



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รายงานประจำปี ๒๕๕๗

AERONAUTICAL RADIO
OF THAILAND LTD.
ANNUAL REPORT 2014



ON THE JOURNEY FROM GOOD TO GREAT

AEROTHAI





ON THE JOURNEY FROM GOOD TO GREAT

AEROTHAI



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด





ON THE JOURNEY FROM GOOD TO GREAT

AEROTHAI

มุ่งมั่นพัฒนาการดำเนินงานทุกมิติ
เพื่อให้สิ่งที่ดีเยี่ยมร่วมสร้างสิ่งที่ยิ่งใหญ่อย่างสมบูรณ์แบบ

**Great Technology
for Great Services**

สมบูรณ์แบบกับพัฒนาการที่ไม่หยุดนิ่ง
ด้วยเทคโนโลยีที่ดีที่สุด

**Great People
for Great Competency**

จุดพลังแห่งสมรรถนะ ติดปีกความสามารถ
ส่งเสริมบุคลากรสู่ความเป็นมืออาชีพ
อย่างสมบูรณ์แบบ

**Great Management
for Great Performance**

บริหารคุณภาพ บริหารองค์กร
ครบสมบูรณ์ของประสิทธิภาพการบริหาร

สารบัญ

CONTENT

สารจาก
ประธานกรรมการ

๐๘

สารจาก
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

๑๐



หมวดที่ ๑
ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ

๑๒

ข้อมูลทั่วไป
ของรัฐวิสาหกิจ

๑๒



นโยบาย
ผู้ถือหุ้นภาครัฐ

๑๕

โครงสร้าง
การบริหารองค์กร

๒๖

โครงสร้างเงินทุน
และโครงสร้างผู้ถือหุ้น

๔๑



แผนงานและการลงทุน
ที่สำคัญในปีงบประมาณและอนาคต

๔๖

ผลการดำเนินงาน
ขององค์กร

๕๖

การบริหาร
จัดการองค์กร

๘๐

๘๑

หมวดที่ ๒
ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล



๘๑

รายงานผลการดำเนินงาน
ตามนโยบายกำกับกิจการที่ดี

๘๗

คณะกรรมการบริษัท



๑๑๐

การแต่งตั้งคณะกรรมการ
/ คณะอนุกรรมการ / คณะทำงานอื่นๆ

๑๒๖

รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ
ขององค์กร

๑๒๖

รายงานผลการดำเนินงาน
คณะกรรมการตรวจสอบ



๑๒๘

รายงานความรับผิดชอบต่อ
ของคณะกรรมการบริษัทฯ
ต่อรายงานทางการเงิน

๑๓๒

รายงานทางการเงิน

๑๓๒

รายได้ / ค่าใช้จ่าย / สินทรัพย์ / หนี้สิน
/ ส่วนของผู้ถือหุ้น / สภาพคล่องทางการเงิน

๑๓๗

แนวโน้มทางการเงิน

สำราจาก ประธานกรรมการ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศอันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของประเทศ มีการเติบโตอย่างมากในปี ๒๕๕๗ ที่ผ่านมาแสดงให้เห็นถึงความเข้มแข็งของปัจจัยพื้นฐานต่าง ๆ ของประเทศไทยที่มีผลต่อการกระตุ้นส่งเสริมให้ความต้องการด้านการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยแนวโน้มการเติบโตจะยังคงมีอัตราสูงกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาค กับทั้งจะยิ่งเพิ่มมากขึ้นนับจากนี้เป็นต้นไป โดยเฉพาะเมื่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเกิดขึ้นในปลายปี ๒๕๕๘

ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายที่สำคัญยิ่ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จึงได้กำหนดเป้าหมายพันธกิจระดับสูงสุดในการที่จะทำให้ระบบบริการการเดินทางอากาศของไทยมีศักยภาพและขีดความสามารถทัดเทียมนานาชาติสำหรับการรองรับความต้องการที่เพิ่มมากขึ้น

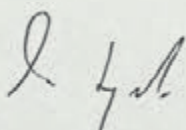
การเตรียมพร้อมดังกล่าวซึ่งได้ริเริ่มมาก่อนหน้านี้ระยะหนึ่งแล้วนั้น ในปี ๒๕๕๗ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ อันเป็นหัวใจสำคัญสำหรับรองรับการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและการให้บริการการเดินทางยุคใหม่ ได้ดำเนินมาถึงช่วงการติดตั้งระบบ อุปกรณ์ ที่เป็นเทคโนโลยีขั้นสูงพร้อมกันทั่วประเทศ เพื่อให้พร้อมใช้งานภายในปี ๒๕๖๐

การจัดการมิติใหม่ ๆ อาทิ การประสานความร่วมมือระหว่างทหารและพลเรือน เพื่อบริหารห้วงอากาศของประเทศให้มีความสามารถในการรองรับเพียงพอต่อการเติบโตในระยะยาว ตลอดจนการแสวงหาความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อพัฒนาระบบบริการการเดินทางอากาศให้มีความพร้อมตามเป้าหมายดังกล่าวที่ได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องนั้น เริ่มสร้างผลลัพธ์เป็นรูปธรรมมากขึ้นในปีนี รวมถึงกระบวนการทำงานที่ได้รับการออกแบบ เพื่อการลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิง และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพของเที่ยวบิน ที่เพิ่มสูงขึ้นจากการเปิดใช้เส้นทางขนานในพื้นที่ที่การจราจรคับคั่ง

นอกจากการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและการบริหารจราจรทางอากาศด้วยแนวทางใหม่ ๆ แล้ว บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการพัฒนาและเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้นครั้งสำคัญในอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงการวางรากฐานด้านการบริหารจัดการเพื่อรองรับการพัฒนาด้วยแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ยึดหลักธรรมาภิบาล และการสร้างประโยชน์ต่อสังคม ตามที่ได้ดำเนินการไปแล้วอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งด้านการส่งเสริมเยาวชน ชุมชน และการช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาส

ทั้งความสำเร็จและการก้าวผ่าน
ปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ในปีที่ผ่านมา
ตลอดจนการเกิดขึ้นของจุดเริ่มต้น
ความสำเร็จบนก้าวที่สำคัญในอนาคต
อันใกล้ที่กำลังจะมาถึงในอีกไม่ช้านี้
เป็นผลของการสนับสนุน ผลักดัน และ
ร่วมมืออย่างเต็มที่ของผู้ถือหุ้น ภาครัฐ
และสายการบินสมาชิก ที่มีต่อบริษัทฯ
เสมอมา ซึ่งต้องขอแสดงความขอบคุณ
ไว้ ณ ที่นี้ และหวังว่าจะได้รับความปรารถนาดี
และการสนับสนุน เพื่อให้องค์กรนี้สามารถ
พัฒนาได้อย่างยั่งยืน ส่งผลต่อการพัฒนา
กิจการบินของชาติและของอุตสาหกรรม
การบินสืบไป

พลอากาศเอก



(อิทธิพร สุทวงศ์)
ประธานกรรมการ





สารจาก กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การเติบโตอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วของปริมาณการจราจรทางอากาศ ถือเป็นความท้าทายร่วมกันของประชาคมการบินของโลกที่มีมาตลอดเวลากว่า ๓๐ ปี หลังจากคาดการณ์ว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของความต้องการเดินทางทางอากาศ จะทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในทุก ๆ ๑๐ ปี ซึ่งเริ่มปรากฏผลอย่างชัดเจนนับตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ (ค.ศ. ๒๐๑๐) เป็นต้นมา โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ที่มีการเติบโตและแนวโน้มการเติบโตสูงที่สุดของโลกตลอดสิบกว่าปีที่ผ่านมา รวมไปถึงในอนาคตกว่าปี ๒๕๗๓ (ค.ศ. ๒๐๓๐) หรือในอีก ๑๕ ปีข้างหน้า

ท่ามกลางการเติบโตในภาพรวมของปริมาณการจราจรทางอากาศ ในปี ๒๕๕๗ และประเทศไทยติดกลุ่มประเทศที่มีอัตราการเติบโตสูงสุด ด้วยอัตราการเติบโตของเที่ยวบินพาณิชย์ถึงกว่าร้อยละ ๑๑ จึงเป็นความท้าทายอย่างยิ่ง นอกจากความซับซ้อนของงานอันเกิดจากปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้นแล้ว อัตราการเติบโตที่สูงกว่าคาดการณ์มาตลอดในช่วงหลายปีที่ผ่านมาทำให้ปริมาณความต้องการใช้โครงสร้างพื้นฐานความสามารถในการรองรับของระบบจราจรทางอากาศไปทุกขณะ ทั้งระบบท่าอากาศยานและบนเส้นทางบิน ซึ่งถือว่าเกิดขึ้นเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ถึง ๓ ปี

ระหว่างที่แผนงานและโครงการต่าง ๆ ที่ได้จัดเตรียมไว้รองรับการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและวิธีการเดินทางอากาศไปสู่การบริหารจราจรทางอากาศในอนาคต ซึ่งจะเสร็จสมบูรณ์ในกลางปี ๒๕๖๐ ยังอยู่ระหว่างดำเนินการนั้น ความท้าทายสูงสุดขององค์กรอันได้แก่ การรักษามาตรฐาน ความปลอดภัย และประสิทธิภาพของเที่ยวบินให้อยู่ในระดับสูงเช่นเดิม เป็นสิ่งที่ผู้บริหารและพนักงานทุกคนตระหนัก กุ่บท และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีในรอบปีที่ผ่านมา

ควบคู่ไปกับการจัดการปัญหาและความท้าทายในปัจจุบัน เรายังคงมุ่งสู่เป้าหมายสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศให้พร้อมรองรับโอกาสหลากหลายจากการเติบโตของกิจการบิน นอกเหนือจากการจัดเตรียมระบบ/เทคโนโลยีขั้นสูงและถือว่าทันสมัยที่สุดระบบหนึ่งของโลก เพื่อใช้ในการบริหารจราจรทางอากาศเหนือ่านฟ้าของประเทศแล้ว การพัฒนาและการบริหารจัดการด้านอื่น ๆ ให้มีความพร้อมที่สอดคล้องกันได้ถูกดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมในรอบปีที่ผ่านมา อาทิ การสร้างและพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้เป็นบุคลากรทางการบินมืออาชีพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้น รวมถึงการบริหารจัดการตามแนวทางและข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้น ภาครัฐ ร่วมกับการใช้เครื่องมือการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพอื่น ๆ เพื่อพัฒนาไปสู่ความเป็นองค์กรสมรรถนะสูง เพื่อเป็นหลักประกันความสามารถขององค์กรที่จะพัฒนาคุณภาพบริการให้สูงขึ้นได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืนบนหลักต้นทุนที่เหมาะสม เพื่อประโยชน์ต่อสายการบินผู้ให้บริการ และความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

นอกจากนั้น แนวทางการบริหารตามหลักธรรมาภิบาล ซึ่งเป็นหนึ่งในหลักการสำคัญที่บริษัทฯ ยึดถือ ไม่เพียงทำให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้วยความโปร่งใส และมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี แต่ยังแสดงถึงเจตนารมณ์ และความตระหนักขององค์กรที่มีต่อความรับผิดชอบต่อสังคม เช่นที่ได้ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม มาโดยตลอด ทั้งการส่งเสริมวัฒนธรรมชุมชน การสนับสนุน สร้างเสริมโอกาสแก่เยาวชนและผู้ด้อยโอกาส รวมถึง การช่วยเหลือประชาชนที่ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังได้สร้างคุณค่าและความรับผิดชอบต่อสังคม ผ่านกระบวนการทำงานหลักขององค์กร โดยเฉพาะด้านการ ลดมลภาวะก๊าซเรือนกระจก และมลภาวะทางเสียงจากการบิน ด้วยการพัฒนาการจัดการจราจรทางอากาศด้วยเทคนิค และเทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งยังคงเป็นผลงานที่ได้รับการชื่นชม จากองค์การการบินระหว่างประเทศหลายแห่งมาอย่างต่อเนื่อง

การฝ่าฟันความท้าทายที่ผ่านมามีปี ๒๕๕๗ ได้ ด้วยดี และการที่องค์กรยังคงมุ่งสู่เป้าหมายที่จะยกระดับ คุณภาพบริการการเดินทางอากาศของประเทศให้ดีที่สุด แห่งหนึ่งในอาเซียนในทุกมิติอันเป็นวิสัยทัศน์และความมุ่งมั่นร่วมกันของผู้บริหารและพนักงานทุกคนไม่อาจ มาถึงวันนี้ได้ถ้าหากผ่านไปสู่อนาคตที่มีความหวังได้ หากขาดการสนับสนุนและความไว้วางใจอย่างเต็มที่จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้ถือหุ้นภาครัฐ สายการบินผู้ใช้บริการ และคณะกรรมการบริษัทฯ และที่สำคัญที่สุด พนักงาน มืออาชีพขององค์กรทุกคน ทั้งที่ผ่านมาและต่อไปในอนาคต จึงขอแสดงความขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ และขอขอบคุณ ล่วงหน้าสำหรับแรงผลักดัน กำลังใจ และการสนับสนุนที่จะ สร้างความมั่นใจในทุก ๆ การพัฒนาของเราต่อไป

