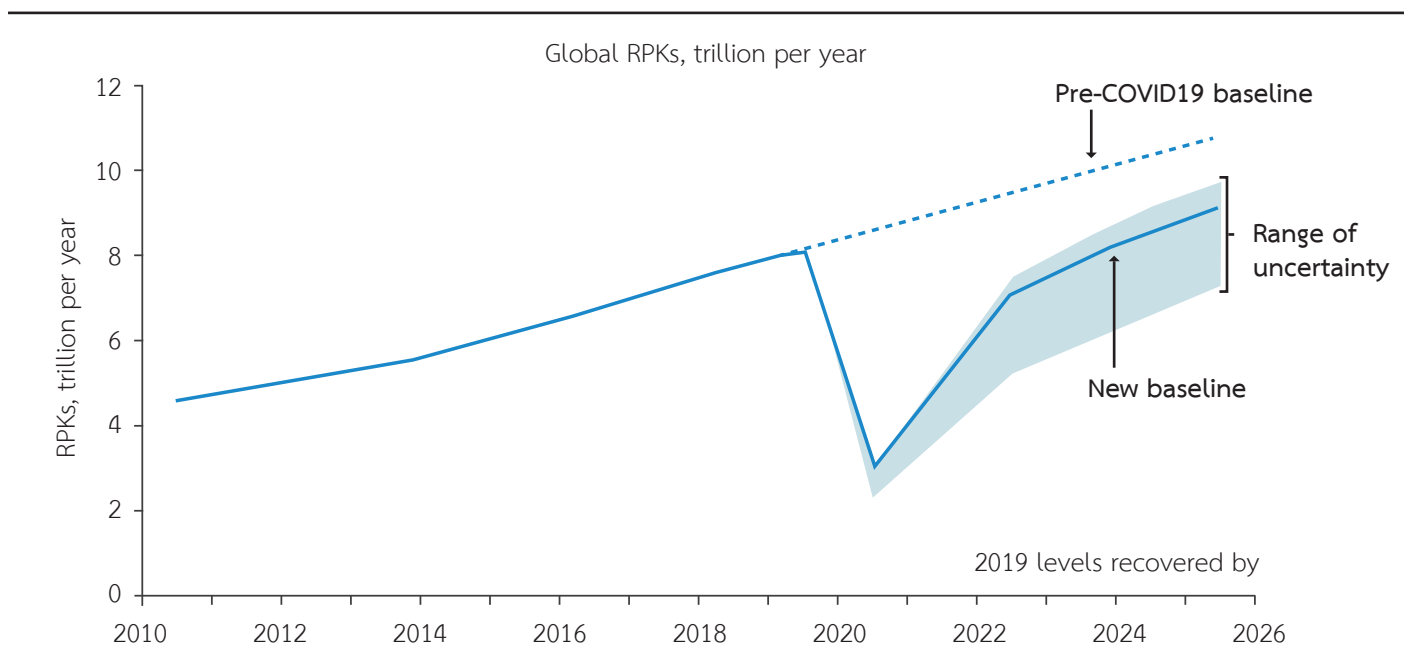
*RPK: Revenue Passenger Kilometer

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างสูง ทำให้หลายประเทศทั่วโลกใช้มาตรการปิดเมือง (Lock-Down) หรือกระทั่งปิดประเทศ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเดินทางจนไม่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้ ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการขนส่งทางอากาศทั่วโลก เช่นเดียวกับประเทศไทยที่การเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศเริ่มได้รับผลกระทบตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ส่วนการขนส่งทางอากาศภายในประเทศของไทยเริ่มมีผลกระทบตั้งแต่มีการออกพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศลดลงต่ำสุดในเดือนเมษายน 2563 และกลับมาฟื้นตัวดีขึ้นหลังสายการบินสัญชาติไทยกลับมาทำการบินภายในประเทศในเดือนพฤษภาคม 2563

นอกจากนี้ มีการประเมินว่าเหตุการณ์โรคระบาดครั้งนี้มีความรุนแรงมากกว่าเหตุการณ์ในอดีตที่เคยเกิดขึ้นอย่างสิ้นเชิง ไม่ว่าจะเป็น SARS พ.ศ. 2546 Avian Flu พ.ศ. 2556 และ MERS Flu พ.ศ. 2558 ทั้งระดับความรุนแรง พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเชิงกว้างทั่วโลก และระยะเวลาที่ยืดเยื้อ โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ได้ประเมินผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ต่อธุรกิจการบินทั่วโลก (ณ วันที่ 28 กรกฎาคม 2563) ประมาณการว่าการเดินทางภายในประเทศจะกลับมาทำการบินเร็วกว่าการเดินทางระหว่างประเทศ และจะกลับมาสู่ภาวะปกติเท่ากับก่อนได้รับผลกระทบประมาณปี พ.ศ. 2567

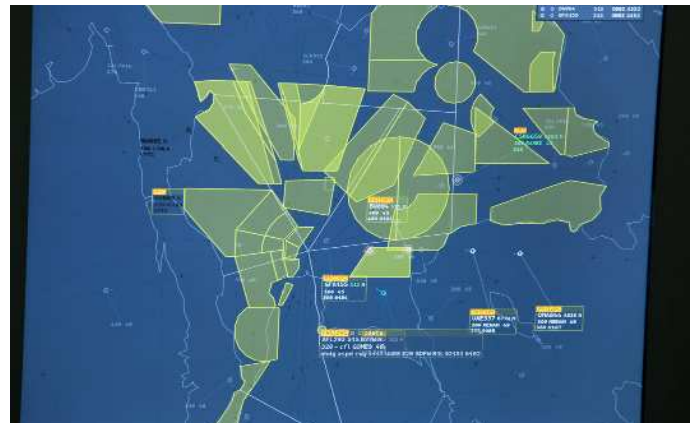
RPK forecasts downgraded; 2019 regained only by 2024

75% growth now forecast for 2021 but RPKs still 36% below 2019 levels



Source: IATA/Tourism Economics' Air Passenger Forecasts' July 2020

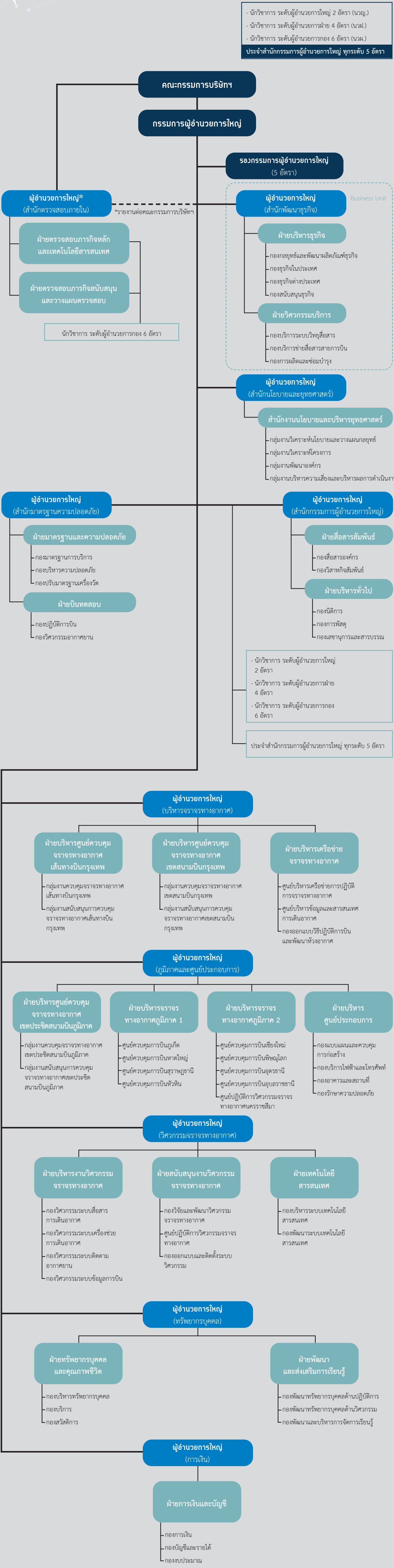
สำหรับปี 2563 ปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดมีจำนวน 616,905 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 41 จากปีที่ผ่านมา และคาดการณ์ในปี 2564 ยังคงได้รับผลกระทบต่อเนื่อง จะมีแนวโน้มดีขึ้นจากปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายด้านต่างๆ ที่รัฐบาลเร่งดำเนินการอยู่



โครงสร้าง การบริหารองค์กร



ผังโครงสร้างองค์กร



- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่ 2 อัตรา (นวญ.)
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย 4 อัตรา (นวผ.)
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง 6 อัตรา (นวผ.)
ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทุกระดับ 5 อัตรา

- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่ 2 อัตรา
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย 4 อัตรา
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง 6 อัตรา
ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทุกระดับ 5 อัตรา



คณะกรรมการ

คณะกรรมการของบริษัทฯ ชุดต่างๆ มีดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร
- คณะกรรมการตรวจสอบ
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
- คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ
- กรรมการอิสระ
- คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2563 มีดังนี้

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชเยมะ	ประธานกรรมการบริษัทฯ
2. นายลวรรณ	แสงสนิท	รองประธานกรรมการบริษัทฯ
3. นายวุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการบริษัทฯ
4. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการบริษัทฯ
5. ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ	กรรมการบริษัทฯ
6. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการบริษัทฯ



พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ชัยยะ-
ประธานกรรมการบริษัทฯ



นายลวรณ แสงสนิท
รองประธานกรรมการบริษัทฯ



นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ
กรรมการบริษัทฯ



นางพวงษ์สาวก กายอรุณสุทธิ์
กรรมการบริษัทฯ



ศาสตราจารย์ ดร. อมร พิมานมาศ
กรรมการบริษัทฯ



นายสมนึก รงค์ทอง
กรรมการบริษัทฯ



นายสมนึก รักษ์ทอง
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายกิ้นกร ชูวงศ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ปฏิบัติการ)



นายสุกริพงษ์ คมพล
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(มาตรฐานและความปลอดภัย)



นายณัฐวัฒน์ สุภานนท์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรม)



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(อำนวยการ)



นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(นโยบายและทรัพยากรมนุษย์)

คณะผู้บริหาร



นางสิริเกศ เนียมลอย
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)



นางสาวทวิภากรณ์ นิปการ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นางชิดกมล สุนกรสิต
ผู้อำนวยการใหญ่
(การเงิน)



นายชาตรี ศศิพยุศักดิ์
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)



นายชำนาญ ฤาชัย
ผู้อำนวยการใหญ่
(ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)



นายทปายุ มุระธา
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)



นางสาววรพร รอดอยู่
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางรณิยา สุนกระสานติก
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



นายสุรัชย์ หนุพพรหม
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นายชนะ กัดทำกราย
ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)



นายไพสภ ปราณิตพลกรั
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหารระดับสูง

1. นายสมนึก รวศ์ทอ

ตำแหน่งปัจจุบัน	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	7 กรกฎาคม 2504
อายุ	59 ปี
วันเข้าทำงาน	15 พฤษภาคม 2527
วันรับตำแหน่ง ผวท.	1 สิงหาคม 2561
การศึกษา	- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาไฟฟ้า-สื่อสาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 56 - ประกาศนียบัตร หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 36 ปีการศึกษา 2545 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Advanced Management Program (AMP), Wharton School, University of Pennsylvania, USA รุ่นที่ 1 ปี 2556 - ประกาศนียบัตร หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ (ปรอ.) รุ่นที่ 26 ปีการศึกษา 2557
คุณวุฒิเพิ่มเติม	
ประวัติการทำงาน	ปี 2561 - ปี 2563 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี 2555 - ปี 2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี 2553 - ปี 2555 ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)

2. นายทินกร ชูวงศ์

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)
วัน เดือน ปี เกิด	19 กันยายน 2505
อายุ	58 ปี
วันเข้าทำงาน	1 กรกฎาคม 2529
การศึกษา	- ประกาศนียบัตร สาขาสื่อสารการบิน สถาบันการบินพลเรือน - ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (สาขารัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง - ประกาศนียบัตร หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 47 ปีการศึกษา 2556 - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 3 ปี 2558
คุณวุฒิเพิ่มเติม	
ประวัติการทำงาน	ปี 2561 - ปี 2563 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) ปี 2558 - ปี 2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี 2555 - ปี 2558 ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)

3. นายสุทธิพงษ์ ควบูล

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานและความปลอดภัย)
วัน เดือน ปี เกิด	14 มกราคม 2509
อายุ	54 ปี
วันเข้าทำงาน	1 กรกฎาคม 2533
การศึกษา	- ปริญญาตรี นิเทศศาสตรบัณฑิต (สาขาการโฆษณา) มหาวิทยาลัยกรุงเทพ - ประกาศนียบัตร หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 46 ปีการศึกษา 2555 - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 2 ปี 2557 - หลักสูตร Advanced Executive Program (AEP), Northwestern University Aviation รุ่นที่ 2 ปี 2557
คุณวุฒิเพิ่มเติม	

ประวัติการทำงาน ปี 2561 - ปี 2563 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานและความปลอดภัย)
 ปี 2560 - ปี 2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
 ปี 2558 - ปี 2560 นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

4. นายณัฐวัฒน์ สุกานันท์

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม)
 วัน เดือน ปี เกิด 2 พฤศจิกายน 2502
 อายุ 60 ปี
 วันเข้าทำงาน 2 พฤษภาคม 2528
 การศึกษา • ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า เจ้าคุณทหารลาดกระบัง
 คุณวุฒิเพิ่มเติม • ประกาศนียบัตร หลักสูตรวิทยาลัยการทัพบก (วทบ.) รุ่นที่ 58 ปีการศึกษา 2556
 • หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 4 ปี 2558
 ประวัติการทำงาน ปี 2561 - ปี 2563 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม)
 ปี 2559 - ปี 2561 ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักพัฒนาธุรกิจ)

5. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)
 วัน เดือน ปี เกิด 14 พฤศจิกายน 2506
 อายุ 56 ปี
 วันเข้าทำงาน 1 มกราคม 2538
 การศึกษา • ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
 • ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาการบริหารจัดการสาธารณะ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 คุณวุฒิเพิ่มเติม • หลักสูตร การบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.) รุ่นที่ 11 ประจำปี 2556
 • หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 2 ปี 2557
 ประวัติการทำงาน ปี 2561 - ปี 2563 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)
 ปี 2559 - ปี 2561 ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)

6. นายสุขเหลือ เขียวอาชีพ

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)
 วัน เดือน ปี เกิด 10 มีนาคม 2506
 อายุ 57 ปี
 วันเข้าทำงาน 1 กรกฎาคม 2529
 การศึกษา • ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
 • ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (สาขาการจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
 คุณวุฒิเพิ่มเติม • หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 5 ปี 2558
 • ประกาศนียบัตร หลักสูตร วิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 40 ประจำปี 2549
 ประวัติการทำงาน ปี 2562 - ปี 2563 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)
 ปี 2560 - ปี 2562 นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



โครงสร้างอัตราค่าจ้าง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น 3,217 คน จำแนกได้ ดังนี้

ทุ่งมหาเมฆ	1,758	คน
สุวรรณภูมิ	461	คน
ดอนเมือง	192	คน
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	151	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	121	คน
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	91	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	44	คน
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	142	คน
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	101	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	79	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	41	คน
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา	36	คน
รวม	3,217	คน

จำนวนลูกจ้างบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทฯ มีลูกจ้างรวมทั้งสิ้น 35 คน จำแนกได้ ดังนี้

ชาย	11	คน
หญิง	24	คน
รวม	35	คน

ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด

หน่วย : ล้านบาท

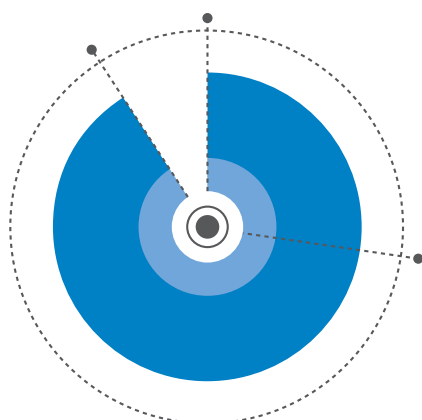
รายการ	2563	2562	2561
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,989.01	9,612.41	7,630.23
ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว	11.32	10.85	10.66

โครงสร้างวินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม 112 สายการบิน (ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2563)

สายการบิน 600,000 หุ้น

มูลค่า 60 ล้านบาท



รัฐบาล 6,000,000 หุ้น

มูลค่า 600 ล้านบาท

รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี 2563 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	6,000,000

รายชื่อผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นสูงสุด 10 อันดับแรก ประจำปี 2563 มีดังนี้

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
1	THAI AIRASIA COMPANY LIMITED	114,062
2	THAI LION MENTARI COMPANY LIMITED	55,667
3	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.	51,910
4	NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED	49,691
5	BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED	46,617
6	THAI SMILE AIRWAYS COMPANY LIMITED	34,963
7	THAI VIETJET AIR JOINT STOCK CO., LTD.	14,856
8	SPRING AIRLINES	14,002
9	CHINA SOUTHERN AIRLINES	12,295
10	AIR ASIA SDN BHD	11,782
11	สายการบินอื่นๆ อีกจำนวน 102 สายการบิน รวม	194,155
รวมผู้ถือหุ้น ข.		600,000

หมายเหตุ รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2563

หนี้สินกู้ยืมของรัฐบาล

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ 30 กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
		2563	2562	2561	
ออมสิน	1,650.00	317.13	444.07	571.01	ไม่ค้ำประกัน
รวม	1,650.00	317.13	444.07	571.01	

แผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2563-2567

แผนงานโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2563

1. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2555-2563 วงเงินรวมทั้งสิ้น 4,460.31 ล้านบาท)

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้มีระบบบริการการเดินอากาศที่มีศักยภาพ และขีดความสามารถในการแข่งขัน เป็นไปตามมาตรฐานและการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินของโลกในปัจจุบัน รวมทั้งมีศักยภาพรองรับปริมาณเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น

โดยในปี 2562-2563 บริษัทฯ สามารถดำเนินการเปิดใช้งานระบบใหม่ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ และหอบังคับการบินลูกข่ายทั่วประเทศ รวมทั้งศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ เป็นแห่งสุดท้ายเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2563

2. พัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) ณ ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2561-2563 วงเงินรวมทั้งสิ้น 134.72 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการจราจรทางอากาศ ให้มีเทคโนโลยีสอดคล้องกับระบบ/อุปกรณ์ที่ติดตั้งตามโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ โดยสามารถเชื่อมต่อการสื่อสารข้อมูลการเดินอากาศได้อย่างครบถ้วน สมบูรณ์แบบ และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ รวมทั้งเพื่อการพัฒนาศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน ให้พร้อมรองรับการเพิ่มขยายศักยภาพและขีดความสามารถในการให้บริการการเดินอากาศ ตามการขยายตัวของปริมาณเที่ยวบินที่เติบโตขึ้นในอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาท่าอากาศยานหัวหินให้รองรับการบินในเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ โดยในปี 2562 ได้ลงนามสัญญาจัดหาระบบอุปกรณ์ และดำเนินการติดตั้งและทดสอบการทำงานของระบบแล้วเสร็จในปี 2563

3. จัดสร้างอาคารหอบังคับการบิน อาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และอาคารบ้านพักพนักงาน ณ ท่าอากาศยานเบตง

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2561-2564 วงเงินรวมทั้งสิ้น 130.26 ล้านบาท)

ตามที่คณะรัฐมนตรี เห็นชอบโครงการก่อสร้างสนามบินเบตง จังหวัดยะลา ของกรมท่าอากาศยาน ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องทำการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และอาคารบ้านพักพนักงาน ณ ท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา เพื่อรองรับการเปิดใช้งานท่าอากาศยานเบตง โดยในปี 2561 บริษัทฯ ได้ประสานงานกับกรมท่าอากาศยานในการพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่ก่อสร้าง และในปี 2562 บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาจ้างงานก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินและอาคารสนับสนุนแล้ว โดยผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญาแล้วเสร็จในปี 2563 โดยมีความพร้อมเปิดใช้งานท่าอากาศยานตามนโยบายภาครัฐ



แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

1. จัดหาและติดตั้งระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563-2565 วงเงินรวมทั้งสิ้น 240.90 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการตรวจสอบการรุกร้าเข้าทางวิ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงพิจารณานำระบบ Multilateration System (MLAT) ซึ่งเป็นระบบตรวจจับการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะในบริเวณทางวิ่ง ทางขับและลานจอด เข้ามาใช้งานสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีอากาศยานใช้บริการหนาแน่น โดยระบบ MLAT ถูกพัฒนาด้วยเทคโนโลยีแบบใหม่ ที่ทำให้สามารถแสดงข้อมูลได้ ทั้งตำแหน่ง ชื่อของอากาศยานและยานพาหนะ และค่าตำแหน่งของอากาศยานที่ถูกต้อง แม่นยำ รวมทั้งความสามารถในการแจ้งเตือนกรณีอากาศยานรุกร้าเข้าไปในทางวิ่ง (Runway Incursion) โดยในปี 2563 จัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์แล้วเสร็จ และจะจัดหาและลงนามสัญญาจัดหาอุปกรณ์ในปี 2564 และติดตั้ง/ทดสอบระบบแล้วเสร็จในปี 2565

2. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสาร สนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2562-2564 วงเงินรวมทั้งสิ้น 38.40 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรในส่วนงานภาคพื้น ให้เหมาะสมและสอดคล้องตามความหนาแน่นของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต โดยมีการติดตั้งระบบ MLAT ซึ่งจำเป็นต้องมีสายสื่อสารรองรับระบบดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง โดยในปี 2563 จัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์ให้สอดคล้องกับตำแหน่งติดตั้งระบบ MLAT แล้วเสร็จ และจะดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสารสนับสนุนระบบติดตามอากาศยานดังกล่าวในปี 2564

3. การสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนและแนวคิดทวิงอากาศอาเซียนไว้รื้อต่อ

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2559-2564)

ด้วยการมีแผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) และการจัดแบ่งให้มีการดำเนินงานด้าน Air Traffic Management: ATM เป็นหนึ่งในงานสำคัญลำดับต้นในด้านเทคนิค โดยบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) ตั้งแต่ปี 2552 เรื่อยมา ในฐานะผู้สนับสนุนคณะผู้แทนของประเทศไทย และมีบทบาทสำคัญในการพิจารณา/นำเสนอ/ร่วมดำเนินงานในเวทีอาเซียนมาโดยตลอด โดยในปี 2561 บริษัทฯ ร่วมกับประเทศอาเซียนจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) แล้วเสร็จ

ซึ่งเป็นกิจกรรมสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน 2559-2562 (ASEAN Transport Strategic Plan: ATSP 2016-2025) บริษัทฯ ได้ผลักดันการดำเนินงานภายใต้แผน ASEAN ATM Master Plan เชิงรุก ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา เพื่อสนับสนุนงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผน ASAM ผ่านการเข้าประชุม ASEAN Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) การประชุม ATM Strategic Planning Group (ATM SPG) และกิจกรรมโครงการความร่วมมืออาเซียน เช่น โครงการ Enhanced ASEAN Regional Integration Support from the European Union (ARISE Plus) รวมทั้งการประชุม ATWG ทุกครั้ง พร้อมกับร่วมสังเกตการณ์การประชุมระดับสูงของอาเซียนในโอกาสที่เหมาะสม ดำเนินงานและ/หรือสนับสนุนการดำเนินงานแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามแผนงานอาเซียนในด้าน ATM อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2563 ประเทศอาเซียนมีความตั้งใจปรับปรุงแผนงานดังกล่าวให้ทันต่อสถานการณ์และตอบสนองต่อแผนงานระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในการปรับปรุงบทที่ 3 (Current Situation) และบทที่ 5 (Development Programme) ของแผนงาน ทั้งนี้ คาดว่าแผนงานนี้จะได้รับการรับรองผ่านเวทีการประชุมระหว่างเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งของอาเซียน (STOM) และการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM) ภายในปี 2564 เพื่อส่งเสริมตลาดการบินร่วมอาเซียนต่อไป



4. จัดหาและติดตั้งเทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูล Aeronautical Information Management (AIM)

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2561-2564 วงเงินรวมทั้งสิ้น 59.05 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน (Aeronautical Information Management: AIM) จากมาตรฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งสอดคล้องตามแนวทางการปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้นขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยในปี 2562 ได้ลงนามสัญญาแล้ว คาดว่าจะติดตั้งและทดสอบการทำงานของระบบแล้วเสร็จในปี 2564

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

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2560-2565 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 โดยในปี 2561-2562 ดำเนินการจัดหาแต่ไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค และในปี 2563-2564 อยู่ระหว่างการจัดหาใหม่ คาดว่าจะลงนามสัญญา และติดตั้ง/ทดสอบอุปกรณ์ได้ในปี 2565

6. จัดสร้างอาคารสำนักงานใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ พุ่มหมาเมฆ

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563-2568 วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,097.41 ล้านบาท)

จากปัญหาของข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ใช้สอยภายในบริเวณสำนักงานใหญ่ พุ่มหมาเมฆ รวมทั้งนโยบายในอนาคตของบริษัทฯ ในการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ ในด้านบุคลากรและการสร้างงานนวัตกรรม บริษัทฯ จึงมีแนวคิดในการจัดตั้ง ATM Professional Centre ซึ่งจะประกอบด้วย สถานที่/ระบบ/อุปกรณ์ ในการพัฒนาบุคลากรด้านบริการการเดินอากาศ และการสร้างงานวิจัยและพัฒนาให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล เพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาระบบงานต่างๆ ที่จำเป็นและสำคัญสำหรับบริษัทฯ ในอนาคต จึงจำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่ใช้สอยภายในของสำนักงานใหญ่ให้สามารถรองรับการปฏิบัติงานของพนักงานในปัจจุบันและในอนาคต ทั้งนี้เมื่อเปิดใช้งานศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Center: ATMC) จำเป็นต้องจัดสรรพื้นที่ใช้งานให้เป็นสัดส่วน และจัดทำ Zoning พื้นที่ให้สอดคล้องกับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมทั้งสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายต่างๆ โดยในปี 2563 บริษัทฯ ทบทวนขอบเขตงานจ้างออกแบบและจัดทำแบบก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ พุ่มหมาเมฆ แล้วเสร็จ โดยได้จัดจ้างออกแบบและจัดทำแบบก่อสร้างอาคารฯ และลงนามสัญญาได้ในเดือนกันยายน 2563 ซึ่งงานออกแบบจะแล้วเสร็จในปี 2564 และจัดจ้างก่อสร้างอาคารฯ ในปี 2565 ต่อไป

แผนงานโครงการสำคัญที่คาดว่าจะลงฤกษ์ภายใน 3 ปีข้างหน้า

1. จัดสร้างอาคารศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ 2

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563-2567 วงเงินอยู่ระหว่างรอการพิจารณา)

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

- 1.1 การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน และเขตประชิดสนามบินภูมิภาค
- 1.2 การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพ
- 1.3 การให้บริการจราจรทางอากาศเขตสนามบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง

โดยในปี 2563 บริษัทฯ อยู่ระหว่างร่างขอบเขตงานว่าจ้างผู้ให้บริการออกแบบอาคารศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ 2 คาดว่าจะสามารถลงนามจัดจ้างผู้ให้บริการออกแบบแล้วเสร็จในปี 2564 เพื่อประเมินราคาและจัดตั้งงบประมาณในการก่อสร้างอาคารศูนย์ดังกล่าว พร้อมระบบ/อุปกรณ์ต่อไป



2. การให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563-2568 วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,256.00 ล้านบาท)

บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมครั้งที่ 8/2561 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ร่วมกับกองทัพเรือให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร บริษัทฯ จึงดำเนินโครงการเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา มีเป้าหมายเปิดให้บริการการเดินทางอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องภายในปี 2568 โดยบริษัทฯ อยู่ระหว่างจัดทำรายละเอียดโครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินทางอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา เพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคม และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในปี 2564 เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติงบประมาณดำเนินโครงการต่อไป

บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ

1. การสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ภายใต้โครงการ SWIM in ASEAN Demonstration

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ภายใต้โครงการ SWIM in ASEAN Demonstration ระหว่างวันที่ 10-12 พฤศจิกายน 2562 ณ โรงแรม Mövenpick BDMS Wellness Resort Bangkok กรุงเทพฯ

การสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างอาเซียนและสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีประเทศไทยและสาธารณรัฐสิงคโปร์ เป็นผู้ร่วมของโครงการนี้ โดยมีจุดประสงค์ของโครงการเพื่อสาธิตหลักการของ SWIM และแสดงประโยชน์เชิงปฏิบัติการและสาธิตรูปแบบจำลองของการดำเนินงานด้าน SWIM สำหรับอาเซียนและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ ขอบเขตของโครงการจะไม่รวมแค่เพียงประเทศสมาชิกอาเซียนแต่ยังรวมถึงรัฐภาคี/หน่วยงานชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกด้วย

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การสาธิตดังกล่าวในครั้งนี้ ได้แสดงความสำคัญของ SWIM โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานของ SWIM ที่ได้ออกแบบและพัฒนาภายใต้โครงการดังกล่าวมาใช้สถานการณ์จำลองเชิงปฏิบัติการ (Operational Scenarios) ที่ใช้แนวคิดเชิงปฏิบัติการในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่ได้รับความสนใจในภูมิภาค นอกจากนี้ การสาธิตดังกล่าวยังแสดงถึงความสำเร็จในด้านเทคนิคที่ได้รับจากโครงการฯ และเพื่อส่งเสริม/ยกระดับการแลกเปลี่ยนข้อมูล/ทำให้เกิดการทำงานร่วมกันของระบบบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบิน ซึ่งนับเป็นเหตุการณ์สำคัญสำหรับการพัฒนา SWIM ในระดับสากลและภูมิภาค



นายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทฯ และนายทินกร ชวงค์รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) เข้าร่วมการจัดสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ภายใต้โครงการ SWIM in ASEAN Demonstration

2. การประชุม Air Traffic Flow Management Information Requirement Small Working Group ครั้งที่ 4 (ATFM/IR/SWG/4)

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ 21-22 พฤศจิกายน 2562 ณ โรงแรม Courtyard by Marriott กรุงเทพฯ การประชุมดังกล่าวเป็นการประชุมกลุ่มย่อยที่สร้างขึ้นตามมติของคณะ ICAO APAC Air Traffic Flow Management (ATFM) Steering Group (ATFM/SG) เพื่อให้รัฐภาคีในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ได้หารือเพื่อปรับแนวทางการปฏิบัติการ ATFM โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวทางปฏิบัติของโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM และโครงการ ICAO North Asia Regional Harmonization Group (NARAGH) ให้สอดคล้องกันในภูมิภาค โดยผลการประชุมนี้จะถูกนำเสนอในคณะ ATFM/SG เพื่อที่จะพิจารณาให้เป็นมาตรฐานของแนวทางการปฏิบัติการ ATFM ของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกต่อไป

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ สนับสนุนให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับแนวทางการปฏิบัติงาน ATFM ของแต่ละโครงการเพื่อสร้างมาตรฐานของภูมิภาค โดยในการประชุมครั้งนี้ ได้มีการปรับปรุงและรวบรวมข้อมูลเพื่อส่งแนวทางการปฏิบัติให้แก่คณะ ATFM/SG เพื่อนำไปบูรณาการใน ICAO APAC ATFM Manual แล้ว โดยถือว่าการประชุม ATFM/IR/SWG/4 นี้เป็นการประชุมที่มีส่วนร่วมสำคัญในการกำหนดบทบาท ATFM ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

3. การประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) Special Coordination Meeting ไทย-มาเลเซีย

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ 26-28 กุมภาพันธ์ 2563 ณ โรงแรมพราวูเก้ต จังหวัดภูเก็ต เป็นการประชุมซึ่งบริษัทฯ และสำนักงานการบินพลเรือนมาเลเซีย (Civil Aviation Authority of Malaysia) ได้มีข้อตกลงร่วมกันในการสลับเป็นเจ้าภาพจัดประชุมร่วมกันเป็นประจำทุกปี เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารจราจรทางอากาศ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย รวมถึงการหารือร่วมกันเพื่อสานต่อการดำเนินงานจากการประชุมครั้งที่ผ่านมาให้เกิดความต่อเนื่องและเป็นไปตามข้อตกลงของทั้งสองหน่วยงาน โดยอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน



นางสิริเกศ เนียมลอย ผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) เข้าร่วมประชุมในฐานะประธานร่วมของการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) Special Coordination Meeting

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ ทำให้เกิดการทบทวนวิธีปฏิบัติงาน การใช้งานเส้นทางบิน ความคืบหน้าแผนดำเนินการด้านวิศวกรรม และแผนการแลกเปลี่ยนข้อมูลเรดาร์ โดยมีการลงนามทบทวนแก้ไขข้อตกลงวิธีปฏิบัติ Special Air Traffic Services Coordination Procedure (ATSCP) ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการจราจรทางอากาศ และเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)



นายทินกร ชวรงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) เข้าร่วมนำเสนอข้อมูลด้านปฏิบัติการในการประชุม Airspace Users – ANSP Meeting ประจำปี 2563

นายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม Airspace Users – ANSP Meeting ประจำปี 2563

4. การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting

การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting เป็นการประชุมที่จัดขึ้นปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคมและกันยายนของทุกปี เพื่อให้ผู้ใช้บริการการเดินอากาศและผู้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศได้มีโอกาสพบปะเพื่อหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานร่วมกัน รวมถึงเป็นการเผยแพร่ข้อมูลโครงการสำคัญที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการในปีที่ผ่านมา และโครงการพัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศต่างๆ ที่มีแผนการดำเนินการในปีถัดไป และแจ้งผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการภายนอกประจำปีให้ผู้ให้บริการได้รับทราบ การประชุมดังกล่าวถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการ เพื่อนำมาปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด และเกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันต่อไป อีกทั้งยังเป็นการสื่อสารข่าวสารและข้อมูลที่สำคัญที่จะแจ้งให้ผู้ให้บริการได้รับทราบและเป็นการสร้างความสัมพันธ์ในระดับบุคคลและระดับองค์กรกับผู้ให้บริการอีกด้วย

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเมื่อวันอังคารที่ 18 กุมภาพันธ์ 2563 ณ โรงแรมบันยันทรี กรุงเทพฯ โดยได้กำหนดหัวข้อหลัก (Theme) ของการประชุม คือ Digital Transformation ซึ่งเป็นการนำเสนอข้อมูลการเตรียมความพร้อมของบริษัทฯ ในด้านต่างๆ เช่น โครงการ High Intensity Runway Operations โครงการ Remote Virtual Tower Control System ของศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค การรายงานการวิเคราะห์การบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และการจัดตั้ง Airspace Management Cell (AMC) เป็นต้น เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล ซึ่งได้รับการตอบรับจากผู้เข้าร่วมประชุมเป็นอย่างดี

5. การลงนามบันทึกข้อตกลง

5.1 การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพอากาศ (ทอ.) กับ บริษัทฯ ฉบับประจำปี 2562

เพื่อเป็นแนวทางในการทำงานระหว่าง ทอ. กับ บริษัทฯ ในด้าน วิธีปฏิบัติการบิน เทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรร่วมกัน รวมทั้ง บูรณาการความร่วมมือ เพื่อให้ระบบการเดินอากาศมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูงสุด ทั้งด้านการปกป้องอธิปไตยของประเทศและการพัฒนาการเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ให้มีความปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบันทึกข้อตกลงนี้มีการทบทวนและลงนามปีละครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน



พลอากาศเอก มานัต วงษ์วาทย์ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และนายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ลงนามในบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2562 ณ กองบัญชาการกองทัพอากาศ