(นางสารินี แสงประสิทธิ์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



หมวดที่ ๑ ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ

๑. ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ

๑.๑ ประวัติความเป็นมา

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ ๒ ได้เกิดขึ้นในทวีปเอเชียส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบินจึงต้องเลิกกิจการลง และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๒ สิ้นสุดลง การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้นบริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษและสายการบินต่างๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้งบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) เมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๔๙๑ เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย

จนกระทั่งต่อมารัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกิจบริษัทฯ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติ และการพัฒนากิจการบินประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐมาตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๐๖ และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจําร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปแบบบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาล และตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศ และสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

ปัจจุบันนับเป็นเวลาว่าหกสิบปีที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการกิจการด้วยความมุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพการให้บริการ พัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากรให้มีความทันสมัย และเป็นมืออาชีพ รวมถึงการประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศเพื่อมีส่วนร่วมในการนำความเจริญก้าวหน้ามาสู่กิจการบินทั้งประเทศไทย และภูมิภาคเอเชีย



๑.๒ วิสัยทัศน์ การกิจ พันธกิจ
วัตถุประสงค์ เป้าประสงค์
แนวนโยบายผู้ถือหุ้้นภาครัฐ

วิสัยทัศน์

VISION

“ เป็นองค์กรชั้นนำแห่งคุณภาพ
การให้บริการการเดินอากาศ ”

(วิสัยทัศน์ประกอบการพัฒนาและดำเนินการ
กิจองค์กรตามกรอบยุทธศาสตร์
ปี ๒๕๕๗-๒๕๖๑)

พันธกิจ

MISSION

“ เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศที่ตอบสนอง
ความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐาน
และมีประสิทธิภาพโดยตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อ
ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และผลประโยชน์แห่งชาติ ”

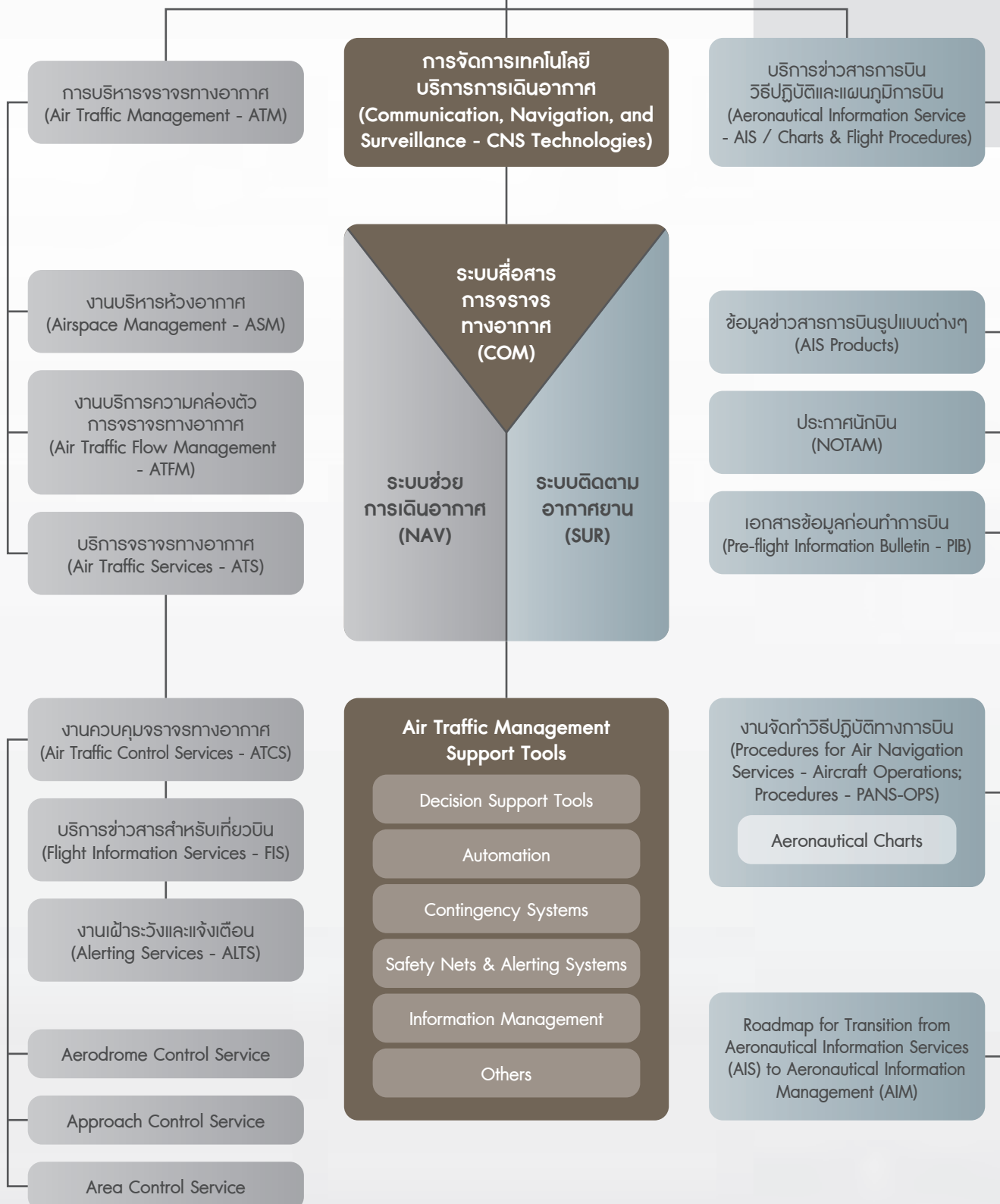
การกิจ

ROLE AND RESPONSIBILITIES

บริษัทฯ มีภารกิจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

๑. การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) ภายในเขตแกลงข่าว
การบินกรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region : Bangkok FIR)
เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพทางการบินของผู้ใช้ห้วงอากาศในประเทศไทย
๒. การบริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน
(Aeronautical Communications, Navigation and Surveillance (CNS)
System/Services)
๓. การบริการข่าวสารการเดินอากาศและงานแผนที่เดินอากาศ (Aeronautical Information
Services (AIS) and Aeronautical Charts) รวมทั้งบริการที่เกี่ยวข้อง
และงานตามนโยบายรัฐบาล

บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services)





นโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ (Statement of Directions: SODs)

SOD สำหรับ บวก. : พัฒนาโครงข่าย อุปกรณ์ และระบบงานให้ทันสมัย มีคุณภาพและเพียงพอ รวมทั้งให้บริการที่มีความปลอดภัย และรวดเร็ว ตรงเวลา ตามมาตรฐานสากล และเพิ่มศักยภาพในการหารายได้จากบริการ ที่เกี่ยวเนื่อง

SOD รัฐวิสาหกิจในสาขาการขนส่ง : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนบริการขนส่งมวลชน และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

SOD รัฐวิสาหกิจในภาพรวม : เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ บนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

Statement of Directions

แผนระยะยาว

๑. สร้างระบบ ATM ของไทย ให้สอดคล้องกับความคาดหวังประชาคมการบิน และพร้อมรองรับการเติบโตในระยะยาว ภายในปี ๒๕๖๓

แผนระยะสั้น

๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ
๒. เร่งดำเนินการตามมติ ครม. เพื่อลดภาระหนี้
๓. เร่งปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนค่าใช้จ่ายบุคลากรให้อยู่ในสัดส่วนที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงสัดส่วนการให้บริการที่ไม่กระทบต่อมาตรฐานความปลอดภัย

แผนระยะสั้น ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ

๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพรองรับการเติบโตของปริมาณ เที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘
๒. เร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อลดภาระหนี้
๓. เร่งปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนค่าใช้จ่ายบุคลากรให้อยู่ในสัดส่วนที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงสัดส่วนการให้บริการที่ไม่กระทบต่อมาตรฐานความปลอดภัย

แผนระยะยาว ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ

สร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศของไทย ให้สอดคล้องกับความคาดหวังของประชาคมการบินและมีศักยภาพพร้อมรองรับการเติบโตในระยะยาวภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

๑.๓ ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

บริษัทฯ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) โดย คค. ได้มอบหมายให้บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินตามความต้องการของการประกอบการขนส่งทางอากาศและเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะของ ICAO ให้เป็นไปด้วยความสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยมีการต่อสัญญาฉบับปัจจุบัน เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ มีกำหนดอายุสัญญา ๒๐ ปี ถึงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีการบริการแก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ โดยไม่คิดค่าเช่าและให้บริษัทฯ ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเป็นธรรมจากผู้รับบริการ

๑.๔ ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ website

สำนักงานใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๒ ซอยงามดูพลี กุ้งมหาราเมข สภคร
กรงเทพฯ ๑๐๑๒๐
โทรศัพท์ : ๐ ๒๒๘๘ ๗๕๓๑ - ๔๑
โทรสาร : ๐ ๒๒๘๘ ๓๑๓๑
Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๐ หมู่ที่ ๓ ถนนสนามบิน ตำบลคลองหลา
อำเภอคลองหอยโข่ง จังหวัดสงขลา ๙๐๑๑๕
โทรศัพท์ : ๐ ๙๔๒๕ ๑๐๕๑ - ๒๐
โทรสาร : ๐ ๙๔๒๕ ๑๓๓๔

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

ที่อยู่ : ๒๐๐ เขป่อไกร ตำบลไม้ขาว อำเภอถกลาง
จังหวัดภูเก็ต ๘๓๑๑๐
โทรศัพท์ : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๑ - ๕
โทรสาร : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๔-๔

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ที่อยู่ : ตำบลหัวเตย อำเภอพนมพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี
๘๔๑๓๐
โทรศัพท์ : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๒
โทรสาร : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๓

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

ที่อยู่ : ๒๐ ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ ๕๐๒๐๐
โทรศัพท์ : ๐ ๕๓๒๗ ๗๗๗๒
โทรสาร : ๐ ๕๓๒๗ ๗๖๐๐

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ที่อยู่ : ถนนสนามบิน ตำบลอริยัญญิก อำเภอเมือง
จังหวัดพิษณุโลก ๖๕๐๐๐
โทรศัพท์ : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๒๒
โทรสาร : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๕๐

ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา

ที่อยู่ : บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ
จังหวัดนครราชสีมา ๓๐๒๓๐
โทรศัพท์ : ๐ ๔๔๒๕ ๗๖๗๐
โทรสาร : ๐ ๔๔๒๕ ๖๕๗๖

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ที่อยู่ : ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี
๔๑๐๐๐
โทรศัพท์ : ๐ ๔๒๒๔ ๓๗๓๕
โทรสาร : ๐ ๔๒๒๔ ๔๗๓๔

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ที่อยู่ : ถนนเทพโยธี ตำบลในเือง อำเภอเมือง
จังหวัดอุบลราชธานี ๓๔๐๐๐
โทรศัพท์ : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๔๘
โทรสาร : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๔๘

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

ที่ตั้ง : หมู่บ้านป่อฝ้าย ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๗๗๑๑๐
โทรศัพท์ : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๑
โทรสาร : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๓

๑.๕ สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน

ข้อมูลทางการเงิน	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)			
รายได้รวม	๔,๕๕๗.๑๓	๘,๐๔๗.๑๐	๖,๔๕๕.๔๒
ค่าใช้จ่ายรวม	๗,๘๐๑.๕๔	๗,๐๔๔.๘๗	๖,๗๘๐.๗๒
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๑,๗๕๕.๕๔	๔๕๒.๒๓	๑๗๔.๗๐
ฐานะการเงิน (ล้านบาท)			
สินทรัพย์รวม	๔,๘๖๒.๖๔	๘,๑๘๓.๕๐	๖,๗๒๒.๔๑
หนี้สินรวม	๔,๐๐๗.๖๑	๗,๓๕๘.๔๖	๕,๔๓๐.๘๑
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๘๕๕.๐๓	๘๒๕.๐๔	๘๐๑.๖๐
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๐.๕๓	๘.๙๒	๗.๔๐
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	๗.๘๕	๘.๑๐	๗.๔๐
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๐๘	๑.๑๖	๑.๒๔

๑.๖ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการภาวะอุตสาหกรรม และแนวโน้มในอนาคต

(๑) สภาพการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศ และแนวโน้มการขนส่งทางอากาศ



อุตสาหกรรมการบินจัดเป็นอุตสาหกรรมภาคบริการ ถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่และมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เมื่อพิจารณาจากสถิติที่ผ่านมา พบว่ามูลค่าที่เกิดจากการบินทั่วโลก (World Annual RPK: Revenue Passenger Kilometers) ได้คาดการณ์การเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ ๔.๗ ต่อปี (จากปี ค.ศ. ๒๐๑๒-๒๐๒๒) และจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าตัวทุกๆ ๑๕ ปี จากปี ค.ศ. ๑๙๘๐ โดยคาดการณ์ไว้ว่าจำนวนผู้โดยสารต่อปีในเที่ยวบินประจำทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า คือ จาก ๒.๗ พันล้านคน ในปี ๒๕๕๕ เป็น ๖ พันล้านคน ภายในปี ๒๕๗๗ และจำนวนเที่ยวบินถูกประเมินว่าจะเพิ่มขึ้นจาก ๓๐ ล้านเที่ยวบิน เป็น ๖๐ ล้านเที่ยวบิน ภายในอีกประมาณ ๒๐ ปี

ปัจจัยหลักที่เป็นตัวแปรสำคัญในการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตของตลาดการบินต่อไปในอนาคต ได้แก่ การเติบโตแบบก้าวกระโดดของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา การเปิดกว้างยิ่งขึ้นของการค้าแบบเสรี และปรากฏการณ์การเติบโตอย่างต่อเนื่องของสายการบินต้นทุนต่ำโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย การขยายตัวอย่างรวดเร็วของตลาดการบินในประเทศจีนและอินเดียส่งผลให้ปริมาณจราจรในภูมิภาคและไปยังประเทศคู่ค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยรวมแล้วภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนี้ ถือเป็นพื้นที่ที่คาดการณ์ว่า ตลาดการบินจะเติบโตต่อเนื่องไปในอัตราที่รวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่งในโลก และจะแซงหน้าตลาดการบินในภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือไปเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกภายในปี ค.ศ. ๒๐๓๒

(๒) แผนพัฒนาระบบการเดินอากาศระดับโลกและภูมิภาค



การเปลี่ยนแปลงด้านอุตสาหกรรมการบินที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินงาน เช่น แนวโน้มการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศในอัตราสูงอย่างต่อเนื่อง ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการเดินทางอากาศโดยรวม และเทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการดำเนินการกิจขององค์กรซึ่งเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก ตลอดจนความคาดหวังของประชาคมการบินและการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินไปสู่แนวทางที่เรียกว่า ‘Performance-based Approach (PBA)’ และนโยบาย ข้อกำหนด กฎระเบียบ รวมทั้งมาตรฐานและข้อเสนอแนะ (ICAO SARPs) ใหม่ ๆ ที่กำลังเกิดขึ้นทั้งในระดับประเทศและระดับสากล ซึ่งส่งผลกระทบต่อระดับความปลอดภัยและคุณภาพบริการ ความสามารถในการบริหารและการจัดหาทรัพยากร และการกำหนดกลยุทธ์ขององค์กรที่เหมาะสม รวมทั้งความพึงพอใจและความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ICAO ได้กำหนดแนวคิดเชิงปฏิบัติการด้านบริหารจราจรทางอากาศของโลก (Global ATM Operational Concept) เป็นวิสัยทัศน์ และความคาดหวังในระบบการบริหารจราจรทางอากาศระบบใหม่ในอนาคต ซึ่งได้จัดทำเป็นแผนพัฒนาระบบการเดินทางอากาศสากลระบบใหม่ของโลก (Global Air Navigation Plan : GANP) โดย ICAO ได้ปรับปรุงแผนพัฒนาระบบการเดินทางอากาศสากลระบบใหม่เป็นครั้งที่ ๔ โดยครอบคลุมหลักการ/แนวคิด/วิวัฒนาการต่าง ๆ และเปลี่ยนแปลงมาเป็นกรอบการพัฒนาที่มีความชัดเจนต่อเนื่อง และเป็นลำดับขั้นตอนมากยิ่งขึ้น ในรูปแบบของแผนขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ ในชื่อ Aviation System Block Upgrades (ASBUs)

เพื่อใช้เป็นแนวทางให้รัฐภาคีและอุตสาหกรรมการบินต่าง ๆ พัฒนาไปสู่ระบบการเดินทางอากาศสากลระบบใหม่ร่วมกัน ตามแนววิสัยทัศน์และความคาดหวังตั้งต้นเดิมต่อไป โดยมีจุดเริ่มต้นความพร้อมพื้นฐานในการพัฒนานับจากปี ค.ศ. ๒๐๑๓ (ตามเกณฑ์เป้าหมาย Block 0) และมีขั้นตอนต่อเนื่องในการพัฒนานจนถึง Block 3 อันเป็นเป้าหมายระยะสุดท้าย ณ ปี ค.ศ. ๒๐๒๘

แผนกลยุทธ์ ASBUs แบ่งกรอบการพัฒนา (Performance Improvement Area : PIA) ออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่ Airport Operations, Globally Interoperable Systems and Data - through Globally Interoperable SWIM, Optimum Capacity and Flexible Flights - through Global Collaborative ATM, และ Efficient Flight Path - through Trajectory Based Operations



กลยุทธ์ ASBUs ได้ถูกนำมาถ่ายทอดสู่แผนระดับภูมิภาคในรูปของแผนพัฒนาระบบบริหารการเดินอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (APAC Seamless ATM Plan) ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง/สอดคล้องกับ APAC Seamless ATM Plan ในหลาย ๆ ด้าน เช่น การจัดหาและติดตั้งระบบติดตามอากาศยานแบบ Multilateral (MLAT) ณ ท่าอากาศยานภูเก็ตและเชียงใหม่ การพัฒนาระบบรองรับ AIM (Aeronautical Information Management) Services การจัดหา และติดตั้งระบบติดตามอากาศยานแบบ Wide Area Multilateral (WAM) เพื่อให้บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน และเขตประชิดสนามบินบริเวณภาคใต้ของประเทศไทย รวมถึงการพัฒนาการปฏิบัติการบินแบบ Continuous Descent Operation/Continuous Climb Operation (CDO/CCO) เข้าใช้งานสำหรับท่าอากาศยานต่าง ๆ เป็นต้น

นอกจากนี้ ICAO ได้ริเริ่มการดำเนินงานในเรื่องผู้เชี่ยวชาญด้านการบินรุ่นต่อไป (Next Generation Aviation Professionals: NGAP) ในปี ๒๕๕๒ เพื่อรวบรวมความต้องการและมุมมองด้านบุคลากรของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการบิน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อค้นหาแนวทางปฏิบัติที่จะสร้างความมั่นใจได้ว่าจะมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเพียงพอต่อการปฏิบัติงานต่าง ๆ ในระบบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศในอนาคต ซึ่งการดำเนินงานในระยะแรกเน้นไปที่การสร้างความตระหนักรู้ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียถึงแนวโน้มการขาดแคลนบุคลากรด้านการบิน ในขณะที่การดำเนินงานในระยะที่ ๒ จะเน้นไปที่การดำเนินงานร่วมกันระหว่าง ICAO และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาขีดความสามารถและงานวิจัย รวมถึงแผนกลยุทธ์ระดับภูมิภาคในเรื่อง NGAP

(๓) แนวทางความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)



อาเซียนอยู่ระหว่างดำเนินการไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยในด้านการขนส่งทางอากาศ อาเซียนมีแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market : ASAM) ภายในปี ๒๕๕๘ เพื่อรองรับการเป็น AEC ให้เกิดการเชื่อมโยงน่านฟ้าของประเทศสมาชิกเข้าด้วยกันอย่างเสรี มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและมั่นคง ทั้งภายในอาเซียนและมุ่งสู่ภายนอกอาเซียน โดยประเทศไทยได้รับเป็นผู้ประสานงานหลักในสาขา “การท่องเที่ยวและการบิน” ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ที่ต้องการให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและการบินในอนาคต ด้วยแนวโน้มการเจริญเติบโตทางการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีสูงอยู่แล้ว การเปิดเสรีทั้งการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุนและแรงงานที่มีทักษะ ประกอบกับเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพื่อรองรับแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วม การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะเป็นทั้งโอกาสและความท้าทายแก่ประเทศไทยและบริษัทฯ ในการแสดงบทบาทผู้นำและดำเนินการที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์แก่ประเทศและภูมิภาคอาเซียน

(๔) ปริมาณจราจรทางอากาศของไทย

จากการให้บริการจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ พบว่าปริมาณเที่ยวบินในประเทศไทย รวมทั้งสิ้น ๗๔๔,๑๓๐ เที่ยวบิน ซึ่งมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๒๔ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๖ น้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้เล็กน้อย โดยมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เป็นต้นมา เป็นผลมาจากการปรับตัวทางด้านเศรษฐกิจในภาพรวมที่ดีขึ้น รวมทั้งการที่รัฐบาลมีนโยบายผลักดันด้านการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน นอกจากนี้ ในแผนกลยุทธ์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘ ได้เน้นถึงกลยุทธ์ในการดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาสู่ภูมิภาคมากขึ้นอีกด้วย ประกอบกับการท่องเที่ยวภายในประเทศด้วยสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการขยายตัวขึ้นเช่นกัน ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ

ตารางแสดงปริมาณเที่ยวบินระหว่างปี ๒๕๕๕-๒๕๕๗

ปริมาณเที่ยวบิน ภายใน Bangkok FIR	ปีงบประมาณ						% ๒๕๕๗ / ๒๕๕๖
	๒๕๕๕		๒๕๕๖		๒๕๕๗		
	รวม	เฉลี่ย/วัน	รวม	เฉลี่ย/วัน	รวม	เฉลี่ย/วัน	
Flight Type							
International	๒๗๒,๒๖๔	๗๔๔	๓๒๑,๔๖๓	๘๘๒	๓๓๖,๐๕๐	๙๒๑	๔.๔๒%
Domestic	๒๔๕,๐๔๑	๖๗๐	๒๗๖,๓๕๑	๗๕๗	๓๒๔,๕๖๒	๘๘๙	๑๗.๔๔%
Overfly	๕๙,๑๕๘	๑๖๒	๗๐,๗๐๘	๑๙๔	๘๓,๕๑๘	๒๒๙	๑๘.๐๔%
Type of Operation							
S : Schedule Flight	๔๔๒,๐๑๗	๑,๒๐๘	๕๑๖,๕๕๒	๑,๔๑๕	๕๗๗,๔๑๑	๑,๕๘๒	๑๑.๘๐%
N : Non-Schedule Flight	๓๑,๑๔๑	๘๕	๔๐,๔๑๔	๑๑๑	๓๖,๔๐๔	๑๐๐	-๙.๙๑%
G : General Flight	๕๒,๒๖๓	๑๔๓	๕๔,๙๗๘	๑๕๑	๗๑,๓๙๕	๑๙๖	๒๙.๘๐%
M : Military Flight	๔๐,๔๕๔	๑๑๑	๔๕,๕๐๓	๑๒๕	๔๕,๖๓๔	๑๒๕	๐.๐๐%
X : Others	๑๐,๕๘๘	๒๙	๑๑,๕๗๕	๓๒	๑๓,๒๘๑	๓๖	๑๒.๕๐%
รวม	๕๖๖,๔๖๓	๑,๕๖๖	๖๖๙,๐๒๒	๑,๘๓๓	๗๙๔,๑๓๐	๒,๐๓๙	๑๑.๒๔%