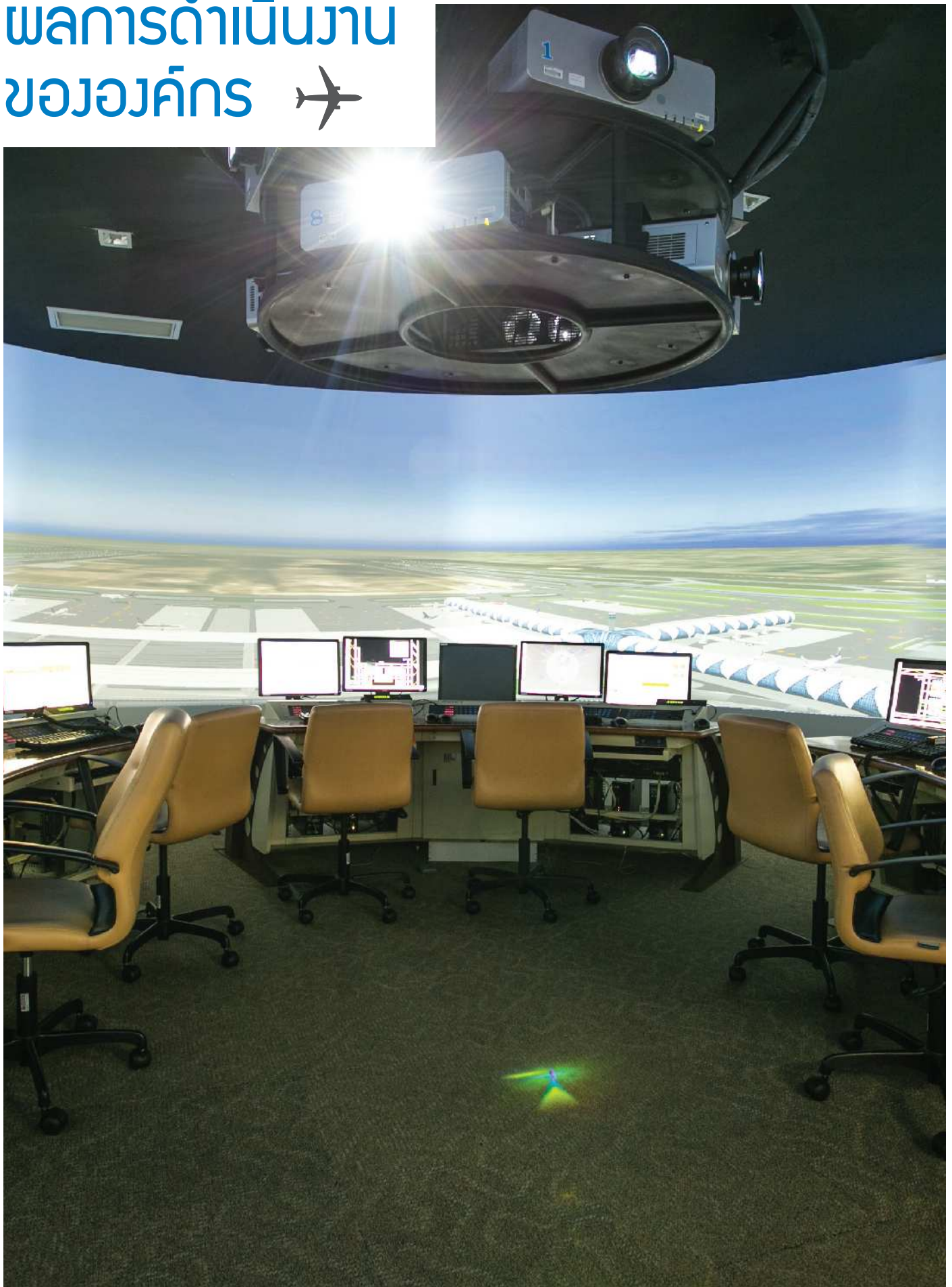
5.2 การลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ระหว่าง กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) กับ บริษัทฯ ฉบับปี 2563

เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บริษัทฯ ในการให้บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินของประเทศ เป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว และเกิดความเข้าใจที่ตรงกันในบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจัดทำข้อตกลง การปฏิบัติงานร่วมระหว่างหน่วยงานให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินกับ หน่วยงานผู้มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ พ.ศ. 2559 โดยข้อตกลงนี้ เป็นการทบทวนข้อตกลงฉบับปี 2561 ให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานและการให้บริการของทั้งสองหน่วยงานในปัจจุบัน



นาวาอากาศเอก สมศักดิ์ ขาวสุวรรณ์ อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา และนายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ลงนามในข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2563 ณ หอประชุมกรมอุตุนิยมวิทยา

ผลการดำเนินงาน ขององค์กร ✈️



บริการการเดินทางอากาศ

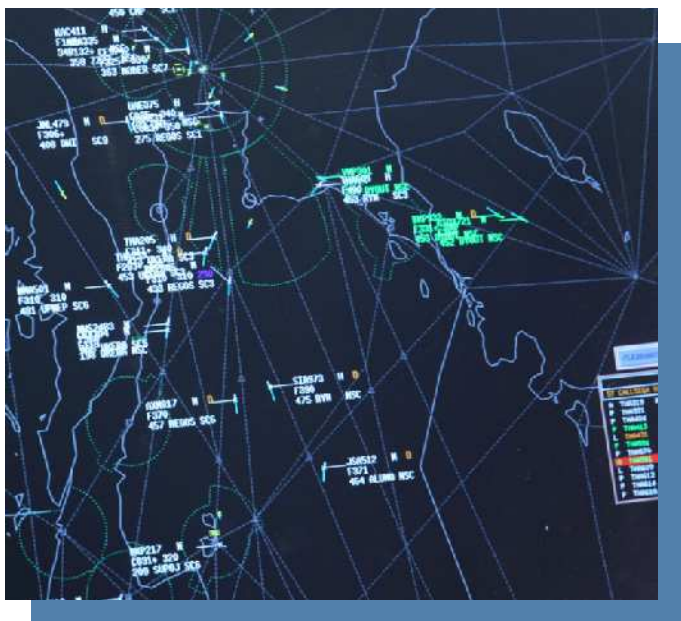
บริการควบคุมจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR

ประเภทเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบินในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบินเปลี่ยนแปลง	
	2562	2563	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น (+)% ลดลง (-)%
เที่ยวบินระหว่างประเทศ	510,451	252,760	(257,691)	(50.5)
เที่ยวบินภายในประเทศ	427,255	301,708	(125,547)	(29.4)
เที่ยวบินผ่านน่านฟ้า	108,035	62,437	(45,598)	(42.2)
รวมจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด	1,045,741	616,905	(428,836)	(41.0)

ปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ในปี 2563 มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดจำนวน 616,905 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 41 จากปีที่ผ่านมา เป็นจำนวนที่ลดลงเท่ากับ 428,836 เที่ยวบิน หรือเฉลี่ย 1,172 เที่ยวบินต่อวัน

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน (ที่มีปริมาณเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด 4 อันดับแรก)

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สุวรรณภูมิ	ดอนเมือง	ภูเก็ต	เชียงใหม่
Flight Type				
International	151,394	48,153	29,563	10,809
Domestic	59,158	134,694	30,938	40,350
Type of Operation				
S : Schedule	205,497	158,970	55,109	46,677
N : Non-Schedule	4,047	2,729	3,455	372
G : General	901	4,390	983	251
M : Military	8	15,624	686	2,429
X : Others	99	1,134	268	1,430
รวมปีงบประมาณ 2563	210,552	182,847	60,501	51,159
เฉลี่ยต่อวัน	577	501	166	140
ร้อยละการเปลี่ยนแปลงของจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวัน (ปีงบประมาณ 2563/2562)	(44)	(37)	(48)	(39)



บริการด้านบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ

ศูนย์บริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok ATFM Unit: Bangkok ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินทำการบินทั้งในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ ที่ทำการบินเข้าสู่ท่าอากาศยานและน่านฟ้าคับคั่งในประเทศไทย และในพื้นที่โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีนภาคใต้ ฮองกง และมาเก๊า)

นอกจากนั้น Bangkok ATFMU ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินที่ทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถานไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่ง จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ทำการบินสู่ยุโรป และจากเอเชียใต้ ทำการบินสู่อเมริกาเหนือ โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT)

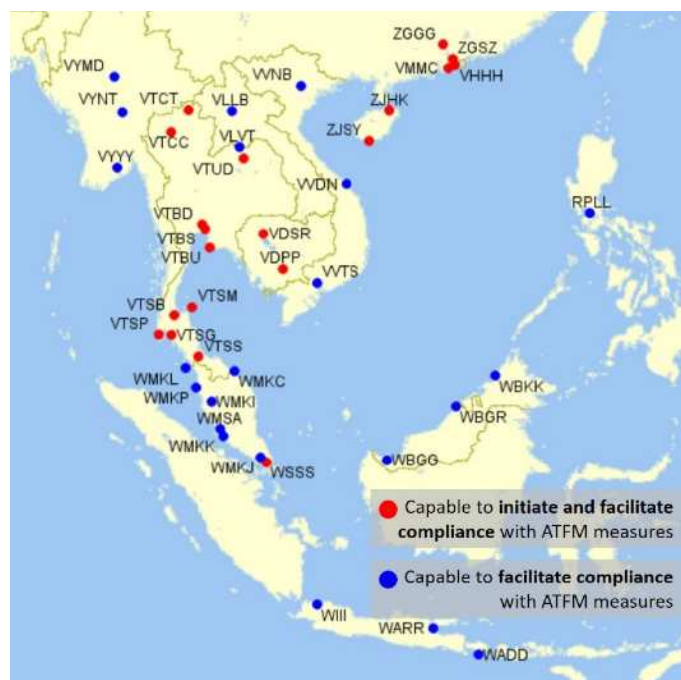
บริษัท ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศต่างๆ โดยใช้ระบบสนับสนุนที่พัฒนาขึ้นเอง และปฏิบัติการภายใต้การดูแลของคณะทำงาน
ICAO Asia-Pacific ATFM Steering Group

1. โครงการ Asia-Pacific Cross-Border Distributed Multi-Nodal ATFM Network Collaboration (AMNAC)

บริษัทฯ เป็นหนึ่งในผู้นำโครงการ Asia-Pacific Cross-Border Distributed Multi-Nodal ATFM Network Collaboration (AMNAC) (ชื่อเต็ม Distributed Multi-Nodal ATFM Network) ซึ่งเป็นโครงการร่วมระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการเดินอากาศในจีน ฮองกง สิงคโปร์ ไทย ออสเตรเลีย และได้รับการสนับสนุนจากประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อพัฒนาแนวทางการให้บริการ ATFM สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ซึ่งสอดคล้องกับบริบทประเทศไทย ที่มีปริมาณการบินระหว่างประเทศในสัดส่วนที่สูง โดยเฉพาะสนามบินสุวรรณภูมินั้น มีปริมาณการบินระหว่างประเทศสูงถึงร้อยละ 80

ในปีงบประมาณ 2563 โครงการ AMNAC มีสนามบินนานาชาติที่สามารถสนับสนุนมาตรการ ATFM เข้าร่วมโครงการถึง 40 สนามบิน และยังมีสนามบินภายในประเทศไทยอีก 26 สนามบินให้บริการ ATFM อีกด้วยเช่นกัน และขณะนี้โครงการฯ พัฒนาสู่ขั้นตอนดำเนินการเชื่อมต่อบริการสนับสนุนบริการ ATFM ในรูปแบบการดำเนินการ System-Wide Information Management (SWIM) ซึ่งได้ถูกแสดงในโครงการ SWIM in ASEAN Demonstration ในเดือนพฤศจิกายน 2562 ณ ประเทศไทย และประเทศสิงคโปร์

บริษัทฯ ยังคงให้บริการ ATFM กรณีสนามบิน และ/หรือ น่านฟ้า ประเทศไทย มีปริมาณจราจรทางอากาศคับคั่ง รวมถึงสนับสนุนบริการในทุกเหตุการณ์ ทั้งที่ได้วางแผนไว้หรือในกรณีฉุกเฉิน อาทิ การปฏิบัติการทางทหาร การปิดซ่อมทางวิ่ง การบินทดสอบ และกรณีสภาพอากาศปิด ยิ่งกว่านั้น บริษัทฯ ยังได้ให้บริการ ATFM ในการสนับสนุนการเปลี่ยนถ่ายระบบบริการจราจรทางอากาศแบบอัตโนมัติ ภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System Project) ซึ่งได้เปลี่ยนถ่ายระบบสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศสู่ระบบใหม่ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563



รายชื่อสนามบินที่เข้าร่วมโครงการ AMNAC

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสนับสนุนการจัดปริมาณเที่ยวบินให้เหมาะสมกับความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่เข้าร่วมในโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network และสนับสนุนการจัดสภาพคล่องจราจรทางอากาศภายใต้เงื่อนไขต่างๆ (Air Traffic Flow Restriction) ที่ได้รับจากประเทศอื่นตามร้องขอ ซึ่งเป็นไปตามความคาดหวังของ ICAO

ต่อมา ภายหลังการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อย่างกว้างขวาง ความจำเป็นในการออกมาตรการ ATFM ลดลง แต่ความจำเป็นในการแลกเปลี่ยนสถานการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ (ATM / ATFM Status Update) มีมากขึ้น เนื่องจากมาตรการต่อต้านการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โครงการ AMNAC จึงขยายกลุ่มผู้เข้าร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการ ATFM ทุก 2 สัปดาห์ให้ครอบคลุมทั้งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และส่งผลการรวบรวมสถานการณ์ ATM / ATFM Status Update ทุก 2 สัปดาห์ ให้ ICAO ตีพิมพ์ในเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องกับการตอบสนองสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

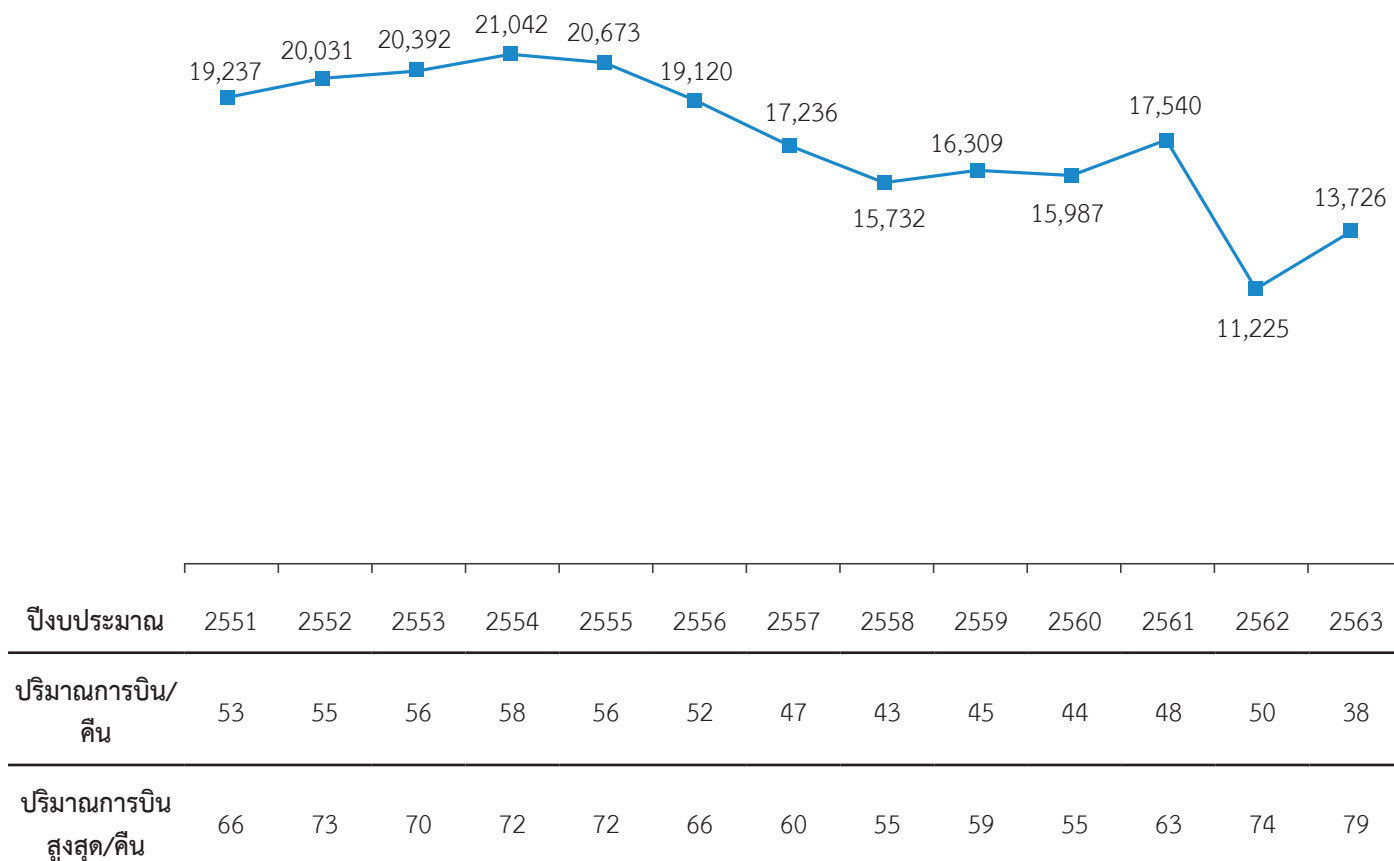
การให้บริการ ATFM ช่วยให้การบินวนรอ เพิ่มความปลอดภัยภาคอากาศ และยกระดับความสามารถคาดการณ์ปฏิบัติการบินล่วงหน้าสำหรับหน่วยงานเกี่ยวข้อง

2. ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System: BOBCAT)

ระบบ BOBCAT ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านประเทศอัฟกานิสถานไปทางตะวันตก ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศคับคั่ง เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็วและมีความคล่องตัว เนื่องด้วยอัฟกานิสถานเป็นทางผ่านสำคัญสำหรับการจราจรทางอากาศจากเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สู่ยุโรป และจากเอเชียใต้ สู่อเมริกาเหนือ

บริษัทฯ บริหารการปฏิบัติงานระบบ BOBCAT ผ่านศูนย์บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit: Bangkok ATFMU) ตั้งแต่ปี 2550 โดยปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ BOBCAT ตั้งแต่เปิดให้บริการจนปัจจุบัน ดังภาพ

ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการ BOBCAT ATFM ต่อปี



จากข้อมูลที่ได้รับจากสายการบินต่างๆ ตั้งแต่ปี 2550 คาดว่าระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ 160 ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) ประมาณ 660 ล้านกิโลกรัม ตั้งแต่มีการนำระบบ BOBCAT มาใช้งานจริงจนถึงสิ้นปีงบประมาณ 2561 คิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ 160 ล้านบาทหรือกว่า 5,000 ล้านบาท

ทั้งนี้ ในช่วงปีงบประมาณ 2563 ปริมาณจราจรผ่านอู่อากาศยานในช่วงเวลาที่บริษัทฯ ให้บริการ ATFM โดยใช้ระบบ BOBCAT เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2562 โดยสาเหตุหลัก 2 ประการ ได้แก่ สถานการณ์ความตึงเครียดในน่านฟ้าอิรัก/อิหร่าน ในช่วงต้นปี 2563 และการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

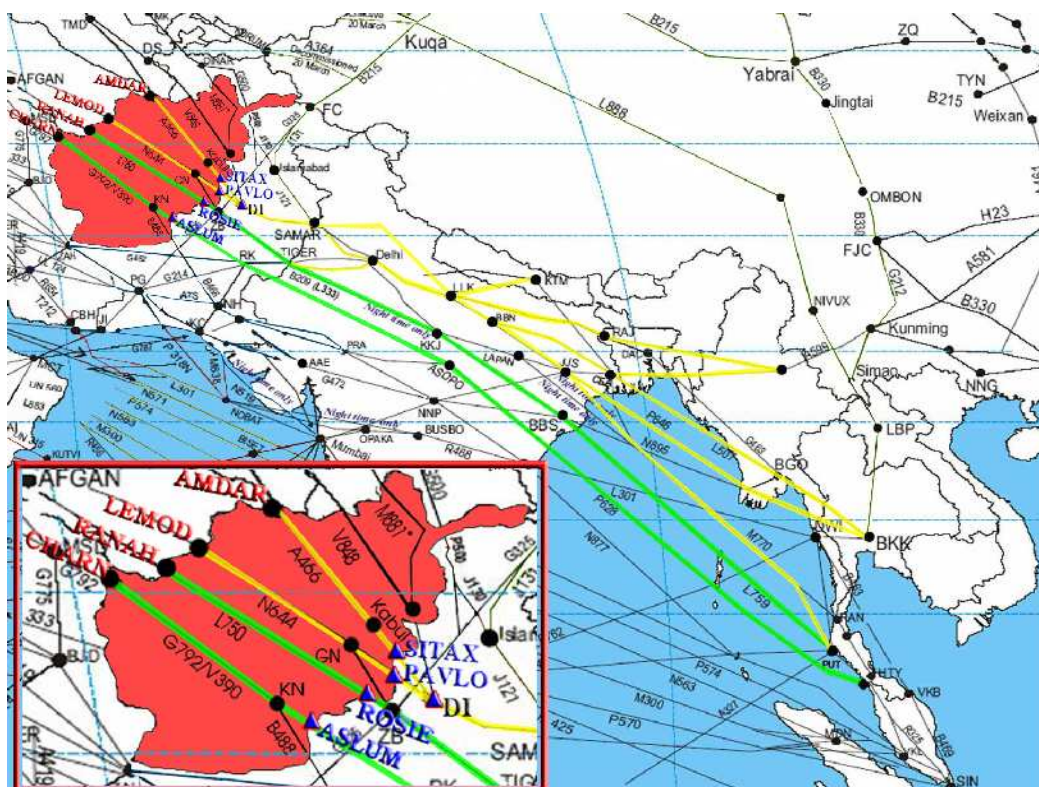
ในช่วงต้นเดือนมกราคม 2563 เกิดสถานการณ์ความตึงเครียดในน่านฟ้าอิรัก/อิหร่าน ส่งผลให้มีการบินอ้อมน่านฟ้าอิรัก/อิหร่าน มีเที่ยวบินบางส่วนปรับเส้นทางบินมาบินผ่านน่านฟ้าอัฟกานิสถาน ส่งผลให้ปริมาณการขอ ATFM Slot ผ่านน่านฟ้าอัฟกานิสถานโดยใช้ระบบ BOBCAT เพิ่มขึ้นเป็น 79 เที่ยวบิน/คืน ซึ่งเป็นปริมาณการบินผ่านอู่อากาศยานโดยใช้ระบบ BOBCAT สูงที่สุดตั้งแต่เริ่มใช้งานระบบ BOBCAT

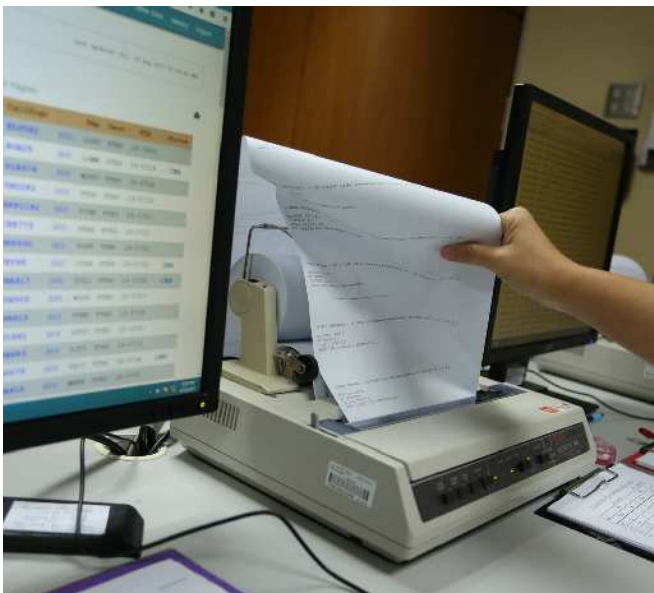
ระหว่างช่วงสถานการณ์ความตึงเครียดดังกล่าว บริษัทฯ จัดเตรียมชุดระบบ BOBCAT สำรอง เพื่อรองรับการให้บริการ ATFM เพิ่มเติมสำหรับการบินผ่านน่านฟ้าอัฟกานิสถานในช่วงเวลาอื่น ตอบสนองคำขอจากสำนักงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สาขาภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ICAO Asia/Pacific Regional Office) ในกรณีที่ได้รับคำร้องขอจากประเทศอัฟกานิสถาน

เมื่อสถานการณ์ความตึงเครียดในภูมิภาคตะวันออกกลางเริ่มคลายตัวลง ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ปริมาณการขอ ATFM Slot ผ่านน่านฟ้าอัฟกานิสถานยังคงอยู่ที่ 70 เที่ยวบิน/คืน โดยเฉลี่ย และมีปริมาณสูงสุด 78 เที่ยวบิน/คืน และยังไม่มียกเลิกเที่ยวบินที่ขอ ATFM Slot ในระบบ BOBCAT ทำการบินเข้าสู่พื้นที่อิหร่านต่อไป

ต่อมาในเดือนมีนาคม 2563 องค์การอนามัยโลกประกาศให้โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็น “pandemic” อย่างเป็นทางการ โดยภูมิภาคยุโรป/อเมริกาเหนือมีจำนวนผู้ติดเชื้อสูง และเริ่มมีการปิดกั้นการเดินทางระหว่างประเทศ ส่งผลให้ปริมาณการขอ ATFM Slot ในระบบ BOBCAT ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ในเดือนเมษายน 2563 มีเที่ยวบินขอ ATFM Slot ในระบบ BOBCAT เฉลี่ย 5 เที่ยวบิน/คืน สูงสุด 11 เที่ยวบิน/คืน

ระหว่างเดือนพฤษภาคม 2563 - กันยายน 2563 ปริมาณเที่ยวบินที่ขอ ATFM ในระบบ BOBCAT เริ่มเพิ่มขึ้น โดยในเดือนกันยายน 2563 มีเที่ยวบินขอ ATFM Slot ในระบบ BOBCAT เฉลี่ย 26 เที่ยวบิน/คืน สูงสุด 31 เที่ยวบิน/คืน





บริการสื่อสารการบิน

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

2. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเคเบิลใต้น้ำและระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ 12 วงจร ดังนี้

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

3. ในรอบปีงบประมาณ 2563 มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน 225,362,908 ฉบับ ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 18,990,322 ฉบับ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.77



บริการข่าวสารการบิน

บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบิน อาทิ ข่าวแผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวอากาศการบิน ข่าวประกาศนักบิน และข่าวอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน แจกจ่ายให้หน่วยงานบริการการเดินทางทางอากาศ สายการบิน ท่าอากาศยานทหาร และหน่วยงานราชการในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) และต่างประเทศ ดังนี้

1. บริการข้อมูลข่าวประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)
 - 1.1 เป็นสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) เขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน และบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล NOTAM ตามมาตรฐาน ICAO Annex 15
 - 1.2 ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ 2563 จำนวน 16,465 ฉบับ ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 2,292 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 12.22
2. บริการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (Flight Plan and Air Traffic Service Messages)
 - 2.1 บริหารจัดการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (Flight Plan and Air Traffic Service Messages) ทั้งประเทศ ตามมาตรฐาน ICAO Document 4444
 - 2.2 ปริมาณข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้องที่ให้บริการ สำหรับปีงบประมาณ 2563 จำนวน 1,489,521 ฉบับ โดยมีข่าวแผนการบิน จำนวน 787,728 ฉบับ
3. บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Data Services) รวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Regional OPMET Centre) และบริหารฐานข้อมูลข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Regional OPMET Data Bank) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 3 และ ROBEX Handbook

บริการเกี่ยวเนื่อง

1. การผลิต/จัดหาและบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์

ให้บริการปรับปรุง ตรวจสอบ จัดหา ติดตั้ง และซ่อมบำรุงอุปกรณ์ รวมจำนวน 12 โครงการ อาทิ

- จัดหาพร้อมติดตั้งและปรับปรุงระบบวิทยุขายฝั่ง ให้กับกรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ กองทัพเรือ
- จัดหาระบบจำลองการฝึกควบคุมการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ให้กับกรมสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงรักษาระบบถ่ายทอดข่าวสารอัตโนมัติ Automatic Message Switching System (AMSS) ให้กับกรมสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงอุปกรณ์ระบบควบคุมการเข้า-ออกประตู (Access Control) ให้กับสำนักงานคณะกรรมการเลือกตั้ง
- ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องลงคะแนนเลือกตั้งรุ่นที่ 4 การทำงานโปรแกรมบริหารจัดการระบบรักษาความปลอดภัย ให้กับสำนักงานคณะกรรมการเลือกตั้ง
- บริการ The Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service ให้กับ Vietnam Aeronautical Information Centre สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- บริการ The Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service ให้กับ Partner Associates International Co., Ltd. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
- Supply, Delivery, Installation, and Commissioning of Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management (CNS/ATM), Meteorological Equipment & Other Related Goods and Services for Gautam Buddha Airport (GBA Project) ให้กับ Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล
- บริการย้ายระบบสื่อสารดาวเทียม ให้กับบริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน)
- จัดหาอุปกรณ์ Signal Light Gun ให้กับบริษัท SAMART U-Trans จำกัด
- ซ่อมบำรุงรักษาระบบสื่อสารให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และซ่อมบำรุงอุปกรณ์วิทยุสื่อสารให้กับหน่วยงานภายนอกแบบ Walk-in
- บำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสาร แนวท่อส่งก๊าซให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)



2. บริการบินทดสอบ

ให้บริการบินทดสอบระบบสัญญาณไฟ PAPI ระบบไฟ Approach Light ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศประเภท Differential Navigation Aids, Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range/Distance Measuring Equipment (DVOR/DME), Non Directional Beacon (NDB), Radio Navigation และบริการบินตรวจสอบแผนภูมิการบินแบบ Performance Based Navigation (PBN) ที่ใช้งานประจำท่าอากาศยาน ดังนี้

- บินทดสอบระบบสัญญาณไฟ PAPI สนามบินในประเทศ ให้กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน 9 สนามบิน คือ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง สนามบินเชียงใหม่ สนามบินเชียงราย สนามบินเชียงใหม่ สนามบินตราด สนามบินภูเก็ต สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินหาดใหญ่
- บินทดสอบผลกระทบโครงการก่อสร้างอาคารสนามบินภูเก็ต ให้กับบริษัท สยามแลนด์ ฟลายอิง จำกัด
- บินทดสอบระบบสัญญาณไฟ PAPI ที่สนามบินสุราษฎร์ ให้กับบริษัท S.N.K. LIGHT & COOL CO., LTD.
- บินทดสอบระบบสัญญาณไฟ PAPI ที่สนามบินแพร่ ให้กับบริษัท AXIOMATIC CO., LTD.
- บินทดสอบอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ NDB (Commissioning Check) ที่สนามบินกองบิน 4 ให้กับบริษัท สยามเอวีเอชั่น จำกัด
- บินทดสอบอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS/DME ที่สนามบินกองบิน 1 จังหวัดนครราชสีมา ให้กับบริษัท ยูนิเทค แอสโซซิเอทส์ จำกัด
- บินทดสอบอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS/DME ที่สนามบินอุ้งเตาะ ให้กับบริษัท พอร์ท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)



- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศและแผนภูมิการบินแบบ PBN และ Related Services ให้กับ Lao Air Navigation Services สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS (Commissioning) ให้กับบริษัท CIT Lao สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- บินทดสอบ Flight Inspection and Validation at Different Airports in Cambodia ให้กับ Cambodia Air Traffic Services ราชอาณาจักรกัมพูชา

3. บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

ให้บริการแก่สายการบินรวมทั้งสิ้น 14 ราย ใน 3 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐอินเดีย และปากีสถาน ซึ่งประกอบด้วยสายการบิน Crystal Sugar Company Inc., Philjets Aero Charter Corp., Civil Aviation Department of Uttar Pradesh, Pakistan Aviators & Aviation และ Etihad Sugar Mills Ltd. โดยมีจำนวนอากาศยานเข้ารับบริการทั้งสิ้น 18 ลำ และเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทั่วโลก ทำให้การบริการหยุดชะงักตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2563 จนถึงปัจจุบัน ตามนโยบายระงับการเดินทางของพนักงานไปปฏิบัติภารกิจยังต่างประเทศของบริษัทฯ

4. บริการสอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัด

ทำการสอบเทียบมาตรฐานอุปกรณ์เครื่องมือวัดให้หน่วยงานภายในและภายนอก โดยให้บริการแก่หน่วยงานภายนอกจำนวน 7 ราย รวมทั้งสิ้น 20 เครื่อง ได้แก่ บริษัท ซี เอสทีเอ็ม (ประเทศไทย) จำกัด, Thai Aviation Service Limited, บริษัท ดับเบิลยูแอนด์ เจ เอ็นจิเนียริง จำกัด, บริษัท แคลิเบรชั่น แลบบอราทอรี จำกัด, ห้างหุ้นส่วนจำกัดสุวรรณภูมิ เนทเวิร์ค, Brilliant Performance Co., Ltd., บริษัท ดีพีซี เนวิเกชั่น จำกัด นอกจากนี้ได้ให้บริการนี้แก่หน่วยงานในต่างประเทศ คือ Cambodia Air Traffic Service Co., Ltd.

5. บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสาร

ให้บริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสารให้แก่สายการบิน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน กลุ่มธุรกิจพลังงานปิโตรเลียม และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจพลังงานปิโตรเลียม และสนับสนุนงานภายในกิจการของบริษัทฯ โดยในปีงบประมาณ 2563 มีอุปกรณ์ที่ให้บริการ จำนวน 8,245 เครื่อง ลดลง จำนวน 3,761 เครื่อง หรือคิดเป็นร้อยละ 31.32 จากปีงบประมาณ 2562 และให้บริการเครือข่ายวิทยุสื่อสาร Digital Trunked Radio System (DTRS) จำนวน 2,730 เครื่อง เพิ่มขึ้น จำนวน 109 เครื่อง หรือคิดเป็นร้อยละ 4.16 จากปีงบประมาณ 2562

6. บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

ให้บริการช่วยสื่อสารผ่านดาวเทียม ให้แก่ หน่วยงานการบินในต่างประเทศ จำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สหพันธรัฐมาเลเซีย และ สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ

7. บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

มีจำนวนสถานีภาคพื้นระยะไกล (Remote Ground Station) สำหรับให้บริการนี้ รวมทั้งสิ้น 192 สถานี โดยเป็นสถานี RGS ประเภท ACARS จำนวน 150 สถานี ใน 15 ประเทศ และสถานี RGS ประเภท VDL Mode 2 จำนวน 42 สถานี ใน 7 ประเทศ เพื่อให้บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการใน 15 ประเทศ ได้แก่ ไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐเกาหลีใต้ ไต้หวัน นิวซีแลนด์ บรูไน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ มอญโกเลีย สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐสิงคโปร์ เครือรัฐออสเตรเลีย สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และสาธารณรัฐอินเดีย มีสายการบินที่ใช้บริการจำนวน 200 สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการ 7,140 ลำ และมีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลการบินทั้งหมดในปีงบประมาณ 2563 ประมาณ 134.85 ล้านกิโลบิต โดยพบว่าลดลงจำนวน 86.03 ล้านกิโลบิต หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 38.95 จากปีงบประมาณ 2562 ที่ผ่านมา ทั้งนี้ปัจจัยหลักส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้งานในภาพรวมลดลงดังกล่าว เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในภูมิภาค และทั่วโลก นับตั้งแต่เดือนมกราคม 2563 เป็นต้นมา

8. บริการเข้าใช้สัญญาณแสดงผลข้อมูลเรดาร์ (Air Situation Display/Ground Situation Display)

ให้บริการ Air Situation Display/Ground Situation Display (ASD/GSD) แก่หน่วยงานภายในเพื่อสนับสนุนภารกิจหลักในบทบาท Strategic Arms ได้แก่ ศูนย์บริหารข้อมูลและสารสนเทศการเดินอากาศ (ศอ.บจ.) และให้หน่วยงานภายนอก เช่น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท บางกอกเอวิเอชันเซ็นเตอร์ จำกัด และวิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม

นอกจากนี้ในปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษา วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการต่างๆ เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมศักยภาพของบุคลากร ลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์จากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางธุรกิจ โดยร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ โดยสรุปได้ดังนี้

โครงการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 2 รายการ คือ

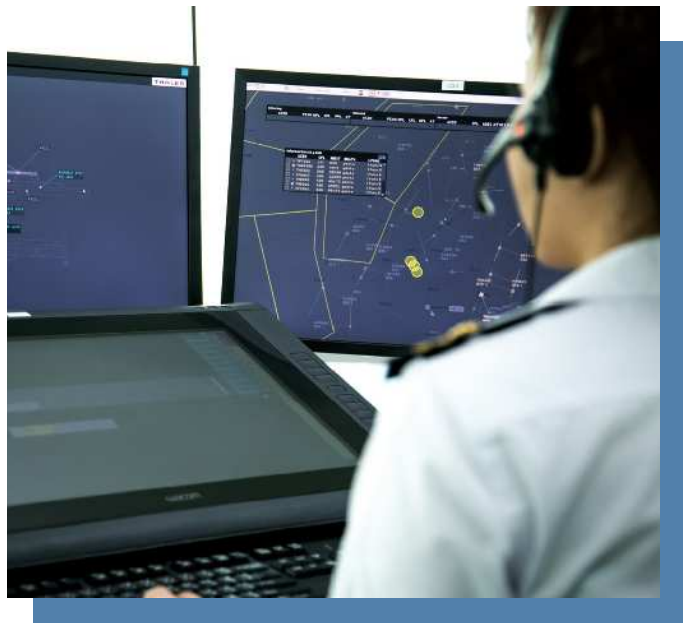
1. Job Tracking System (J-Track) เป็นระบบส่งข้อมูลเพื่อรายงานสถานะงาน (Job Activity) ผ่านวิทยุสื่อสารระบบ Digital Trunked Radio System (DTRS) เพื่ออำนวยความสะดวกและบริหารจัดการทรัพยากรบริเวณลานจอดแก่ผู้ปฏิบัติงานภาคพื้น ส่งผลให้การบริการได้ตรงเวลา สะดวกในการจัดการงานภาคพื้นดิน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ รวมทั้งลดความผิดพลาดในการสื่อสาร ความคับคั่งในการใช้ช่องสัญญาณเสียงและการจราจรภาคพื้นดิน ซึ่งระบบนี้ได้ใช้งาน ณ ครัว์การบิน (Catering Service) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2. High Intensity Airport Rotating Beacon เป็นอุปกรณ์ประเภทไฟฟ้าประเภทระดมบินเพื่อแสดงตำแหน่งที่ตั้งของสนามบินให้นักบินในการมองเห็นสนามบินในเวลากลางคืน หรือในช่วงที่มีสภาพอากาศมืด หรือทัศนวิสัยไม่ดี ซึ่งได้ออกแบบโดยใช้อุปกรณ์ High Intensity LED ทำให้มีประสิทธิภาพทั้งด้านความสว่างและความคมชัดสูง รวมทั้งได้ลดขนาดของอุปกรณ์ลง และลดการสูญเสียพลังงานจากความร้อนที่เกิดขึ้นในการใช้หลอด Halogen แบบเดิม

ความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจซึ่งสามารถสร้างรายได้ในระยะยาวต่อไป จำนวน 2 หน่วยงาน คือ

1. การลงนาม MOU ร่วมกับบริษัท Entry Point North ATS Academy (EPN) ประเทศสวีเดน จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Understanding: MOU) กับบริษัท Entry Point North ATS Academy ซึ่งเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงด้านการฝึกอบรม เพื่อให้บริการฝึกอบรมเกี่ยวกับ CNS/ATM แก่พนักงานของบริษัทฯ และหน่วยงาน Air Navigation Service Provider ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก เมื่อเดือนมีนาคม 2563
2. การลงนาม MOU ร่วมกับบริษัท ดับบลิวเอ็ม ซีมูลเตอร์ จำกัด จัดทำบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือ กับบริษัท ดับบลิวเอ็ม ซีมูลเตอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญด้านระบบฝึกปฏิบัติการจำลอง เพื่อพัฒนาระบบฝึกปฏิบัติการจำลองและการจำลองสถานการณ์ในบริการการเดินอากาศเพื่อให้บริการแก่หน่วยงานทั้งในและต่างประเทศ เมื่อเดือนกรกฎาคม 2563

การดำเนินการด้านทรัพยากรบุคคล การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

ในปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ในช่วงเวลาของความท้าทายในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงรอบด้าน เช่น จากข้อกำหนด/ข้อบังคับของ ICAO และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) วิกฤตจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) วิธีการทำงานและการดำเนินชีวิตที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป (New Normal) การเพิ่มขึ้นของประชากรรุ่นใหม่ในองค์กร ค่าใช้จ่ายของพนักงานที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่เที่ยวบินมีแนวโน้มที่จะลดลง และบทบาทของเทคโนโลยีที่มีผลกระทบโดยตรงต่อการทำงาน (Technology Disruption) เป็นต้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องปรับตัวและเตรียมความพร้อม เพื่อความอยู่รอดอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะการสร้างความแข็งแกร่งให้กับทุนมนุษย์ขององค์กร ให้สามารถปรับตัวและพร้อมที่จะปฏิบัติงานได้อย่างเต็มศักยภาพ เพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินการกิจได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลสูงสุด



ด้วยความพยายามในการยกระดับคุณภาพในการดำเนินงานของระบบทรัพยากรบุคคลภายใต้เกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ตลอดจนความรวดเร็วของการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ทำให้บริษัทฯ จำเป็นต้องปฏิรูป (Transformation) กระบวนการทำงานและบุคลากรด้านทรัพยากรบุคคลให้เน้นการทำงานเชิงรุกอย่างมืออาชีพ (Proactive HR Professionals) และการวางแผนเชิงกลยุทธ์มากขึ้น โดยในปี 2563 บริษัทฯ ได้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล ฉบับปี พ.ศ. 2564-2568 (AEROTHAI HR Master Plan) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคล ที่มีวิสัยทัศน์ “เป็น HR เชิงรุกอย่างมืออาชีพ ในการผลักดันให้มีการบริหารและพัฒนาทุนมนุษย์อย่างคุ้มค่า และเหมาะสม เพื่อขับเคลื่อนองค์กรไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพ และมีความยั่งยืน” นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือการดำเนินงาน เรื่อง การบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management Working Manual) โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้างความรู้ ความเข้าใจ และเป็นแนวทางในการบริหารทุนมนุษย์ ให้สอดคล้องกับเกณฑ์ การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ด้านที่ 6 การบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management: HCM)

ในปี 2563 บริษัทฯ มีการดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลในหลายมิติ ดังนี้

- 1) การติดตั้งและพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล SAP Human Resource Information System (SAP-HRIS) ซึ่งเป็นเครื่องมือสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการปฏิบัติงาน การให้บริการพนักงาน และสามารถเชื่อมต่อกับระบบ SAP ด้านบัญชีและการเงินขององค์กร
- 2) การจัดทำแผนอัตรากำลัง 10 ปี พ.ศ. 2564-2573 เพื่อใช้เป็นกรอบสำหรับรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมและบริบทด้านการบริการ การเดินทางในอนาคตของประเทศไทย ซึ่งได้คาดการณ์ปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อด้านบุคลากรจากสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก รวมทั้ง การเก็บรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ และนำมากำหนดเป็นนโยบายการบริหารจัดการกำลังคน 3 รูปแบบ (Scenarios)
- 3) การทบทวนวัฒนธรรมองค์กร (Organizational Culture) ใหม่ ภายใต้ชื่อว่า AEROTeam ซึ่งมีองค์ประกอบสำคัญ 5 ประการ ดังนี้ Accountability, Ethics, Result Oriented, Operational Excellence และ Teamwork พร้อมทั้ง มีการแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กร และมีการระบุแนวทางการปฏิบัติตนให้กับบุคลากรตามวัฒนธรรมองค์กร AEROTeam เพื่อให้เกิดความชัดเจนทั่วทั้งองค์กร
- 4) การปรับเปลี่ยนแบบสำรวจความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน เพื่อเพิ่มความชัดเจน ลดคำถาม Engagement Outcome รวมทั้ง วิเคราะห์และจัด Priority ประเด็นสำคัญเพื่อการปรับปรุงอย่างมีประสิทธิภาพ
- 5) การออกระเบียบบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เรื่อง ค่าใช้จ่ายเดินทางไปปฏิบัติงาน พ.ศ. 2563 ให้มีความชัดเจนและเป็นปัจจุบันมากขึ้น

ในด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากรนั้น สืบเนื่องมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทฯ มินโยบายการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กร และให้งดเว้นการจัดกิจกรรมที่มีการรวมกลุ่มกันของคนจำนวนมาก โดยมีการดำเนินการที่สำคัญในปี 2563 ดังนี้

- 1) บริษัทฯ ไม่มีการสรรหาอัตรากำลังใหม่นอกจากกลุ่มที่ได้ดำเนินการตกลงว่าจ้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมถึงไม่มีการสรรหาทดแทนการเกษียณอายุในปี 2563-2564
- 2) คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เห็นชอบหลักการในการงดเว้นการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการเป็นระยะเวลา 6 เดือน (เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2563) ซึ่งเป็นมาตรการลดค่าใช้จ่ายเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินขององค์กร และมาตรการดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของกองทุนสวัสดิการ
- 3) คณะกรรมการจัดการสวัสดิการมีมติเห็นชอบให้มีการกำหนดวงเงินการเบิกค่าตรวจวินิจฉัย การติดเชื้อโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สำหรับบุคคลที่จัดอยู่ในกลุ่มเสี่ยง
- 4) บริษัทฯ สนับสนุนแนวทางการออกกำลังกายด้วยตนเอง ผ่าน Healthy Channel - “Healthy Life after Working Hours” ซึ่งเป็นเว็บไซต์ที่ได้คัดเลือกคลิปนำเสนอการออกกำลังกายในรูปแบบต่างๆ สำหรับบุคลากรที่สนใจ สามารถเปิดใช้งานได้อย่างรวดเร็ว
- 5) บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการรักษาสิ่งแวดล้อมและลดปัญหาโลกร้อน โดยภายใต้ “โครงการ Green Please” บริษัทฯ ได้รณรงค์ให้มีการยกเลิกการใช้พลาสติก เพื่อลดปริมาณขยะพลาสติกทั่วทั้งองค์กร

การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ ได้บริหารจัดการการฝึกอบรมพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ให้แก่บุคลากรของบริษัทฯ ในด้านการบริการการเดินอากาศ ด้านวิศวกรรม และด้านบริหาร เพื่อพัฒนา/ส่งเสริมบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐาน รวมถึงพัฒนาศักยภาพผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาชีพตามความต้องการของบริษัทฯ ตลอดจนพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และองค์กรแห่งนวัตกรรม โดยดำเนินการสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ ปี พ.ศ. 2563-2567 เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ในการ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ซึ่งมี 2 ใน 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อการพัฒนาคน คือ **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างบุคลากรมืออาชีพ** โดยพัฒนาและบริหาร Competency ตาม IDP ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาบุคลากรด้านการบินของประเทศและการเปลี่ยนแปลงของการให้บริการการเดินอากาศ และพัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญโดยการจัดให้มีศูนย์พัฒนาฯ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาความรู้และทักษะขั้นสูง รวมทั้งการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านปฏิบัติการเพื่อขอการรับรองจาก กพท. สำหรับรองรับการจัดตั้งหน่วยงานฝึกอบรมในอนาคต และ**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง** โดยมีแผนงานส่งเสริม/พัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม และแผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ผลงานนวัตกรรม สรุปการดำเนินงานดังนี้



การพัฒนา

บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากร โดยแบ่งเป็นการพัฒนาผู้นำและการพัฒนาพนักงาน ดังนี้

1. การพัฒนาผู้นำ แบ่งเป็น 3 ระดับ

1.1 ผู้บริหารระดับสูง (ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และระดับผู้อำนวยการใหญ่/เทียบเท่า) จำนวน 3 หลักสูตร ดังนี้

ลำดับ	หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1	หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) (ผู้นำระดับสูง)	1
2	หลักสูตร “นักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง” นยปส. (ผู้นำระดับสูง)	1
3	หลักสูตร “พัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหารกองทัพอากาศ” (พลบ.ทอ.) (ผู้นำระดับสูง)	1

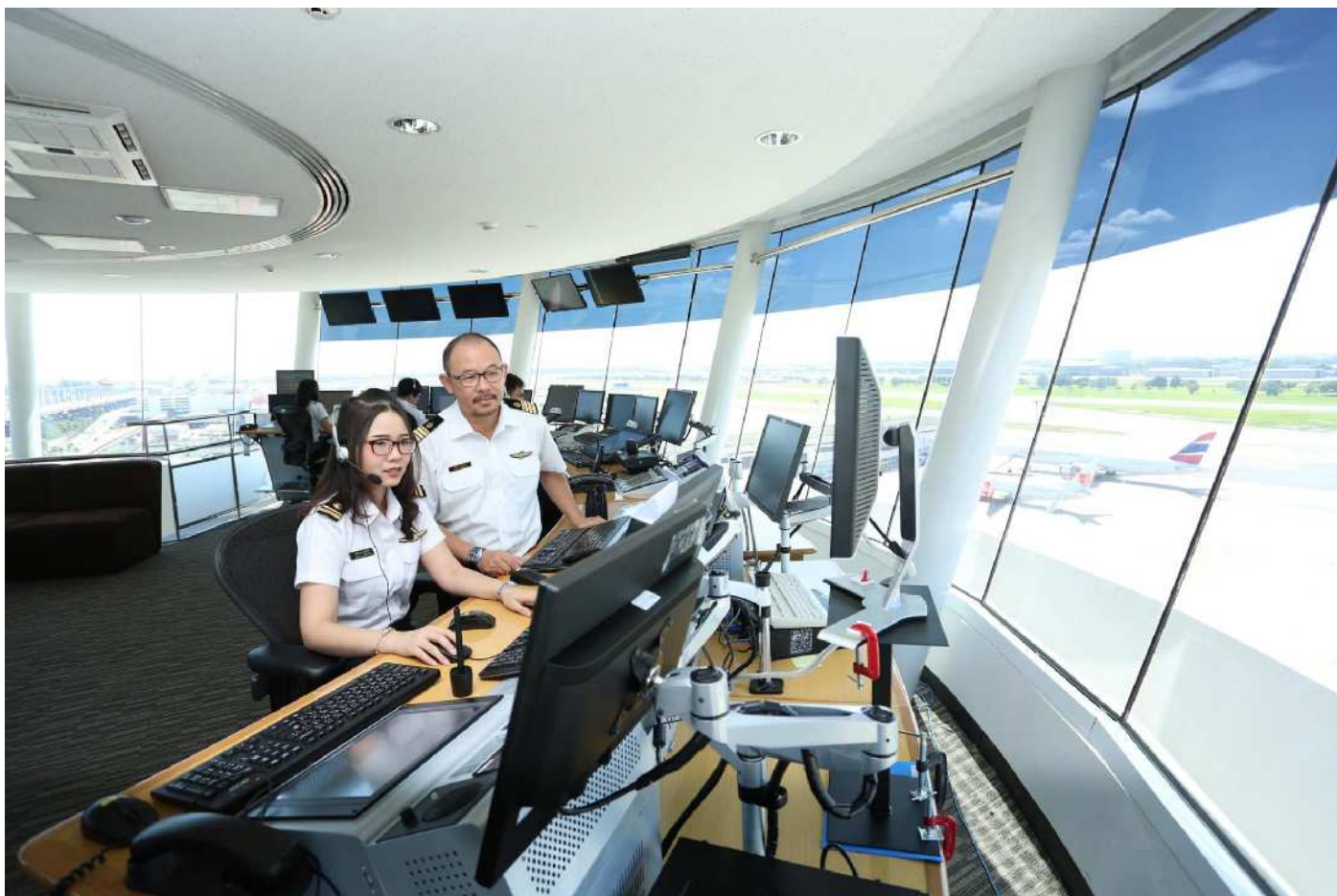
1.2 ผู้บริหารระดับกลาง ได้แก่ ผู้อำนวยการฝ่าย/เทียบเท่า จำนวน 2 หลักสูตร ดังนี้

ลำดับ	หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1	หลักสูตร “วิทยาลัยการทัพอากาศ” (ผู้นำระดับกลาง)	1
2	หลักสูตร “วิทยาลัยการทัพบก” (ผู้นำระดับกลาง)	1

1.3 ผู้บริหารระดับต้น ได้แก่ ผู้อำนวยการกอง/เทียบเท่า จำนวน 3 หลักสูตร ได้แก่

ลำดับ	หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1	หลักสูตร “นักบริหารการคมนาคม ระดับกลาง” (ผู้นำระดับต้น)	1
2	การสัมมนาความรู้การบริหารทรัพยากรบุคคล (HRM)	24
3	การสัมมนาความรู้ด้านการพัสดุ	30





2. การพัฒนาพนักงาน แบ่งการพัฒนานออกเป็น 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านปฏิบัติการ ด้านวิศวกรรม และด้านบริหาร

2.1 ด้านปฏิบัติการ

บริษัทฯ ได้ทบทวนปัจจัยนำเข้าที่ส่งผลต่อการพัฒนาบุคลากร ได้แก่ ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง การกำหนดประเภทนิติบุคคล อายุใบรับรอง และหน้าที่อื่นของผู้ได้รับใบรับรองบริการการเดินอากาศ พ.ศ. 2562 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยคู่มือมาตรฐานการให้บริการข่าวสารการบิน พ.ศ. 2563 ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยคู่มือมาตรฐานการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ พ.ศ. 2563 ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 17 ว่าด้วยมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทบริการจราจรทางอากาศ ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 20 ว่าด้วยมาตรฐานการบริการการเดินอากาศด้านข่าวสารการบิน

ทั้งนี้ ได้มีการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถด้านบริการการเดินอากาศตามมาตรฐาน (Manual of Standards) ที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กำหนด พร้อมทั้งยื่นขอการรับรองมาตรฐานหลักสูตรกับ กพท. จำนวน 5 หลักสูตร และดำเนินการพัฒนา ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Aerodrome Control Rating	31
2. Approach Control Procedural Rating	6
3. Approach Control Surveillance Rating	7
4. Area Control Procedural Rating	18
5. Area Control Surveillance Rating	18

จากการพัฒนาบุคลากรที่ผ่านหลักสูตร ซึ่งต้องผ่านขั้นตอนสร้างให้มีความสามารถด้านการบริการการเดินอากาศตามมาตรฐาน (Manual of Standards) โดยกำหนดเป้าหมายผู้ผ่านการอบรมและสามารถสอบผ่านใบอนุญาต (ได้ Rating) คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนผู้เข้ารับการอบรม สรุปรายละเอียดย้อนหลัง 3 ปี (พ.ศ. 2561-2563) ดังนี้

ประเภท/ปี	2561	2562	2563
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค	29	13	18
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ	10	15	17
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ	-	-	14
จำนวนพนักงานที่เข้าทดสอบ	39	28	49
จำนวนพนักงานที่ผ่านการทดสอบ	39	28	49
ร้อยละความสำเร็จ	100	100	100

นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการบริการจราจรทางอากาศต้องเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรแก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ภายใต้กรอบมาตรฐาน ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำหลักสูตรตามมาตรฐานคู่มือ Unit Training Plan (UTP) เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงในการปฏิบัติ ตลอดจนเป็นการพัฒนาความสามารถและรักษามาตรฐานการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของทุกหน่วยงาน พร้อมทั้งจัดการอบรม จำนวน 1 หลักสูตร โดยเป็นส่วนของ Development Training ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. ISO 9001:2015 Introduction & Internal Auditor	30

สำหรับ Continuation Training (Conversion) บริษัทฯ มีการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีตามแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่สำคัญ ตามแผน TMCS Transition Roadmap และได้เปลี่ยนถ่ายระบบแล้วเสร็จ โดยจัดอบรมหลักสูตร ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. Refresher Training (TMCS) (สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ: ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ)	16

อีกทั้ง ยังได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรในด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ตามประกาศของ กพท. เรื่องแผนฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASTP) หลังจากทีบุคลากรของบริษัทฯ ได้ผ่านการรับรองด้านวิทยากรเมื่อปีที่ผ่านมา ดังนั้น จึงสามารถจัดการทบทวนความรู้ให้กับบุคลากรด้านปฏิบัติการทั่วประเทศ ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน Specialized Training	
• ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ	303
• ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ	331
• ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค	78
• ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 9 ศูนย์	343

อนึ่ง จากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้นโยบายการพัฒนาบุคลากรของบริษัทฯ ต้องมีการปรับเปลี่ยน โดยงานพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการได้มีการจัดฝึกอบรมผ่านระบบสารสนเทศ โดยการเรียนรู้ผ่านระบบ Online สามารถสนับสนุนให้กับกลุ่มการพัฒนาพนักงานด้านปฏิบัติการด้านวิศวกรรม ด้านสนับสนุนและด้านธุรกิจ จำนวน 3 หลักสูตร และคงความสามารถเพื่อรักษามาตรฐานภาษาอังกฤษให้กับกลุ่มพนักงานด้านปฏิบัติการโดยการเรียนรู้ผ่านระบบ Online เช่นกัน โดยจัดขึ้นจำนวน 1 หลักสูตร รวมทั้งสิ้น 4 หลักสูตร ดังนี้

หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1. ATC for Non-ATC	81
2. What really are AEROTHAI Standards	124
3. English Class online (Pre-Intermediate 8 ครั้ง, Intermediate 8 ครั้ง, Upper Intermediate 1 ครั้ง)	258
4. English Class online for Air Traffic Controller	89

2.2 ด้านวิศวกรรม

เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านบริการระบบการสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Manual of Standards Communication, Navigation and Surveillance of the CAAT, Revision 01, May 3, 2019) และแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมตามท้องที่การการบินพลเรือนกำหนดไว้ในเอกสาร ICAO Doc.7192 Part E2 ในปี 2562-2563 บริษัทฯ ได้ร่วมกับ EPN (Entry Point North) ประเทศสวีเดน จัดฝึกอบรมหลักสูตร On-the-Job-Training Instructor (OJTI) and Assessor ให้กับวิศวกรที่เกี่ยวข้อง แต่เนื่องจากในปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทั่วโลก ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถจัดหลักสูตรฝึกอบรมร่วมกับ EPN ได้ อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดฝึกอบรมหลักสูตรอื่นๆ ด้านวิศวกรรมภายในหน่วยงานของบริษัทฯ ผ่านระบบ Zoom Conference Application

นอกจากนี้ ในปี 2563 บริษัทฯ ได้เริ่มเปิดใช้งานระบบ Learning Management System (LMS) จำนวน 5 หลักสูตรคือหลักสูตร Digital Fundamental Course, IP Cloud Network (Part 1) Course, SAP Fiori Tutorial - Employee Self-Service (ESS), CNS/ATM Technologies Disruption 2020 และ Digital Voice Recorder (NEXLOG 740) และจะมีการเปิดเพิ่มขึ้นอีกในอนาคต

2.3 ด้านบริหาร

บริษัทฯ มีแนวทางในการพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถทั้งความสามารถหลักของบุคลากร (Employee Core Competency) และความสามารถหลักเชิงวิชาชีพ (Functional Competency) โดยได้พัฒนาระบบบริหารความสามารถ (AEROTHAI Competency Management System Development) และจัดทำ Training Roadmap เพื่อเตรียมดำเนินการตามระบบประเมินความสามารถต่อไป

อย่างไรก็ตาม แม้จะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการเรียนรู้และพัฒนา จึงได้จัดให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องผ่านระบบสารสนเทศ โดยการเรียนรู้ผ่านระบบ Online สามารถสนับสนุนการพัฒนาให้กับพนักงานทุกกลุ่ม จำนวน 8 หลักสูตร ดังนี้

ลำดับ	หลักสูตร	จำนวนผู้ผ่านการอบรม (คน)
1	CNS/ATM Technology Disruption 2020	100
2	การเขียนหนังสือราชการ	131
3	ATC For Non ATC	202
4	What really are AEROTHAI Standards	124
5	ภาษาอังกฤษในชีวิตประจำวัน (44 รุ่น)	171
6	English Class online (Pre-Intermediate 8 ครั้ง, Intermediate 8 ครั้ง, Upper Intermediate 1 ครั้ง)	258
7	English Class online for Air Traffic Controller	89
8	ภาษาจีนกลาง-เบื้องต้น	31

การส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ ส่งเสริมให้บุคลากรได้ใช้ความรู้ ความสามารถและประสบการณ์เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงาน การจัดการความรู้และการสร้างนวัตกรรม โดยรวบรวมและจัดเก็บองค์ความรู้ที่สำคัญผ่านเครื่องมือการจัดการความรู้ (Knowledge Management) เพื่อการพัฒนากระบวนการที่สร้างคุณค่าให้แก่องค์กร ตลอดจนเกิดมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่ดีในการจัดการความรู้ให้สามารถพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ ยั่งยืน และสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อไป

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดการความรู้ ปี 2563-2567 พร้อมทั้งกำหนดโครงสร้างการจัดการความรู้และบทบาทความรับผิดชอบที่มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมจากบุคลากรทุกระดับเพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการตามกระบวนการจัดการความรู้ บริษัทฯ มีผลลัพธ์การดำเนินการสรุปได้ดังนี้

1. องค์ความรู้ระดับองค์กร 1 เรื่อง ได้แก่ “การถอดบทเรียนการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (TMCS)” เพื่อรวบรวมเป็นประเด็นการเรียนรู้สำหรับพัฒนาโครงการอื่นที่สำคัญของบริษัทฯ ต่อไปในอนาคต
2. องค์ความรู้ผู้บริหาร 2 เรื่อง ได้แก่
 - 2.1 What really are AEROTHAI Standards? What are Aviation Standards?
 - 2.2 ATC for Non ATC
3. องค์ความรู้ที่สำคัญของหน่วยงาน ซึ่งมีหน่วยงานระบุและจัดการความรู้ที่สำคัญตามกระบวนการ จำนวน 56 หน่วยงาน และองค์ความรู้ได้ถูกจัดเก็บไว้ใน Website หน่วยงาน และ Website KM ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ยังได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมนวัตกรรมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในปี 2563 ได้ทบทวนแนวทางการพัฒนาผลงานนวัตกรรม โดยเน้นการพัฒนาผลงานตามประเด็นความต้องการของบริษัทฯ มีผลงานนำเสนอเข้าร่วมประกวดภายในบริษัทฯ จำนวน 14 ผลงาน แบ่งตามประเภทผลงานได้ดังนี้

ลำดับ	ประเภทผลงาน	จำนวน (ผลงาน)
1	ผลงานนวัตกรรมเพื่อการขับเคลื่อนองค์กร	4
2	ผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร	10

และได้ส่งผลงานนวัตกรรมที่ได้รับคัดเลือกจากการประกวดภายในบริษัทฯ เข้าร่วมประกวดเวทีภายนอกทั้งในประเทศและระดับนานาชาติ ดังนี้

1. เวทีรางวัลสภากิจแห่งชาติ : ผลงานกล่องเครื่องมือสำหรับ TopSky-ATC Datasets ได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์ รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้น ประจำปีงบประมาณ 2563
2. เวที The International Trade Fair-Ideas, Inventions and New Products” (IENA 2019) เมืองนูเรมเบิร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี: ผลงานอุปกรณ์ป้องกันความเสียหายจากความเข้มของสัญญาณวิทยุที่สามารถเลือกค่าเทรสโฮลต์ได้ ได้รับ 2 รางวัล คือ รางวัลเหรียญเงิน สาขา Basic electronic circuitry และรางวัลพิเศษ (Special Prize) ระดับเหรียญทอง จาก Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมียุทธศาสตร์ในการให้ทุนการศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียงทั้งในและต่างประเทศสำหรับพนักงานและบุคคลภายนอก ตั้งแต่ระดับปริญญาตรีถึงระดับปริญญาเอกในสาขาการบริหารจราจรทางอากาศ การบริหารจัดการเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ การจัดการสารสนเทศและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบิน ตลอดจนให้ทุนฝึกอบรมโดยเฉพาะด้านการบริหารความปลอดภัยในอุตสาหกรรมการบิน บุคลากรผู้ถ่ายทอดความรู้ได้ การวิเคราะห์และวางแผนกลยุทธ์ กฎหมายการเดินอากาศ และการบริหารจัดการการเงินที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน ซึ่งการฝึกอบรมจะช่วยให้พนักงานทำงานกับระบบใหม่ได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล รวมถึงบริษัทฯ ยังอนุญาตให้พนักงานลาศึกษาต่อทั้งแบบเต็มเวลาและใช้เวลาบางส่วนด้วยทุนส่วนตัวเพื่อพัฒนาคุณวุฒิและคุณภาพของบุคลากรให้กับบริษัทฯ ด้วย

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

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

การดำเนินการของบริษัทฯ ในส่วนของการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลในปี 2563 นี้ ประกอบด้วยหัวข้อใหญ่ 7 ด้าน ดังต่อไปนี้

1. ด้านการกำกับดูแลเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Governance) จัดให้มีการกำกับดูแล จัดทำมาตรฐาน แนวปฏิบัติหรือกฎเกณฑ์ในการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเหมาะสม รวมถึงจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลและแผนปฏิบัติการประจำปีให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล Thailand 4.0 และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ด้านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital Transformation) จัดให้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร ลดภาระงานด้วยการใช้ประโยชน์จากระบบอัตโนมัติ (Automation) ตลอดจนมีการบริหารจัดการโครงการและการบริหารจัดการด้านคุณภาพในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ
 - 2.1 ติดตั้งระบบ Aerodrome Simulator ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 8 แห่ง
 - 2.2 ติดตั้งระบบการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตสนามบินระยะไกล ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่
 - 2.3 พัฒนาระบบ Multi-FIR ATFM ระยะที่ 2
 - 2.4 จัดทำวิธีปฏิบัติการให้ ATC Clearance ในรูปแบบดิจิทัล (Digital Departure Clearance) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง
 - 2.5 พัฒนา SWIM-Enabled Application ที่รวบรวมข้อมูลสภาพอากาศ/พยากรณ์อากาศเพื่อสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ
 - 2.6 พัฒนาระบบออกแบบตารางปฏิบัติงานอิเล็กทรอนิกส์ (E-Schedule: Electronic Schedule Design)
 - 2.7 พัฒนาระบบขนส่งมวลขนอิเล็กทรอนิกส์ (E-Transport: Electronic Transport)
 - 2.8 พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนงานทรัพยากรบุคคล (HRIS)
 - 2.9 ติดตั้งระบบสารบรรณดิจิทัลเพื่อการรับส่งหนังสือแบบไร้กระดาษและสนับสนุนการใช้งานแจ้งเตือนลงนามผ่านอุปกรณ์พกพาได้
 - 2.10 พัฒนาระบบการบำรุงรักษางานวิศวกรรม (E-Maintenance: Electronic Engineering Maintenance)
 - 2.11 พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อติดตามโครงการงานรับทำส่วนรายได้จากอุปกรณ์เช่า
 - 2.12 พัฒนาระบบให้บริการข้อมูลเพื่อวัดผลประสิทธิภาพการบิน (Flight Efficiency)
 - 2.13 พัฒนาระบบเว็บไซต์ให้บริการข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน
3. ด้านการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงาน (Digital Integration) จัดให้มีการบริหารจัดการบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อให้การเชื่อมโยงการดำเนินงานร่วมกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน สามารถดำเนินงานเป็นภาพเดียวกันที่สมบูรณ์ อาทิ
 - 3.1 พัฒนาระบบ Integrated Flight Information Management System (iFIMS) สำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - 3.2 พัฒนาคือความร่วมมือในการจัดการและการเชื่อมต่อการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศด้วยระบบ ATFM Platform กับ ANSP ในภูมิภาคเอเชีย
4. ด้านการกำกับดูแลข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ขององค์กร (Digital Data Governance and Big Data Management) จัดให้มีการบริหารจัดการข้อมูลและการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ให้เป็นไปตามกรอบธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้การได้มาและการนำข้อมูลไปใช้ของหน่วยงาน มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นปัจจุบัน สามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างมีคุณภาพและประสิทธิภาพและมั่นคงปลอดภัย อาทิ
 - 4.1 ติดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการข้อมูล Aeronautical Information Management (AIM)
 - 4.2 พัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารรูปแบบ IWXXM เวอร์ชัน 3.0

- 4.3 ติดตั้งระบบบริการฐานข้อมูลกลางและระบบคลังข้อมูล (Master Data Service and Data Warehouse) เพื่อบริหารข้อมูลกลางให้กับทุกๆ ระบบงานและสนับสนุนข้อมูลเพื่อการตัดสินใจ
- 4.4 พัฒนาระบบ Single-Sign-On (SSO) สำหรับให้บริการจัดการบัญชีผู้ใช้งานระบบด้านการปฏิบัติการ
- 4.5 ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลที่ใช้ในการจัดเก็บข้อมูล
- 4.6 ปรับปรุงข้อมูล Data Set สำหรับระบบ TopSky Tower รองรับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และรองรับทางวิ่งที่ 3
5. ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและไซเบอร์ (Digital Information and Cyber Security) จัดให้มีการบริหารการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและไซเบอร์ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล สอดคล้องกับแผนระดับชาติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อาทิ
 - 5.1 ติดตั้งระบบ Network Infrastructure and Network Security Operation Center สำหรับการเฝ้าระวังภัยคุกคามและการโจมตีผ่านระบบเครือข่าย
 - 5.2 ติดตั้งระบบ DHCP (Dynamic Host Configuration Protocol) สำหรับงาน ICT ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 9 แห่ง
 - 5.3 ติดตั้งระบบ ICT Network Security สำหรับเครือข่ายแบบมีสายและไร้สาย ให้ครอบคลุมพื้นที่สำนักงานทั้งองค์กร
 - 5.4 พัฒนาระบบบริหารเหตุการณ์และข้อมูลการรักษาความมั่นคงปลอดภัย (Security Information and Event Management: SIEM)
 - 5.5 พัฒนาระบบบริหารการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อให้หน่วยงานผ่านมาตรฐาน ISO/IEC 27001 และกฎหมายไซเบอร์
6. ด้านการบริหารความต่อเนื่องในการให้บริการเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Continuity Management) จัดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีดิจิทัลให้สามารถสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่องและให้มีการจัดทำหรือปรับปรุงแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ รวมถึงแผนการบริหารจัดการความเสี่ยงและการจัดการเหตุการณ์ฉุกเฉินด้านเทคโนโลยีดิจิทัลให้สอดคล้องกับแผน BCM (Business Continuity Management) ขององค์กร อาทิ
 - 6.1 ปรับปรุงระบบเครือข่ายสื่อสาร (Modern Network Infrastructure) สำหรับเชื่อมต่อระบบ/อุปกรณ์ต่างๆ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค 4 แห่ง
 - 6.2 ปรับปรุงระบบ Network Monitor and Management
 - 6.3 พัฒนาระบบอุปกรณ์ System Monitor and Control ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานของงานปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ (Engineering Supervisor)
 - 6.4 พัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) เพื่อขอการรับรองมาตรฐาน ISO 22301:2012
7. ด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Resource Optimization Management) จัดให้มีการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ทั้งในส่วนของบุคลากร กระบวนการและเทคโนโลยี เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีประสิทธิภาพด้วยต้นทุนที่เหมาะสมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงพัฒนาบุคลากรทุกระดับให้เกิดความพร้อมและสามารถใช้เทคโนโลยีดิจิทัลได้อย่างรู้เท่าทันตามนโยบายรัฐบาล อาทิ
 - 7.1 พัฒนา/ปรับปรุงคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงต่างๆ
 - 7.2 ติดตั้งระบบสารบรรณดิจิทัลเพื่อการรับส่งหนังสือแบบไร้กระดาษและสนับสนุนการใช้งานแจ้งเตือนลงนามผ่านอุปกรณ์พกพาได้ ยังสนับสนุนการลดการใช้กระดาษ และสนับสนุนให้มีการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการขององค์กรให้มีประสิทธิภาพโดยลดค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนขององค์กรในการบริหารงานด้านเอกสารรับส่งภายใน
 - 7.3 จัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์เพื่อทดแทนอุปกรณ์ที่หมดอายุการใช้งาน ค่าบำรุงรักษา และปรับปรุงโปรแกรมระบบงาน Information Rental Communication Service (IRCS)
 - 7.4 พัฒนาการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ด้วยการสื่อสารประชาสัมพันธ์องค์ความรู้ ความเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี เตือนภัยคุกคามทางไซเบอร์ ฯลฯ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการใช้งานดิจิทัลสำหรับพนักงานทุกคน มีการสร้างความตระหนักรู้ในรูปแบบต่างๆ รวมถึงการฝึกซ้อมการรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ เพื่อให้เกิดความรู้เท่าทันและรับมือกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้อย่างเหมาะสม



ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน

จากนโยบายภาครัฐในปี 2563 ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินลงทุน ผลการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนสะสมของบริษัทฯ ในปี 2563 มีผลการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนสะสม จำนวน 894.43 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 93 เมื่อเทียบกับวงเงินเบิกจ่ายในปีงบประมาณ 2563 ที่ได้รับอนุมัติ จำนวน 961.50 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบเบิกจ่ายลงทุน จำนวน 67.07 ล้านบาท หากปรับตามเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ (เช่น การจัดหาได้ต่ำกว่างบประมาณ) จะทำให้ผลการเบิกจ่ายลงทุนคิดเป็นร้อยละ 100

ผลการประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมินผลดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่างรัฐบาลไทย กับ บริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐ เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยใช้ “ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA)” เป็นเครื่องมือประกอบการประเมินและวัดผล 3 ส่วน ได้แก่ 1) ผลการประเมินกระบวนการ/ระบบของรัฐวิสาหกิจ หมวด 1-6 (การนำองค์กร การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด การวัด การวิเคราะห์ และการจัดการความรู้ การมุ่งเน้นบุคลากร และการมุ่งเน้นการปฏิบัติการ) 2) การปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ และ 3) ผลลัพธ์ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ผลการดำเนินงาน ตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ	ปี 2562		
	กระบวนการ/ระบบ	การปฏิบัติตามยุทธศาสตร์	ผลลัพธ์
น้ำหนัก	30	20	50
คะแนนถ่วงน้ำหนัก	1.2150	1.000	2.2169
ผลการประเมินรวม		4.4319	

สำหรับปี 2563 สคร. มีการพัฒนาระบบการประเมินผลรัฐวิสาหกิจใหม่ โดยใช้ “กรอบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ” (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ทั้งนี้ยังอยู่ระหว่างการประเมินผลของ สคร.



การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ 2563 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ “AAA” และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการประเมินของทริสเรทติ้งต่อสถานะของบริษัทฯ ที่เป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยเป็นองค์กรที่มีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและมีความเป็นไปได้อย่างมากที่บริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันการณ์หากบริษัทฯ ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน รวมถึงบทบาทที่สำคัญมากที่สุดในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ในฐานะผู้ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศหลักของประเทศไทย และมีผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยที่ดี

สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่าบริษัทฯ จะยังคงสถานะในการเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยมีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุด และมีบทบาทที่สำคัญต่อภาครัฐจากการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศหลักของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของบริษัทฯ อาจได้รับการปรับลดลงได้หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของบริษัทฯ กับภาครัฐเปลี่ยนแปลงไปจนถึงระดับที่ทำให้ทริสเรทติ้งมีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันการณ์หากบริษัทฯ ประสบปัญหาวิกฤตทางการเงิน

เรื่องเด่นในรอบปี

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

- บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิก ICAO Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้าน ATFM ในระดับสากล และร่วมสนับสนุนการดำเนินการในระดับภูมิภาคผ่าน ICAO Asia/Pacific Air Traffic Flow Management Steering Group (ATFM SG) เพื่อร่วมจัดทำ/ปรับปรุง Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM รวมทั้งได้สนับสนุนการดำเนินการของ Asia/Pacific ATFM Information Requirement Small Working Group (ATFM-IR SWG) ในการจัดทำแนวทาง/วิธีการ/ข้อกำหนดทั้งด้านปฏิบัติการและด้านเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ/การดำเนินการด้าน ATFM ระหว่างกลุ่มย่อยในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้สอดคล้องกัน เพื่อผลักดันการดำเนินการด้าน ATFM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างต่อเนื่องด้วย
- บริษัทฯ มีบทบาทในฐานะผู้นำในการดำเนินโครงการ Asia/Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC ชื่อเดิม Distributed Multi-Nodal ATFM Network) ซึ่งเป็นการพัฒนาการให้บริการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศสิงคโปร์ จีน ฮองกง ออสเตรเลีย กัมพูชา มาเลเซีย เมียนมา อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ลาว และหน่วยงานนานาชาติด้านการบินอื่นๆ โดยโครงการดังกล่าวเป็นการดำเนินการร่วมด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา บริษัทฯ และหน่วยงานต่างๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ให้บริการ ATFM ในสถานการณ์ที่สนามบินหรือห้วงอากาศมีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศโดยไม่ทราบล่วงหน้า ในหลายครั้ง และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี นอกจากนี้ ในปี 2562-2563 คณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub-Group) ซึ่งจัดขึ้นภายใต้โครงการฯ เพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้ร่วมกันจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างกัน ผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานสากล ยังได้ร่วมกันจัดทำเอกสารข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างประเทศ ผ่าน AFTN/AMHS (Aeronautical Fixed Telecommunication Network/Air Traffic Service Message Handling System) ขึ้น และเอกสารดังกล่าวยังได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจากคณะทำงานด้านเทคนิคต่างๆ ภายใต้ ICAO APANPIRG ให้ใช้เป็นเอกสารอ้างอิง สำหรับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และได้รับการตีพิมพ์ในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific เรียบร้อยแล้ว

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

- บริษัทฯ แสดงบทบาทความเป็นผู้นำในอาเซียน ในการพัฒนาด้าน SWIM อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2562 บริษัทฯ ได้ร่วมกับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) เป็นเจ้าภาพจัดการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ขึ้น ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างอาเซียนและประเทศสหรัฐอเมริกา โดยได้ทำการสาธิต/ทดลอง/ทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบิน ข้อมูล/ข่าวสารการบิน และข่าวอากาศในรูปแบบมาตรฐานสากล ตามแนวคิด SWIM เพื่อแสดงให้เห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับการดำเนินการตามแนวคิด SWIM ในการยกระดับประสิทธิภาพการเดินอากาศ และเตรียมความพร้อมไปสู่การดำเนินการตามแนวคิดการบริหารจราจรทางอากาศในอนาคต เช่น FF-ICE (Flight and Flow Information for a Collaborative Environment), TBO (Trajectory-Based Operation) นอกจากนี้ วัตถุประสงค์ที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งของการสาธิตคือ เพื่อออกแบบ พัฒนา และทดสอบโครงสร้างพื้นฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWIM (SWIM Infrastructure) เพื่อพิสูจน์ความเป็นไปได้ในการใช้รูปแบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวสำหรับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และเพื่อให้ความช่วยเหลือแก่รัฐภาคีสมาชิกของอาเซียน (ASEAN Member States: AMSs) และประเทศ/หน่วยงานต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ในการพัฒนา/สร้างประสบการณ์/เรียนรู้ด้าน SWIM ล่วงหน้า ทั้งนี้ในการสาธิตฯ มีผู้เข้าร่วมการทดสอบไม่เพียงแต่หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ (ไทย สิงคโปร์ สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย เมียนมา ลาว กัมพูชา อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม ฮังการี ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย) เท่านั้น แต่ยังมีสายการบินระหว่างประเทศ และหน่วยงานนานาชาติด้านการบิน เช่น IATA
- บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิกและสนับสนุนการดำเนินการของ ICAO Asia/Pacific SWIM Task Force เพื่อจัดทำแผนการดำเนินการและข้อกำหนดต่างๆ ด้าน SWIM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก มาอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2562 แนวทางสำหรับการดำเนินการด้าน SWIM ที่บริษัทฯ ร่วมกับ CAAS และ Federal Aviation Administration (FAA) จัดทำขึ้น ได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจากคณะทำงานด้านเทคนิคต่างๆ ภายใต้ ICAO APANPIRG ให้ใช้เป็นแนวทางการดำเนินการของภูมิภาคฯ (Philosophy and Roadmap for APAC SWIM Implementation) นอกจากนี้ รูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Information Exchange Model (FIXM) version 4.1 Extension) ที่บริษัทฯ ได้จัดทำขึ้น เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM และการบูรณาการระหว่าง ATFM และ Airport-Collaborative Decision Making (ATFM/A-CDM Integration) ระหว่างประเทศ ยังได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจาก APANPIRG ให้ใช้เป็นรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลมาตรฐาน สำหรับใช้งานในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Regional FIXM Extension) พร้อมได้รับการตีพิมพ์ในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific ด้วย อนึ่ง FIXM version 4.1 Extension ที่จัดทำขึ้นดังกล่าว ยังได้รับการพิจารณาโดย FIXM Change Control Board ซึ่งเป็นผู้ดูแลการพัฒนา FIXM ของโลก และได้ตีพิมพ์ลงในเว็บไซต์ทางการ FIXM (www.fixm.aero) เพื่อให้ผู้ใช้งาน FIXM ทั่วโลก สามารถนำไปใช้งานได้เรียบร้อยแล้วเช่นกัน

(3) การจัดทำแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO ฉบับแก้ไขครั้งที่ 6

ในปี 2560-2562 บริษัทฯ ได้ร่วมเป็นหนึ่งในคณะผู้จัดทำแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO ฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ส่วนแผนกลยุทธ์ ASBUs โดยแผนการเดินอากาศสากล ฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ที่บริษัทฯ ได้ร่วมจัดทำนี้ ได้รับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชาสมัยสามัญครั้งที่ 40 ของ ICAO (The 40th Session of the ICAO Assembly) ในปี 2562 เรียบร้อยแล้ว



การบริหารจัดการ องค์กร



การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี 2555 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ซึ่งพิจารณาจากแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และการควบคุมภายในของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) โดยในปี 2563 บริษัทฯ ได้ติดตามผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเกี่ยวกับแนวโน้มและผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารลู่ต่อประสงค์เป้าหมายของบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ในแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี 2562-2563 โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในด้านการเบิกจ่ายงบประมาณและการดำเนินโครงการตามแผนวิสาหกิจให้เป็นไปตามเป้าหมายเบิกจ่ายและแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในปีงบประมาณ โดยผลการประเมินความเสี่ยงด้านการเบิกจ่ายงบประมาณ และการดำเนินโครงการตามแผนวิสาหกิจ พบว่ามีความเสี่ยงที่ยังต้องบริหารจัดการติดตามและเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณตามโครงการที่ล่าช้า เพื่อให้สามารถกลับเข้าสู่แผนปฏิบัติการและดำเนินงานให้ได้ตามเป้าหมายต่อไป ซึ่งมีสถานะระดับความเสี่ยงค่อนข้างต่ำ สำหรับการดำเนินการจัดการด้านคลื่นความถี่รบกวนการให้บริการ พบว่ามีมาตรการในการรองรับโดยมีการสลับใช้คลื่นความถี่สำรองกรณีที่เกิดการรบกวน ส่งผลให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ

2. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานให้ความสำคัญในด้านการให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ความพร้อมใช้งานของระบบ อุปกรณ์ และความพร้อมของบุคลากรทั้งขีดความสามารถและอัตรากำลัง โดยผลการประเมินในภาพรวมพบว่าอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และมีความเสี่ยงอยู่ในช่วงระดับต่ำและค่อนข้างต่ำ ประกอบด้วย (1) บุคลากรมีข้อจำกัด (2) เทคโนโลยี/ระบบอุปกรณ์ไม่รองรับต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ (ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน ระบบข้อมูลการบิน) (3) การบริหารจัดการห้วงอากาศไม่มีความสอดคล้องกับปริมาณเที่ยวบินเมื่อเทียบกับพื้นที่ห้วงอากาศ ซึ่งมีการติดตามผลการดำเนินการตามมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนด รวมทั้งแนวทางแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว เพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในปีงบประมาณ 2563

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม เฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน อันเป็นผลต่อรายได้ โดยในปีงบประมาณ 2563 เกิดสถานการณ์ปริมาณเที่ยวบินไม่เป็นไปตามคาดการณ์ โดยเกิดจากปัจจัยผลกระทบจากโรคระบาดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทั้งนี้บริษัทฯ มีการติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด พร้อมจัดเตรียมมาตรการในการรองรับในทุกมิติ ประกอบกับ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม ทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ในปี 2563 แต่อาจส่งผลกระทบต่อปี 2564-2566 แม้ว่าปัจจุบันสถานะความเสี่ยงด้านการเงินจะอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ แต่ยังคงให้ความสำคัญในการควบคุมค่าใช้จ่าย เพื่อให้เกิดสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ ในอนาคตต่อไป

4. ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ 2563 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลและกฎหมายการบิน กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยพิจารณาความเสี่ยงใน 3 มิติ ดังนี้

- มิติที่ 1 การปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล โดยจะพิจารณาจากระดับของข้อตรวจพบ/ข้อร้องเรียน/ข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับหลัก Corporate Governance (CG)
- มิติที่ 2 กฎหมายทั่วไป โดยพิจารณาจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดี และค่าเสียหายจากการฟ้องของบริษัทฯ ที่ผลการพิพากษาเป็นที่สุด
- มิติที่ 3 กฎหมายการบิน วัตถุประสงค์ของข้อตรวจพบ/ข้อร้องเรียน/ข้อบกพร่อง ที่เกี่ยวข้องกับการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการบิน พระราชบัญญัติการเดินอากาศ

ตามเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงทั้ง 3 มิติ ความเสี่ยง “การปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายการบิน” อยู่ในระดับความเสี่ยงต่ำ

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM)

บริษัทฯ นำระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) มาดำเนินการอย่างจริงจัง ภายใต้โครงการพัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) เพื่อขอการรับรองมาตรฐาน (ISO 22301:2012) โดยในปีงบประมาณ 2562 บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ISO 22301:2012) ครอบคลุม 3 พื้นที่ ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ ภายใต้ขอบข่ายการขอรับรอง คือ บริการจราจรทางอากาศ และบริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศ เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2562 จากบริษัท ยูไนเต็ด รีจิสตร้า ออฟ ซิสเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (URS)

ในปีงบประมาณ 2563 บริษัทฯ สามารถรักษามาตรฐานระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (การตรวจเพื่อติดตามระบบ ครั้งที่ 1 หรือ The Surveillance Audit) ส่วนกลาง (ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ดอนเมือง)

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 33 กำหนดให้กรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า 3 คน และการเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 39 ดังนี้

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

เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีใดๆ ปีต่อไปก็ดี กรรมการต้องออกจากตำแหน่ง โดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้ง คือ ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มที่ว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้น จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้



รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2563

ณ วันที่ 30 กันยายน ปีงบประมาณ 2563 กรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ 6 คน ดังนี้

1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ชยเมะ

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2560 โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ ในคราวเดียวกัน และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561)

อายุ 63 ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ กระทรวงกลาโหม

การศึกษา

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

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

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 51 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 21 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 227 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 24 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 21
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 41 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- อบรมหลักสูตร Corporate Governance in Digital Era มุลินีสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
- หลักสูตร “การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน” รุ่นที่ 19 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 13 สถาบันวิทยาการพลังงาน

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ที่ปรึกษาสถาบันเทคโนโลยีป้องกันประเทศ (สทป.)

2. นายวรรณ แสงสนิท

รองประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2562)

อายุ 53 ปี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

การศึกษา

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท Economic Policy and Planning, Northeastern University, USA

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการเงิน สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
- รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

การอบรม

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

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการการยาสูบแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง (ด้านการคลัง งบประมาณ)

3. นายณัฏฐพงศ์ ปราสาททอโสถ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2558 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2561 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561)

อายุ 55 ปี

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

การศึกษา

- ปริญญาตรี พณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

การอบรม

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

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท กรุ๊ปเมท์ พรีเม่ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลท์เซอร์วิส จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
- กรรมการบริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด
- กรรมการบริษัท สิ้นสทกล จำกัด
- กรรมการบริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด
- กรรมการบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
- กรรมการบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
- กรรมการบริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด
- กรรมการบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- นักบินที่ 1 ประจำฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษาสมาคมศิษย์เก่า โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา

4. นาวพณีสวาท กายอรุณสุทธิ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ 53 ปี

- ตำแหน่ง
- รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
 - กรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 2

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการร่างกฎหมายประจำ
- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง

การอบรม

- หลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 82 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 5 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรโฆษกกระทรวง สำนักงานนายกรัฐมนตรี
- หลักสูตรนักบริหารงานงบประมาณระดับสูง รุ่นที่ 6 สำนักงานงบประมาณ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

5. ศาสตราจารย์ ดร. อมร พิมานมาศ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562)

อายุ 47 ปี

ตำแหน่ง อาจารย์ประจำ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การศึกษา

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- นายกสมาคมวิศวกรโครงสร้างไทย
- นายกสมาคมแบบจำลองสารสนเทศอาคาร
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ สภาวิชาการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ มูลนิธินายช่างไทยใจอาสา

การอบรม

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

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรมสาขาโยธา
- ด้านการวิเคราะห์ข้อมูล

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาคมนาคมและการขนส่ง สาขาวิศวกรรม และสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ

6. นายสมนึก รวศ์ทอ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ 59 ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (สาขาไฟฟ้า-สื่อสาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

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

การอบรม

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

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาบริหารจัดการองค์กร และสาขาวิศวกรรม

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบาย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐและวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินทางอากาศด้วยคุณภาพสูงที่สุดอย่างยั่งยืน” โดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างเพียงพอ และเหมาะสมตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงงานตามความจำเป็น ได้แก่

1. คณะกรรมการบริหาร
2. คณะกรรมการตรวจสอบ
3. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
4. คณะกรรมการพิจารณาตอบแทน
5. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
6. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างน้อยหนึ่งครั้งต่อปีอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อบริหารการดำเนินงาน กำกับดูแล และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยอาจมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงานประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้ง บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสารและทางระบบสารสนเทศคณะกรรมการบริษัทฯ ให้กับกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ 7 วันทำการ

ภายหลังการประชุม บริษัทฯ ได้จัดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษรโดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม พร้อมจัดทำสรุปมติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งให้กับผู้ถือหุ้นสายการบิน ได้รับทราบการประชุมดังกล่าวทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือนเผยแพร่ลงในเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน)

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัท

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของรัฐวิสาหกิจ และในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จัดทำทุก 6 เดือน และในปีงบประมาณ 2563 ได้มีการปรับปรุงและพัฒนาแบบการประเมินผลคณะกรรมการฯ ให้มีความเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ในปัจจุบัน และเพื่อให้สอดคล้องกับคู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจแบบใหม่ประจำปี 2563 ของสำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจ แบบประเมินผลปี 2563 มี 2 รูปแบบ ได้แก่

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

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ 1 (ตุลาคม 2562 – มีนาคม 2563)		ครั้งที่ 2 (เมษายน – กันยายน 2563)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	148.50	ดีเยี่ยม	148.80	ดีเยี่ยม
รายคณะ	179.00	ดีเยี่ยม	178.80	ดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ โดยมีการกำหนดแผนในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการของกรรมการ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย รวมทั้งได้ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเดินทางร่วมกิจกรรมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) การเดินทางตรวจเยี่ยม ฐานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค และหอบังคับการบินลูกข่าย เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในภารกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น และการเดินทางต่างประเทศ เพื่อศึกษาดูงานด้านกิจการการบินที่เกี่ยวข้องอันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่และปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฐมนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลขององค์กรและการบรรยายที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยข้อมูลที่น่าสนใจต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

1. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับของบริษัทฯ และข้อมูลองค์กร ได้แก่ ประวัติบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม ภารกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบต่อ โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร ผลประกอบการ ข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการและการดำเนินงานที่สำคัญ
2. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุมเบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายงานคณะกรรมการฯ คณะต่างๆ และอำนาจหน้าที่ รายชื่อกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการฯ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ
3. หนังสือแจ้งการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกับ (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

สำหรับรายการจัดซื้อ/จัดจ้างที่ทำสัญญากับบริษัทฯ วงเงินตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป ปัจจุบันไม่มีคู่สัญญาใดที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ ทั้งในนามบริษัทที่เป็นผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้น



กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2563 กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน 4 คน โดยกรรมการสองในสี่คนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ โดยกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีดังนี้

- 1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ชัยยะ
- 2. นายลวณ แสงสนิท
- 3. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสธ
- 4. นายสมนึก รงค์ทอง

คณะกรรมการคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2563 คณะกรรมการคณะกรรมการบริษัทฯ มีดังนี้

- 1. นายสมนึก รงค์ทอง เลขานุการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- 2. นายทินกร ชูวงศ์ ผู้ช่วยเลขานุการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)
- 3. นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ ผู้ช่วยเลขานุการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล)
- 4. นางจนิยา สุนทรสถานติก ผู้ช่วยเลขานุการ ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2563 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม 14 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชัยยะ ^{1/}	14/14
นายลวณ	แสงสนิท ^{2/}	14/14
นายพุดพิงศ์	ปราสาททองโอสธ ^{3/}	13/14
นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ ^{4/}	13/14
ศาสตราจารย์ ดร. อมร	พิมานมาศ ^{5/}	14/14
นายสมนึก	รงค์ทอง ^{6/}	14/14

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ

- ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2560 และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561
- ^{2/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2561 และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2562
- ^{3/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2558 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2561 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2561
- ^{4/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
- ^{5/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562
- ^{6/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2561 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน

คณะกรรมการบริหาร

- คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคนในปีงบประมาณ 2563 มีดังนี้
- | | | |
|----------------|--------------|---------------------|
| 1. นายลวณ | แสงสนิท | ประธานกรรมการ |
| 2. นายพุดพิงค์ | ปราสาททองโอส | กรรมการ |
| 3. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ | กรรมการ |
| 4. นายสมนึก | รงค์ทอง | กรรมการและเลขานุการ |
| 5. นายทินกร | ชวงค์ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 6. นายสุขเหลือ | เชี่ยวอาชีพ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 7. นางธनिया | สุนทรสถานติก | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 42 วรรค 4 ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ 2563 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม 12 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายลวณ	แสงสนิท	12/12
นายพุดพิงค์	ปราสาททองโอส	11/12
นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	6/12
นายสมนึก	รงค์ทอง	12/12

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

- ในปีงบประมาณ 2563 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีดังนี้
- | | | |
|--|--------------|------------------|
| 1. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ | ชเยมะ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายลวณ | แสงสนิท | กรรมการ |
| 3. นายพุดพิงค์ | ปราสาททองโอส | กรรมการ |
| 4. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ | กรรมการ |
| 5. ศาสตราจารย์ ดร. อมร | พิมานมาศ | กรรมการ |
| 6. นายสมนึก | รงค์ทอง | กรรมการ |
| 7. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | | เลขานุการ |
| 8. นายมาโนช | สวัสดิ์ | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณาก่อนการเสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ 2563 คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ มีดังนี้

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

อำนาจหน้าที่

พิจารณาถ้อยแถลงและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญาตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปีงบประมาณ 2563 ไม่มีการแต่งตั้ง คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เนื่องจากกรรมการ มีจำนวนเพียง 6 คน จากกรรมการทั้งหมด 11 คน ซึ่งกรรมการที่มีคุณสมบัติมีจำนวนไม่เพียงพอ จึงไม่สามารถแต่งตั้ง คณะกรรมการดังกล่าวได้

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ 2563 ยังไม่มีการประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ เนื่องจากกรรมการที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระ มีจำนวนไม่ครบตามที่กำหนด

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





ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายรวมถึง ค่าตอบแทนรายเดือน ค่าเบี้ยประชุม ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด

ค่าเบี้ยประชุมเป็นรายคณะ ประจำปี 2563

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
1	คณะกรรมการบริษัทฯ	840,000.00
2	คณะกรรมการบริหาร	560,000.00
3	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	690,000.00
4	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	212,000.00
รวม		2,302,000.00

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี 2563

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
1	พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชัยยะมะ	690,000.00
2	นายลวณ แสงสนิท	635,000.00
3	นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	570,000.00
4	นางพงษ์สวาท ภายอรุณสุทธิ์	565,000.00
5	ศาสตราจารย์ ดร. อมร พิมานมาศ	480,000.00
6	นายสมนึก รงค์ทอง	600,000.00
7	นางสาวนาถสินี ยุติธรรมดำรง	39,000.00
8	นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	39,000.00
รวม		3,618,000.00

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ

ในปี 2563 (ตุลาคม 2562 - กันยายน 2563) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 14 ครั้ง โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธได้ดังนี้

				จำนวนครั้งในการประชุม
1	นายสมนึก	รงค์ทอง	ประธานกรรมการ	14
2	นายสุขเหลือ	เชียวอาชีพ	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	13
3	นางสิริเกศ	เนียมลอย	"	13
4	นายชาญณรงค์	เชื้อเจริญ	"	12
5	นายชำนาญ	ฤชัย	"	12
6	นางชิตกมล	สุนทรสิต	"	14
7	นางธनिया	สุนทรศานติก	"	12
8	นายชนะ	พิศพาทราย	"	14
9	นายนิวัฒน์	เหล็กดี	"	1
10	นางเกลียวทอง	ลาภธนาพันธ์	"	14
11	นางพรลัย	วิศาลธีระกร	กรรมการและเลขานุการ	14
12	นายเมธี	คำแหง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	14
13	นางกษมพร	สวัสดิชัย	"	9
14	นายนิรุช	พุทธสถิตย์	"	14
15	นายกันต์	ทีมนันทพร	"	11
16	นายอุฬาร	ศิริบุญฤทธิ์	"	13
17	พันจ่าอากาศเอก ไชยันต์	ช้างแรงการ	"	3
18	นายเอกศักดิ์	โพธิ์ทอง	"	14
19	นายสุตเชตร	เวียงสี	"	14
20	นายสังขสิทธิ์	ประสมทอง	"	12
21	นางสพล	สิงห์ดารา	"	12

หมายเหตุ

- กรรมการฝ่ายนายจ้างปรับเปลี่ยนผู้แทนใหม่ จากลำดับ 9 เป็นลำดับ 11 มีผลตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2562
- ลำดับ 20 ได้รับการแต่งตั้งมีผลตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2563
- กรรมการฝ่ายลูกจ้างปรับเปลี่ยนผู้แทน จากลำดับ 14 เป็นลำดับ 18 มีผลตั้งแต่วันที่ 27 พฤษภาคม 2563



คำตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (กอญ.) ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ จะพิจารณากำหนดอัตราผลตอบแทนของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และกรรมการพิจารณาปรับอัตราค่าตอบแทนในแต่ละปี ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2543 และวันที่ 22 มิถุนายน 2547 โดยคณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทน กอญ. จะเสนอผลการพิจารณาพร้อมร่างสัญญาจ้างต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา และเสนอกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบ

ทั้งนี้ การพิจารณาปรับค่าตอบแทนของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในแต่ละปี พิจารณาจากผลการประเมินการปฏิบัติงานตามหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด ซึ่งเกณฑ์การประเมินผลที่ใช้ประกอบการพิจารณาค่าตอบแทน ประกอบด้วยตัวชี้วัด 3 หัวข้อหลัก ดังนี้ 1) การดำเนินงานเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ 2) การดำเนินงานที่ไม่ได้ระบุไว้ในแผนงานที่นำเสนอต่อบริษัทฯ และ 3) คุณลักษณะสำหรับภาวะผู้นำในความเป็นผู้บริหารสูงสุดของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คำตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

การกำหนดโครงสร้างเงินเดือนของพนักงานและลูกจ้างบริษัทฯ กำหนดเทียบเคียงจากอัตราค่าจ้างและผลสำรวจค่าตอบแทนของหน่วยงานชั้นนำ โดยเปรียบเทียบจากหน้าที่ความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมาย

สำหรับการพิจารณำาเห็จและการปรับเงินเดือนประจำปีของพนักงานและผู้บริหารนั้น คณะกรรมการพิจารณาำาเห็จของบริษัทฯ เป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยพิจารณาจากผลการปฏิบัติงานรายบุคคล ประกอบกับผลการปฏิบัติงานตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้าของแต่ละสาขางาน

ปี	จำนวน (ราย)	เงินเดือนและค่าตอบแทนอื่น (ล้านบาท)
2561	5	37.25
2562	6	44.62
2563	6	39.98

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หมายเหตุ

1. ค่าตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทนเหมาจ่ายแทนการจัดหารถประจำตำแหน่ง และเงินรางวัลพิเศษ
2. เงินรางวัลพิเศษ เป็นจำนวนที่จ่าย ณ เดือนตุลาคม 2562

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ในปี 2563 บริษัทฯ ดำเนินการตามแนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสมสำหรับนิติบุคคลในการป้องกันการให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เจ้าหน้าที่ของรัฐต่างประเทศ หรือเจ้าหน้าที่ขององค์กรระหว่างประเทศของประกาศคณะกรรมการ ป.ป.ช. อย่างต่อเนื่อง โดยกำหนด แนวทางการป้องกันการให้หรือรับสินบน ให้ผู้บริหารและพนักงานมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันและต่อต้านการทุจริต การให้หรือรับสินบน มีผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่ำมาก อันนำไปสู่มาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสม 5 มาตรการ ได้แก่ การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ประจำปี การสัมมนาถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ฯ และการป้องกัน การส่งเสริมการประพฤติปฏิบัติตามประมวลจริยธรรม การจัดการข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำความผิดด้านความขัดแย้งทางผลประโยชน์ฯ และการเผยแพร่การกระทำความผิดและการดำเนินการทางวินัยของผู้บริหารและพนักงานบนเว็บไซต์

รายงานการดำเนินงานต่างๆ ขององค์กร ✈️



รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ปี 2563

การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืน

การดำเนินงานการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของบริษัทฯ กำกับดูแลโดยคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ทำหน้าที่กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม พร้อมให้คำแนะนำในการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. ปี 2562 และยุทธศาสตร์การพัฒนากำกับดูแลกิจการที่ดีของแผนแม่บทการกำกับดูแลที่ดี พ.ศ. 2563-2567 ของบริษัทฯ

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

มีการกำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งการพิจารณาถ่วงถ่วงและเสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

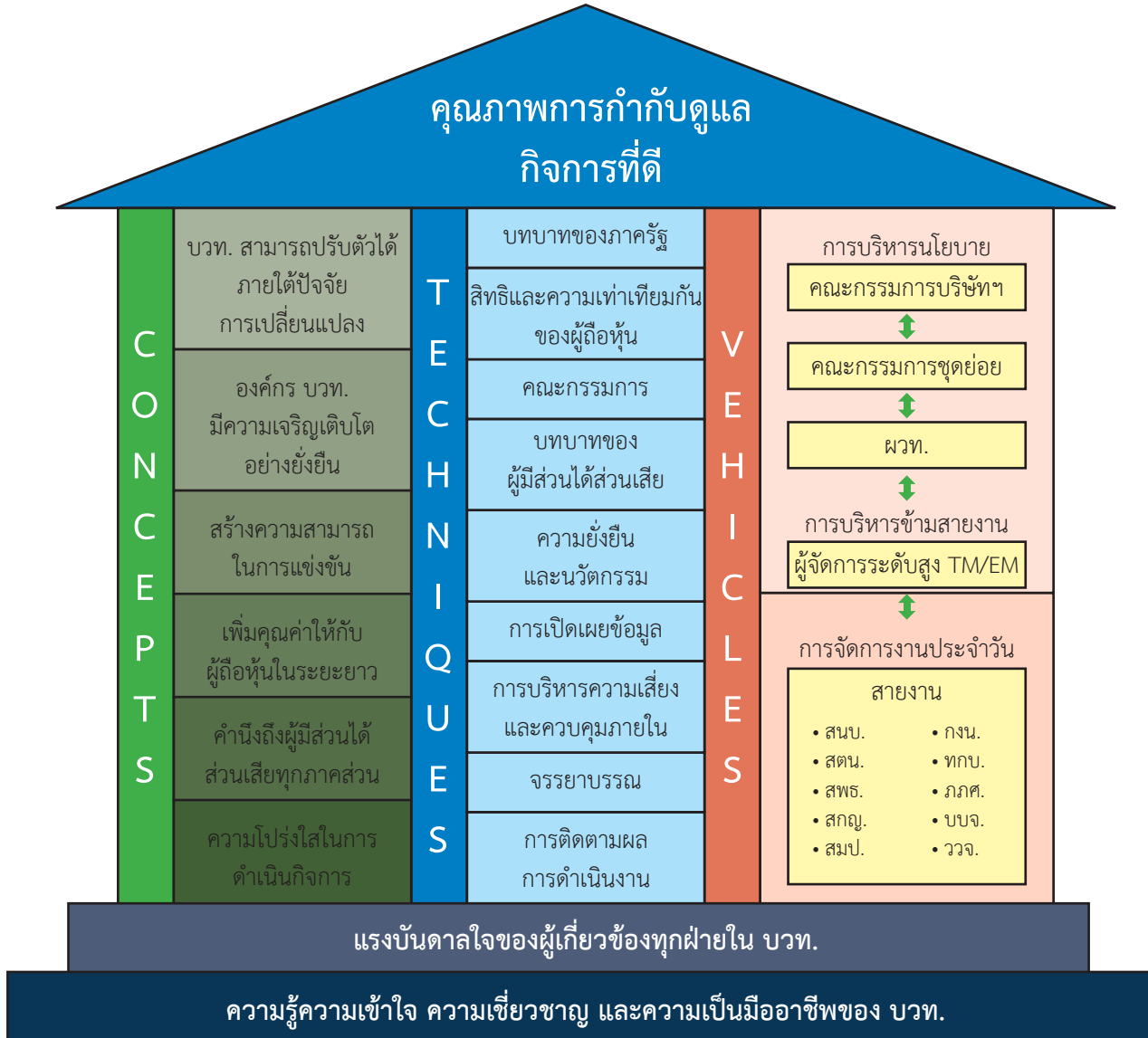
บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่การบริการเดินอากาศและระบบการบินอย่างยั่งยืนรวมทั้งผลประโยชน์แห่งชาติ

โครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ยึดแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. พ.ศ. 2562 จึงได้กำหนดโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีเชิงคุณภาพ เป็นแนวทางในการดำเนินการ

กำกับดูแลให้นำไปสู่ผล (Governance Outcome)

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



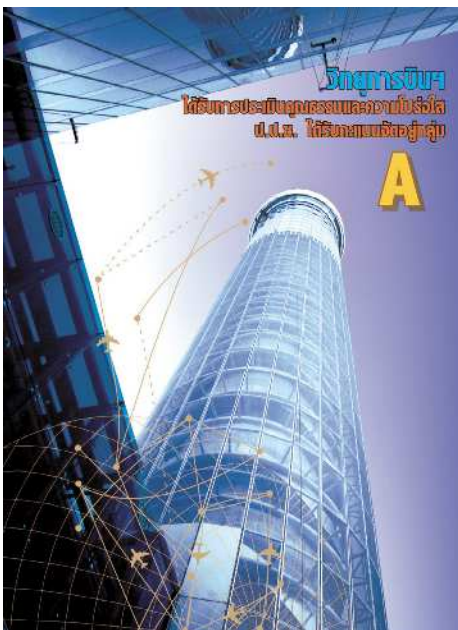
โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ สอดคล้องกับแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 กล่าวคือ มีโครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีที่เป็นเชิงคุณภาพ มีโครงสร้างส่วนบนสุดที่เป็นการบริหารนโยบาย โดยการทำหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชด้อย ที่เห็นนโยบายและทิศทางการดำเนินงาน มีการบริหารข้ามสายงานโดยฝ่ายจัดการระดับสูง (TM/EM) ทำหน้าที่ในการรับนโยบายด้านการกำกับดูแลที่ดีลงมาปฏิบัติและรายงานผลการปฏิบัติต่อคณะกรรมการฯ มีการจัดการงานประจำวันโดยสายงานต่างๆ ได้แก่ สำนักตรวจสอบภายใน สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักพัฒนาธุรกิจ สำนักกรรมการผู้อำนวยความสะดวก สำนักมาตรฐานความปลอดภัย สายงานการเงิน สายงานทรัพยากรบุคคล สายงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ สายงานบริหารจราจรทางอากาศ และสายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ เป็นผู้ปฏิบัติในมาตรการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร เป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานกอง/ศูนย์/หรือเทียบเท่า ที่เกี่ยวข้อง ให้ดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ และบูรณาการผลลัพธ์เพื่อสร้างความโปร่งใสในการดำเนินกิจการ เพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน สร้างความสามารถในการแข่งขัน มีความเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และสามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ

บริษัทฯ จัดทำแผนปฏิบัติการเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และจัดทำมาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต ได้แก่

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

บริษัทฯ ส่งเสริมปลูกฝังให้พนักงานตระหนักถึงคุณธรรม จริยธรรมและจรรยาบรรณ พร้อมทั้งเสริมสร้างบรรยากาศในการปฏิบัติงานที่มุ่งเน้นค่านิยมองค์กร เพื่อนำไปสู่การสร้างองค์กรคุณธรรมรวมถึงประสานงานและให้ความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบร่วมกับหน่วยงานภายนอก อาทิ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม องค์กรรัฐวิสาหกิจ และองค์กรภาคเอกชนอื่นๆ ผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การประกวดคนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2563 วันต่อต้านคอร์รัปชัน ประจำปี 2563 ประกาศเจตนารมณ์องค์กรคุณธรรม ประจำปี 2563 และจิตอาสากระทรวงคมนาคม ประจำปี 2563



การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของ ITA

บริษัทฯ มีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานโดยสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ อยู่ในระดับดีมากมาตลอด 6 ปี และมีการพัฒนาการยกระดับดำเนินงานคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน โดยในปี 2557 บริษัทฯ มีการพัฒนาการแก้ไขข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ ปี 2558 จัดการถ่ายทอดความรู้การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างทั่วถึง ปี 2559 ส่งเสริมคุณธรรมในการบริหารงานบุคคล ปี 2560 สร้างกระบวนการตรวจสอบถ่วงดุลหน่วยงานอิสระ ปี 2561 เพิ่มช่องทางสื่อสารและการประชาสัมพันธ์การรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใสให้เข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย ปี 2562 วางระบบบริหารจัดการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสอย่างเป็นระบบด้วย ITA Ambassador ทำหน้าที่สื่อสาร ITA แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ITA Administration ทำหน้าที่กำกับติดตามดูแลภาพรวมการประเมิน ITA ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ และ ITA Approver เป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบของผู้บริหารสูงสุดรับผิดชอบต่อประเมิน ITA ของบริษัทฯ และในปี 2563 วางระบบการเผยแพร่คุณธรรมและความโปร่งใสบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของบริษัทฯ ให้ครบถ้วนเพื่อพัฒนาการขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างยั่งยืน

การขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ทำแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมทั่วทั้งองค์กร ภายใต้แผนขับเคลื่อนแผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมฯ ตามกรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรมของกระทรวงวัฒนธรรม เป็นแนวทางในการดำเนินการขับเคลื่อนและประเมินองค์กรคุณธรรม ทั้งนี้ เป็นการใช้มิติทางวัฒนธรรมขององค์กรสู่การเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจคุณธรรมเพื่อสร้างคุณค่าทางสังคมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ บริษัทฯ ดำเนินการขับเคลื่อนการเป็นองค์กรคุณธรรมภายใต้แผนงานส่งเสริมและพัฒนาสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงวัฒนธรรม โดยบรรจุโครงการไว้ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2563-2567 ใช้กรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรม ภายใต้แผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2559-2564) เป็นแนวทางในการดำเนินงาน และจัดทำแผนขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ในปี 2563 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรส่งเสริมคุณธรรม ระยะที่ 2 ในปี 2564 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม และระยะที่ 3 ในปี 2565 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบอย่างยั่งยืน



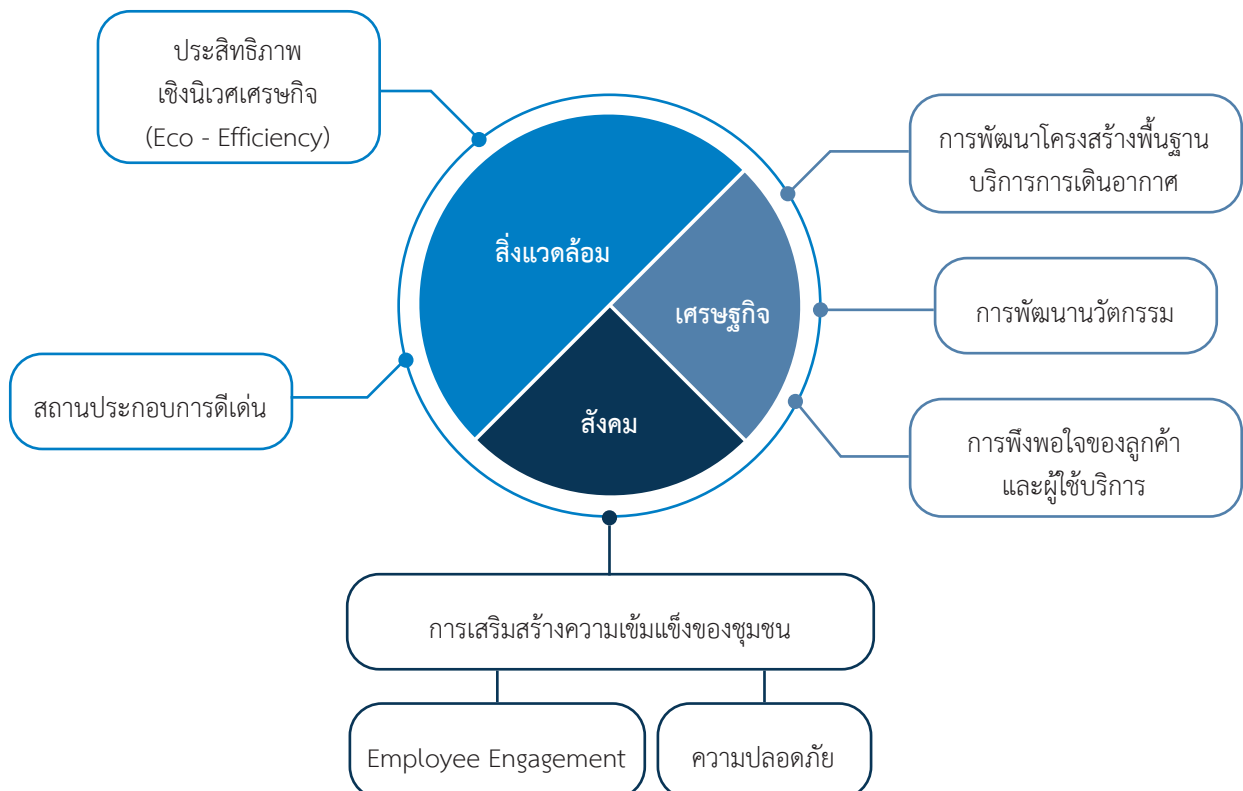
รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน บริษัทฯ กับการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

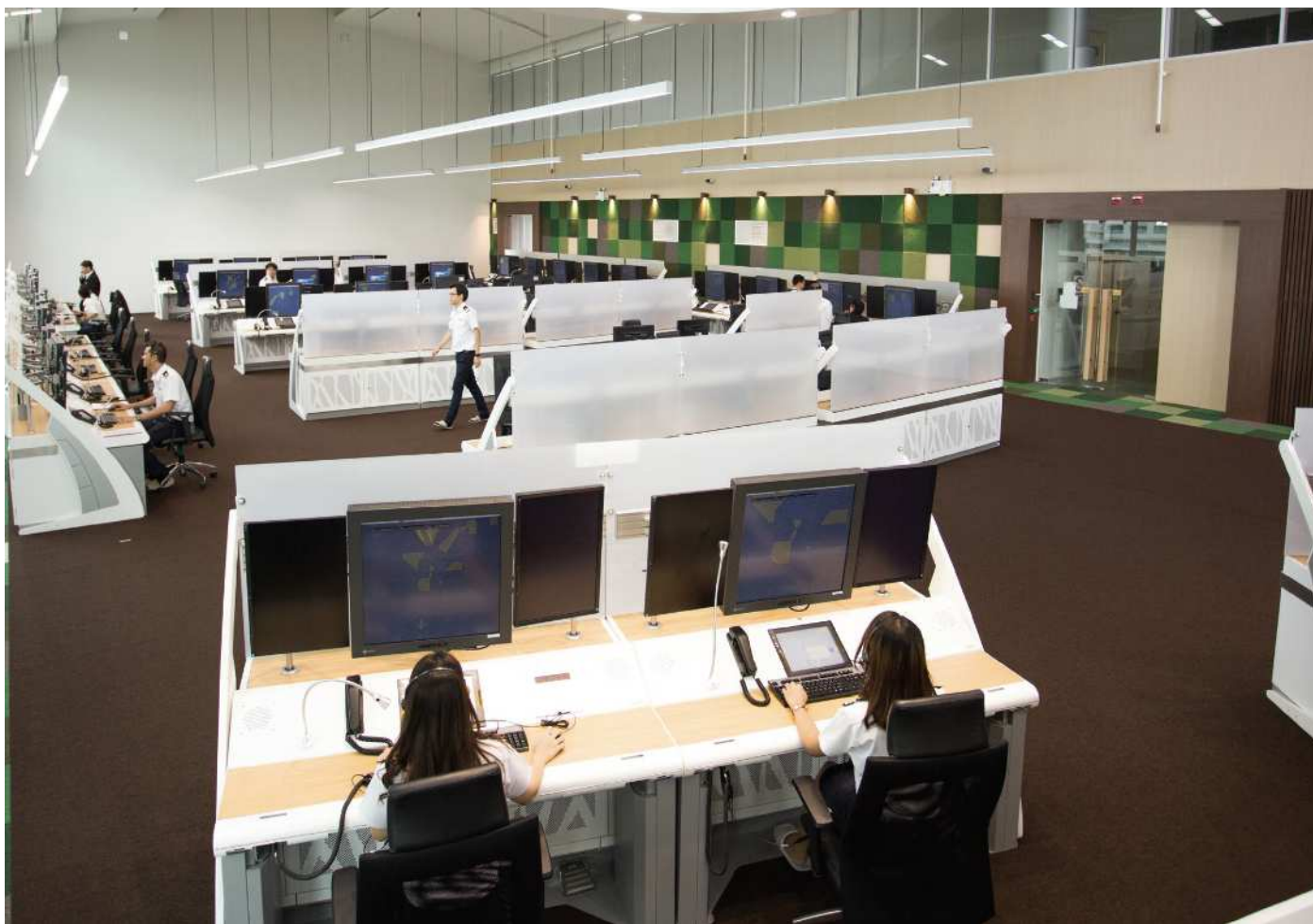
นโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน “บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีการบริหารจัดการที่มุ่งสร้างคุณภาพการบริการการเดินทางอากาศและบริการอื่นที่ได้รับมอบหมาย เพื่อก่อให้เกิดความสมดุลของการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างการตระหนักรู้ในการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อสังคม ด้วยการสร้างความร่วมมือ ร่วมใจ และสร้างจิตสำนึกด้านความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียครอบคลุมมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายใต้แผนแม่บทการแสดง ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการหลักของบริษัทฯ ควบคู่ไปกับการสร้างการยอมรับ ความน่าเชื่อถือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ผ่านการดำเนินยุทธศาสตร์และนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ภายใต้กำกับดูแลที่ดีของคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และผู้บริหาร





ภายใต้แผนแม่บท CSR in Process บริษัทฯ ได้จัดลำดับประเด็นการพัฒนายั่งยืนตามกรอบการรายงานความยั่งยืนสากล Global Reporting Initiative (GRI) ฉบับ GRI Standards และการพัฒนายั่งยืน (Sustainability Development) โดยในปี 2563 มีประเด็นการพัฒนายั่งยืนที่มีความสำคัญ 8 เรื่อง





การดำเนินงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน จึงมุ่งพัฒนาขีดความสามารถของระบบบริการการเดินอากาศทั้งด้านการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ และวิศวกรรมจราจรทางอากาศ อันเป็นปัจจัยหลักสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตั้งแต่ปี 2560 โดยระบบดำเนินการแล้วเสร็จและนำระบบ TMCS (Thailand Modernization CNS/ATM System) เข้าใช้งานครบทุกแห่งทั่วประเทศในปี 2563 มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินที่มากขึ้น
2. เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ
3. เพิ่มบทบาทในการเป็นศูนย์กลางทางการบินและการเดินอากาศในภูมิภาคอาเซียน

ระบบ TMCS เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัย ในการให้บริการการเดินอากาศด้วยระบบอุปกรณ์ที่เป็นเทคโนโลยีและกระบวนการปฏิบัติงานในรูปแบบใหม่ประกอบด้วย 2 ระบบหลักคือ ระบบ TOPSKY ATC และ TOPSKY TOWER เป็นระบบที่เพิ่มความปลอดภัยทางการบิน มีระบบการแจ้งเตือนอัตโนมัติเพิ่มความปลอดภัยทางการบิน พัฒนาระบบให้สามารถเชื่อมโยงกันทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งมีการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีภาคพื้น (Ground-based) ไปสู่ระบบเทคโนโลยีที่อาศัยอุปกรณ์สื่อสารดาวเทียม (Satellite-based) ให้มีขีดความสามารถตามข้อกำหนดของแผนการเดินอากาศระบบใหม่ทั้งหมดที่ครอบคลุมระบบบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ระบบสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) และระบบบันทึกเสียง (Digital Video Recorder: DVR) รวมทั้งระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง (Uninterruptible Power Supply: UPS) ของทั่วประเทศให้เชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในส่วนของท่าอากาศยาน เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต พิชญ์โลก และหอบังคับการบินลูกข่ายทุกแห่งให้สามารถรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศในทุกพื้นที่ โดยการเปลี่ยนแปลงจากการให้บริการแบบ Semi-Automation เป็น Fully Automation ที่มีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณของปริมาณจราจรทางอากาศและประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศในอีก 7-10 ปีข้างหน้า

การพัฒนานวัตกรรมองค์กร

ส่งเสริมวัฒนธรรมนวัตกรรมให้พนักงานทำการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม เพื่อเป็นพลังสร้างสรรค์นวัตกรรมสนับสนุนการปฏิบัติงาน ทั้งภารกิจบริการการเดินอากาศ วิศวกรรมการบินอากาศ และบริหารจัดการองค์กร

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนานวัตกรรมทุกด้านเพื่อพัฒนาองค์กรทั้งภารกิจหลักด้านบริการการเดินอากาศ ภารกิจด้านบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ และด้านการบริหารจัดการองค์กร และกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบงานด้านการวิจัยและพัฒนาในโครงสร้างองค์กรอย่างชัดเจน มีนโยบายส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม โดยมีแนวทางส่งเสริมในหลายวิธีการอย่างเข้มข้น มาตั้งแต่ปี 2549 และเปิดโอกาสให้พนักงานนำเสนอผลงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม โดยมีแนวทางส่งเสริมในหลายวิธีการอย่างเข้มข้น มาตั้งแต่ปี 2549 และเปิดโอกาสให้พนักงานนำเสนอผลงานวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมใหม่ๆ เสนอเข้าประกวดรางวัลนวัตกรรม ซึ่งผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญโดยร่วมเป็นคณะกรรมการ/คณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม และให้การสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ได้เรียนเชิญผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกองค์กร ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ความชำนาญสูง และได้รับการยอมรับในส่วนของความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านระดับประเทศเป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมฯ เพื่อให้คำปรึกษาแนะนำต่อการดำเนินงาน วิจัย พัฒนา และนวัตกรรมในเรื่องที่เป็นประโยชน์ทั้งกับภารกิจของบริษัทฯ และทั้งที่เป็นประโยชน์กับอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินงานส่งเสริม นวัตกรรมในองค์กรของบริษัทฯ มีการพัฒนาอย่างเป็นระบบและยั่งยืน

นอกจากนี้ ยังได้กำหนดเรื่องการผลักดันให้เกิดนวัตกรรมในองค์กรไว้เป็นเป้าประสงค์ในแผนวิสาหกิจอย่างชัดเจน และมีการกำหนดแผนการส่งเสริม นวัตกรรมอย่างเป็นรูปธรรม มีการทำงานร่วมกันในลักษณะการบูรณาการกับแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผลักดันให้เกิดนวัตกรรมในองค์กร ได้แก่ หน่วยงานที่รับผิดชอบงานทรัพยากรบุคคลต่อการจัดการความรู้อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำแนวทางการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมที่ถ่ายทอดมาจากกลยุทธ์ นโยบายระดับองค์กร มีการกำหนดแผนงาน/โครงการ และกิจกรรมไว้อย่างเป็นระบบ มีการบูรณาการงานนวัตกรรมกับระบบงาน/แผนงานภายในองค์กร และมีการสร้างพันธมิตรภายนอกองค์กร แสดงให้เห็นวงจรการพัฒนาองค์กร นวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง ในปี 2563 บริษัทฯ มีการคัดเลือกผลงานนวัตกรรมเพื่อส่งเข้าประกวดทั้งภายในองค์กร ระดับประเทศ และนานาชาติ



ผลงานนวัตกรรมประจำปี 2563 ที่ได้รับรางวัลระดับประเทศ/นานาชาติ

รางวัลจากสภาวิจัยแห่งชาติ

ผลงานกล่องเครื่องมือสำหรับ TopSky-ATC Datasets “สั่งง่าย ๆ กับ TopSky-ATC” ได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์ รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้น ประจำปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดซื้อระบบบริหารจัดการจราจรทางอากาศระบบใหม่ภายใต้โครงการ Thailand Modernization CNS/ATM Systems (TMCS) มาใช้งาน และเพื่อให้ระบบ TMCS สามารถทำงานได้ถูกต้องตามมาตรฐานของ ICAO และสอดคล้องกับการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ จำเป็นต้องอาศัยข้อมูลที่เรียกว่า “Datasets” การปรับแก้ไข Datasets ทั่วประเทศประกอบไปด้วยขั้นตอนจำนวนมาก ซึ่งต้องใช้เวลานาน อีกทั้งอาจเกิดข้อผิดพลาดในระหว่างดำเนินการได้ ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวก ลดระยะเวลา และลดข้อผิดพลาดกองวิศวกรรมระบบติดตามอากาศยานจึงได้จัดทำชุดคำสั่ง Bash Shell Scripts หรือ Datasets Toolbox เข้ามาช่วยดำเนินการ



รางวัลจากเวที The International Trade Fair-Ideas, Inventions and New Products” (iENA 2019) เมืองนูเรมเบิร์ก สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

ผลงานอุปกรณ์ป้องกันความเสียหายจากความเข้มของสัญญาณวิทยุที่สามารถเลือกค่าเทรชโฮลด์ได้

ได้รับ 2 รางวัล คือ รางวัลเหรียญเงิน สาขา Basic Electronic Circuitry และรางวัลพิเศษ (Special Prize) ระดับเหรียญทอง จาก Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation อุปกรณ์นี้ถูกพัฒนาขึ้น เพื่อป้องกันความเสียหายของระบบเผ้าระวังสัญญาณรบกวน จากสัญญาณ RF ความเข้มสูงที่เกิดจากเครื่องส่งวิทยุ โดยเมื่อเครื่องส่งวิทยุทำงานจะเกิดสัญญาณป้อนกลับเข้ามาที่ระบบเผ้าระวังสัญญาณรบกวน ซึ่งทำให้ระบบเกิดความเสียหาย หรือเกิดการลดทอนความไวของการรับสัญญาณของระบบเผ้าระวัง ซึ่งอุปกรณ์ชิ้นนี้สามารถป้องกันระบบเผ้าระวังสัญญาณรบกวนได้โดยใช้หลักการตรวจจับระดับความเข้มของสัญญาณ RF เพื่อตัดต่อระบบสายอากาศของภาครับของระบบเผ้าระวังสัญญาณรบกวนไม่ให้ถูกสัญญาณ RF ความเข้มสูงจากเครื่องส่งเข้ามาทำความเสียหาย

ผลงานการประกวดผลงานนวัตกรรมประจำปี 2563 มีผลงานนวัตกรรมที่ได้รับการคัดเลือก 14 ผลงาน ได้แก่

ประเภทผลงาน	ระดับรางวัล
ผลงานนวัตกรรมเพื่อการขับเคลื่อนองค์กร (4 ผลงาน)	
1. โปรแกรมจัดการจราจรขาออก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง	Gold ลำดับที่ 1
2. อุปกรณ์บันทึกแผนผังลานจอดของอากาศยานอิเล็กทรอนิกส์	Gold ลำดับที่ 2
3. สภาพภูมิประเทศสำหรับการแจ้งเตือน MSAW	Silver ลำดับที่ 1
4. ระบบประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างทหารและพลเรือน	Silver ลำดับที่ 2
ผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร (10 ผลงาน)	
5. สิ่งง่ายๆ กับ TopSky-ATC	Gold ลำดับที่ 1
6. เครื่องมือช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบระบบ TopSky	Gold ลำดับที่ 2
7. อุปกรณ์บันทึกหน้าจอแสดงผลระบบติดตามอากาศยานสำหรับการบริหารจราจรทางอากาศ	Silver ลำดับที่ 1
8. อุปกรณ์ตรวจวัดความหน่วงของสัญญาณเสียงแบบสามารถเลือกค่าเทรชโฮลด์ได้	Silver ลำดับที่ 1
9. โปรแกรมคำนวณความเสี่ยงและประมวลผลข้อมูลความปลอดภัยใน RVSM Airspace	Silver ลำดับที่ 2
10. การติดตามงานผ่าน WAP Application บนระบบวิทยุสื่อสาร	Silver ลำดับที่ 3
11. ระบบตรวจวัดคุณภาพอากาศแบบ Real-time	Bronze ลำดับที่ 1
12. เว็บไซต์สำหรับค้นคว้าและแบ่งปันข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดเวลาในการค้นหาข้อมูล	Bronze ลำดับที่ 2
13. ระบบประเมินความเสี่ยงด้านการรักษาความปลอดภัยแบบกึ่งอัตโนมัติ	Bronze ลำดับที่ 3
14. ระบบรายงานประจำวันและจัดเก็บองค์ความรู้ระบบข้อมูลการบินภายในเวร	Bronze ลำดับที่ 4

AEROTHAI INNOVATION

นิทรรศการ
ผลงานนวัตกรรม
และแนวคิดสร้างสรรค์ บวก.
ประจำปี 2563

สภาพภูมิประเทศ สำหรับการแจ้งเตือน MSAW MSAW Elevation Profile

ประเภทของการประกวด
รางวัลผลงานนวัตกรรมเพื่อการขับเคลื่อนองค์กร

รายละเอียดโดยย่อ

เพื่อให้ระบบ MSAW พร้อมใช้งานให้กับท่าอากาศยานแก้ไข Finding โดยใช้โปรแกรม Quantum GIS (QGIS) ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มซอฟต์แวร์รหัสเปิด (Free and Open Software) มาใช้ในการจัดทำข้อมูลสภาพภูมิประเทศในรูปแบบ Global Digital Elevation Model 2 (GDEM2) ของ NASA พร้อมกับการใช้ Bash Shell Script สร้างแผนที่ เพื่อเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการปรับแต่งสภาพภูมิประเทศ โดยอ้างอิงข้อมูล Approach Chart ร่วมกับ ATC เพื่อให้การแจ้งเตือนมีความเหมาะสมและถูกต้องแม่นยำมากขึ้น

วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

- จัดทำข้อมูลสภาพภูมิประเทศในรูปแบบ Global Digital Elevation Model 2 (GDEM2) สำหรับการแจ้งเตือน MSAW
- ลดระยะเวลาในการจัดทำแผนที่สภาพภูมิประเทศ สำหรับการปรับแต่งสภาพภูมิประเทศให้การแจ้งเตือนมีความเหมาะสมและถูกต้องแม่นยำมากขึ้น
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการจัดทำข้อมูลสภาพภูมิประเทศ

ภาพผลงาน



ประโยชน์ของผลงาน

การจัดทำสภาพภูมิประเทศสำหรับการแจ้งเตือน MSAW โดยไม่ค่าใช้จ่าย และเพิ่มประสิทธิภาพในการแจ้งเตือน MSAW ให้เหมาะสมกับการทำงานของ ATC มากที่สุด โดยการใช้ Shell Script เพื่อเพิ่มความรวดเร็วและลด Human Error ในการวาด MSAW MAP ควบคู่กับการแก้ไขปรับปรุงข้อมูลสภาพภูมิประเทศ รวมถึงค่า Parameters ต่างๆ ระหว่างฝ่ายปฏิบัติการและฝ่ายวิศวกรรมเพื่อให้การควบคุมการจราจรทางอากาศมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูงสุด



ทีมผู้วิจัย สังกัด บว.

- นายอดศักดิ์ ทวยโคก
- นางสาวพิณพินดา วุฒิสวัสดิ์ลักษณ์
- นางสาวพริศญาณ์ วิริยะอักษรเดช

goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE
AEROTHAI INNOVATION



AEROTHAI INNOVATION

นิตรรศการ
ผลงานนวัตกรรม
และแนวคิดสร้างสรรค์ บวก.
ประจำปี 2563

ระบบประสานงานบริหารจราจร ทางอากาศระหว่างทหารและพลเรือน

THAI CIVIL MILITARY AIR TRAFFIC
MANAGEMENT COORDINATION SYSTEM

ประเภทของการประกวด

รางวัลผลงานนวัตกรรมเพื่อการขับเคลื่อนองค์กร



รายละเอียดโดยย่อ

ตามประกาศ "คำสั่งคณะกรรมการการบินพลเรือน" ที่ 6/2561 ได้มีคำสั่งให้จัดตั้ง ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Airspace Management Cell) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดนโยบายและกลไกขับเคลื่อนในระดับสูง ในการใช้ประโยชน์ของอากาศร่วมกัน ระหว่างฝ่ายความมั่นคงและพลเรือน โดยนำแนวคิดการบริหารจัดการ แบบยืดหยุ่น (Flexible Use of Airspace – FUA) มาใช้ในการพัฒนาระบบจราจรทางอากาศของประเทศ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยให้ส่งเสริมการวิจัย การพัฒนาเทคโนโลยี และกระบวนการบริหารจัดการจราจรทางอากาศของประเทศ และพิจารณาการบริหารจัดการจราจรทางอากาศแบบพลวัต (Dynamic Airspace Management) ซึ่งเป็นที่มาของการพัฒนาโปรแกรมระบบ THAI CMAC ที่สามารถแก้ปัญหาต่าง ๆ ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศแบบพลวัตได้อย่างเหมาะสมกับการใช้ทรัพยากรจราจรทางอากาศชาติ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

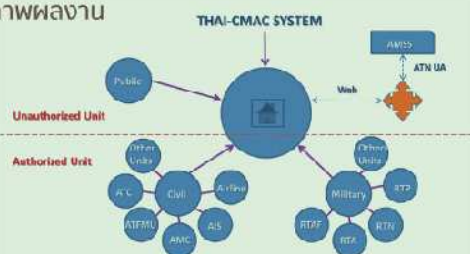


วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

- เพื่อพัฒนาระบบประสานงานบริหารจราจรทางอากาศระหว่างทหารและพลเรือน (THAI CMAC System) สำหรับการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ
- เพื่อสนับสนุนแผนกลยุทธ์และแผนพัฒนาระบบการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Aviation System Block Upgrades – ASBUS)
- เพื่อสนับสนุนการใช้จราจรทางอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือนอย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพ โดยใช้ระบบ THAI CMAC สำหรับการบริหารจัดการจราจรทางอากาศที่ปฏิบัติงานภายใน Airspace Management Cell (AMC) และสำหรับผู้ที่เป็นตัวแทนศูนย์ที่ประสานงานระหว่างภาคการฝึกฝนหน่วยงาน



ภาพผลงาน



ประโยชน์ของผลงาน

- สามารถนำมาใช้การบริหารจัดการจราจรทางอากาศ ด้วยระบบ Thai CMAC และประหยัดค่าใช้จ่ายและงบประมาณ ในการจัดซื้อจัดหา และติดตั้งระบบบริหารจัดการจราจรทางอากาศจากต่างประเทศ
- เพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน
- ใช้เป็นแหล่งศูนย์การเผยแพร่ จัดเก็บ จัดการ และนำไปใช้กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- มีหน่วยงานหลักในการบริหารจราจรทางอากาศแบบคล่องตัว (Flexible Use of Airspace) และมีการใช้จราจรทางอากาศร่วมกัน ระหว่างทหารและพลเรือนอย่างมีประสิทธิภาพ
- ช่วยให้เกิดความสัมพันธที่ดีและการประสานงานกันอย่างใกล้ชิด ระหว่างทหารและพลเรือน
- สนองนโยบายการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรทางอากาศแห่งชาติ (Airspace Management Cell – Thailand : AMC Thailand)



ทีมผู้วิจัย

- | | |
|-----------------------------|---------------|
| 1. นายบัญชา กิ่งบัวหลวง | สังกัด ศก.บจ. |
| 2. นายวิศศักดิ์ กัญจนสุวรรณ | สังกัด ศก.บจ. |
| 3. นายอลงกรณ์ สุริย | สังกัด ศก.บจ. |
| 4. นายคม พรหมสุทธิกุล | สังกัด นบ. |
| 5. นายวิช เนาวรัตน์กุลชัย | สังกัด วว.สว. |
| 6. นายกันทวัฒน์ เขมวาทณี | สังกัด วว.สว. |

goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE
AEROTHAI INNOVATION



AEROTHAI INNOVATION

นิทรรศการ
ผลงานนวัตกรรม
และแนวคิดสร้างสรรค์ บวก.
ประจำปี 2563

อุปกรณ์วัดความหน่วง ของสัญญาณเสียงแบบสามารถเลือก ค่า Threshold ได้

The Selectable Threshold Voice Delay Measurement

ประเภทของการประกวด : รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร



รายละเอียดโดยย่อ

ผลงานชิ้นนี้เป็นการสร้างอุปกรณ์ที่ช่วยวัดค่าความหน่วงของสัญญาณเสียงระหว่าง 2 สัญญาณ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของระบบสื่อสาร โดยวัดจาก Roundtrip Delay อุปกรณ์ช่วยลดระยะเวลาและความซับซ้อนของการวัดค่าความหน่วง โดยใช้ Microcontroller ร่วมกับ Sensor และวงจรไฟฟ้าที่ออกแบบเอง ซึ่งสามารถลดระยะเวลาการทำงานจาก 15 นาที เหลือไม่ถึง 1 นาที



วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

- สร้างอุปกรณ์ที่สามารถวัดและแสดงค่าหน่วงเวลาได้ทันที
- ลดความซับซ้อนในการทำงาน



ประโยชน์ของผลงาน

- ช่วยลดระยะเวลาการหาค่าความหน่วงของสัญญาณเสียง
- ช่วยลดขั้นตอนการหาค่าความหน่วงของสัญญาณเสียง
- สามารถประยุกต์ใช้ได้กับอุปกรณ์ทุกประเภท
- ต้นทุนต่ำ

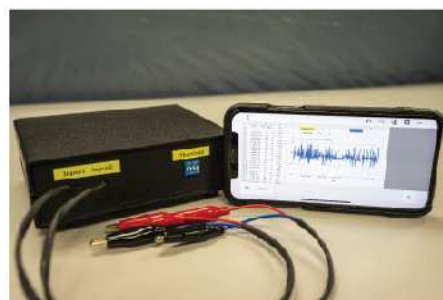


ทีมผู้วิจัย สังกัด วส.บว.

1. นายพงษ์ภูมิ กันสิทธิ์
2. นายภาณุวัฒน์ บุชารัตนกุล
3. นายธนากรุตม์ นันทาทอง
4. นายไพรัชฏ์ ช่วยแบบ
5. นายอลงกร ประิณนาวิณ
6. นายขวัญชัย เวทีโพธิ์
7. นายอาสาฬห์ มณีจันทร์



ภาพผลงาน



goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE
AEROTHAI INNOVATION

AEROTHAI INNOVATION

นิทรรศการ ผลงานนวัตกรรม

และแนวคิดสร้างสรรค์ บวก.
ประจำปี 2563

อุปกรณ์บันทึกหน้าจอแสดงผล ระบบติดตามอากาศยาน สำหรับการบริการจราจรทางอากาศ

Video Recording Equipment for Air Traffic Service Surveillance System

ประเภทของการประกวด : รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร



รายละเอียดโดยย่อ

เป็นอุปกรณ์สำหรับบันทึกหน้าจอแสดงผลการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ที่แสดงผลบนจอ CWP (Control Working Position) ความละเอียดหน้าจอแสดงผล 2048 x 2048 พิกเซล ซึ่งอุปกรณ์สามารถบันทึก ความคมชัด เสียง การป้อนข้อมูลต่างๆ ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และสามารถนำมาเปิดดูข้อมูลวีดีโอย้อนหลัง (Video Playback) ได้ในระยะเวลา 6 เดือน เป็นอย่างน้อย เพื่อใช้ในการสอบสวนสาเหตุต่าง ๆ และยังสามารถทำการขยาย (Zoom) เฉพาะตำแหน่งที่สนใจในวีดีโอย้อนหลังได้



วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

- บันทึกหน้าจอแสดงผลระบบติดตามอากาศยาน เพื่อนำมาตรวจสอบสาเหตุของข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น
- บันทึกหน้าจอแสดงผลระบบติดตามอากาศยาน เพื่อนำมาตรวจสอบการใช้งานจอแสดงผล (Human Machine Interface) ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ว่าสามารถใช้งาน Function ต่าง ๆ ได้ถูกต้องหรือไม่
- บันทึกหน้าจอแสดงผลระบบติดตามอากาศยาน เพื่อนำมาตรวจสอบการทำงานของระบบการได้สะดวก รวดเร็ว และสามารถนำวิดีโอดังกล่าวมาจัดทำเป็นสื่อการเรียนรู้เพื่อทำความเข้าใจหลักการของการควบคุมจราจรทางอากาศมากขึ้น



ประโยชน์ของผลงาน

- สามารถตรวจสอบสาเหตุข้อผิดพลาด ตำแหน่งจอแสดงผลของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และ เจ้าหน้าที่ Flight Data Operation (FDO) ที่เกิดจากระบบ หรือเกิดจากการใช้งาน และนำไปแก้ไขข้อผิดพลาดดังกล่าว
- เพิ่มประสิทธิภาพ ในการควบคุมจราจรทางอากาศ และการแก้ปัญหาในระบบ รวมทั้งเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรืออุบัติเหตุ ที่อาจจะเกิดขึ้น



ทีมผู้วิจัย สังกัด บวก.

1. นายสุเทพ อินทร์ศรี
2. นายสุพล กันสิทธิ์
3. นายรณกฤต พรหมดี



ภาพผลงาน



goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE
AEROTHAI INNOVATION



รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร

รางวัลระดับ Gold



อุปกรณ์วัดความหน่วง
ของสัญญาณเสียงแบบสามารถเลือก
ค่า Threshold ได้

The Selectable Threshold Voice Delay Measurement

ประเภทของการประกวด : รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร



รายละเอียดโดยย่อ

ผลงานชิ้นนี้เป็นการสร้างอุปกรณ์ที่ช่วยวัดค่าความหน่วงของสัญญาณเสียงระหว่าง 2 สัญญาณ โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้งานระบบสื่อสาร โดยวัดจาก Roundtrip Delay อุปกรณ์ช่วยลดระยะเวลาและความซับซ้อนของการวัดค่าความหน่วง โดยใช้ Microcontroller ร่วมกับ Sensor และวงจรไฟฟ้าที่ออกแบบเอง ซึ่งสามารถลดระยะเวลาการทำงานจาก 15 นาที เหลือไม่ถึง 1 นาที



วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

- สร้างอุปกรณ์ที่สามารถวัดและแสดงค่าหน่วงเวลาได้ทันที
- ลดความซับซ้อนในการทำงาน



ประโยชน์ของผลงาน

- ช่วยลดระยะเวลาการหาค่าความหน่วงของสัญญาณเสียง
- ช่วยลดขั้นตอนการหาค่าความหน่วงของสัญญาณเสียง
- สามารถประยุกต์ใช้ได้กับอุปกรณ์ทุกประเภท
- ต้นทุนต่ำ

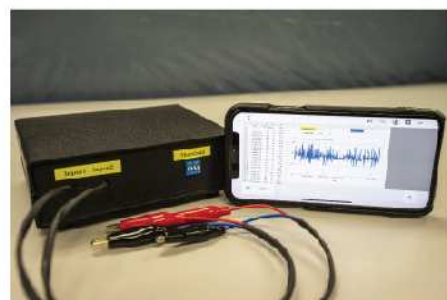


ทีมผู้วิจัย สังกัด วส.บว.