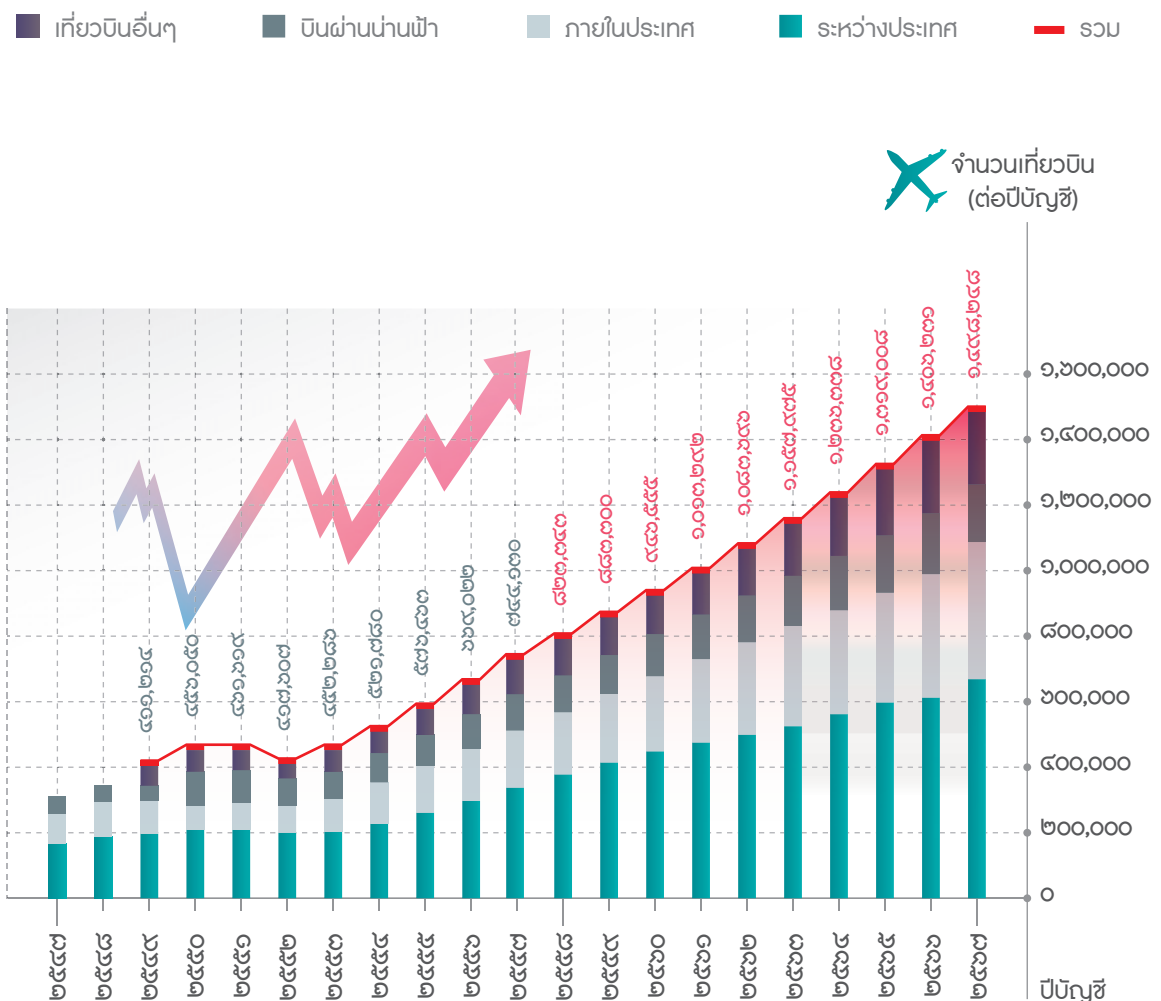


บริษัทฯ ได้มีการทบทวนแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศ ในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) ในระยะสั้น สรุปได้ว่าจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยหลักด้านนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวหลายส่วน ประกอบกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ ที่ใกล้เข้ามา นี้ จะทำให้การขยายตัวของเศรษฐกิจอาเซียนมีการเชื่อมโยงกันมากขึ้น เช่นเดียวกับภาคการท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีความแข็งแกร่งซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมการบิน และในระยะยาว ๑๐-๑๕ ปีข้างหน้า คาดว่าจะมีจำนวนเที่ยวบินใน Bangkok FIR ในปีงบประมาณ ๒๕๖๗ ประมาณ ๑.๒ ล้าน เที่ยวบิน หรือเกินกว่า ๓ พันเที่ยวบินต่อวัน กล่าวได้ว่ามีแนวโน้มที่ดีขึ้น ร้อยละ ๗ ต่อปี ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในระยะยาวขององค์กรการบินในต่างประเทศหลายแห่ง เช่น ICAO IATA และองค์การกลุ่มประเทศยุโรป (EUROCONTROL) เป็นต้น

จำนวนเที่ยวบินใน Bank FIR ประจำปีบัญชี ๒๕๕๗ - ๒๕๕๘ (๑๑ ปี ย้อนหลัง)

และจำนวนที่คาดการณ์ในปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗ (๑๐ ปี)

โดยใช้อัตราการขยายตัวจาก GDF เดคียแต่ละไตรมาสของปี ๒๕๕๗ เท่ากับ ๑.๕ % และของปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗ เท่ากับ ๕.๕ %



สถิติจำนวนเที่ยวบินใน Bangkok FIR ย้อนหลัง ๑๐ ปี และจำนวนคาดการณ์ ๑๐ ปี

	ปีงบประมาณ	จำนวนเที่ยวบินที่เป็นรายได้ของบริษัทฯ (Billed)				จำนวนเที่ยวบินทั้งหมดตามแผนการบิน
		ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	บินผ่านน่านฟ้า	รวม	
สถิติ	๒๕๔๘	๑๘๔,๔๓๓	๔๖,๔๑๓	๔๐,๓๖๒	๓๖๑,๒๐๘	(ไม่มีข้อมูล)
(Historical)	๒๕๔๘	๑๙๓,๕๔๒	๑๐๒,๗๐๗	๔๑,๗๓๒	๓๓๘,๐๓๑	๔๑๑,๒๑๔
	๒๕๕๐	๒๑๓,๒๑๗	๑๑๑,๐๘๐	๔๓,๑๒๒	๓๖๗,๔๑๙	๔๕๖,๐๕๐
	๒๕๕๑	๒๒๑,๕๒๓	๑๐๙,๗๖๖	๔๖,๔๔๓	๓๗๗,๗๓๒	๔๖๑,๖๑๔
	๒๕๕๒	๒๐๐,๗๕๔	๑๐๑,๒๒๔	๔๖,๑๔๘	๓๔๘,๑๒๖	๔๑๗,๖๐๗
	๒๕๕๓	๒๑๕,๒๘๐	๑๑๑,๕๕๗	๔๔,๔๒๔	๓๗๑,๒๖๑	๔๕๒,๒๖๖
	๒๕๕๔	๒๔๕,๓๒๑	๑๒๘,๘๖๔	๕๖,๗๐๕	๔๓๐,๘๙๐	๕๒๑,๗๘๐
	๒๕๕๕	๒๗๐,๗๗๔	๑๔๖,๔๖๓	๕๙,๑๔๗	๔๗๖,๓๘๔	๕๗๖,๔๖๓
	๒๕๕๖	๓๑๗,๔๕๐	๑๗๕,๓๔๐	๖๘,๔๗๔	๕๖๑,๒๖๔	๖๖๔,๐๒๒
	๒๕๕๗	๓๓๑,๗๒๒	๒๐๙,๕๖๖	๘๐,๓๔๘	๖๒๑,๖๓๖	๗๔๔,๑๓๐
คาดการณ์	๒๕๕๘	๓๗๗,๔๒๒	๒๒๐,๑๑๑	๙๐,๓๓๒	๖๘๗,๘๖๕	๘๒๓,๓๔๓
(Forecast)	๒๕๕๙	๔๐๓,๘๕๓	๒๓๖,๓๓๔	๙๗,๗๖๔	๗๓๗,๙๕๑	๘๘๓,๓๐๐
	๒๕๖๐	๔๓๑,๗๓๘	๒๕๓,๔๔๔	๑๐๕,๖๖๖	๗๙๐,๘๔๘	๙๔๖,๕๕๕
	๒๕๖๑	๔๖๑,๑๕๘	๒๗๑,๕๐๗	๑๑๓,๘๔๔	๘๔๖,๕๐๙	๑,๐๑๓,๒๔๒
	๒๕๖๒	๔๙๒,๑๔๕	๒๙๐,๕๕๗	๑๒๒,๖๒๖	๘๐๕,๓๒๘	๑,๐๘๓,๖๔๖
	๒๕๖๓	๕๒๔,๔๓๔	๓๑๐,๖๕๕	๑๓๑,๘๔๑	๙๖๖,๙๓๐	๑,๑๕๗,๔๗๕
	๒๕๖๔	๕๕๔,๔๘๔	๓๓๑,๘๕๔	๑๔๑,๕๖๖	๑,๐๒๗,๙๐๔	๑,๒๓๖,๓๓๘
	๒๕๖๕	๕๘๔,๔๒๘	๓๕๑,๒๒๘	๑๕๑,๘๖๕	๑,๐๘๗,๕๒๑	๑,๓๑๗,๐๐๘
	๒๕๖๖	๖๓๔,๓๗๔	๓๗๗,๘๒๔	๑๖๒,๖๓๘	๑,๑๗๔,๘๓๖	๑,๔๐๖,๒๓๑
	๒๕๖๗	๖๗๔,๔๔๓	๔๐๒,๗๒๖	๑๗๔,๐๔๔	๑,๒๕๑,๒๑๓	๑,๔๘๘,๒๔๘



(๕) ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินของไทย
และความปลอดภัยในการบิน

เนื่องจากการเดินอากาศ (Air Navigation) ทั้งเพื่อการขนส่ง (Air Transport) หรือด้านอื่น ๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ต่างก็มีความจำเป็นต้องอาศัยองค์ประกอบต่าง ๆ ดังกล่าวที่มีประสิทธิภาพ มีบูรณาการ ตลอดจนการจัดการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์เหล่านั้น ในขณะที่ห้วงอากาศของประเทศ (National Airspace) เป็นทรัพยากรที่สำคัญสำหรับรองรับกิจกรรมทางการบินบนเส้นทางบิน ในส่วนของท่าอากาศยาน ระบบบริการการเดินอากาศ ระบบของอากาศยานเอง ตลอดจนกระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องก็ต้องพัฒนาไปในทิศทางสู่จุดมุ่งหมายเดียวกันด้วย ไม่ว่าจะเป็นเป้าหมายทางเศรษฐกิจ หรือเป้าหมายด้านความมั่นคง และการปกป้องอธิปไตยของประเทศ ดังนั้นยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ จึงเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาอย่างมีระบบและมีแบบแผน แต่ในปัจจุบันประเทศไทยยังขาดการบูรณาการเพื่อวางแผนงานระดับมหภาค ที่แสดงให้เห็นความเชื่อมโยงของกลยุทธ์และแผนงานต่าง ๆ ไปสู่เป้าหมายด้านการขนส่งทางอากาศของชาติ โครงสร้างอำนาจหน้าที่ที่ได้รับตามกฎหมายและช่องทาง/กระบวนการขับเคลื่อนนโยบายหรือกลยุทธ์ที่ไม่เอื้อต่อวิวัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี/วิธีปฏิบัติในการเดินอากาศ



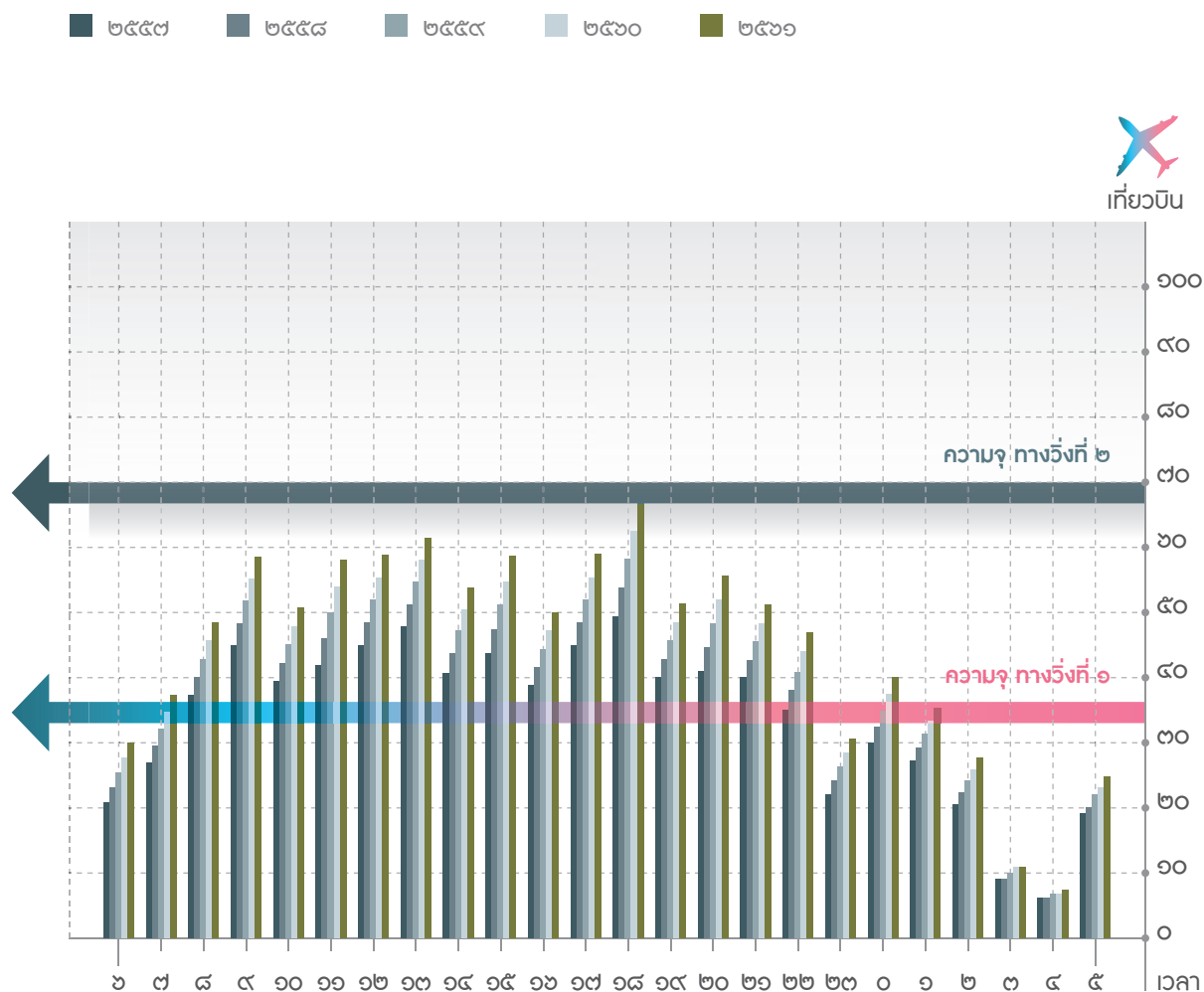
นอกจากนี้ การดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกิจการบินของไทยทั้งหน่วยงานภายในและนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม จะมีส่วนสนับสนุนให้ประเทศไทยเพิ่มระดับความปลอดภัยในการบิน เพื่อแก้ปัญหา ๔ ปัจจัยอันตรายจากการบิน ที่เกิดจากการปล่อยโคมลอย/โคมควัน การจุดบั้งไฟ การถูกรบกวนคลื่นความถี่ของวิทยุชุมชน และความไม่สมบูรณ์ของข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่งในปัจจุบันนับว่าปัญหาเหล่านี้ ยังคงเป็นภัยคุกคามความปลอดภัยในการเดินอากาศ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงต่อปัจจัยอันตรายดังกล่าว ทั้งด้วยมาตรการตรวจสอบ/รับแจ้ง/รายงานเหตุ ประชาสัมพันธ์และทำความเข้าใจกับประชาชน สนับสนุนให้มีความร่วมมือระหว่างหน่วยเกี่ยวข้อง ผลักดันการตรากฎหมายและบังคับใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงาน องค์การภาครัฐและผูมีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ให้ตระหนักถึงปัจจัยปัญหาดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่อง จนขณะนี้ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง “การป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการปล่อยโคมลอย/โคมควัน และการจุดบั้งไฟ” ระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงวัฒนธรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมประชาสัมพันธ์ สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ และกรุงเทพมหานคร



อีกประการสำคัญ คือ การเสริมสร้างความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดยเฉพาะที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งรองรับเที่ยวบินถึงประมาณร้อยละ ๖๕ ของปริมาณเที่ยวบินรวมของประเทศ จึงจำเป็นต้องพิจารณาทั้งปัจจัยศักยภาพระบบห้วงอากาศ ศักยภาพการให้บริการจราจรทางอากาศ และที่สำคัญคือศักยภาพของสนามบินที่ต้องคำนึงถึงความเพียงพอของระบบทางวิ่ง/ทางขับ เพื่อความสามารถในการรองรับเที่ยวบินควบคู่ไปกับการให้ความสำคัญกับความพร้อมในการรองรับผู้โดยสารและการบริการของสนามบินไปด้วย มิฉะนั้นจะเกิดปัญหาความคับคั่งในการจัดการจราจรทางอากาศที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิดังที่ปรากฏให้เห็นแล้วในรูปของความล่าช้าในการบิน โดยเฉพาะกรณีเมื่อเกิดทางวิ่งเส้นใดเส้นหนึ่งเกิดชำรุด/เสียหายไม่สามารถใช้งานได้ ซึ่งในอนาคตถึงแม้จะมีมาตรการจัดการให้ระบบทางวิ่ง/ทางขับใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง แต่คาดการณ์ได้ว่า ๒ ทางวิ่งในปัจจุบันจะไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งานในอนาคต และจะก่อให้เกิดเป็นข้อจำกัดความสามารถในการแข่งขันของไทยอีกด้วย

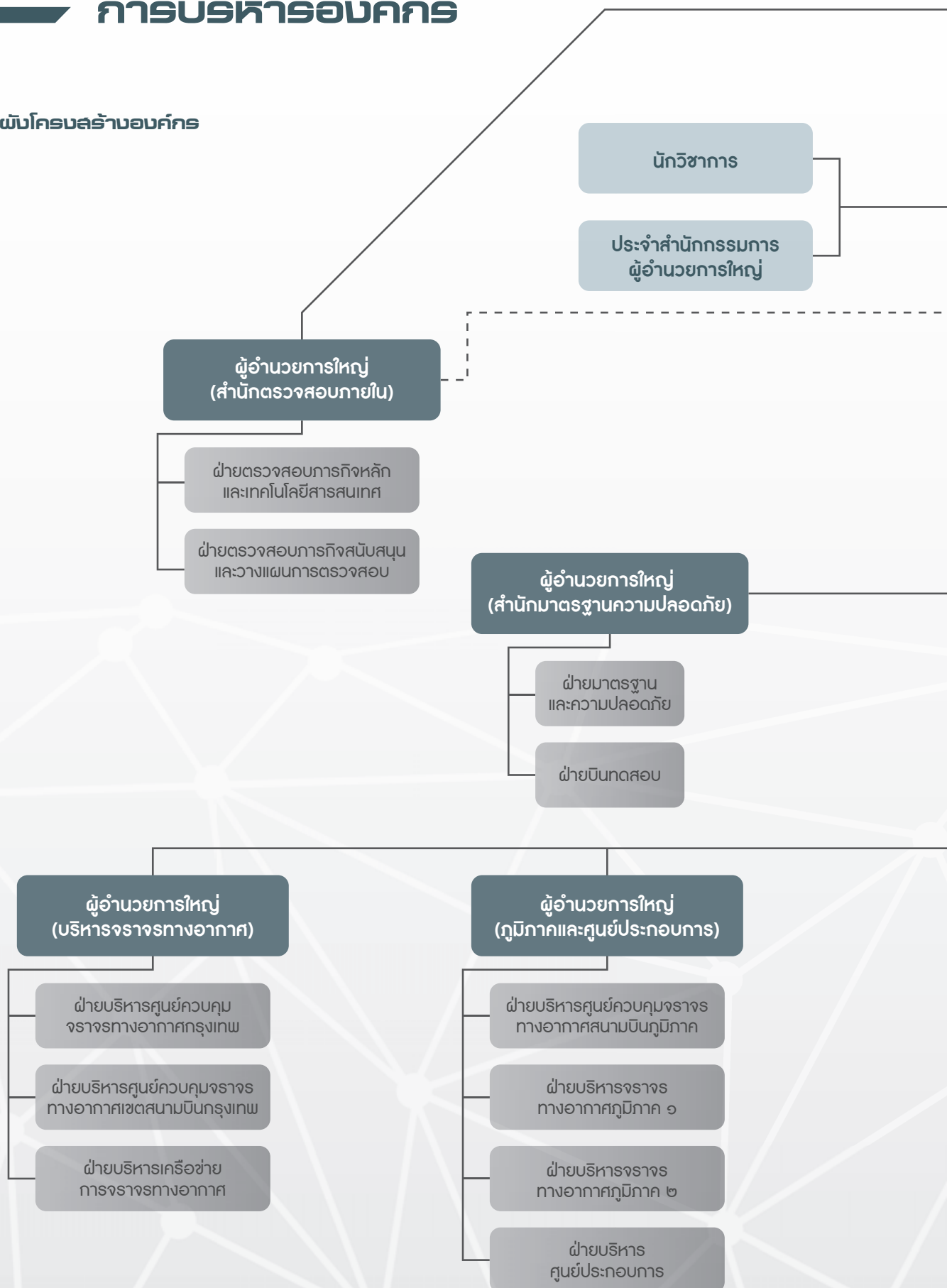
ความสามารถในการรองรับที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วย ๒ ทางวิ่ง

ประเมินจากคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๑



๒. โครงสร้าง การบริหารองค์กร

๒.๑ พับโครงสร้างองค์กร



คณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คณะกรรมการต่างๆ
แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ
บริษัทฯ

รองกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่

ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

สำนักงานนโยบาย
และบริหารยุทธศาสตร์

ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์

ฝ่ายบริหารทั่วไป

Business Unit

ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)

ฝ่ายบริหารธุรกิจ

ฝ่ายวิศวกรรม
บริการ

ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)

ฝ่ายบริหารงานวิศวกรรม
จราจรทางอากาศ

ฝ่ายสนับสนุนงานวิศวกรรม
จราจรทางอากาศ

ฝ่ายเทคโนโลยี
สารสนเทศ

ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
และคุณภาพชีวิต

ฝ่ายพัฒนา
และส่งเสริมการเรียนรู้

ผู้อำนวยการใหญ่
(การเงิน)

ฝ่ายการเงิน
และบัญชี

หน้าที่รับผิดชอบ

โครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ ปัจจุบันโดยมีคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้กำกับดูแลและมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ดำรงตำแหน่งผู้บริหารสูงสุด แบ่งออกเป็น ๑๐ สายงาน โดยมีผู้อำนวยการใหญ่แต่ละสายงานทำหน้าที่รับผิดชอบดังนี้

- **สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่**

รับผิดชอบงานกำกับดูแลที่ดีและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม งานประมวญจริยธรรมและจรรยาบรรณ การสนับสนุนกิจการคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ดูแลงานด้านกฎหมาย พินิจ ระบบสารสนเทศและงานเลขานุการ การสื่อสาร รวมทั้งการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- **สำนักตรวจสอบภายใน**

รับผิดชอบการตรวจสอบ สอบทาน และประเมินผลอย่างอิสระเกี่ยวกับความเชื่อถือได้และความครบถ้วนของระบบงาน และรายงานการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง

- **สำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์**

รับผิดชอบในการวิเคราะห์นโยบาย วางแผนกลยุทธ์ พัฒนานองค์กร วิเคราะห์โครงการ บริหารผลการดำเนินงานและบริหารความเสี่ยงขององค์กร

- **สายงานพัฒนาธุรกิจ**

รับผิดชอบผลการจัดทำกลยุทธ์ทางธุรกิจ และดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ

- **สายงานมาตรฐานความปลอดภัย**

รับผิดชอบการดำเนินการด้านมาตรฐานการบริการ และการบริหารความปลอดภัยในการดำเนินงานตามภารกิจหลัก

- **สายงานบริหารจราจรทางอากาศ**

รับผิดชอบผลการให้บริการจราจรทางอากาศ ในเขตเส้นทางบินในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region : BKK FIR) เขตสนามบินและเขตประชิดสนามบินในส่วนกลาง รวมทั้งการบริหารห้วงอากาศ ความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ การบริหารข้อมูลสารสนเทศการเดินอากาศ และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบิน และพัฒนาห้วงอากาศ

- **สายงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ**

รับผิดชอบให้บริการจราจรทางอากาศใน BKK FIR ในส่วนภูมิภาค การบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ระบบไฟฟ้า สาธารณูปโภค อาคารสถานที่ ระบบรักษาความปลอดภัย และการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

- **สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ**

รับผิดชอบผลการบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ โดยการออกแบบ จัดหา พัฒนา ติดตั้ง บำรุงรักษา และบริหารระบบสนับสนุนการบริการจราจรทางอากาศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบและบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กร ให้มีประสิทธิภาพประสิทธิผล



๒.๒ คณะกรรมการ

รายชื่อคณะกรรมการต่าง ๆ มีดังนี้

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

คณะกรรมการบริษัทฯ

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๗ มีดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติม และรายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ตามหมวดที่ ๒)

๑. พลอากาศเอก อิศพร คุ้มวงศ์
๒. พลเอก คณิต สาวิทักษ์
๓. นายไชยเจริญ อติแพทย
๔. นายวันชาติ สันติคุณธร
๕. นายกฤษฎา จินะวิจารณ์
๖. พันเอกพีรวัส พรหมกลัดพะเนา
๗. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอส
๘. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ
๙. นางสาวธนิ์ แสงประสิทธิ์

- ประธานกรรมการบริษัทฯ
รองประธานกรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการบริษัทฯ
กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่



คณะกรรมการบริษัทฯ

พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงค์
ประธานกรรมการบริษัทฯ



พลเอก คณิต สำเภาทิพย์
รองประธานกรรมการบริษัทฯ



คณะกรรมการบริษัทฯ



นายไชยเจริญ อติแพทย์
กรรมการบริษัทฯ



นายวันชาติ สันติคุณบุร
กรรมการบริษัทฯ



นายกฤษฎา จินะวิจารณ์
กรรมการบริษัทฯ



พันเอก พิรวัส พรหมกลัดพะเนา
กรรมการบริษัทฯ



นายพุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ
กรรมการบริษัทฯ



ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ
กรรมการบริษัทฯ



นางลาริณี แสงประสิทธิ์
กรรมการบริษัทฯ

คณะผู้บริหาร

๒.๓ คณะผู้บริหาร

นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(๑ ตุลาคม ๒๕๕๔ – ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๗)



นางลาริณี แสงประสิทธิ์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(๕ มิถุนายน ๒๕๕๗ – ปัจจุบัน)



คณะผู้บริหาร



นายอภินันท์ วรรณนางกูร
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสมนึก รงค์ทอง
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายอาภาคเอก โชคชัย สภานนท์
นักวิชาการ
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหาร



นางสาวดวงตา สมิทสุวรรณ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



นายวิฑิต อีรพงศ์
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)



นายอนุชา คำโหมง
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)



นายทินกร ฐ่วงค์
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)



นายทิมายุ มุรธา
ผู้อำนวยการใหญ่
(ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)



นายอนุชา ถาวรโฑติสกุล
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหาร



นายสุทธิพงษ์ คงพูล
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นายชาณนรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นายณัฐวัฒน์ สุกานันท์
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นางลลิตาพากรณ์ นีปการ
ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)



นางอรอุไร โกเมน
ผู้อำนวยการใหญ่
(การเงิน)



นางวาอากาศธี เอกบุรุษ รอดเหตุภัย
ผู้อำนวยการ
ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นายชาตรี คิมนันท์
ผู้อำนวยการ
ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ระดับผู้อำนวยการใหญ่