1. นายพงษ์ภูมิ กันสิทธิ์
2. นายภาณุวัฒน์ บุชารัตนกุล
3. นายรณกฤต นันทากอง
4. นายไพรัชญ์ ช่วยแบบ
5. นายอลงกร ประทุมาวิน
6. นายชัชวาลย์ เมวโพธิ์
7. นายอาสาฬห์ มณีจันทร์



ภาพผลงาน



goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE
AERCTHAI INNOVATION



AEROTHAI INNOVATION

นิทรรศการ
ผลงานนวัตกรรม
และแนวคิดสร้างสรรค์ บวก.
ประจำปี 2563

โปรแกรมคำนวณความเสี่ยง และประมวลผลข้อมูลความปลอดภัย ใน RVSM Airspace RVSM Risk Assessment Software

ประเภทของการประกวด : รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร



รายละเอียดโดยย่อ

โปรแกรมนี้ออกแบบมาเพื่อสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยใน RVSM Airspace ในภูมิภาคเอเชีย โดยเป็นการออกแบบโปรแกรม มาวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลจากมนุษย์ ทำให้ประหยัดเวลาและเพิ่มความถูกต้อง นอกจากนี้เนื่องจากโปรแกรมนี้ช่วยให้ประหยัดเวลาการทำงาน ทำให้หน่วยงาน Monitoring Agency for Asia Region (MAAR) สามารถจัดทำรายงานความปลอดภัย (Safety Report) ที่มีความละเอียด และความถี่มากขึ้นได้ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้รู้สถานการณ์ความเสี่ยงและแก้ไขปัญหาได้ทันทั่วทั้ง



วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

- เพื่อพัฒนาซอฟต์แวร์คำนวณความเสี่ยงและประมวลผลข้อมูลความปลอดภัยใน RVSM Airspace โดยมุ่งหวังให้ลดเวลาในการทำงาน (time) และลดความผิดพลาด (เพิ่ม quality) ทำให้การทำงานมีประสิทธิภาพ (efficiency) มากขึ้น
- เพื่อลดขั้นตอน ลดความผิดพลาดและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน



ประโยชน์ของผลงาน

- ลดขั้นตอนและเวลาในการปฏิบัติงาน
- เพิ่มความละเอียดในการคำนวณความเสี่ยงและวิเคราะห์ความเสี่ยง ซึ่งมีผลต่อการกระตุ้นให้ stakeholders ตื่นตัวด้านความปลอดภัย
- ลดความผิดพลาดที่เกิดจาก Human Error

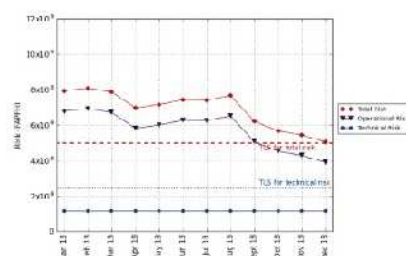
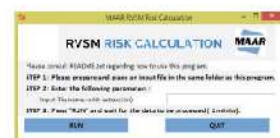


ทีมผู้วิจัย สังกัด คป.บป.

1. นางสาวนันทมน ท้าวพิทักษ์
2. นางสาวสายฝน อบรมสุข
3. นายดลสุทนต์ สมแสง
4. นางสาวรินธิดา จรเทศ
5. นายพลกฤษณ์ เศวตสุตร
6. นางสาวจันทิมา ศรีสัตยเพียร
7. นายรัชสิทธิ์ สุนทรมาลัย



ภาพผลงาน



goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE
AEROTHAI INNOVATION

AEROTHAI INNOVATION

นิทรรศการ
ผลงานนวัตกรรม
และแนวคิดสร้างสรรค์ บวก.
ประจำปี 2563

ระบบติดตามงานผ่าน WAP Application บนระบบวิทยุสื่อสาร Digital Trunked Radio System (DTRS) Job Tracking System on DTRS WAP Application : JTrack

ประเภทของการประกวด : รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร



รายละเอียดโดยย่อ

ระบบ JTrack เป็นระบบส่งข้อมูลเพื่อรายงานสถานะงาน (Job Activity) ผ่านวิทยุสื่อสารระบบ Digital Trunked radio System (DTRS) โดยจะเริ่มนำไปใช้กับฝ่ายโภชนาการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการรายงานการส่งอาหารไปยังเครื่องบิน ข้อมูลนี้จะเชื่อมต่อกับระบบ Ground Operation Control Center (GOCC) ของ บริษัท การบินไทยฯ โดยอัตโนมัติ ซึ่งจะเป็นการลดข้อผิดพลาดและเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการภาคพื้นดิน (Ground Service) และจะทำให้การบริหารจัดการเที่ยวบินเป็นไปตามเวลาที่กำหนด



วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

- ลดขั้นตอนการทำงาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของหน่วยงาน GOCC บริษัท การบินไทยฯ
- เพิ่มมูลค่าให้ระบบ DTRS โดยการพัฒนาระบบใหม่ ๆ บนระบบ DTRS
- เป็นต้นแบบและสามารถนำไปประยุกต์เพื่อใช้งานกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่ใช้งานวิทยุสื่อสารระบบ DTRS ได้



ประโยชน์ของผลงาน

- ทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการสร้างนวัตกรรมที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานให้เกิดประโยชน์กับการกิจของ บวก. และเป็นประโยชน์กับอุตสาหกรรมการบินของประเทศด้วย
- ลดความผิดพลาดในการสื่อสาร เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการภาคพื้นดินของ บริษัท การบินไทยฯและยังสามารถเก็บข้อมูลการให้บริการภาคพื้นดินเพื่อนำมาวิเคราะห์และพัฒนากการทำงาน รวมทั้งสามารถประหยัดงบประมาณให้กับ บริษัท การบินไทยฯ ได้อีกด้วย
- บริษัท การบินไทยฯ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการหลักในการให้บริการภาคพื้นดินที่สนามบินสุวรรณภูมิ สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถนำเครื่องบินขึ้นบินได้ตามตารางการบิน (On-time Departures) ส่งผลให้สายการบินได้รับความน่าเชื่อถือจากผู้ใช้บริการ รวมถึงช่วยลดความคับคั่งของการจราจรภาคพื้นดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ กับอุตสาหกรรมการบินโดยรวมด้วย
- สร้างความเชื่อมั่น เชื่อถือ และไว้ใจ (Brand Loyalty) ในการใช้งานวิทยุสื่อสารระบบ DTRS ของ บริษัทฯ

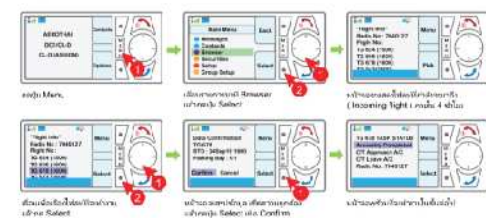


ทีมผู้วิจัย สังกัด บส.บว.

1. นายอภิชัย อินทุโสมา
2. นายอรรถพร สิงห์ศรี
3. นายณัฐวุฒิ จำปาสา
4. นายพรเทพ ทายาเลิศบรร
5. นายจักรกฤษณ์ ธุวานนท์
6. นางสาวกัทธอร นามพันธ์ุนาย
7. นางสาวเจนกัญญา สุทธิสำแดง



ภาพผลงาน



goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE
AEROTHAI INNOVATION



รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร

รางวัลระดับ Bronze



ระบบตรวจวัดคุณภาพอากาศแบบ Real-time

Real-time IAQ Monitoring

ประเภทของการประกวด : รางวัลผลงานนวัตกรรมที่สร้างคุณค่าเพิ่มให้องค์กร



รายละเอียดโดยย่อ

เป็นอุปกรณ์ตรวจสอบและจัดเก็บข้อมูลคุณภาพอากาศต่าง ๆ เช่น Temperature, Humidity, PM 2.5, Co2 ในพื้นที่ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านระบบ Wireless Networks SCADA ทำให้การตรวจสอบคุณภาพอากาศและปรับปรุงคุณภาพอากาศในพื้นที่ทำได้ง่ายมีประสิทธิภาพ ดัดแปลงง่ายต้นทุนต่ำ แก้ไขปัญหาคุณภาพอากาศได้ตรงจุด



วัตถุประสงค์ในการดำเนินการ

- เพื่อตรวจสอบและจัดเก็บข้อมูลคุณภาพอากาศ ได้แก่ Temperature, Humidity, PM2.5, CO2 นำมาเป็นข้อมูลในการบริหารจัดการ ปรับปรุงคุณภาพให้มีประสิทธิภาพ
- เพื่อหาระดับต้นทุนในการปรับปรุงคุณภาพอากาศ
- เพื่อนำองค์ความรู้ด้าน Sensor และการปรับปรุงคุณภาพอากาศ มาขอรับการรับรอง RESET Standard certification เป็นการสร้าง Value ให้แก่องค์กร



ประโยชน์ของผลงาน

- ประโยชน์ของผลงานนี้ต่อภารกิจของบริษัทฯ หรือพลเชิงพาณิชย์/พลต่อสังคม
- ตรวจสอบคุณภาพอากาศได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
- ดัดแปลงใช้งานง่ายสะดวกในการเคลื่อนย้าย
- ได้ข้อมูลแบบ Real-time ทำให้สามารถนำข้อมูลมาปรับปรุงคุณภาพอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ลดต้นทุนการจัดซื้อจัดจ้าง

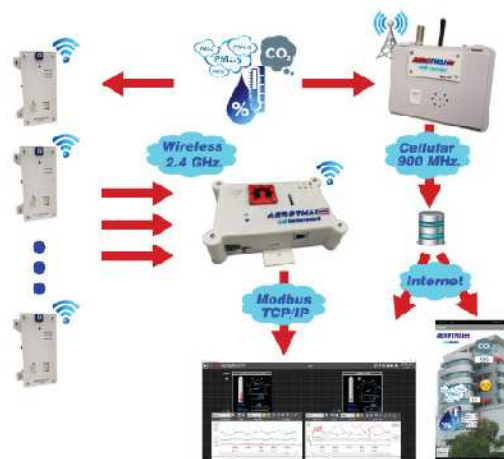


ทีมผู้วิจัย สังกัด อ.ส.ป.

1. นายสุรพันธุ์ บุญณานุกาฬพงศ์
2. นายชาญณรงค์ ศักดิ์สิริสกุล
3. นายณฤเดช สุจินพรม



ภาพผลงาน



goodinnovation
BETTER LIFE, BEST FUTURE
AEROTIAI INNOVATION



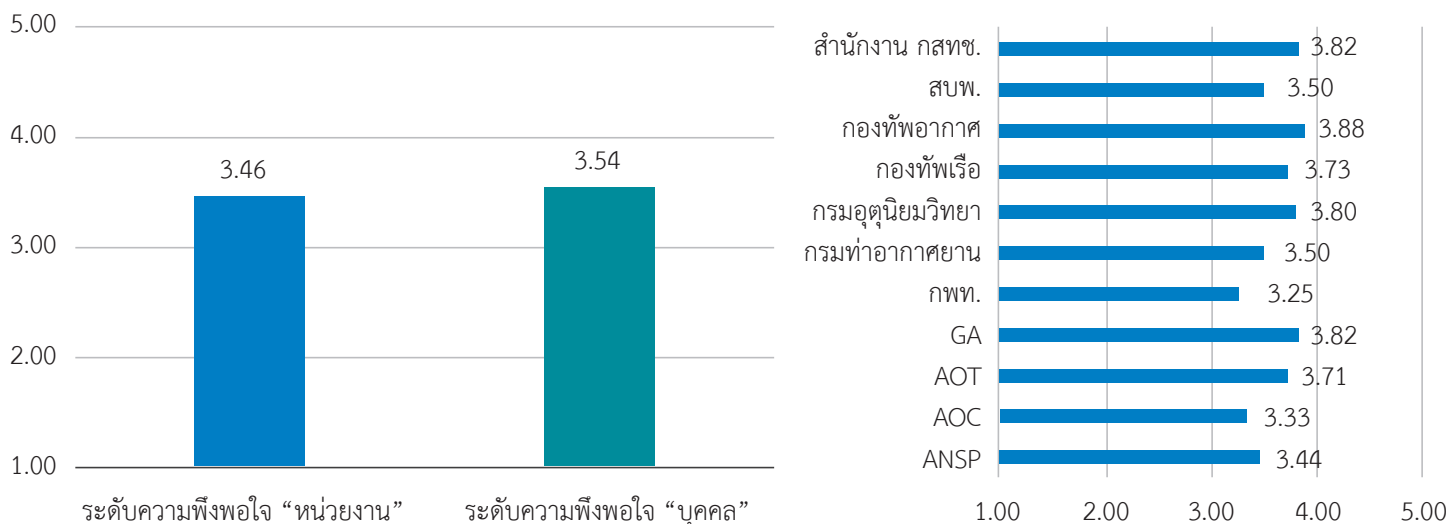
ความพึงพอใจของลูกค้าและผู้ให้บริการ

บริษัทฯ มีการประเมินผลความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญเป็นประจำทุกปี เพื่อรับฟังเสียงสะท้อนจากลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ โดยวัตถุประสงค์คือ

- เพื่อให้ผู้ให้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกสามารถสื่อสารถึงความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความคาดหวังและความต้องการให้บริษัทฯ รับทราบในมุมมองของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- เพื่อนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการให้บริการ มาปรับปรุงกระบวนการให้บริการและแก้ไขปรับปรุงความไม่พึงพอใจของผู้ใช้บริการและเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- เพื่อนำผลการศึกษาไปปรับใช้ในการสื่อสารไปยังผู้เกี่ยวข้องในการปรับปรุงการให้บริการ
- นำข้อคิดเห็นด้านความไม่พอใจและความคาดหวังของกลุ่มผู้บริหารจากหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญมาจัดลำดับความสำคัญในการปรับปรุงการดำเนินงานและการให้บริการ

ในปี 2563 บริษัทฯ ไม่ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการฯ เนื่องจากมีผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) แต่จากผลการประเมินในปี 2562 ยังสามารถนำมาใช้เป็นประเด็นสำคัญในการปรับปรุง/พัฒนาได้อย่างต่อเนื่อง

แสดงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่บริษัทฯ ทำการสำรวจความพึงพอใจ



สรุปผลการสำรวจความพึงพอใจ ที่มีต่อการดำเนินงานในการบริหารความสัมพันธ์ด้านต่างๆ ของบริษัทฯ 6 ด้าน คือ

- 1) ประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับจากการสื่อสารข้อมูลสารสนเทศที่สำคัญของบริษัทฯ
- 2) การรับฟังความคิดเห็น และ/หรือ ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการดำเนินการตามความคิดเห็น/ความต้องการอย่างเหมาะสมเพื่อประโยชน์ร่วมกัน
- 3) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับเชิญเข้าร่วมทุกกิจกรรมที่มีความเกี่ยวข้องที่บริษัทฯ จัดขึ้น
- 4) กิจกรรมที่บริษัทฯ จัดขึ้นเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน/กิจกรรมในระดับที่เหมาะสม
- 5) ประโยชน์/ผลสัมฤทธิ์ที่หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับจากการเข้าร่วมกิจกรรมที่บริษัทฯ จัดขึ้น
- 6) การได้รับความร่วมมือจากบริษัทฯ ในการเข้าร่วมกิจกรรมที่หน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร้องขอ (Cooperation) มีระดับคะแนนเฉลี่ย 3.91 ในปี 2562 ระดับคะแนนเฉลี่ย 3.71 ในปี 2561 และระดับคะแนนเฉลี่ย 3.70 ในปี 2560 จะเห็นได้ว่าหากเปรียบเทียบ 3 ปีที่ผ่านมา ผลสำรวจมีระดับคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



คณะกรรมการการคมนาคมวุฒิสภาเข้าตรวจเยี่ยม

วันที่ 1 กรกฎาคม 2563 นายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พร้อมด้วยคณะผู้บริหารให้การต้อนรับ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ ประธานคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา และคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ในโอกาสเข้าตรวจเยี่ยมบริษัทฯ พร้อมฟังการบรรยาย และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ประเด็นผลกระทบในภาพรวมของปริมาณจราจรทางอากาศ และผลกระทบทางการเงินของบริษัทฯ จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) พร้อมกลยุทธ์ในการดำเนินงานเพื่อลดผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานแม่



รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมตรวจราชการและสำรวจความพร้อมในการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา

นายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมคณะ เดินทางมาตรวจราชการและสำรวจความพร้อมในการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา ระหว่างวันที่ 10-11 กันยายน 2563 ซึ่งเป็นท่าอากาศยานแห่งใหม่ ลำดับที่ 29 ของกรมท่าอากาศยาน เพื่อสำรวจความพร้อมในการให้บริการเป็นไปตามนโยบายรัฐบาล เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจภาคใต้ทั้งด้านการลงทุนและการท่องเที่ยว เพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางอากาศและใช้เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อรองรับการเปิดเสรีอาเซียน โดยนายกรัฐมนตรีและรัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งในส่วนของบริษัทฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างหอบังคับการบินแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยได้เตรียมความพร้อมของระบบสื่อสาร ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และอัตรากำลังของบุคลากรประจำหอบังคับการบิน ดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งปัจจุบันได้รับการรับรองความสามารถในการปฏิบัติงานจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ บริษัทฯ พร้อมให้บริการการเดินอากาศ เพื่อความปลอดภัยของทุกเที่ยวบินที่จะมาใช้บริการที่สนามบินเบตง



รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ตรวจเยี่ยมพร้อมรับฟังรายงานความคืบหน้าแผนงานการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา วันที่ 24 สิงหาคม 2563 นายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมคณะ เดินทางไปตรวจเยี่ยม พร้อมรับฟังรายงานความคืบหน้าแผนงานการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถาของบริษัทฯ ในฐานะหน่วยงานในกำกับดูแล ที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เข้าไปเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศในโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก โดยนายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ นายทินกร ชวงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) และนายสุทธิพงษ์ คงพูล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานและความปลอดภัย) ได้รับฟังแนวนโยบาย และรายงานถึงขอบเขตความรับผิดชอบของบริษัทฯ แผนการดำเนินโครงการ ความคืบหน้า รวมถึงปัญหาอุปสรรคต่างๆ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศในระยะยาว ณ สถานีการบิน กองการบินทหารเรือ จ.ระยอง

การลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงานระหว่าง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และ กรมอุตุนิยมวิทยา

วันที่ 18 มิถุนายน 2563 นายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พร้อมด้วย นาวาอากาศเอก สมศักดิ์ ขาวสุวรรณ์ อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา ลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน (Letter of Agreement) พร้อมประสานการทำงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกรวดเร็วในการบริหารจัดการเที่ยวบิน โดยมีนายณัฐวัฒน์ สุภานันท์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม) และนางสาวกรรวิ สิริชีวีภาค รองอธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา ฝ่ายปฏิบัติการ ร่วมเป็นสักขีพยาน ณ หอประชุมกรมอุตุนิยมวิทยา ถนนสุขุมวิท เขตบางนา กรุงเทพฯ การลงนามข้อตกลงฯ ฉบับปี 2563 นี้ เป็นการทบทวนแนวทางการปฏิบัติงานของกรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) และบริษัทฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ว่าด้วยการจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน กับหน่วยงานผู้มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ พ.ศ. 2559 โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญคือ

- เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน และการให้บริการจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและเกิดความปลอดภัยกับเที่ยวบินต่างๆ ด้วยข้อมูลด้านอุตุนิยมวิทยามีความถูกต้อง รวดเร็ว แม่นยำ ทันเวลา เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจราจรทางอากาศและเป็นประโยชน์ต่อการทำการบิน ในการวางแผนการบินและบริหารจัดการเที่ยวบิน
- เพื่อความปลอดภัยและความคล่องตัวในการบริหารจราจรทางอากาศ บริษัทฯ จึงได้ร่วมมือกับ อต. ในการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน มาโดยตลอด โดย อต.เป็นผู้ให้ข้อมูลพยากรณ์อากาศและการแจ้งเตือนกรณีสภาพอากาศเลวร้าย หรือมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ อย่างฉับพลัน ที่อาจเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติการบินในช่วงของการทำการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่ที่เครื่องบินกำลังเพิ่มหรือลดระดับเพดานการบิน และพื้นที่เขตประชิดสนามบิน ซึ่งตลอดเวลาที่ผ่านมาเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ และเจ้าหน้าที่ของ อต.ได้ปฏิบัติงานร่วมกันอย่างบูรณาการในทุกสนามบินทั่วประเทศ
- เพื่อยกระดับการทำงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินของประเทศให้สอดคล้องกับแนวทางแผนพัฒนาการเดินอากาศสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- เพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูล เชื่อมต่อระบบและอุปกรณ์ในส่วนที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนความร่วมมือด้านบุคลากรเพื่อให้มีการถ่ายทอดความรู้ระหว่างกัน ซึ่งจะทำการปฏิบัติงานร่วมกันมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงความร่วมมือในการพัฒนาด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน เพื่อรองรับเทคโนโลยีอุตุนิยมวิทยาการบินสากล อันจะนำมาซึ่งประโยชน์ต่อระบบการเดินอากาศของประเทศแล้ว ความร่วมมือที่เกิดขึ้นนับเป็นโอกาสในการดำเนินการร่วมกันที่สำคัญยิ่งต่อประเทศไทย เพื่อขับเคลื่อนการปฏิบัติงานและก่อให้เกิดประโยชน์อย่างชัดเจน โดยมีเป้าหมายสูงสุดในการพัฒนาด้านการเดินอากาศให้ได้ตามข้อกำหนดของ ICAO ซึ่งอยู่บนพื้นฐานความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ



การดำเนินงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนด้านสังคม

การดูแลสังคมและชุมชน

เพื่อสร้างความตระหนักและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสังคมด้านความปลอดภัยในปี 2563 บริษัทฯ ดำเนินงานตามแผนแม่บทแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ที่ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การดูแลสังคมและชุมชน ในหลากหลายมิติ ส่งเสริมการพัฒนาตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อมุ่งเน้นให้สังคม ชุมชน ตระหนักถึงกิจกรรม ประเพณี วัฒนธรรม ที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านการบินของประเทศ ทั้งระดับชุมชน และเยาวชน

• นวัตกรรมชุมชน

ส่งเสริมวัฒนธรรมนวัตกรรมให้พนักงานทำการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมเพื่อเป็นการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชน เพื่อส่งเสริมให้เกิดผลงานนวัตกรรมชุมชนที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนโดยรอบองค์กร และรอบสนามบิน โดยนำความสามารถหลักของบริษัทฯ ทั้ง 2 ด้าน คือ มาตรฐานและมีบริการให้บริการการเดินทางเป็นที่ยอมรับของอุตสาหกรรมการบิน และความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม การจราจรทางอากาศของบุคลากรของบริษัทฯ ไปช่วยเหลือชุมชนกลุ่มต่างๆ ได้แก่

- ชุมชนที่อยู่รอบสนามบิน รอบเขตประชิดสนามบินหรือแนวเส้นการบินที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการของบริษัทฯ
- ชุมชนที่สร้างผลกระทบให้การให้บริการของบริษัทฯ ได้แก่ ชุมชนที่มีการจุดบั้งไฟ ปล่อยโคมลอย โคมควัน โดรน การดำเนินงานของวิทยุชุมชนที่อยู่โดยรอบสนามบิน รอบเขตประชิดสนามบิน หรือแนวเส้นทางการบิน
- กลุ่มชุมชนสังคมทั่วไป เพื่อสร้างโอกาส และสนับสนุนให้ชุมชนและสังคมตระหนักถึงการดำเนินงานที่ไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อชุมชนและสังคมในฐานะองค์กรที่มีการบริหารจัดการที่ดี

ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ให้ความสำคัญโดยร่วมเป็นคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม และให้การสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ได้เรียนเชิญผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกองค์กร ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ความชำนาญสูง และได้รับการยอมรับในส่วนของความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านระดับประเทศเป็นที่ปรึกษา เพื่อให้การดำเนินงานส่งเสริมนวัตกรรมชุมชนของบริษัทฯ มีการพัฒนาอย่างเป็นระบบและยั่งยืนจึงได้ผลักดันให้เกิดนวัตกรรมชุมชนอย่างเป็นรูปธรรม สามารถนำนวัตกรรมไปขยายผลให้เป็นประโยชน์ต่อชุมชนต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสามารถเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนเป้าหมายได้อย่างเป็นรูปธรรม อันจะนำมาซึ่งการสร้างความร่วมมือและสร้างพันธมิตรที่ดีระหว่างชุมชนเป้าหมายกับบริษัทฯ

• ผลงานที่ได้รับรางวัลประกวดการขยายผลงานนวัตกรรมชุมชน ปี 2562 และนำไปสร้างประโยชน์ต่อชุมชนในปี 2563



เครื่องหยอดเมล็ดพันธุ์ข้าวรุ่นดัดแปลงสำหรับนาฉ่ำม

วันที่ 20 สิงหาคม 2563 บริษัทฯ ทำการส่งมอบ “เครื่องหยอดเมล็ดพันธุ์ข้าวรุ่นดัดแปลงสำหรับนาฉ่ำม” จำนวน 15 เครื่อง ให้กับกรมการข้าว เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนเครื่องจักรกล ในการเกษตรในการปลูกข้าว ซึ่งเป็นผลงานนวัตกรรมชุมชน ที่ได้รับการจดสิทธิบัตรจากกรมทรัพย์สินทางปัญญา โดยมี นายจรูญ เราประเสริฐ รองอธิบดีกรมการข้าว เป็นผู้รับมอบ และ นายสุพล เชื้อวาทชีพร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบายและทรัพยากรบุคคล) เป็นผู้แทนส่งมอบ

เครื่องหยอดเมล็ดพันธุ์ข้าวรุ่นดัดแปลง (Rice Seeding Machine) เป็นผลงานที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ สาขาเกษตรชุมชน โครงการนวัตกรรมชุมชน ประจำปี 2558 ของศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลกและได้รับรางวัลดีเด่น ประจำปี 2559 โครงการขยายผลงานนวัตกรรม (ชุมชนสัมพันธ์) ได้รู้จักเป็นที่แพร่หลาย มีหลายหน่วยงานราชการ และเกษตรกรชุมชน นำไปใช้ส่งเสริมการลดต้นทุนการผลิตให้เกษตรกรและเพิ่มผลผลิตด้านการปลูกข้าวจากการใช้ผลงานนวัตกรรมแบบครบวงจร และให้ความรู้แก่เกษตรกรตั้งแต่การเตรียมดิน จนถึงเก็บเกี่ยว และแปรรูปออกจำหน่าย ซึ่งได้รับความสนใจและรู้จักอย่างแพร่หลายในหมู่เกษตรกร อำเภอบางระกำ จังหวัดพิษณุโลก โดยได้มีการขยายผลทำแปลงนาอินทรีย์ ในปี 2561 เพาะปลูกข้าวหอมมะลิ 105 ลงพื้นที่แปลงนานายเอนก ถิ่นวงศ์แยะ จำนวน 6 ไร่ และต่อมาได้มีการขยายผลงานนวัตกรรมปี 2562 โดยมีการเผยแพร่ความรู้ให้กับศูนย์เรียนรู้เศรษฐกิจพอเพียงไร่สวนผสมอำเภอกงไกรลาศ จังหวัดสุโขทัย และขยายผลไปยังอำเภอยางชุมน้อย จังหวัดศรีสะเกษ โครงการขับเคลื่อนพิษณุโลก เมืองอาหารปลอดภัย ผลลัพธ์จากการพัฒนานวัตกรรมดังกล่าวนี้สร้างประโยชน์ให้กับชุมชนและเกษตรกรเป็นไปตามนโยบายการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ



โครงการธนาคารปูม้าระบบโซลาร์เซลล์

คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2561 มีมติเห็นชอบการขยายผลธนาคารปูม้าเพื่อ “คืนปูม้าสู่ทะเลไทย” ไปสู่ชุมชนชายฝั่งด้วยองค์ความรู้ด้านการวิจัยและนวัตกรรม โดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) เป็นโครงการธนาคารปูม้าที่ได้รับการสนับสนุนจากหลายองค์กร เช่น ธนาคารออมสิน กรมประมง ปรองดองไทย เป็นต้น

นวัตกรรมของศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี บริษัทฯ ได้เล็งเห็นคุณประโยชน์ของโครงการธนาคารปูม้า จึงมีแนวคิดในการต่อยอดให้โครงการนี้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อชุมชนมากยิ่งขึ้น จึงเสนอ “โครงการธนาคารปูม้าระบบโซลาร์เซลล์” ขึ้น โดยมีแนวคิดเพื่อ

- สนองนโยบายรัฐบาลตามมติคณะรัฐมนตรีในการสนับสนุนการขยายผลธนาคารปูม้า เพื่อ “คืนปูม้าสู่ทะเลไทย”
- เสนอแนวทางวิธีการใหม่เพื่อสร้างคุณภาพการให้กับชุมชน เพื่อเพิ่มจำนวนปูม้าสร้างอาชีพและรายได้ให้ชุมชนอย่างยั่งยืน และสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับบริษัทฯ

โครงการธนาคารปูม้าระบบโซลาร์เซลล์ นวัตกรรมได้ทำการพัฒนานำระบบโซลาร์เซลล์รับแสงอาทิตย์มาผลิตกระแสไฟฟ้าป้อนธนาคารปูม้า และมีระบบสำรองกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินในสถานะที่ท้องฟ้ามีด มีฝนตก ไฟฟ้าจากโซลาร์เซลล์ไม่สามารถชาร์จแบตเตอรี่ได้ทำให้ระดับไฟฟ้าในแบตเตอรี่ต่ำกว่าค่าที่กำหนด จะมีระบบเสียงเตือน และอินเวอร์เตอร์จะตัดระบบการจ่ายไฟฟ้า ทำให้สามารถสลับวงจรไปใช้ระบบไฟฟ้าส่วนภูมิภาค หรือถ้าไฟฟ้าส่วนภูมิภาคดับก็สามารถใช้ระบบไฟฟ้าสำรองได้ เป็นการรับประกันว่าแม่ปูและลูกปูในถังเพาะฟักได้รับออกซิเจนแน่นอน ผลที่ได้รับจากการพัฒนานวัตกรรมมาต่อยอดโครงการธนาคารปูม้าให้กับชุมชน ทำให้

- ธนาคารปูม้าไม่มีค่าใช้จ่ายเรื่องค่ากระแสไฟฟ้า
- ใช้พลังงานทางเลือกเป็นการช่วยลดโลกร้อน
- ระบบโซลาร์เซลล์และระบบสำรองสร้างความมั่นใจ และเพิ่มอัตราการรอดของลูกปูม้าและแม่ปูม้า





นวัตกรรมทำโครงการร่วมกับกลุ่มอนุรักษ์อ่าวพุมเรียง เนื่องจากนวัตกรรมที่สร้างขึ้นสามารถเป็นที่รู้จักและนำไปใช้ประโยชน์ได้ในวงกว้าง เพราะสถานที่ตั้งชุมชนแหลมโพธิ์ ตำบลพุมเรียง อำเภอยาไชยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นศูนย์การเรียนรู้ของนักศึกษาและอาจารย์จากมหาวิทยาลัยทั่วประเทศ และมีการขยายผลไปในพื้นที่ชุมชนอื่นๆ ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ระนอง ชุมพร ตรัง และเพชรบุรี จุดเด่นของโครงการนอกจากเรื่องพลังงานทดแทนแล้ว นวัตกรรมของบริษัทฯ โดยที่ ร.ต.สมนึก ช่วยคง ได้มีการต่อยอดโครงการโดยได้ริเริ่มก่อตั้ง “กลุ่มสัจจะปล่อยปูม้าลงสู่ทะเลไทย” และได้รับความร่วมมืออย่างดีจากชุมชนในการเข้าร่วมการดำเนินงาน โดยมีสมาชิกชุมชน (นายสุธรรม แอบมณี) เป็นประธานกลุ่ม และนวัตกรรมของบริษัทฯ ว่าที่ ร.ต.สมนึก ช่วยคง ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้จัดการงานบริหารทั่วไป (ภูมิภาค) สังกัดศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี เป็นกรรมการและเลขานุการ



กลุ่มสัจจะปล่อยปูม้าลงสู่ทะเลไทย

ได้รับการขึ้นทะเบียนกับสภาเกษตรกรแห่งชาติตามมาตรา 20(4) แห่ง พ.ร.บ.สภาเกษตรกรแห่งชาติ พ.ศ. 2553 ตั้งแต่วันที่ 23 ธันวาคม 2562

วัตถุประสงค์ของกลุ่มสัจจะปล่อยปูม้าลงสู่ทะเลไทย เพื่อสร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์ สร้างความยั่งยืนของกิจกรรมธนาคารปูม้า เพิ่มปริมาณปูม้าในทะเล (จากการที่ปูม้ามีโอกาสรอดชีวิตสูงขึ้น) เพื่อความมั่นคง และเพิ่มรายได้ของชาวประมง เป้าหมายที่สำคัญของกลุ่มสัจจะ คือ “สร้างจิตสำนึกให้สมาชิกปล่อยแม่ปูไข่ดำคืนสู่ทะเล” ตามข้อตกลงของสมาชิกกลุ่ม

ความสำเร็จของโครงการธนาคารปูม้าระบบโซลาร์เซลล์ มีสมาชิกบริจาคแม่ปูม้า เพื่อปล่อยพร้อมลูกปูม้า (โดยไม่เก็บแม่ปูไว้ขาย) คิดเป็นรายได้เข้าชุมชนในช่วง 6 เดือนที่เก็บสถิติ (มิ.ย.-ธ.ค. 2562) ประมาณ 20-30 ล้านบาท ซึ่งนับว่าการพัฒนานวัตกรรมโครงการธนาคารปูม้าระบบโซลาร์เซลล์ ร่วมกับการจัดตั้งกลุ่มสัจจะได้เสริมสร้างและพัฒนาความเข้มแข็งแก่เกษตรกรและองค์กรเกษตรกร ได้รับแนวทางการแก้ไขปัญหาของเกษตรกรทั้งด้านการผลิตและการจำหน่าย ส่งเสริมและพัฒนาการประกอบอาชีพของเกษตรกร รวมถึงได้รับการประสาน ส่งเสริม สนับสนุนต่อสภาเกษตรกรแห่งชาติอีกด้วย

- **วิทยุการบินฯ นำนฟ้าปลอดภัยจากปัจจัยอันตราย**

บริษัทฯ ได้ขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ด้วยการสนับสนุนลงพื้นที่ชุมชน การรณรงค์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเรื่องการปล่อยโคมลอย โคมควัน และการจุดบั้งไฟ ที่เป็นปัจจัยอันตรายทางการบินกับประชาชน ขอความร่วมมือประชาชนหรือผู้จัดงาน ทำหนังสือขออนุญาตจุดบั้งไฟไปยังหน่วยงานปกครอง เพื่อความปลอดภัยทางอากาศ ในช่วงประเพณีบุญบั้งไฟ เป็นงานสำคัญประจำปีของคนไทย บริษัทฯ มีแนวทางการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ที่มีบทบาทสำคัญในการเข้าถึงชุมชน สังคม อย่างต่อเนื่อง 4 หน่วยงานคือ

- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
- สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ปัจจัยอันตรายทางการบิน

ช่วงเวลาสถานการณ์ภัยอันตรายจากการปล่อยโคมลอย โคมควัน โคมยักษ์ หรือกิจกรรมอื่นๆ ของชุมชน เป็นปัจจัยอันตรายสำคัญต่อการทำการบินของอากาศยาน จำเป็นที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องรณรงค์ให้ชุมชนตระหนักถึงอันตรายจากการปล่อยโคมลอยและโคมลอยอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตามในปี 2563 เป็นปีที่เกิดปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID 19) บริษัทฯ และหน่วยงานเกี่ยวข้องจึงไม่ได้มีการลงพื้นที่เพื่อรณรงค์ให้ชุมชนตระหนักถึงปัญหาจากกิจกรรมเหล่านี้



ปี 2563 บริษัทฯ ได้มีการทบทวนแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564-2568 กำหนดโครงการ เพื่อดำเนินการหลังจากประเทศทั่วโลกพ้นจากปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID 19) โดยพิจารณากำหนดแผนการบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน โดยมีการจัดการปัญหาและควบคุมความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน (บั้งไฟโคมลอย โคมควัน RPAS) รวมถึงการบริหารความเสี่ยงจากปัจจัยอันตรายทางการบิน และเฝ้าระวังปัจจัยอันตรายทางการบินใหม่