คณะผู้บริหารระดับสูง

๑. นางสาวธนิ์ แสงประสิทธิ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ตำแหน่งปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
อายุ ๕๕ ปี
วันรับตำแหน่ง ๕ มิถุนายน ๒๕๕๗
วันเข้าทำงาน ๑๕ มิถุนายน ๒๕๒๗

การศึกษา

- ปริญญาตรี ศิลปศาสตร มหาวิทยาลัทยเกษตรศาสตร
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัทยเกษตรศาสตร

ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๗ - ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ปี ๒๕๕๔ - ปี ๒๕๕๗ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ปี ๒๕๕๓ - ปี ๒๕๕๔ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ปี ๒๕๕๐ - ปี ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบาย)



๒. นายอภิรักษ์ วรรณางกูร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ครบเกษียณอายุ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗)
อายุ ๖๐ ปี
วันเข้าทำงาน ๔ ตุลาคม ๒๕๑๗

การศึกษา

- ปริญญาตรี ศิลปศาสตร มหาวิทยาลัทยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๔ - ปี ๒๕๕๗ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ปี ๒๕๕๓ - ปี ๒๕๕๔ ผู้อำนวยการใหญ่ (กลยุทธ์สื่อสารองค์กร)
- ปี ๒๕๕๑ - ปี ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ/แผนงาน)



คณะผู้บริหารระดับสูง

๓. นายสมนึก รงค์ทอง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
อายุ ๕๒ ปี
วันเข้าทำงาน ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๒๗

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ปี ๒๕๕๓ - ปี ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)
- ปี ๒๕๕๐ - ปี ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม)



๔. นาวาอากาศเอก โชคชัย สกานนท์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ตำแหน่งปัจจุบัน นักวิชาการ
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
อายุ ๕๔ ปี
วันเข้าทำงาน ๑ เมษายน ๒๕๔๑

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์
สาขาการจัดการสำหรับนักบริหาร สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน

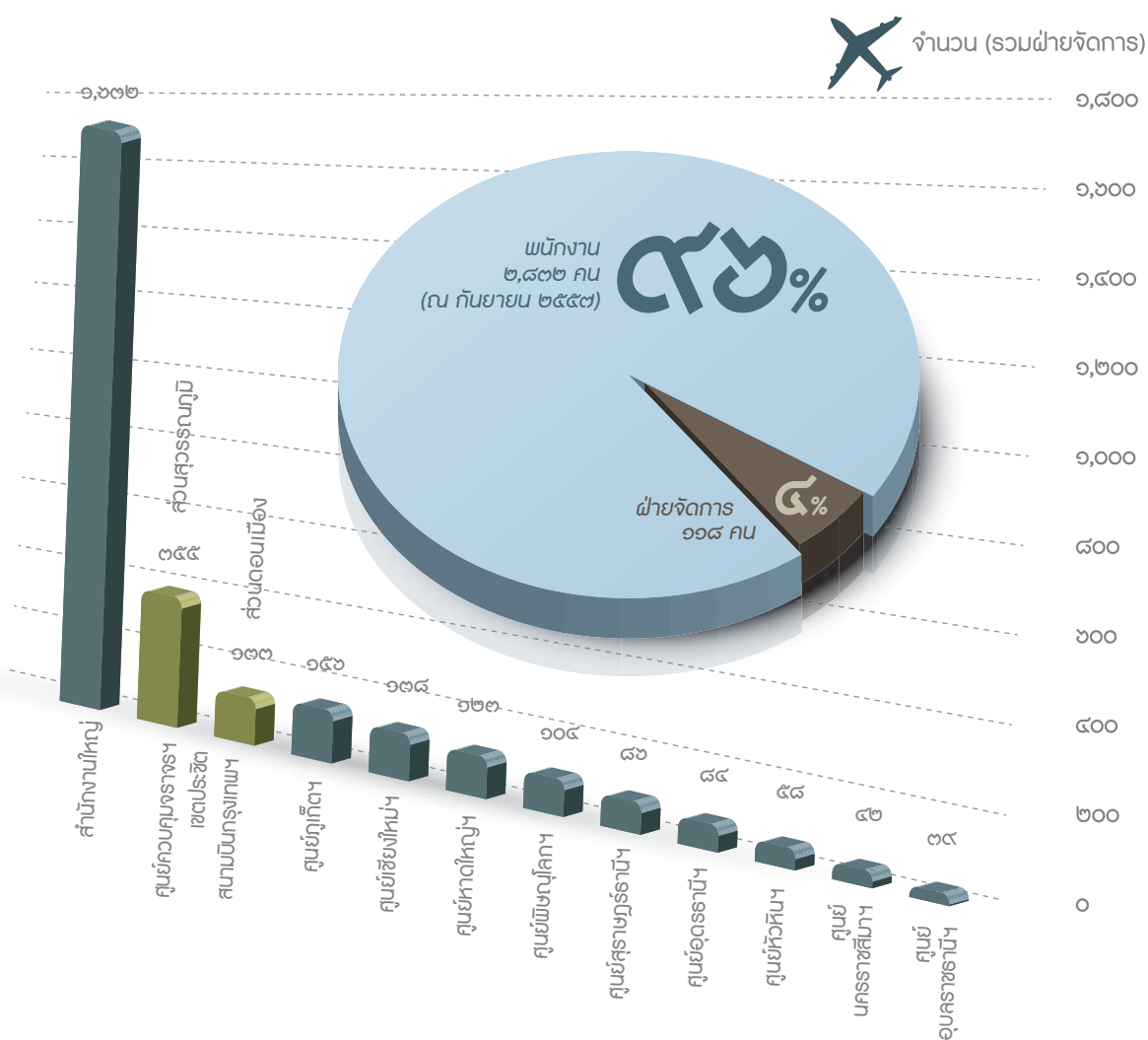
- ปี ๒๕๕๕ - ปี ๒๕๕๗ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ปี ๒๕๕๓ - ปี ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)
- ปี ๒๕๕๒ - ปี ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)



๒.๔ จำนวนพนักงาน

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น ๒,๔๕๐ คน จำแนกได้ดังนี้

สำนักงานใหญ่	๑,๖๓๒	คน
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ (ส่วนงานสุวรรณภูมิ)	๓๕๕	คน
ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ (ส่วนงานดอนเมือง)	๑๓๓	คน
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	๑๕๖	คน
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	๑๓๘	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	๑๒๓	คน
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	๑๐๔	คน
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	๘๖	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	๘๔	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	๕๘	คน
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา	๔๒	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	๓๔	คน



๓. โครงสร้างเงินทุน และโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม ๔๗ สายการบิน (ณ กันยายน ๒๕๕๗)

● สายการบินต่างๆ ● รัฐบาล



รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี ๒๕๕๗ มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.

จำนวนหุ้น

กระทรวงการคลัง

๖,๐๐๐,๐๐๐

ลำดับ ผู้ถือหุ้น ข.

จำนวนหุ้น

ลำดับ ผู้ถือหุ้น ข.

จำนวนหุ้น

๑ Asiana Airlines	๑,๐๗๒	๒๗ Spring Airlines	๒,๔๑๓
๒ Aeroflot Russian Airlines	๔๓๘	๒๘ Hong Kong Airlines	๕,๘๔๘
๓ Air France	๑,๒๐๖	๒๙ Shanghai Airlines	๕,๖๒๔
๔ Air Hong Kong	๘๐๔	๓๐ China Southern Airlines	๑๓,๒๖๔
๕ Air India	๑,๘๗๗	๓๑ Delta Airlines	๔๓๘
๖ Thai AirAsia Co., Ltd.	๑๐๖,๖๔๑	๓๒ Lufthansa German Airlines	๔๓๘
๗ Srilankan Airlines Ltd.	๔,๑๕๕	๓๓ Juneyao Airlines	๔,๒๘๔
๘ Air Macau	๑,๘๗๗	๓๔ Druk Air	๔๓๘
๙ All Nippon Airways	๔,๔๒๓	๓๕ Eastar Jet	๔๓๘
๑๐ Austrian Airlines AG	๔๓๘	๓๖ Etihad Airways	๒,๘๑๕
๑๑ Indonesia Air Asia	๓,๗๕๓	๓๗ Ethiopian Airlines	๑,๓๔๐
๑๒ Air Asia Sdn Bhd	๑๕,๔๑๔	๓๘ EVA Airways Corp.	๔,๕๕๗
๑๓ British Airways	๔๓๘	๓๙ Federal Express Corp.	๑,๖๐๘
๑๔ Biman Bangladesh Airlines	๕๓๖	๔๐ Finnair Oyj	๔๓๘
๑๕ Air Berlin	๔๓๘	๔๑ Lufthansa Cargo AG.	๒๖๘
๑๖ Bangkok Airways Plc.	๗๔,๘๕๘	๔๒ Gulf Air Company G.S.C.	๘๐๔
๑๗ Aero Logic GmbH	๘๐๔	๔๓ Garuda Indonesia	๑,๖๐๘
๑๘ Bhutan Airlines (Tashi Air Pvt.Ltd.)	๔๓๘	๔๔ Hong Kong Dragon Airlines Ltd.	๒,๘๑๕
๑๙ China Airlines Ltd.	๔,๘๒๔	๔๕ Vietnam Airlines	๓,๘๘๗
๒๐ Air China	๓,๖๑๔	๔๖ InterGlobe Aviation Ltd. (IndiGo)	๒,๘๑๕
๒๑ Cebu Pacific Air	๒,๐๑๑	๔๗ Mahan Air	๖๗๐
๒๒ China Eastern Airlines	๑๐,๕๘๔	๔๘ Jet Airways (India) Ltd.	๒,๘๑๕
๒๓ Hainan Airlines	๑,๗๔๓	๔๙ Japan Airlines Co., Ltd.	๓,๗๕๓
๒๔ China Cargo Airlines	๘๐๔	๕๐ Jeju Air	๒,๘๑๕
๒๕ Cargolux Airlines Int'l S.A.	๕๓๖	๕๑ Jin Air	๘๐๔
๒๖ Cathay Pacific Airways	๔,๔๑๔	๕๒ JetStar Asia Airways Pte Ltd.	๑๓,๑๓๕



ลำดับ ผู้ถือหุ้น บ.	จำนวนหุ้น	ลำดับ ผู้ถือหุ้น บ.	จำนวนหุ้น
๕๓ Jetstar Airways Pty Ltd.	๑,๒๐๖	๗๙ ALIA - The Royal Jordanian Airlines	๑,๘๗๗
๕๔ Kuwait Airways	๑,๖๐๘	๘๐ Nepal Airlines Corporation	๒๖๘
๕๕ Korean Air	๕,๔๔๕	๘๑ Siberia Airlines	๒๖๘
๕๖ Cambodia Angkor Air Co., Ltd.	๓,๗๕๓	๘๒ Singapore Airlines	๔,๖๔๑
๕๗ KLM Royal Dutch Airlines	๑,๘๗๗	๘๓ SilkAir (Singapore) Private Ltd.	๖,๓๐๐
๕๘ Kannithi Aviation	๔,๑๕๕	๘๔ Singapore Airlines Cargo Pte Ltd.	๘๐๔
๕๙ Air Koryo	๑๓๔	๘๕ Swiss Int'l Air Lines	๔๓๘
๖๐ Kenya Airways Ltd.	๑,๘๗๗	๘๖ Tiger Airways	๔,๔๑๔
๖๑ Air Astana	๔๓๘	๘๗ Thai Airways International Plc.	๔๓,๖๘๔
๖๒ Lao Airlines	๓,๔๘๕	๘๘ Turkish Airlines Inc.	๒,๔๑๓
๖๓ Lao Central Airlines Public Co.,	๑,๓๔๐	๘๙ Transasia	๑,๒๐๖
๖๔ Malaysian Airlines System Berhad	๔,๔๑๘	๙๐ Transaero Airlines	๘๐๔
๖๕ Air MadaGascar	๕๓๖	๙๑ T'Way Air Co.,Ltd.	๔๓๘
๖๖ Mandala Airlines PT	๒,๔๑๓	๙๒ Emirates	๖,๕๖๘
๖๗ Martinair Holland NV	๒๖๘	๙๓ Myanmar Airways International	๑,๘๗๗
๖๘ Egypt Air	๔๓๘	๙๔ United Airways (BD) Ltd.	๕๓๖
๖๙ Nippon Cargo Airlines Co., Ltd.	๘๐๔	๙๕ United Parcel Service Co., Ltd.	๖๗๐
๗๐ Norwegian Air Shuttle	๖๗๐	๙๖ Uzbekistan Airways	๒๖๘
๗๑ Nok Airlines Plc.	๖๖,๖๑๕	๙๗ Vietjet Aviation Joint Stock Co.,Ltd.	๒,๘๑๕
๗๒ Orient Thai Airlines Co., Ltd.	๔,๖๔๑		
๗๓ Oman Air (SAOC)	๑,๘๗๗	รวมผู้ถือหุ้น ข	๖๐๐,๐๐๐
๗๔ Philippine Airlines	๑,๘๗๗		
๗๕ Qantas Airways	๔๓๘		
๗๖ Qatar Airways	๕,๖๒๔		
๗๗ Royal Brunei Airlines Sdn Bhd.	๑,๐๗๒		
๗๘ Air Austral	๑๓๔		

หมายเหตุ รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗



 SAFETY 





By failing to prepare,
you are preparing to fail.