- กิจกรรมจิตอาสา



จิตอาสากระทรวงคมนาคมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์

วันที่ 16 สิงหาคม 2563 นายทินกร ชวงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) เข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสา “เราทำดี เพื่อชาติ ศาสน์ กษัตริย์” ภายใต้ชื่อ จิตอาสากระทรวงคมนาคมบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ โดยมี นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธี ภายในงานประกอบด้วย พิธีทอดผ้าป่าสามัคคี กิจกรรมจิตอาสากระทรวงคมนาคม บำเพ็ญสาธารณประโยชน์ ด้วยสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณแห่งพระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรงห่วงใยและทรงคำนึงถึงความอยู่ดีมีสุขของประชาชนเป็นสำคัญ ทรงมีพระราชปณิธานแน่วแน่ที่จะทำให้ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความผาสุกร่มเย็น รวมทั้ง สืบสาน รักษา ต่อยอด โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ด้วยมุ่งหวังให้พสกนิกรทุกหมู่เหล่า มีความสมัครสมานสามัคคีร่วมมือร่วมใจ ประกอบกิจกรรมสาธารณะ เพื่อประโยชน์สุขของชุมชนส่วนรวม โดยไม่หวังสิ่งตอบแทน ณ วัดนางนองวรวิหาร กรุงเทพมหานคร

- กิจกรรมมูลนิธิบ้านฟ้าไทย



มูลนิธิบ้านฟ้าไทยช่วยเหลือชุมชน เพื่อสู้ภัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

วันที่ 22 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ จัดกิจกรรมมูลนิธิบ้านฟ้าไทยช่วยเหลือชุมชน เพื่อสู้ภัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เพื่อสนับสนุนช่วยเหลือชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา โดยผู้บริหารและพนักงานได้บริจาคเงินร่วมกับมูลนิธิบ้านฟ้าไทย จำนวน 218,354 บาท เพื่อจัดหาเครื่องบริโภคบรรจุยังชีพ นำไปมอบให้กับชุมชนหน้าสมาคมธรรมศาสตร์ซึ่งเป็นชุมชนบริเวณโดยรอบที่ทำการสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของภัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) จำนวน 460 ครอบครัว โดยนายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พร้อมด้วยผู้บริหาร กรรมการมูลนิธิบ้านฟ้าไทย รวมถึงผู้บริหาร พนักงานจิตอาสา และผู้แทนจากหน่วยงานใกล้เคียง ร่วมเป็นเกียรติมอบยังชีพให้กับพี่น้องชุมชน ณ สวนเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา



กิจกรรมตู้ปันสุข

บริษัท และมูลนิธิบ้านฟ้าไทย ได้จัดกิจกรรมตู้ปันสุขเพื่อช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนโดยรอบที่ทำการ ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของภัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยได้ดำเนินการนำเครื่องอุปโภคไปใส่ตู้ปันสุขของบริษัทฯ ณ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สวนพลู ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 จนถึงเดือนกันยายน 2563 โดยได้รับเงินบริจาคจากฝ่ายจัดการและพนักงานในการจัดหาเครื่องบริโภค

การพัฒนากฎหมายการบุคคล

• การบริหารทรัพยากรบุคคล

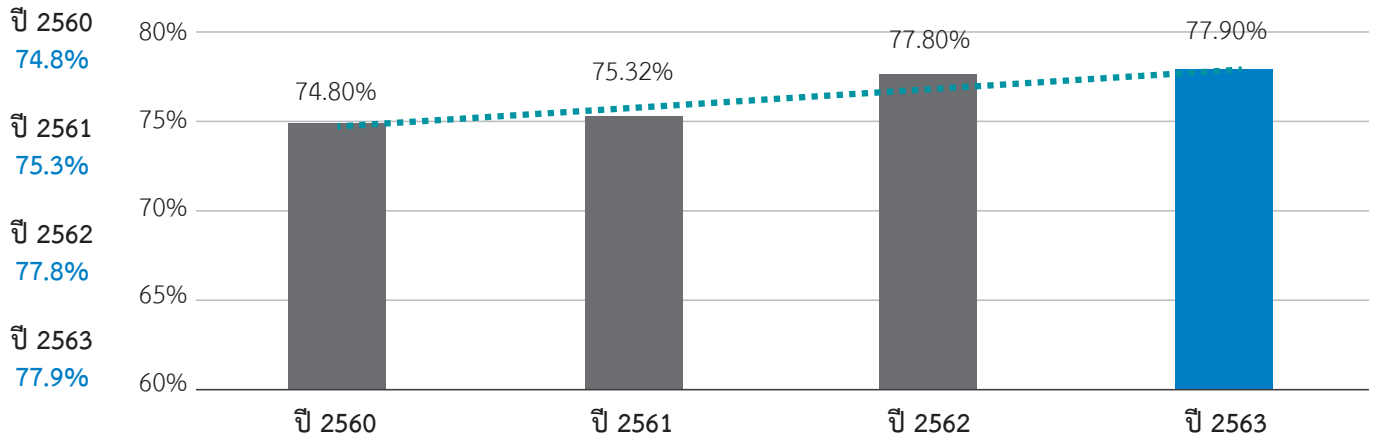
บริษัทฯ ตระหนักถึง “คน” ที่ถือได้ว่าเป็นทรัพยากรที่สำคัญ จึงมีนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคลในทิศทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับประเทศไทย 4.0 นโยบายการกำกับดูแลองค์กรที่ดี หลักเกณฑ์และแนวทางของระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ มาตรฐานสากล ISO 26000 นโยบายบริหารบุคคลภาครัฐ ตลอดจนวิสัยทัศน์ และแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคล โดยแบ่งออกเป็นด้านต่างๆ ดังนี้

- นโยบายการบริหารโครงสร้างและอัตรากำลัง ที่มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ สอดคล้องกับภารกิจและทิศทางขององค์กร
- นโยบายการสรรหาและคัดเลือกบุคลากร โดยมุ่งเน้นให้การสรรหา การคัดเลือก การบรรจุแต่งตั้ง บุคลากรทั้งภายนอกและภายในองค์กร มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ โปร่งใส และเป็นธรรม สอดคล้องกับแผนอัตรากำลัง การจัดการเส้นทางอาชีพ และการสืบทอดตำแหน่ง
- นโยบายการบริหารค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ โดยมุ่งเน้นให้การบริหารค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ สอดคล้องกับคุณสมบัติและหน้าที่ความรับผิดชอบ สภาพแวดล้อมของอุตสาหกรรม กฎหมายและผลประกอบการขององค์กร
- นโยบายการบริหารผลการปฏิบัติงาน โดยมุ่งเน้นให้การบริหารผลการปฏิบัติงาน มีกระบวนการ หลักเกณฑ์ และแนวปฏิบัติที่เป็นระบบ โปร่งใสและเป็นธรรม สอดคล้องกับผลลัพธ์ของงาน
- นโยบายการเรียนรู้และการพัฒนา โดยมุ่งเน้นให้การพัฒนาบุคลากร มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนารายบุคคลตามสายอาชีพ รวมทั้งมีกระบวนการจัดการสารสนเทศ และการจัดการองค์ความรู้ เพื่อการสร้างนวัตกรรมที่ส่งเสริมให้บริษัทฯ มีการเติบโตอย่างยั่งยืน
- นโยบายการจัดการสภาพแวดล้อม โดยมุ่งเน้นให้การจัดการสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีกระบวนการและแนวทางที่เป็นระบบ สอดคล้องกับกฎหมาย และแนวทางส่งเสริมให้พนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี อีกทั้งยังมุ่งเน้นให้การส่งเสริมจริยธรรม จรรยาบรรณ วัฒนธรรมองค์กร และแรงงานสัมพันธ์ มีกระบวนการที่เป็นไปตามแนวทางของนโยบายภาครัฐ วิสัยทัศน์และพันธกิจองค์กร
- นโยบายการจัดการสารสนเทศทรัพยากรบุคคล โดยมุ่งเน้นให้การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล มีเครื่องมือการจัดการระบบสารสนเทศที่ครบถ้วนและทันสมัย สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและเป้าหมายการบริหารและการพัฒนาบุคลากรในทุกด้าน

- **ความผูกพันต่อองค์กร (Employee Engagement)**

บริษัทฯ ทำการสำรวจความผูกพันต่อองค์กร มีผลการประเมินในช่วงปี พ.ศ. 2560-2563 เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยผลสำรวจความผูกพันต่อองค์กร ปี 2563 ร้อยละ 77.90

ความผูกพัน เปรียบเทียบ 2560-2563



การดำเนินงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

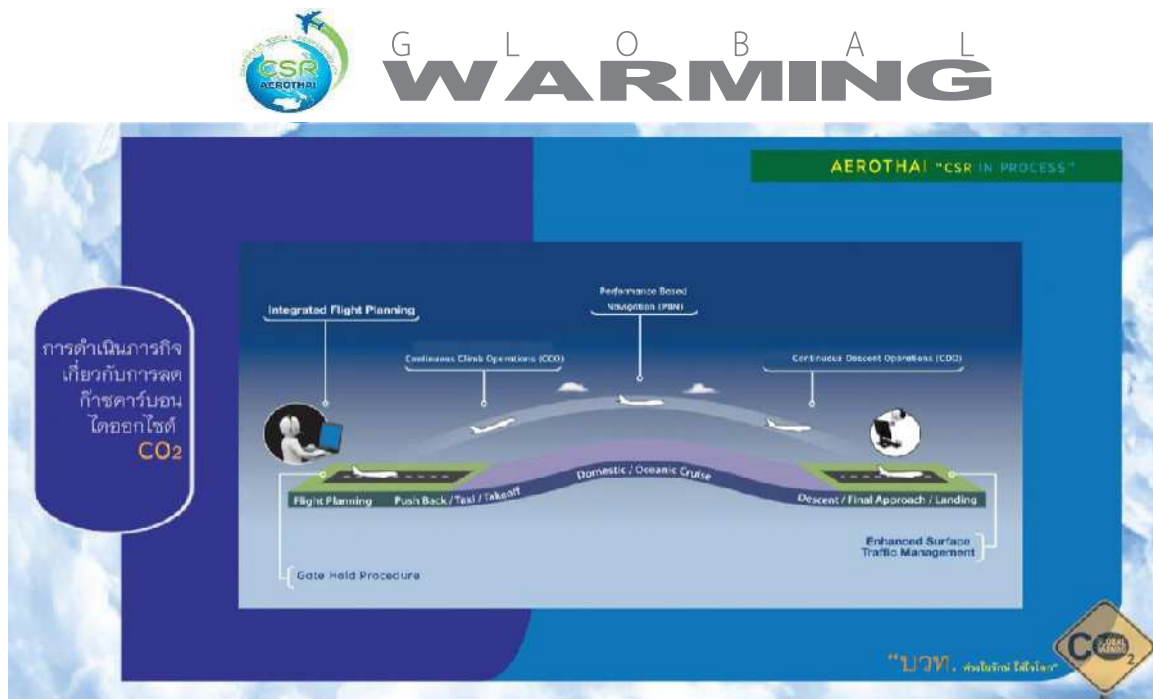
- **การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก**

ในปี 2563 บริษัทฯ ยังคงขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม พลังงานและการเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืนขององค์กร และการสร้างคุณค่าที่ยั่งยืนของธุรกิจ โดยกำหนดเป็นตัวชี้วัดด้านสภาพแวดล้อม “ปริมาณ Carbon Emission ที่เกิดจากความไม่มีประสิทธิภาพของระบบ ATM (Air Traffic Management) ภายใต้วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์ “พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ” ซึ่งเป็นการทำ CSR ที่ยึดโยงจากแผนยุทธศาสตร์ หรือแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ ในด้านภารกิจหลัก ซึ่งเป็นการจัดทำ CSR-in-process (Responsive) จากการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อเป็นการช่วยลดภาวะโลกร้อน (Carbon Emission) เพื่อลดผลกระทบเชิงลบและสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พัฒนาระบบ TMCS (Thailand Modernization CNS/ATM System) เข้าใช้งานในปี 2563 จึงเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของระบบบริการการเดินอากาศที่ช่วยแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อนได้ ร่วมกับการพัฒนาระบบการจัดการจราจรทางอากาศ ขาออกจากสนามบินด้วยเทคนิค Gate Hold Procedure การปรับปรุงเส้นทางบินคู่ขนานแบบทิศทางเดียว (Unidirectional Parallel Route) การจัดทำเส้นทางบินพิเศษตามสภาพการจัดสรร

- **การบริหารจัดการห้วงอากาศ**

บริษัทฯ นำความรู้ความสามารถนำความสามารถหลักทั้ง 2 ด้านคือ มาตรฐานและฝีมือการให้บริการการเดินอากาศเป็นที่ยอมรับของอุตสาหกรรมการบิน และความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมจราจรทางอากาศของบุคลากรไปพัฒนาการดำเนินงานในภารกิจหลักด้านบริการการเดินอากาศเพื่อส่งเสริมการลดมลพิษทางด้านอากาศ เสียง รวมถึงการลดภาวะโลกร้อน ซึ่งเป็นการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการทำงาน (CSR in Process) โดยมีการพัฒนาการใช้งานห้วงอากาศ (Conditional Route: CDR) การทำ Ground Delay Program (CTOT) และการพัฒนาการร่อนลงสู่สนามบินในแบบ Continuous Descent Operations (CDO) และการบริหารห้วงอากาศรูปแบบอื่นๆ ที่เพิ่มขีดความสามารถในการเพิ่มประสิทธิภาพการบินและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

การทำการบินแบบต่างๆ ที่ทำให้ลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)



ภาพรวมการดำเนินงานเพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ภายใต้การนำระบบต่างๆ เข้าใช้งาน

AEROTHAI "CSR IN PROCESS"

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) มีการดำเนินการกิจเกี่ยวกับการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) โดยมีโครงการแผนงานอย่างเป็นระบบต่อเนื่องระหว่างปี ๒๕๕๓ ถึงปัจจุบัน

โครงการ/แผนงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีงบประมาณ)
การจัดทำเส้นทางบินพิเศษตามสภาพการจราจรทางอากาศ (Conditional Route: CDR)	ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ ถึงปัจจุบัน
การจำกัดความเร็วของเครื่องบินขณะอยู่บนรันเวย์ Gate Hold Procedure	ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ ถึงปัจจุบัน
การปรับปรุงเส้นทางบินแบบทิศทางเดียว (Unidirectional Parallel Route)	ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ ถึงปัจจุบัน
การพัฒนาการขึ้นลงสู่สนามบินแบบ Continuous Descent Operations (CDO)	ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ ถึงปัจจุบัน
Ground Delay Program (GDP)	ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ ถึงปัจจุบัน

GLOBAL WARMING

"บวก. ช่วยโลกได้เยอะ"

รูปแบบการบินสำคัญที่ช่วยลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂)

ระบบ BOBCAT (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management Advisory System)

- ลดปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงในการบินได้กว่า 10 ล้านกิโลกรัม
- ลดภาระค่าใช้จ่ายให้กับสายการบินต่อปีได้กว่า 110 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 4 พันล้านบาท)
- บริษัทฯ มีการพัฒนาระบบ BOBCAT อย่างต่อเนื่องให้มีประสิทธิภาพให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มสมรรถนะในการจัดการจราจรทางอากาศของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ผ่านน่านฟ้าของประเทศอัฟกานิสถาน (Kabul Flight Information Region: Kabul FIR ไปยังภูมิภาคต่างๆ ในทวีปยุโรป

การบินลงแบบ Continuous Descent Operations (CDO)

- สามารถลดเวลาทำการบินได้ 1-2 นาทีต่อเที่ยวบิน
- เที่ยวบินประหยัดน้ำมันประมาณ 120-200 กิโลกรัมต่อนาที
- ลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ประมาณ 380-630 กิโลกรัมต่อเที่ยวบิน

ระบบการเดินอากาศแบบ Performance-Based Navigation (PBN)

- ช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของสายการบินได้มากขึ้น
- การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศน้อยลง ลดการสร้างมลภาวะทางอากาศและเสียงให้กับชั้นบรรยากาศโลก

การดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการที่สนับสนุนการดำเนินงานด้าน CSR in Process เพื่อลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) หรือก๊าซเรือนกระจก มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและหลายรูปแบบตามขีดความสามารถของระบบต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปตามเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ



• ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนา/ปรับปรุงสถานประกอบการทุกแห่งทั่วประเทศ (ปอส.) และใช้เกณฑ์ในการตรวจประเมินเข้าร่วมประกวดสถานประกอบการบิการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมระดับประเทศ ตามเกณฑ์การประเมินตามข้อกำหนดกฎหมายความปลอดภัยฯ จากกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน ในปี 2563 บริษัทฯ มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมอย่างต่อเนื่องโดยฝังไว้ในกระบวนการดำเนินงานประจำ และดำเนินการตามหลักเกณฑ์และกฎหมายต่างๆ อย่างครบถ้วนใน 3 ส่วนด้วยกัน ซึ่งทำให้บริษัทฯ ได้รับรางวัลระดับประเทศจากการคัดเลือกสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นประจำทุกปี

บริษัทฯ มีการจัดทำนโยบาย และคู่มือ เกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการเผยแพร่ข้อมูลเพื่อการเรียนรู้เรื่องสำคัญต่างๆ เช่น การป้องกันฝุ่นละออง การป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็นต้น

จากการดำเนินแผนงาน โครงการ และงานประจำ การจัดทำนโยบายและคู่มือการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัทฯ ในระยะที่ผ่านมาทำให้สถานประกอบการที่ส่งเข้าประกวดได้รับรางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานมาอย่างต่อเนื่อง โดยมีการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ณ สถานประกอบการทุกแห่งของบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี โดยในปี 2563 ได้มีการจัดกิจกรรม ดังนี้

1. กิจกรรมฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ ประจำปี 2563
2. กิจกรรมการตรวจวัดความเข้มของแสงสว่าง ระดับเสียง และคุณภาพอากาศ ในสถานที่ทำงาน
3. กิจกรรมการประกวดสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน



รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ก่อนปี 2563		
ประเภทรางวัล	สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล	ได้รับรางวัลปีที่
รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ 10 ติดต่อกัน	1. สำนักงานใหญ่ ห้างมาแมม	13
	2. ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	13
	3. ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	12
	4. ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	12
	5. ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	11
	6. ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	11
	7. ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ นครราชสีมา	11
	8. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	11
รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ (ทอง) สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็น ปีที่ 1-4 ติดต่อกัน	1. ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	3
	2. ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	2
รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับจังหวัด	ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	3

ปี 2563		
ประเภทรางวัล	สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล	ได้รับรางวัลปีที่
รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ 10 ติดต่อกัน	1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	12
	2. ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ นครราชสีมา	14

หมายเหตุ : ปี 2563 บริษัทฯ ส่งสถานประกอบการเข้าประกวดรางวัลสถานประกอบการดีเด่นฯ 2 แห่ง เนื่องจากสถานการณ์วิกฤตของโรคระบาด COVID 19

4. ตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงาน

ในด้านความปลอดภัยนั้นได้มีการกำหนดตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงานและจากสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นศูนย์ โดยเปรียบเทียบตั้งแต่ปี 2559-2563 ดังนี้

(เป้าหมาย : 0 ครั้ง)

สถานประกอบการที่วัดการเกิดอุบัติเหตุ	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
1. สำนักงานใหญ่ (ห้่งมาแมม)	1	0	0	0	0
2. ฝ่ายบินทดสอบ		0	0	0	0
3. ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	1	0	0	0	0
4. ที่ทำการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1	0	0	0	0
5. ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	1	1	0	0	0
6. ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	0	1	0	0	0

การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบภายใน ในปี 2563 เป็นไปด้วยความ เป็นอิสระ เที่ยงธรรม มีจรรยาบรรณ และมีความเชี่ยวชาญเยี่ยงมืออาชีพ ตามมาตรฐานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน ซึ่งได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน ในกฎบัตรของสำนักตรวจสอบภายใน โดยในปีที่ผ่านมา สำนักตรวจสอบ ภายในมุ่งเน้นด้านการยกระดับการดำเนินงานของหน่วยรับตรวจ ให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัท วิสาหกิจ บิน แห่งประเทศไทย จำกัด และมีการรายงานที่ถูกต้อง ทำให้มีการปฏิบัติ ตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อกำหนดและมาตรฐานที่กำหนด สามารถยก ระดับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างเป็นระบบ ทั้งหน่วยรับตรวจและบริษัทฯ นอกจากนี้ สำนักตรวจสอบ ภายใน ยังมุ่งเน้นในการพัฒนาและสนับสนุนผู้ตรวจสอบภายใน ให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบจาก สมาคมวิชาชีพทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่น ให้แก่หน่วยรับตรวจ



การจัดทำแผนการตรวจสอบ

ในปี 2563 สำนักตรวจสอบภายในได้มีการทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี 2563 และได้จัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี (ปี 2564-2568) และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2564 ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ กลยุทธ์ และเป้าหมายของบริษัทฯ รวมทั้งได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น รายงานผลประเมินสถานะการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจส่วน Core Business Enablers (Baseline) และการบริหารความเสี่ยงและ ควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยใช้การประเมินความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการจัดลำดับและคัดเลือกกิจกรรมที่จะถูกตรวจสอบโดยพิจารณาตามเกณฑ์ ความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ รวมทั้งได้จัดให้มีการหารือร่วมกับผู้บริหารเกี่ยวกับแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ 2564 รับทราบ ความคาดหวังของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้บริหารระดับสูง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ เพื่อให้แผนการตรวจสอบ ของสำนักตรวจสอบภายในสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับนโยบาย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัทฯ

การปฏิบัติงานตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในมุ่งเน้นการให้ความเชื่อมั่น (Assurance) รวมถึงการให้บริการให้คำปรึกษา (Consulting) โดยผลการปฏิบัติงาน ที่ครอบคลุมการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ความครบถ้วนและเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน ระบบงาน ที่มีผลกระทบสำคัญต่อเป้าหมายของบริษัทฯ และการรายงานความเหมาะสมของการรักษาทรัพย์สิน และประเมินการใช้ทรัพยากรให้เป็นไปอย่าง มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อผู้มีส่วนได้เสีย

การวางแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบในรายละเอียด มีการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้พิจารณาประเด็นความเสี่ยง การควบคุม ภายใน หรือความผิดปกติอื่นๆ ที่มีความสำคัญมากกำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขตของการปฏิบัติงานตรวจสอบ และจัดทำแนวการตรวจสอบ จัดทำ รายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไขปรับปรุง นำเสนอต่อหน่วยรับตรวจและผู้บริหารเพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงาน

ในปีงบประมาณ 2563 สำนักตรวจสอบภายในปฏิบัติงานได้ครบถ้วนตามแผนการตรวจสอบที่กำหนด รวมทั้งงานตรวจสอบที่ได้รับมอบหมาย จากผู้บริหาร นอกจากนี้ สำนักตรวจสอบภายในได้เริ่มนำเทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการงานตรวจสอบภายในมาใช้ในการปฏิบัติงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลผลิตภาพของกระบวนการตรวจสอบภายใน

การพัฒนาความสามารถของผู้ตรวจสอบ

ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายใน เป็นหนึ่งในจรรยาบรรณที่สำคัญ ซึ่งผู้ตรวจสอบภายในต้องนำความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบ ภายในมาใช้ในการสอบทานความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษา สำนักตรวจสอบภายในส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนา ความเป็นมืออาชีพ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวัง ในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้อง กับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายในของประเทศไทยและสถาบันผู้ตรวจสอบภายในของสหรัฐอเมริกา เพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในการให้บริการของสำนักตรวจสอบภายในแก่หน่วยรับตรวจ

ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาและอบรมความรู้อย่างต่อเนื่องทั้งภายในและภายนอก และได้รับการเพิ่มทักษะด้านอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในพัฒนาตนเองด้วยการสอบวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบหรือวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบ ปัจจุบัน สำนักตรวจสอบภายในมีบุคลากรที่ได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพทั้งสิ้นจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 61.54 ของจำนวนผู้ตรวจสอบภายในทั้งหมด

รายงานทางการเงิน

1. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2563 ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

2. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน - งบการเงินเฉพาะบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในปีงบประมาณ 2563 บริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 3,426.53 ล้านบาท

รายการ	ปี 2563 ล้านบาท	ปี 2562 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	6,437.32	12,202.68	(5,765.36)	(47)
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	776.52	839.75	(63.23)	(8)
รายได้อื่น	162.61	304.89	(142.28)	(47)
รายได้รวม	7,376.45	13,347.32	(5,970.87)	(45)
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	10,797.10	12,490.01	(1,692.91)	(14)
ต้นทุนทางการเงิน	5.88	8.95	(3.07)	(34)
รายได้รวม	10,802.98	12,498.96	(1,695.98)	(14)
ค่าบริการรอจ่ายคืน (เรียกเก็บ) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	(3,426.53)	848.36	(4,274.89)	(504)

2.1 รายได้

ในปีงบประมาณ 2563 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน 7,376.45 ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 6,437.32 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 776.52 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11 ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน 162.61 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 6,437.32 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 5,765.36 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 47 เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ของบริษัทฯ ลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2563 เป็นต้นมา และผลกระทบจากการปรับลดค่าบริการการบินในอัตรา ร้อยละ 50 สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ และอัตราร้อยละ 20 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ตั้งแต่เดือนเมษายน-ธันวาคม 2563 ตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ส่งผลให้รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ในปี 2563 ลดลง สำหรับรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 776.52 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 63.23 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 8 ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าบริการขายสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการบิน รายได้ค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์อื่นลดลง และรายได้อื่น จำนวน 162.61 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจำนวน 142.28 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 47 ส่วนใหญ่เนื่องจากในปีก่อนมีการปรับปรุงบัญชีค่าเช่าที่ราชพัสดุสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ ปรานีบุรี ตามที่กรมธนารักษ์เรียกเก็บย้อนหลัง

2.2 ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ 2563 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน 10,802.98 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน 7,989.01 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน 2,808.09 ล้านบาท และต้นทุนทางการเงิน จำนวน 5.88 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรที่ไม่กระทบกับภาคความปลอดภัยตามแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทางการเงิน (Contingency Plan) ประมาณ 2,573.45 ล้านบาท

3. วิเคราะห์ฐานะการเงิน – งบการเงินขอบริษัทฯ และงบกองทุนสวัสดิการ

3.1 สินทรัพย์

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 3,602.63 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียน ร้อยละ 42 และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ร้อยละ 58 โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี 2563 ล้านบาท	ปี 2562 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	5,688.32	9,110.93	(3,422.61)	(38)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน	123.00	123.00	-	-
- เงินลงทุนระยะยาวอื่น	71.70	71.70	-	-
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	8.56	4.24	4.32	102
- อาคารและอุปกรณ์	6,655.38	7,212.53	(557.15)	(8)
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	111.00	122.01	(11.01)	(9)
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	944.67	699.20	245.47	35
รวม	13,602.63	17,343.61	(3,740.98)	(22)

สินทรัพย์รวมในปี 2563 ลดลงจากปีก่อน จำนวน 3,740.98 ล้านบาท หรือประมาณ ร้อยละ 22 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง จำนวน 3,422.61 ล้านบาท หรือประมาณ ร้อยละ 38 ส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนชั่วคราว ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่นลดลง และมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลง จำนวน 318.37 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 4 ส่วนใหญ่เป็นอาคารและอุปกรณ์ลดลง

3.2 หนี้สิน

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 12,604.78 ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ 66 และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ 33 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

รายการ	ปี 2563 ล้านบาท	ปี 2562 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	8,282.37	11,959.29	(3,676.92)	(31)
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	126.94	126.94	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
- เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	0.11	0.11	-	-
- เงินกู้ยืมระยะยาว	190.19	317.13	(126.94)	(40)
- ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	3,986.52	3,897.44	89.08	2
- ประมาณการหนี้สินระยะยาว	18.65	-	18.65	100
รวม	12,604.78	16,300.91	(3,696.13)	(23)

หนี้สินรวมในปี 2563 ลดลงจากปีก่อน จำนวน 3,696.13 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 23 โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม จำนวน 6,288.84 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้นำไปลงทุนในระบบอุปกรณ์บริการการเดินอากาศและอื่นๆ ตั้งแต่ปี 2557-2563 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 7,474.28 ล้านบาท

สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน และเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารออมสิน เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่างๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

3.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ 30 กันยายน 2563 จำนวน 997.85 ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี 2563 ล้านบาท	ปี 2562 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	660.00	660.00	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	337.85	382.70	(44.85)	(12)
รวม	997.85	1,042.70	(44.85)	(4)

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 12,604.78 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 93 และส่วนของผู้ถือหุ้น 997.85 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 7

4. สภาพคล่องทางการเงิน – งบการเงินขอบริษัทฯ และงบกองทุนสวัสดิการ

ในปีงบประมาณ 2563 บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีเงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 1,872.16 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด 78.55 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนชั่วคราว นอกจากนี้ เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่เป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว

รายการ	ปี 2563 ล้านบาท	ปี 2562 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	(2,137.08)	2,894.12	(5,031.20)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	2,349.12	(3,855.65)	6,204.77
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(135.04)	(136.81)	1.77
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	1.55	(0.51)	2.06
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	1,872.16	1,793.61	78.55

5. อัตราส่วนทางการเงิน – งบการเงินขอบริษัทฯ และงบกองทุนสวัสดิการ

ในปีงบประมาณ 2563 บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง เนื่องจากค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมลดลง นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่างๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี 2563 ล้านบาท	ปี 2562 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	12.63	15.63	(3.00)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	6.33	6.32	0.01
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	9.77	8.74	1.03

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ค่ากำไร (Cost Recovery Basis) โดยในทางปฏิบัติกรณีมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก หรือกรณีมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะสามารถเรียกเก็บจากบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนในการลงทุนต่างๆ ของบริษัทฯ มาจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่คงไว้ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญให้นำมาใช้จ่ายลงทุน นอกจากนี้การลงทุนบางส่วนมาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาของบริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว



แนวโน้มทางการเงิน

1. แนวโน้มทางการเงินในปี 2564

เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลทำให้ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ลดลงอย่างมากตั้งแต่ปี 2563 และจากการประเมินแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในปี 2564 คาดว่ายังคงชะลอตัวต่อเนื่องตลอดปี 2564 โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ลดลงจากปี 2563 อีกร้อยละ 18 และบริษัทฯ ยังคงเรียกเก็บอัตราค่าบริการฯ ปัจจุบันสำหรับ En Route Charge อัตรา 3,500 บาทต่อหน่วย และ Terminal charge อัตรา 500 บาทต่อหน่วย

ทำให้ในปี 2564 บริษัทฯ คาดว่ายังคงมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายจำนวนมากประมาณ 5,000-6,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรที่ไม่กระทบกับภาคความปลอดภัย และควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณอย่างเข้มงวด พร้อมทั้งปรับโครงสร้างค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ เพื่อลดผลกระทบของรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย และเสริมสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ

สำหรับงบลงทุนประจำปี 2564 มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุน จำนวน 978.40 ล้านบาท โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 ซึ่งสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564-2568 โดยให้ความสำคัญกับการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งพิจารณาชะลอการลงทุนที่ไม่กระทบกับภาคความปลอดภัย รวมทั้งพิจารณาแผนการลงทุนให้มีความเหมาะสมเพื่อรักษาระดับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศให้มีความต่อเนื่องปลอดภัย และเตรียมความพร้อมในการให้บริการได้ทันทีเมื่อสถานการณ์ด้านการบินกลับเข้าสู่ภาวะปกติ

2. แนวโน้มทางการเงินในระยะ 5 ปี (ปี 2564-2568)

ประมาณการทางการเงินระยะ 5 ปี (ปี 2564-2568) ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564-2568 จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563-2565 เนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นรายได้จากการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยคาดว่าอุตสาหกรรมการบินจะเริ่มฟื้นตัวในปี 2565 และกลับสู่ภาวะปกติในปี 2566 หรืออย่างช้าในปี 2567 ตามคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของ IATA เมื่อเดือนตุลาคม 2563 และรายงานพยากรณ์ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประเทศไทยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563-2565 เพื่อบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์

แผนการลงทุนและการจัดหาแหล่งทุนในระยะ 5 ปี จากแผนการลงทุนในระยะ 5 ปี (ปี 2564-2568) ซึ่งสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2564-2568 ของบริษัทฯ คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ 8,000.00 ล้านบาท เป็นการลงทุนในภาคความปลอดภัย และภาคสนับสนุนความปลอดภัย โดยเป็นการลงทุนเพื่อปรับปรุง/พัฒนาระบบอุปกรณ์ให้มีความทันสมัย และให้บริการได้อย่างต่อเนื่องด้วยความปลอดภัย (Safety) และการลงทุนเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสามารถรองรับระบบการบินของประเทศได้โดยมีรายการลงทุนที่สำคัญ เช่น โครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เป็นต้น โดยบริษัทฯ คาดว่าจะเบิกใช้ลงทุนจากเงินกู้ระยะยาวบางส่วน และส่วนที่เหลือใช้จ่ายจากเงินรายได้ค่าบริการรอจ่ายคืนและเงินทุนหมุนเวียนอื่นจากสภาพคล่องคงเหลือ ซึ่งบริษัทฯ จะขอความเห็นชอบจากที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี เพื่อนำมาใช้จ่ายลงทุนในอนาคต



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากบริษัทตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 1.2 เรื่อง การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย จากการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ประกาศห้ามอากาศยานบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงาน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

๒๔

ของบริษัทในปัจจุบันและในอนาคต อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวยังไม่สามารถประมาณการได้อย่างแน่นอน
ในสถานการณ์ปัจจุบัน

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี
แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงาน
ประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและ
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการตรวจสอบงบการเงิน
คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจาก
การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง
อันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
สรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสาร
เรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควร
ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น
เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจาก
การทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของบริษัท
ในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์
การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือ
ไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงิน
ของบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่น
อย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่
ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงาน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

การตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่า การปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี จะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการ ที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงิน จากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงิน แผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยง ผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบ เพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็น สาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการ สมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรง ตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการ ตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพ ของการควบคุมภายในของบริษัท

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผล ของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง ของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของบริษัท ในการดำเนินงาน ต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกต ถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชี ที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือ สถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูล ว่างงบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ว. -

(นางสาวบรรณ ศิริสิงห์สังข์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11



(นายบุญชาย ชุมแสงธีรณ)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 4 ธันวาคม 2563

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

สินทรัพย์	หมายเหตุ	30 กันยายน 2563	30 กันยายน 2562
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	1,872,162,504.74	1,793,614,880.29
เงินลงทุนชั่วคราว	5.2	2,695,763,104.78	5,838,545,982.49
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	5.3	1,025,488,644.56	1,318,280,164.46
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		15,673,873.00	12,826,471.00
วัสดุคงเหลือ	5.4	68,999,338.31	72,730,885.25
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.5	10,235,949.10	74,927,531.80
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		5,688,323,414.49	9,110,925,915.29
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน	5.6	123,000,000.00	123,000,000.00
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	5.7	71,700,000.00	71,700,000.00
เงินให้กู้ยืมระยะยาว		8,563,033.00	4,243,856.00
อาคารและอุปกรณ์	5.8	6,655,381,287.13	7,212,532,833.17
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.9	110,996,794.47	122,005,958.23
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	5.10	944,667,731.35	699,199,065.34
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		7,914,308,845.95	8,232,681,712.74
รวมสินทรัพย์		13,602,632,260.44	17,343,607,628.03

mf

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

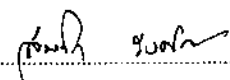
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

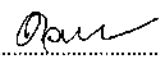
	หมายเหตุ	30 กันยายน 2563	30 กันยายน 2562
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.11	388,925,128.89	1,558,730,019.67
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.12	126,940,000.00	126,940,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.13	1,371,568,515.04	85,547,878.86
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		1,976,154.32	4,203,092.13
ประมาณการหนี้สินระยะสั้น	5.14	512,770.00	-
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	5.15	6,288,841,088.55	9,715,370,122.78
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.16	230,542,101.80	595,431,114.81
รวมหนี้สินหมุนเวียน		8,409,305,758.60	12,086,222,228.25
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร		111,456.99	110,247.59
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.17	190,190,000.00	317,130,000.00
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.18	3,986,523,834.33	3,897,441,969.35
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	5.19	18,653,534.74	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		4,195,478,826.06	4,214,682,216.94
รวมหนี้สิน		12,604,784,584.66	16,300,904,445.19
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น	5.20		
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		660,000,000.00	660,000,000.00
ทุนที่ชำระแล้ว			
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		660,000,000.00	660,000,000.00
เงินกองทุนสวัสดิการ	5.21	337,847,675.78	382,703,182.84
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		997,847,675.78	1,042,703,182.84
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		13,602,632,260.44	17,343,607,628.03

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้


.....