ความล้มเหลวในการเตรียมการ
ก็เท่ากับการเตรียมการเพื่อล้มเหลว

- Benjamin Franklin -

๔. แผนงานและการลงทุนที่สำคัญ ในปัจจุบันและอนาคต

๔.๑ ยุทธศาสตร์องค์กร

ภายใต้วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรชั้นนำแห่งคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ” ซึ่งมีนัยสำคัญประกอบด้วยพันธกิจองค์กร ในการให้บริการการเดินทางอากาศ การบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรเพื่อความมั่นคงและยั่งยืน และการประเมินตนเองตามระบบ ประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ บริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๑ ดังนี้



ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
๑. ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders Perspective) : การพัฒนาระบบบริการการเดินทางอากาศเพื่อสร้างผลลัพธ์ บริการที่มีคุณภาพและสอดคล้องกับความคาดหวัง ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม	๑.๑ ให้บริการที่ปลอดภัยในทุกช่วงของการบิน ๑.๒ พัฒนาคุณภาพบริการสู่มาตรฐานสากลทุกด้าน
๒. ด้านการเรียนรู้และเติบโต (Learning and Growth Perspective) : การพัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูง สร้างความเข้มแข็ง อย่างยั่งยืนและมุ่งสู่ผลลัพธ์ที่เป็นเลิศ	๒.๑ เป็นองค์กรที่ดีในสังคมและบรรลุเป้าหมายในการบริหาร การเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ ๒.๒ พัฒนาโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐาน เทคโนโลยี สารสนเทศ ความรู้ และนวัตกรรม เพื่อบรรลุเป้าหมาย ขององค์กรทุกระดับ ๒.๓ สร้างเสริมผู้นำและบุคลากร เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้ เติบโตอย่างยั่งยืน
๓. ด้านกระบวนการภายใน (Internal Process Perspective) : การบริหารกระบวนการอย่างมีคุณภาพให้ครอบคลุม ทุกระบบงานทั่วทั้งองค์กร	๓.๑ พัฒนาระบบการจัดการคุณภาพทั่วทั้งระบบ ด้วยการ มีส่วนร่วม และปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่
๔. ด้านการเงิน (Financial Perspective) : การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทางการเงิน	๔.๑ บริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อนโยบายของผู้ถือหุ้น (ภาครัฐและ สายการบิน) และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทุกกลุ่มอย่างสมดุล

๔.๒ แผนงานโครงการสำคัญ

บริษัทฯ มีโครงการสำคัญตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (ระยะเวลาดำเนินการ ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘)



โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบในหลักการตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ในวงเงินลงทุน รวมทั้งสิ้น ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการ และการดำเนินงานเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ระบบใหม่ และมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่กำลังเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีและอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของระบบการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management System) เข้าใช้งาน ประกอบด้วยโครงการย่อยดังนี้

(๑) จัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre (ATMC) Establishment)

เพื่อเป็นศูนย์กลางบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้บริการตามเส้นทางบินทั้ง ประเทศด้วยเทคโนโลยีตามแนวคิดยุคใหม่ที่เสริมด้วยงานเชิงกลยุทธ์ด้านใหม่ในการบริหารห้วงอากาศและจัดการ ความคล่องตัวของจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนด้วยเทคโนโลยีอัตโนมัติที่ลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ ควบคุมจราจรทางอากาศ เพิ่มความคล่องตัว เพิ่มความสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพ ในการทำการบิน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานของความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศสูงสุดเป็นหลัก

(๒) การเพิ่มขีดความสามารถระบบเทคโนโลยีจราจรทางอากาศ และการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems Enhancement and ATM Network Integration)

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินอากาศระบบใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วยเทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ (ระบบนำร่องและนำร่อง) และระบบติดตามอากาศยานพร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูลและการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศระหว่างส่วนกลางกับภูมิภาคให้เป็นระบบเดียวกันที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั้งประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการ

การเดินอากาศของประเทศให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพต่อประชาชนและสายการบิน/ผู้ใช้บริการ

(๓) จัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง

เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการบินทดสอบโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ทั้งในด้านปริมาณการใช้งานและด้านขีดความสามารถที่จำเป็นสำหรับการบินทดสอบระบบอุปกรณ์สนับสนุนการเดินอากาศพื้นฐานที่จะเพิ่มมากขึ้น และบินทดสอบเทคโนโลยีการเดินอากาศยุคใหม่จะนำมาใช้งานในอนาคต รวมทั้งสนับสนุนการกิจการบินอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการบริหารจัดการและดำรงไว้ซึ่งภารกิจหลัก



๒. โครงการการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ Seamless ASEAN Sky และมติของ Air Transport Working Group (ATWG) และ Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) และโครงการปฏิบัติการเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนและแนวคิดห้วงอากาศอาเซียนไร้รอยต่อภายใต้แผนงาน ASAM ATTC Work Plan 2555-2556 ด้าน ATM

ด้วยการมีแผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market : ASAM) และการจัดแบ่งให้มีการดำเนินงานด้าน Air Traffic Management (ATM) เป็นหนึ่งในสามงานสำคัญลำดับต้นในด้านเทคนิค ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group : ATWG) ตั้งแต่วันที่ ๒๕๕๒ เรื่อยมาในฐานะผู้สนับสนุนคณะผู้แทนของประเทศไทยและมีบทบาทสำคัญในการพิจารณา/นำเสนอ/ร่วมดำเนินงานในเวทีอาเซียนมาโดยตลอด เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามแผน ASAM Roadmap ที่มีเป้าหมายเบื้องต้น ในการจัดทำแผนแม่บทระบบบริหารจราจรทางอากาศ

ที่สอดคล้องกันของอาเซียน (ASEAN Air Traffic Management Harmonization Master Plan) นอกจากนี้จะมีการดำเนินงานสำคัญภายใต้โครงการความร่วมมือ อาเซียน-ยุโรป (ASEAN Air Transport Integration Project : AATIP) ที่มีทีมที่ปรึกษาจากยุโรปมาสนับสนุนการดำเนินงาน ซึ่งบริษัทฯ ได้เข้ามีส่วนในการริเริ่มการพัฒนา ความคล่องตัว บริหารจราจรทางอากาศ ในส่วนของ Airspace Simulation and Modeling Workshop และการออกแบบโครงสร้าง และแนวทางความร่วมมือระหว่างกัน ในอาเซียน ซึ่งจะมีพัฒนาการในแนวทางความร่วมมือร่วมกัน ในอาเซียนอย่าง ครอบคลุมทุกด้านสำคัญต่อไป

๓. โครงการจัดสร้างหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๗ รอบ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๔ (ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๔ – ๒๕๕๗)



จากนโยบายการให้บริการที่ทำอากาศยานดอนเมืองอย่างเต็มรูปแบบอีกครั้ง ทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำมาใช้บริการที่ทำอากาศยานดอนเมืองเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณจราจรทางอากาศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงได้ก่อสร้างหอบังคับการบินใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย สามารถให้ข้อมูลเพื่อใช้ในการควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการติดตามอากาศยานและยานพาหนะในท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยภาคพื้นในท่าอากาศยาน และเชื่อมโยงข้อมูลแบบอัตโนมัติและทำงานร่วมกันได้ทั้งกับหอบังคับการบินสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุม

จราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพและเส้นทางบินได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดยบริษัทฯ ยังคงใช้งานอาคารหอบังคับการบินเดิมและอุปกรณ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันต่อไปควบคู่กับหอบังคับการบินใหม่ เพื่อเสริมศักยภาพในการควบคุมจราจรทางอากาศ และทำหน้าที่เป็นหอบังคับการบินสำรองต่างพื้นที่ (Offsite Backup) ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินและเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นในบริเวณอาคารเทียบอากาศยานด้านทิศเหนือด้วย โดยการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดหาระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ ติดตั้งใช้งานและเชื่อมโยงกับระบบใหม่ทั่วประเทศภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

๔. การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๗)

บริษัทฯ ดำเนินการตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารโดยมีเป้าหมายในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบริหารจัดการขององค์กรและเพื่อสนับสนุนภารกิจหลักและสังคมโดยรวมตามหลักธรรมาภิบาล โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนา/ปรับปรุงระบบสารสนเทศตามแผนที่วางไว้โดยมีโครงการสำคัญที่เสร็จสิ้นและจะเริ่มใช้งานในปี ๒๕๕๘ ดังนี้

- (๑) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูลระยะที่ ๑ (ระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่ายอินทราเน็ต/อินเทอร์เน็ตอุปกรณ์ต่อพ่วงและ

ระบบเครือข่ายสุวรรณภูมิ) เพื่อปรับปรุงระบบ/อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ต่อพ่วงระบบ IP Backbone Infrastructures ที่สนับสนุนงาน ICT ระบบเทคโนโลยีสำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านอำนวยการ

- (๒) พัฒนาปรับปรุงระบบสารสนเทศสำหรับงานบริหารจัดการจราจรทางอากาศเพื่อนำระบบสารสนเทศสนับสนุนการจัดพนักงานเข้าเวรสำหรับศูนย์บริหารเครือข่ายการปฏิบัติการจราจรทางอากาศ การจัดทำระบบรายงานพนักงานของพื้นที่ที่มีการจัดตั้งไฟพลอยคอมลอย และสถานที่ตั้งของวิทยุชุมชนซึ่งส่งผลกระทบต่อเส้นทางบินในรูปแบบของข้อมูลเชิงแผนที่

๔.๓ บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ ประจำปี ๒๕๕๙

๑. การประชุม CANSO Asia Pacific Operations Work Group (APAC Ops WG) และ CANSO Asia Pacific Safety Work Group (APAC SWG)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม CANSO Asia Pacific Operations Work Group (APAC Ops WG) และ CANSO Asia Pacific Safety Work Group (APAC SWG) ระหว่างวันที่ ๒๘-๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ ณ โรงแรม ดี เอ ทิส ลุมพินี กรุงเทพมหานคร โดยการประชุม APAC Ops WG มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานและติดตามข้อมูลเกี่ยวกับเทคโนโลยีทางด้านการให้บริการการบินของสมาชิก CANSO ในภูมิภาค เป็นเวทีให้ผู้แทนภายใต้ Operations Standing Committee (OSC) ในภูมิภาคได้มาดำเนินโครงการต่างๆ ร่วมกันเป็นทีม อีกทั้งจะได้นำผลการดำเนินงานของ Work Group ไปรายงานความคืบหน้าต่อที่ประชุม OSC เพื่อประกอบการพิจารณาทบทวนการดำเนินงานในอนาคต

ส่วนการประชุม APAC SWG มีวัตถุประสงค์ เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนา Regional Safety Program โดยจะร่วมกันหารือแลกเปลี่ยนข้อมูลแนวทางในการดำเนินการด้านความปลอดภัย และการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อีกทั้งจะได้นำระบบ Safety Buddy System มาเป็นเครื่องมือในการพัฒนาแก้ไขปัญหาในภูมิภาค และนำผลการดำเนินงานของ Work Group ไปรายงานความคืบหน้าต่อที่ประชุม Safety Standing Committee (SSC) เพื่อประกอบการพิจารณาทบทวนการดำเนินงานของ SSC ในอนาคต

๒. การประชุมเชิงปฏิบัติการ AATIP Workshop on Cross Border Air Traffic Flow Management (ATFM)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระหว่างวันที่ ๑๘-๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ณ โรงแรมเซนทารา ดวงตะวัน จังหวัดเชียงใหม่ โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการดังกล่าวมีการหารือเกี่ยวกับการจัดลำดับความสำคัญสำหรับการพัฒนาความต้องการของระบบบริหารความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศในเบื้องต้น รวมทั้งแนวคิดด้านการปฏิบัติการการอบรวมการจัดตั้งของกระบวนการ Pre-ATFM-CDM และวิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูล รวมทั้งข้อตกลงระหว่างองค์กร นอกจากนี้การประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ยังมีจุดประสงค์ในการพัฒนา

แผนการทำงานและจัดลำดับความสำคัญสำหรับการสร้างศักยภาพของระบบบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศข้ามพรมแดนในภูมิภาคอาเซียน