(นายสมนึก รงค์ทอง)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


.....

(นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ)

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

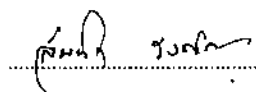
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

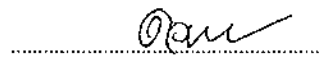
	หมายเหตุ	30 กันยายน 2563	30 กันยายน 2562
รายได้			
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		6,437,322,221.65	12,202,685,050.08
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน		492,097,514.61	704,895,131.24
รายได้จากงานที่รับทำ		284,423,055.17	134,849,281.62
รายได้อื่น	5.22	162,605,861.16	304,886,719.40
รวมรายได้		7,376,448,652.59	13,347,316,182.34
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนงานรับทำ		226,264,919.92	90,305,941.12
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป		28,265,753.87	42,577,876.01
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	5.23	7,989,007,756.54	9,612,410,839.30
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,221,561,062.34	1,196,868,569.42
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		281,813,448.41	296,995,003.83
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน		228,945,242.45	252,783,272.35
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร		168,170,862.22	186,287,139.37
ค่าใช้จ่ายอื่น	5.24	653,072,419.99	811,777,219.07
ต้นทุนทางการเงิน		5,876,221.08	8,948,874.75
รวมค่าใช้จ่าย		10,802,977,686.82	12,498,954,735.22
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย		(3,426,529,034.23)	848,361,447.12
ค่าบริการร่อยจ่ายคืน (เรียกเก็บ) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		(3,426,529,034.23)	848,361,447.12
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี		-	-
รายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น		-	-
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสมนึก รงค์ทอง)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



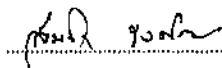
(นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ)

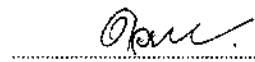
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

		เงินกองทุนสวัสดิการ	รวม
	บริษัท		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	660,000,000.00	339,983,754.07	999,983,754.07
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการสำหรับปี	-	42,719,428.77	42,719,428.77
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	660,000,000.00	382,703,182.84	1,042,703,182.84
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	660,000,000.00	382,703,182.84	1,042,703,182.84
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการสำหรับปี	-	(44,855,507.06)	(44,855,507.06)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	660,000,000.00	337,847,675.78	997,847,675.78

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายสมนึก รงค์ทอง)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


(นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	30 กันยายน 2563	30 กันยายน 2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าบริการร่อนจ่ายคืน (เรียกเก็บ) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิกซึ่งไม่ได้รวมเงินปันผล	(3,426,584,615.44)	848,299,690.22
รายการปรับกระทบเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(3,457,643.31)	703,962.72
(กลับรายการ) หนี้สงสัยจะสูญ	89,484,933.49	(7,316,408.85)
หนี้สูญ	6,883,822.76	650,105.53
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,221,827,801.18	1,197,071,012.49
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	236,011.00	478,143.15
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(867,718.60)	(415,954.39)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	532,961.39	628,164.58
รายได้จากการรับรู้โอนเป็นรายได้	(3,279,254.89)	(3,311,913.65)
ดอกเบี้ยรับ	(107,393,558.34)	(116,922,817.63)
ดอกเบี้ยจ่าย	5,876,221.08	8,948,874.75
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	190,636,675.73	1,423,128,433.73
ประมาณการหนี้สิน	19,166,304.74	-
ค่าบริการร่อนจ่ายคืน (เรียกเก็บ) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(2,006,938,059.21)	3,351,941,292.65
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	199,101,622.64	256,210,710.65
วัสดุคงเหลือ	3,731,546.94	28,069,803.04
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	64,691,582.70	(62,598,513.84)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(1,169,737,927.58)	(43,272,978.02)
ค่าบริการร่อนจ่ายคืนสะสม	-	(471,193,396.06)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,286,020,636.18	(158,118,986.06)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(367,541,328.12)	26,420,631.73
เงินส่งเสริมการศึกษาบุตร	1,209.40	1,250.81
เงินกองทุนสวัสดิการ	(44,855,507.06)	42,719,428.77
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน	(2,035,526,224.11)	2,970,179,243.67
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(101,554,810.75)	(76,053,049.73)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(2,137,081,034.86)	2,894,126,193.94

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

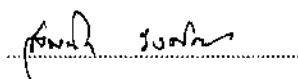
งบกระแสเงินสด (ต่อ)

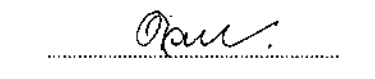
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

	30 กันยายน 2563	30 กันยายน 2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินรับเงินปันผล	55,581.21	61,756.90
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้น	-	(123,000,000.00)
เงินรับเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	5,713,794,970.12	2,648,442,292.87
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	(2,571,012,092.41)	(5,289,198,019.96)
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)	-	(15,600,000.00)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	25,830,233.00	24,203,050.00
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น	(19,480,608.00)	(18,322,677.00)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะยาว	572,235.00	318,206.00
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว	(14,088,439.00)	(7,346,493.00)
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	(894,429,463.19)	(1,185,949,630.04)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์	(132,460.00)	(1,093,499.64)
เงินรับจากการขายอุปกรณ์	1,456,482.01	961,200.00
ดอกเบี้ยรับ	106,556,562.99	110,878,740.01
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	2,349,123,001.73	(3,855,645,073.86)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(126,940,000.00)	(126,940,000.00)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(8,103,158.89)	(9,870,323.60)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(135,043,158.89)	(136,810,323.60)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	76,998,807.98	(1,098,329,203.52)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	1,793,614,880.29	2,892,457,970.32
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร	1,548,816.47	(513,886.51)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	1,872,162,504.74	1,793,614,880.29

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายคมน์ รุ่งทอง)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


(นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลบริษัท

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยสม่ำเสมอมีประสิทธิภาพและปฏิบัติงานตามภาระผูกพันที่รัฐบาลมีต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศ โดยบริษัทตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดค่าอะไร และให้บริษัทได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัท

1.2 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการบินของทั่วโลกรวมถึงประเทศไทย และคาดว่าจะใช้ระยะเวลานานกว่าสถานการณ์ทางการบินจะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ โดยสถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดรับจากการดำเนินงานที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญในปัจจุบันและในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทได้ประมาณการผลกระทบด้านรายได้จากการที่ปริมาณเที่ยวบินลดลงอย่างต่อเนื่อง จากการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ประกาศ เรื่อง ห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2563 และขยายระยะเวลาการห้ามทำการบินไปจนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ทำให้สายการบินต่าง ๆ ยกเลิก/ปรับลด/คว่ำบวมเที่ยวบินและหยุดทำการบิน รวมถึงรายได้ลดลงจากการดำเนินการตามมาตรการบรรเทาผลกระทบของสายการบินตามมติคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 โดยการปรับลดค่าบริการการเดินทางอากาศ สำหรับการทำการบินตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 - 31 ธันวาคม 2563 และการขยายระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) โดยการยกเว้นค่าปรับจากการชำระล่าช้าของสายการบินผู้ถือหุ้น สำหรับค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ และของกลุ่มลูกค้าธุรกิจการบิน สำหรับค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์สื่อสาร ส่งผลให้ในปี 2563 บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงานรวมลดลงจากที่ประมาณการไว้

ดังนั้น บริษัทจึงได้บริหารจัดการเพื่อบรรเทาผลกระทบจากรายได้ที่ลดลง โดยดำเนินการตามแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทางการเงิน (Contingency Plan) การดำเนินการตามแนวทาง/มาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กร และยกเลิก/ชะลอค่าใช้จ่ายที่ไม่กระทบกับการกิจด้านความปลอดภัย รวมถึงการใช้นโยบายการควบคุมค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างเข้มงวด เพื่อลดผลกระทบของรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากค่าใช้จ่ายดำเนินการของบริษัท ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ทั้งค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในระบบและอุปกรณ์การให้บริการจราจรทางอากาศ และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาระบบ/อุปกรณ์ต่าง ๆ ตามกำหนดเวลา ทำให้ในปี 2563 บริษัทมีผลการดำเนินงานรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 3,426.53 ล้านบาท

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินฉบับนี้ประกอบด้วย งบการเงินของบริษัทและเงินกองทุนสวัสดิการ โดยจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 28 กันยายน 2554

3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2	เรื่อง	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7	เรื่อง	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8	เรื่อง	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12	เรื่อง	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16	เรื่อง	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19	เรื่อง	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20	เรื่อง	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	เรื่อง	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23	เรื่อง	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26	เรื่อง	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	เรื่อง	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28	เรื่อง	เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33	เรื่อง	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36	เรื่อง	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	เรื่อง	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41	เรื่อง	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	เรื่อง	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3	เรื่อง	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	เรื่อง	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	เรื่อง	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8	เรื่อง	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เรื่อง	เครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	เรื่อง	การร่วมการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14	เรื่อง	รายการที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลอดีตบัญชี
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	สัญญาเช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7	เรื่อง	การเริ่มต้นใช้สกุลเงินยูโรเป็นครั้งแรก
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25	เรื่อง	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะและหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	เรื่อง	หุ้นของสมาชิกในกิจการสหกรณ์และเครื่องมือที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	เรื่อง	หนี้สินที่เกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมในตลาดที่เฉพาะเจาะจง - เศษเหลือทิ้งของเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29
	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง

รณแรง

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนด เงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของ พนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงาน ต่างประเทศ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	เรื่อง	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองถ้ำดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22	เรื่อง	รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนรับหรือ จ่ายล่วงหน้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 23	เรื่อง	ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทางภาษีเงินได้

ผู้บริหารของบริษัทได้ประเมินผลกระทบและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้นเมื่อนำมาถือปฏิบัติ จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินในปีที่เริ่มใช้

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

- 4.1.1 รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ รับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ
- 4.1.2 รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลา และอัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา
- 4.1.3 รายได้จากงานที่รับทำ รับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน
- 4.1.4 ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง
- 4.1.5 ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงิน จากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยได้มีการกำหนดค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญไว้ ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ	อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	50
เกินกว่า 1 ปี ขึ้นไป	100

4.3 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดในมือและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน

4.4 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือรับรู้ราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

4.5 เงินลงทุน

เงินลงทุนรับรู้ราคาทุน ได้แก่

4.5.1 เงินลงทุนชั่วคราว เป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนด หรือเปลี่ยนเป็นเงินสดภายในหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำไม่เกิน 12 เดือน

4.5.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น เป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนดเกินกว่าหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำเกินกว่า 12 เดือน

4.6 อาคารและอุปกรณ์

4.6.1 อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่เริ่มใช้งานสินทรัพย์ ในอัตราดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	7 - 20	ปี
ระบบอำนวยความสะดวก	5 - 20	ปี
เรตาร์และอุปกรณ์	7 - 15	ปี
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	6 , 20	ปี
อุปกรณ์โทรพิมพ์	7	ปี
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	7 - 20	ปี
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	5 - 7	ปี
รถยนต์และรถยนต์ลากจูง	5	ปี
เครื่องบิน	5 - 25	ปี
สินทรัพย์รับบริจาค	5 - 25	ปี

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนก่อนปี 2557 บันทึกรวมอยู่ในเครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน

การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญ และการจัดซื้อทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดรายได้มากกว่า 1 ปี บันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์ถาวร

4.6.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5 - 10 ปี

4.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ค่าตัดจำหน่าย คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ ร้อยละ 20 ต่อปี

4.8 ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

4.9 รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคมั่น

4.10 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

4.11 ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก

บริษัทดำเนินการโดยมิได้ค้ำกำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนรายได้ที่แต่ละสายการบินใช้บริการในงวดนั้น ๆ

4.12 การระดมทุนผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น บริษัทใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้ โดยใช้อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาล ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดบัญชีนั้น

4.13 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้ง "กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด" ซึ่งจดทะเบียนแล้วตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และบริษัทจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 8.5-15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

4.14 เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2541 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณในอัตราร้อยละ 10 ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปี ทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2541 เป็นต้นไป ต่อมาบริษัทได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2546 ให้บริษัทไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ พ.ศ. 2545 - 2548 และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2548 ให้บริษัทยกเลิกการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	2563			หน่วย : ล้านบาท
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม	2562
เงินสดในประเทศ	1.87	1.25	3.12	3.69
เงินฝากธนาคารในประเทศ	<u>1,815.07</u>	<u>53.97</u>	<u>1,869.04</u>	<u>1,789.92</u>
รวม	<u>1,816.94</u>	<u>55.22</u>	<u>1,872.16</u>	<u>1,793.61</u>

5.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

	2563			หน่วย : ล้านบาท
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม	2562
เงินฝากธนาคาร - ประจํา 6 เดือน	-	6.79	6.79	0.68
เงินฝากธนาคาร - ประจํา 8 เดือน	-	-	-	6.10
เงินฝากธนาคาร - ประจํา 12 เดือน	<u>2,518.21</u>	<u>170.76</u>	<u>2,688.97</u>	<u>5,831.77</u>
รวม	<u>2,518.21</u>	<u>177.55</u>	<u>2,695.76</u>	<u>5,838.55</u>

5.3 ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	2563			หน่วย : ล้านบาท
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม	2562
ลูกหนี้ค่าบริการ				
เช็ครับ	2.09	-	2.09	2.25
ลูกหนี้สายการบิน	1,104.03	-	1,104.03	1,352.28
ลูกหนี้ในประเทศ	70.90	0.06	70.96	91.54
ลูกหนี้ต่างประเทศ	98.23	-	98.23	20.73
รายได้ค่าบริการค้างรับ	<u>43.37</u>	<u>0.03</u>	<u>43.40</u>	<u>39.66</u>
	1,318.62	0.09	1,318.71	1,506.46
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>(381.57)</u>	<u>-</u>	<u>(381.57)</u>	<u>(292.08)</u>
รวมลูกหนี้ค่าบริการ	<u>937.05</u>	<u>0.09</u>	<u>937.14</u>	<u>1,214.38</u>
ลูกหนี้อื่น				
ดอกเบี้ยค้างรับ	6.12	0.25	6.37	11.89
ค่าปรับเจ้าหน้าที่ศุลกากร	26.41	-	26.41	25.78
ลูกหนี้พนักงาน	0.03	-	0.03	0.06
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	28.24	-	28.24	36.00
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	<u>0.83</u>	<u>26.47</u>	<u>27.30</u>	<u>30.17</u>
รวมลูกหนี้อื่น	<u>61.63</u>	<u>26.72</u>	<u>88.35</u>	<u>103.90</u>
รวม	<u>998.68</u>	<u>26.81</u>	<u>1,025.49</u>	<u>1,318.28</u>

ลูกหนี้สายการบิน ลูกหนี้ในประเทศ และลูกหนี้ต่างประเทศของบริษัท แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ลูกหนี้สายการบิน		
ไม่เกิน 6 เดือน	686.63	1,082.83
เกินกว่า 6 - 12 เดือน	148.68	(5.33)
เกินกว่า 12 เดือน	268.73	274.47
ปรับมูลค่าลูกหนี้จากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ	(0.01)	0.31
	1,104.03	1,352.28
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(343.07)	(271.81)
รวมลูกหนี้สายการบิน	<u>760.96</u>	<u>1,080.47</u>
ลูกหนี้ในประเทศ		
ไม่เกิน 6 เดือน	41.26	76.51
เกินกว่า 6 - 12 เดือน	8.48	6.72
เกินกว่า 12 เดือน	<u>21.16</u>	<u>8.23</u>
	70.90	91.46
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(25.40)	(11.59)
รวมลูกหนี้ในประเทศ	<u>45.50</u>	<u>79.87</u>
ลูกหนี้ต่างประเทศ		
ไม่เกิน 6 เดือน	81.65	12.44
เกินกว่า 6 - 12 เดือน	3.65	0.22
เกินกว่า 12 เดือน	11.27	8.57
ปรับมูลค่าลูกหนี้จากการแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ	<u>1.66</u>	<u>(0.50)</u>
	98.23	20.73
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(13.10)	(8.68)
รวมลูกหนี้ต่างประเทศ	<u>85.13</u>	<u>12.05</u>

5.4 วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	31.19	31.58
อะไหล่เครื่องบิน	20.50	18.37
อะไหล่เครื่องช่วยเดินอากาศ	11.05	11.40
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	2.03	6.38
วัสดุสำนักงาน	4.07	4.26
อะไหล่อื่น ๆ	<u>0.16</u>	<u>0.74</u>
รวม	<u>69.00</u>	<u>72.73</u>

5.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2563</u>	<u>2562</u>
เงินมัดจำ	3.31	4.55
งานระหว่างทำ	8.57	70.68
ภาษีรอนำส่ง/เรียกเก็บ	0.23	0.59
บัญชีพัก	<u>(1.87)</u>	<u>(0.89)</u>
รวม	<u>10.24</u>	<u>74.93</u>

5.6 เงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน

บริษัทได้นำบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 123.00 ล้านบาท ไปวางเป็นหลักประกันในสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงไทยต่อกรมสรรพากรเพื่อชะลอการจ่ายชำระเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม (ตามมาตรา 5.26)

5.7 เงินลงทุนระยะยาวอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	<u>2563</u>		<u>2562</u>	
	<u>บริษัท</u>	<u>เงินกองทุน</u>	<u>รวม</u>	
กองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง	10.00	-	10.00	10.00
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 22 เดือน	-	15.60	15.60	15.60
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 36 เดือน	-	<u>46.10</u>	<u>46.10</u>	<u>46.10</u>
รวม	<u>10.00</u>	<u>61.70</u>	<u>71.70</u>	<u>71.70</u>

5.8 อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	ราคาทุน						ค่าเสื่อมราคาสะสม				หน่วย : ล้านบาท
	ยอดยกมา			ยอดยกไป			ยอดยกมา		ยอดยกไป		คงเหลือ
	<u>1 ต.ค. 62</u>	<u>เพิ่ม</u>	<u>ลด</u>	<u>30 ก.ย. 63</u>	<u>1 ต.ค. 62</u>	<u>เพิ่ม</u>	<u>ลด</u>	<u>30 ก.ย. 63</u>	<u>30 ก.ย. 63</u>	<u>30 ก.ย. 62</u>	
อาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท											
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	2,993.72	2.37	-	2,996.09	2,047.84	113.29	-	2,161.13	834.96	945.88	
ระบบอำนวยความสะดวก	1,544.01	117.31	17.75	1,643.57	952.18	101.74	17.71	1,036.21	607.36	591.83	
เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร "	9,430.17	311.34	100.52	9,640.99	5,633.46	604.66	98.83	6,139.29	3,501.70	3,796.71	
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	649.58	51.39	2.17	698.80	348.86	57.77	1.99	404.64	294.16	300.72	
อุปกรณ์โทรทัศน์	0.06	-	-	0.06	0.06	-	-	0.06	-	-	
เครื่องมืออุปกรณ์และชุดวิทยุขึ้น	1,563.50	60.83	4.30	1,620.03	1,055.12	120.17	4.30	1,170.99	449.04	508.38	
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	1,325.10	75.54	18.67	1,381.97	936.72	141.02	18.60	1,059.14	322.83	388.38	
รถยนต์และรถลากจูง	6.43	-	-	6.43	4.04	0.75	-	4.79	1.64	2.39	
เครื่องบิน	900.60	-	-	900.60	228.66	37.07	-	265.73	634.87	671.94	
สินทรัพย์รับบริจาค	<u>88.64</u>	<u>5.93</u>	<u>2.57</u>	<u>92.00</u>	<u>83.51</u>	<u>3.24</u>	<u>2.53</u>	<u>84.22</u>	<u>7.78</u>	<u>5.13</u>	
รวมอาคารและอุปกรณ์ของบริษัท	18,501.81	624.71 ²	145.98	18,980.54	11,290.45	1,179.71	143.96	12,326.20	6,654.34	7,211.36	

อาคารและอุปกรณ์ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม					
	ยอดยกมา		ลด	ยอดยกไป		ยอดยกมา	ยอดยกไป		คงเหลือ
	1 ต.ค. 62	เพิ่ม		30 ก.ย. 63	1 ต.ค. 62	เพิ่ม	30 ก.ย. 63	30 ก.ย. 63	30 ต.ค. 62
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ									
อุปกรณ์ดนตรีกีฬา	4.14	0.13	0.11	4.16	2.97	0.26	0.11	3.12	1.04
รวมอาคารและอุปกรณ์	18,505.95	624.84	146.09	18,984.70	11,293.42	1,179.97	144.07	12,329.32	6,655.38

หมายเหตุ ^{1/} เรตาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรตาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน

อุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

^{2/} เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 617.88 ล้านบาท

สินทรัพย์รับบริจาค จำนวน 5.93 ล้านบาท และโอนรายการสินทรัพย์ระหว่างกัน จำนวน 0.90 ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

5.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	211.21	132.13
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	30.84 ^{1/}	79.08 ^{1/}
	242.05	211.21
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(131.05)	(89.20)
รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกไป ณ วันสิ้นงวด	111.00	122.01
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	41.85	37.67
^{1/} รับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง		

5.10 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	699.20	988.84
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	894.43	1,185.95
	1,593.63	2,174.79
หัก โอนไปอาคารและอุปกรณ์	(617.88)	(1,396.03)
โอนไปสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(30.84)	(79.08)
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	(0.24)	(0.48)
ยอดยกไป ณ วันสิ้นงวด	944.67	699.20

5.11 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	2563		2562
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม
เจ้าหนี้การค้า			
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	98.81	0.04	98.85
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	11.11	-	11.11
บัญชีหักรับสินค้าและบริการ	<u>247.64</u>	<u>-</u>	<u>247.64</u>
รวมเจ้าหนี้การค้า	<u>357.56</u>	<u>0.04</u>	<u>357.60</u>
เจ้าหนี้อื่น			
บัญชีหักค่าใช้จ่ายระหว่างทาง	4.32	1.35	5.67
บัญชีหักลูกหนี้รอดัดบัญชี	20.83	-	20.83
เจ้าหนี้พนักงาน	1.03	-	1.03
รายได้รับล่วงหน้า	<u>3.63</u>	<u>0.17</u>	<u>3.80</u>
รวมเจ้าหนี้อื่น	<u>29.81</u>	<u>1.52</u>	<u>31.33</u>
รวม	<u>387.37</u>	<u>1.56</u>	<u>388.93</u>

5.12 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

มียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 126.94 ล้านบาท โดยกู้ยืมจากธนาคารออมสิน วงเงิน 1,650.00 ล้านบาท โดยในงวดนี้ได้รับโอนจากเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 126.94 ล้านบาท และจ่ายชำระคืนเงินต้น จำนวน 126.94 ล้านบาท

5.13 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	2563		2562
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม
เงินรางวัลพิเศษ	1,282.50	-	1,282.50
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและสำนักงาน	28.25	-	28.25
ค่าสาธารณูปโภค	34.28	-	34.28
อื่น ๆ	<u>19.66</u>	<u>6.88</u>	<u>26.54</u>
รวม	<u>1,364.69</u>	<u>6.88</u>	<u>1,371.57</u>

เงินรางวัลพิเศษคำนวณตามอัตรา 4 เท่าของเงินเดือน เป็นไปตามประกาศบริษัทที่ ปก 128/2554 ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2554 เรื่อง การปรับเพิ่มเงินรางวัลพิเศษประจำปี

Wp

5.14 ประมาณการหนี้สินระยะสั้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทมีประมาณการหนี้สินระยะสั้น จำนวน 0.51 ล้านบาท เป็นประมาณการหนี้สินจากการรับประกันงานรับทำให้กับหน่วยงานภายนอก

5.15 ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2563	2562
ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	9,715.37	9,338.20
<u>บวก</u> ค่าบริการรอจ่ายคืน (เรียกเก็บ) สายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด	<u>(3,426.53)</u>	<u>848.36</u>
	6,288.84	10,186.56
<u>หัก</u> คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด	<u>-</u>	<u>(471.19)</u>
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยกไป ณ วันสิ้นงวด	<u>6,288.84</u>	<u>9,715.37</u>

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2563 ครั้งที่ 73 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2563 ได้อนุมัติให้นำค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินผู้ถือหุ้น (Overcollection) ปีงบประมาณ 2562 จำนวน 848.36 ล้านบาท มาใช้จ่ายลงทุนในปี 2563 เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงทางการเงินและลดภาระการกู้ยืมในระยะยาวของบริษัท

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2563 บริษัทมีรายได้รวม จำนวน 7,376.45 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 10,802.98 ล้านบาท จึงมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกจำนวน 3,426.53 ล้านบาท เมื่อหักกับค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยอดยกมา จำนวน 9,715.37 ล้านบาท คงเหลือค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ณ วันสิ้นงวด จำนวน 6,288.84 ล้านบาท

สำหรับรายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่ 2 มีโครงข่ายที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 - วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 68.69 ล้านบาท โดยแสดงรวมอยู่ในรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน

5.16 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท		
	2563		2562
	บริษัท	เงินกองทุน	รวม
รายได้รอการรับรู้	7.78	-	7.78
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้กรมสรรพากร	56.56	0.10	56.66
เงินประกันสัญญา	166.05	0.05	166.10
บัญชีหักจัดสรรหุ้น ข	-	-	-
บัญชีหักอื่น	-	-	-
รวม	<u>230.39</u>	<u>0.15</u>	<u>230.54</u>

5.17 เงินกู้ยืมระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	สัญญา ลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	โอนเป็นหนี้ที่ถึง กำหนดชำระในปี	ชำระ ระหว่างงวด	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 63	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 64
ออมสิน	3 ก.ย. 50	1,650.00	15 ปี ปลอดหนี้ 2 ปี	126.94	-	190.19	317.13

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทมีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน 1,650.00 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมจากธนาคารออมสินเพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

5.18 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่สำคัญที่ใช้ในการคำนวณประมาณการหนี้สินมีดังต่อไปนี้

	2563 (ร้อยละ)	2562 (ร้อยละ)
อัตราคิดลด	1.72	1.53
อัตราการขึ้นเงินเดือน	7.50	7.50

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2562
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	3,897.44	2,550.37
ผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	190.64	1,423.12
จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	(101.56)	(76.05)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	<u>3,986.52</u>	<u>3,897.44</u>

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักในการคำนวณ

การประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย มีความอ่อนไหวเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของข้อสมมติต่าง ๆ ที่ใช้ในการคำนวณ การเปลี่ยนแปลงข้อสมมติอาจเกิดขึ้นได้จากการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจ และประชากรในโครงการผลประโยชน์ โดยการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติแต่ละข้อนั้นเกิดขึ้นแยกจากกัน

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติหลักต่อมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	การเปลี่ยนแปลงมูลค่าปัจจุบัน ของประมาณการหนี้สิน สำหรับผลประโยชน์พนักงาน	
	อัตราเพิ่มขึ้น 1%	อัตราลดลง 1%
อัตราคิดลด	(329.53)	380.12
อัตราการขึ้นเงินเดือน	3.38	(4.10)

5.19 ประมาณการหนี้สินระยะยาว

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทมีประมาณการหนี้สินระยะยาว จำนวน 18.65 ล้านบาท แบ่งเป็น ประมาณการหนี้สินจากการรับประกันงานรับทำให้กับหน่วยงานภายนอก จำนวน 10.79 ล้านบาท และประมาณการหนี้สินจากการฟ้องร้องคดี จำนวน 7.86 ล้านบาท ที่ศาลแพ่งกรุงเทพใต้ได้มีคำพิพากษาให้บริษัทชำระเงินค่าผิดสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการติดตั้งและพัฒนาระบบสารสนเทศบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาตัดสินของศาลอุทธรณ์

5.20 ส่วนของผู้ถือหุ้น

	หน่วย : ล้านบาท	
	2563	2562
ทุนเรือนหุ้น ประกอบด้วย ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		
หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)	600.00	600.00
หุ้น ข (บริษัทการบินต่าง ๆ เป็นผู้ถือหุ้น)	<u>60.00</u>	<u>60.00</u>
รวมทุนเรือนหุ้น	<u>660.00</u>	<u>660.00</u>

5.21 เงินกองทุนสวัสดิการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2563	2562
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	55.22	76.75
เงินลงทุนชั่วคราว	177.55	208.85
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	26.81	26.09
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	15.67	12.83
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	61.70	61.70
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	8.56	4.24
อาคารและอุปกรณ์	<u>1.04</u>	<u>1.17</u>
รวมสินทรัพย์	<u>346.55</u>	<u>391.63</u>
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1.56	2.92
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	6.88	5.64
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	0.15	0.26
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	<u>0.11</u>	<u>0.11</u>
รวมหนี้สิน	<u>8.70</u>	<u>8.93</u>
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	382.70	339.98
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย	<u>(44.85)</u>	<u>42.72</u>
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	<u>337.85</u>	<u>382.70</u>
รวมหนี้สินและส่วนของเงินกองทุนสวัสดิการ	<u>346.55</u>	<u>391.63</u>

5.22 รายได้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2563	2562
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	91.52	88.18
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	10.64	-
เงินปันผล	0.06	0.06
รายได้อื่น	<u>60.39</u>	<u>216.65</u>
รวม	<u>162.61</u>	<u>304.89</u>

5.23 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2563	2562
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	6,996.07	7,349.53
ผลประโยชน์พนักงาน	190.64	1,423.12
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	547.72	516.89
เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ	<u>254.58</u>	<u>322.87</u>
รวม	<u>7,989.01</u>	<u>9,612.41</u>

5.24 ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2563	2562
ค่าสอบบัญชีและค่าสอบทาน	1.90	3.72
ค่าจัดประชุม	10.10	46.33
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	138.64	23.62
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	20.44	33.80
ค่าใช้จ่ายเพื่อการส่งเสริม	20.33	23.88
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	91.20	268.32
ค่าเบี้ยประกันภัย	41.88	36.20
ค่าธรรมเนียม	14.00	18.56
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมและพัฒนา	37.54	182.58
ค่าตัดจำหน่ายพัสดุและสินทรัพย์	18.22	30.02
ค่ารักษาความปลอดภัย	71.04	67.58
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	0.53	0.63
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	-	6.29
หนี้สงสัยจะสูญ	89.48	(7.32)
หนี้สูญ	6.88	0.65
อื่น ๆ	<u>90.89</u>	<u>76.92</u>
รวม	<u>653.07</u>	<u>811.78</u>

5.25 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

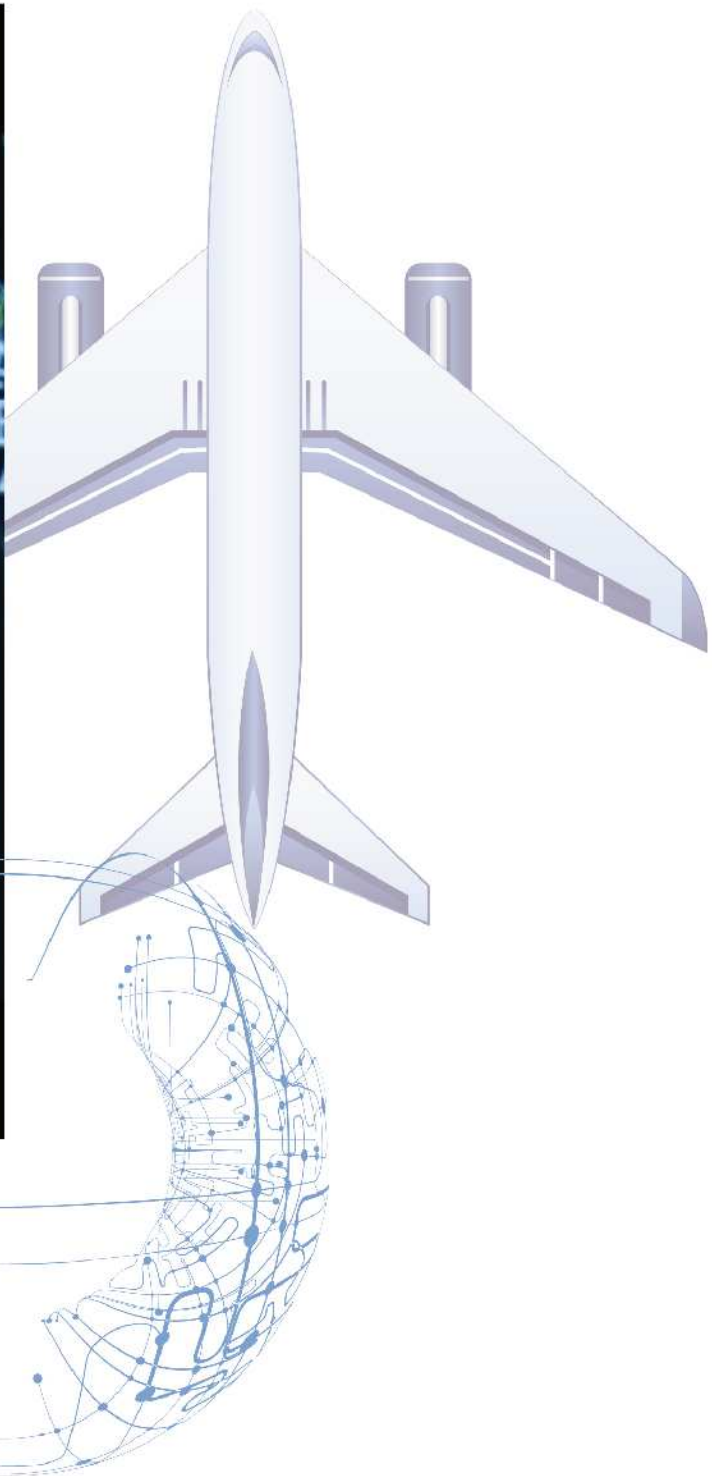
เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 บริษัทได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้น เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 342.66 ล้านบาท บริษัทได้ออนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 173.60 ล้านบาท ที่เหลืออีก จำนวน 169.06 ล้านบาท กำหนดโอนภายใน 10 ปี และหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงานพร้อมดอกเบี้ยในอัตรา ถัวเฉลี่ยเงินฝากประจำ 1 ปี ของธนาคาร ซึ่งบริษัทได้ออนเงินบำเหน็จค้างนำส่งส่วนที่เหลือเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ได้ครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดปีบัญชี 2545 แล้ว

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน 3,211 ราย บริษัทจ่ายเงิน สมทบเข้ากองทุนในงวดบัญชีนี้ จำนวน 548.78 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 547.72 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 1.06 ล้านบาท)

5.26 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ตามที่บริษัทดำเนินการกิจบริการควบคุมจราจรทางอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องตามสัญญาที่ทำไว้กับ กระทรวงคมนาคม โดยได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 239) พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ (ฉบับที่ 254) พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ซึ่งต่อมากกรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบ สภาพกิจการของบริษัทตั้งแต่ปีบัญชี 2546 – 2554 โดยไม่มีประเด็นหรือข้อสังเกตเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้ ของบริษัท อย่างไรก็ตาม ในเดือนพฤศจิกายน 2556 เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัทสำหรับ ปีบัญชี 2555 และมีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบสภาพกิจการในเดือนมีนาคม 2557 ว่ายังมีประเด็นเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของ รายได้จากงานที่รับทำให้แก่ลูกค้าอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้าบริษัทสายการบินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีปี 2555 ซึ่งจากการติดตาม ประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมสรรพากรเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวพบว่าบริษัทมีการค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554 จนถึงเดือนมิถุนายน 2561 รวมเป็นเงินจำนวน 234.77 ล้านบาท ประกอบด้วย ภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 112.11 ล้านบาท และเบี้ยปรับและเงินเพิ่มจำนวน 122.66 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทได้จ่ายชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาทให้กรมสรรพากรแล้วเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2561 คงเหลือเบี้ยปรับและเงินเพิ่มที่ยังมิได้ชำระจำนวน 122.66 ล้านบาท และได้มีหนังสือที่ บวท 1228/2561 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2561 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการขยายกรอบกำหนดเวลา การยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยยกเว้นในส่วนของเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม บริษัทได้นำบัญชีเงินฝาก ธนาคารกรุงไทย ประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 123.00 ล้านบาท ไปวางเป็นหลักประกันในสัญญาค้ำประกัน ของธนาคารกรุงไทยต่อกรมสรรพากรเพื่อชะลอการจ่ายชำระเบี้ยปรับและเงินเพิ่มแล้ว



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

102 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

Tel. 66 [0] 2285 9035 42 Fax. 66 [0] 2287 3798 www.aerothai.co.th E-mail : prga@aerothai.co.th