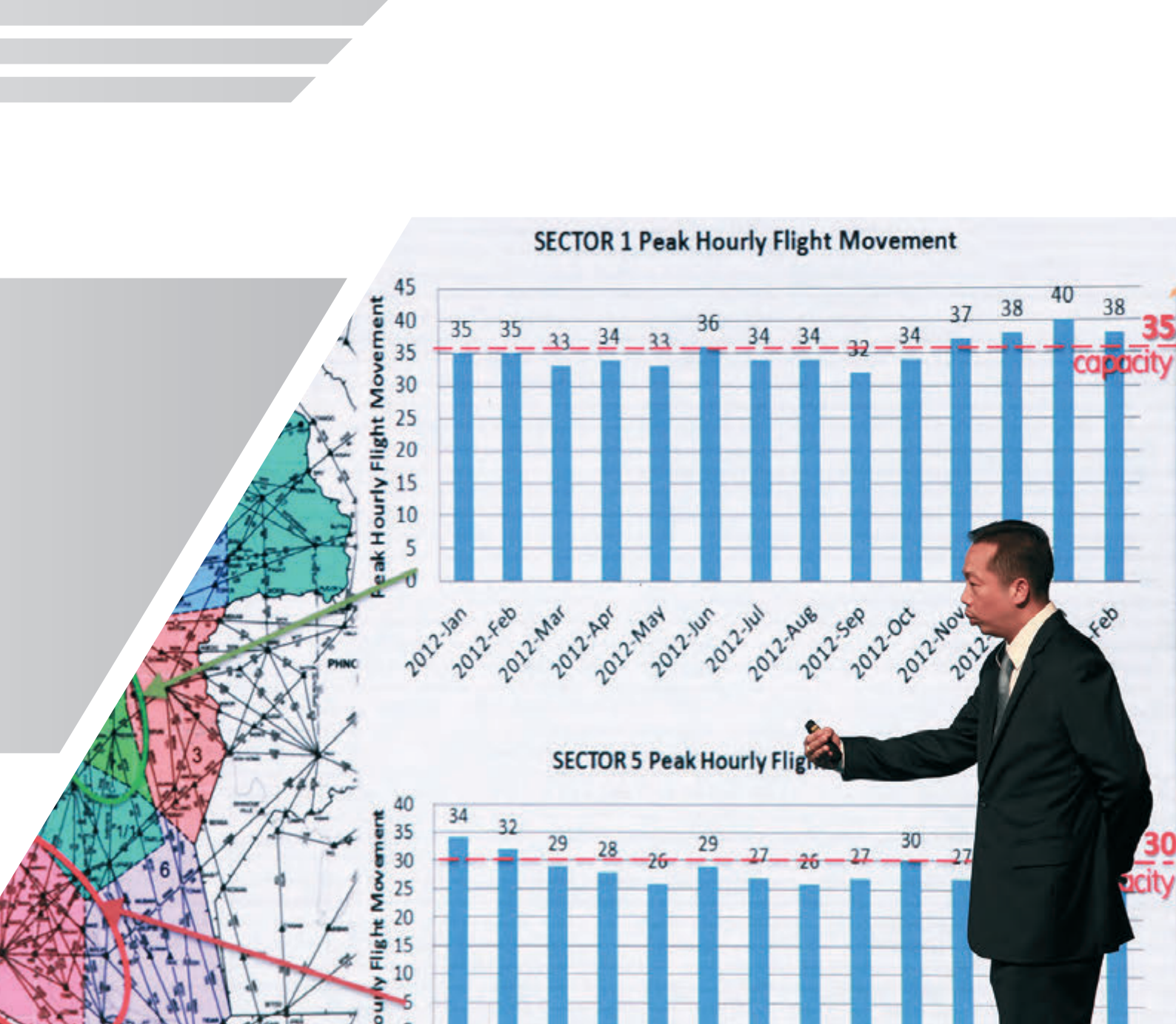
บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเพื่อแสดงบทบาทสนับสนุนและนำเสนอการดำเนินงานในระดับภูมิภาคอย่างต่อเนื่องตามกลยุทธ์การเพิ่มขีดความสามารถ ATFM/CDM และการสร้างพันธมิตรและดำเนินบทบาทเชิงรุกในเวทีดำเนินงานในระดับภูมิภาค

๓. การประชุมเชิงปฏิบัติการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานการบิน

บริษัทฯ ได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ ๒ ตามแผนนโยบายการบริหารงานกระทรวงคมนาคม (กค.) ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์) (รค.) ภายใต้ธีม “We still have a dream” ณ โรงแรมมณเฑียร ริเวอร์ไซด์ กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๙ โดยเป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจาก Workshop ครั้งแรกเรื่อง “การพัฒนากระบวนการเดินอากาศของไทยกับก้าวต่อไปของการเดินอากาศสากล : ข้อเสนอจากการประชุม Air Navigation Conference ครั้งที่ ๑๒ (AN-Conf/12)” เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๘ ซึ่ง Workshop ในครั้งนี้มี รค. เป็นประธานในพิธีเปิดการประชุม โดยยังคงให้ความสำคัญกับความร่วมมือกันเพื่อสร้าง Synergy ระหว่างหน่วยงานการบิน เพื่อประโยชน์ของชาติเป็นสำคัญ และมีบุคคลสำคัญจากกรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ

สถาบันการบินพลเรือน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ร่วมการเสวนาด้วย





การสัมมนาเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ บริษัทฯ ถ่ายทอดความจำเป็นในการมียุทธศาสตร์และแนวทางที่เป็นรูปธรรมด้วยการสื่อสารถึงจุดมุ่งหมายในลักษณะความใฝ่ฝันของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมและการขนส่ง โดยการกระตุ้นให้เกิดความเข้าใจพื้นฐานและวิสัยทัศน์ร่วมภายในชาติ ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างพลังร่วมภายในชาติพร้อมกับการใช้โอกาสในการเชื่อมโยงให้ผู้เกี่ยวข้องในประเทศไทย ได้มองเห็นอนาคต โอกาส ความท้าทาย และอุปสรรค เพื่อการเตรียมความพร้อมและวางแผนร่วมมือกันในการกิจที่เกี่ยวข้องได้อย่างสมบูรณ์ จากผลการประชุมฯ พบว่าทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้การตอบรับและจะร่วมมือกันเพื่อสร้าง Synergy เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอย่างแท้จริง รวมทั้งสนับสนุนให้มีแผนแม่บทระบบการขนส่งทางอากาศของไทยตามแผนพัฒนาระบบการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan) อันจะนำไปสู่ประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมของประเทศในอนาคตต่อไป

๔. การประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ครั้งที่ ๒๐

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ ๒๖-๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๗ ณ โรงแรม IBIS หัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นการประชุมซึ่งบริษัทฯ และกรมการบินพลเรือนมาเลเซีย (Department of Civil Aviation Malaysia : DCA Malaysia) ได้มีข้อตกลงร่วมกันให้มีการจัดการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) โดยสลับกันเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุม

ร่วมกันเป็นประจำทุกปี (ปีละ ๒ ครั้ง) เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย รวมถึงการหารือร่วมกันเพื่อสานต่อการดำเนินงานจากการประชุมครั้งที่ผ่านๆ มา ให้เกิดความต่อเนื่อง และเป็นไปตามข้อตกลงของทั้งสองหน่วยงานโดยอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน

๕. การประชุม The 1st Bangladesh-India-Myanmar-Thailand (BIMT) – ATM Coordination Group Meeting

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ ๑๘-๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๗ ณ ICAO กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการประชุมระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศจาก ๔ ประเทศ ที่มีน่านฟ้าติดกันได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า และประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นด้านการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ การสร้างเส้นทางบินใหม่ การหาข้อตกลงร่วมกันในการปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของ

การจราจรทางอากาศในน่านฟ้าดังกล่าว เพื่อให้มีการประสานความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงานซึ่งจะก่อให้เกิดความต่อเนื่อง ในการปฏิบัติงานด้าน Air Traffic Management ในพื้นที่บริเวณ Bay of Bengal และนำไปสู่การพัฒนาห้วงอากาศต่อไป โดยเป็นไปตามกลยุทธ์การเพิ่มขีดความสามารถ ATFM/CDM Capacity/Efficiency ตามเส้นทางบิน และการสร้างพันธมิตรและดำเนินบทบาทเชิงรุกในเวทีดำเนินงานในระดับภูมิภาค



๖. การประชุม Route Review (Malaysia – Singapore – Thailand)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระหว่างวันที่ ๒๖-๒๗ สิงหาคม ๒๕๕๗ ณ โรงแรม ดี เอ็กส์ ลุมพินี กรุงเทพมหานคร โดยการประชุมมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานระหว่างประเทศร่วมกัน ซึ่งจะส่งผลถึงความคล่องตัวของการให้บริการการจราจรทางอากาศภายในประเทศ จนถึงความคล่องตัวของการให้บริการการจราจรทางอากาศของทั้งสามประเทศ ซึ่งในปัจจุบันเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศหนาแน่น

๗. การประชุม Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Network Project

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ ๒๘-๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๗ ณ โรงแรม ดี เอ็กส์ ลุมพินี กรุงเทพมหานคร โดยการประชุมจัดขึ้นเพื่อหารือเกี่ยวกับการเตรียมการและการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการด้าน ATFM Operational Trial ในรูปแบบ Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Network มีการเสนอให้เริ่มทดลองใช้งาน Operational Trial) ในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งจะเป็นพัฒนาการต่อเนื่องจาก

ความร่วมมือ CDM/ATFM ระหว่างบริษัทฯ กับ Civil Aviation Authority Singapore (CAAS), Hong Kong Civil Aviation Department และประเทศต่างๆ ที่อยู่ในเส้นทางบินระหว่างไทย-สิงคโปร์-ฮ่องกง ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐสิงคโปร์ เวียดนาม ออสเตรเลีย มาเลเซียและสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

๘. การลงนามบันทึกข้อตกลง

๘.๑ การลงนามภาคผนวกประกอบข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการปฏิบัติงานและการให้ควมสนับสนุนระหว่างกรมการบินพลเรือนกับบริษัทฯ เพื่อกำหนดรายละเอียดความร่วมมือเรื่องความปลอดภัยในการเดินอากาศ การพัฒนาระบบการเดินอากาศและการสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านวิชาการ

๘.๒ การลงนามภาคผนวกแนบท้ายบันทึกความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบเดินอากาศและการพัฒนาบุคลากรระหว่างบริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) กับบริษัทฯ เพื่อกำหนดรายละเอียดความร่วมมือเรื่องการพัฒนา ระบบการเดินอากาศ การฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร และการใช้ทรัพยากรร่วมกันของทั้งสองหน่วยงาน

๘.๓ การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพอากาศกับบริษัทฯ ฉบับประจำปี ๒๕๕๗ บันทึกข้อตกลงระหว่างกองทัพอากาศกับบริษัทฯ มีการทบทวนและลงนามปีละครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน



 **QUALITY** 



-INTERNET
-LIVE CHAT
-MEDIA
-PHOTOS
-VIDEOS
-MUSIC

-INTERNET
-LIVE CHAT
-MEDIA
-PHOTOS
-VIDEOS
-MUSIC





No bird soars too high,
if he soars with his own wing.
ไม่มีนกตัวใดบินสูงเกินไปถ้ามันบินด้วยปีกของมันเอง

- William Blake -

๕. ผลการดำเนินงาน บอบบอค์กร

๕.๑ การให้บริการบอบบอค์กร

การให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services)

บริษัทฯ ให้บริการการเดินอากาศภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) ทั้งในเขตสนามบิน (Aerodrome Traffic Zone : ATZ) จำนวน ๓๕ สนามบิน และเขตประชิดสนามบิน (Terminal Control Area : TMA) จำนวน ๓๖ พื้นที่ทั่วประเทศ (ท่าอากาศยานปัตตานี บริษัทฯ ได้อนุญาตให้บริการ ATZ แก่หน่วยงานทหาร แต่ยังมีพื้นที่ TMA ที่ต้องให้บริการต่อไป) รวมทั้งในเขตบริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (ATS Route) ผ่านระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน (ATM/CNS) โดยมีข้อมูลเชิงลึกของภารกิจสำคัญดังนี้

(๑) การบริหารจราจรทางอากาศ (ATM) ประกอบด้วย

- ก. การบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM)
- ข. การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM)
- ค. บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services : ATS) ซึ่งแบ่งย่อยได้เป็น

(๑) งานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Services : ATCS) โดยแบ่งย่อยพื้นที่/ขอบเขตการให้บริการออกเป็น ๓ ส่วน โดยจำแนกตามบริเวณที่ควบคุมคือ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Service) ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ บริเวณท่าอากาศยาน รวมทั้งควบคุมจราจรทางอากาศให้กับอากาศยานบนทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ในพื้นที่รับผิดชอบบริเวณโดยรอบท่าอากาศยาน

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) จัดการจราจรในเขตประชิดสนามบิน เป็นเสมือนตัวกลางในการจัดการจราจรระหว่างหอบังคับการบินและศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งสามารถแบ่งการควบคุมออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ

๑) ให้บริการ ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ กุ่มหามาเมข และ ๒) ให้บริการ ณ สนามบินนั้น ๆ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service) ปฏิบัติงานโดยศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (Area Control Centre : ACC) ตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ กุ่มหามาเมข รับผิดชอบควบคุมจราจรท่าอากาศยานทุกลำ (เที่ยวบินพลเรือน ทหาร และราชการ) ที่ทำการบินในพื้นที่รับผิดชอบภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

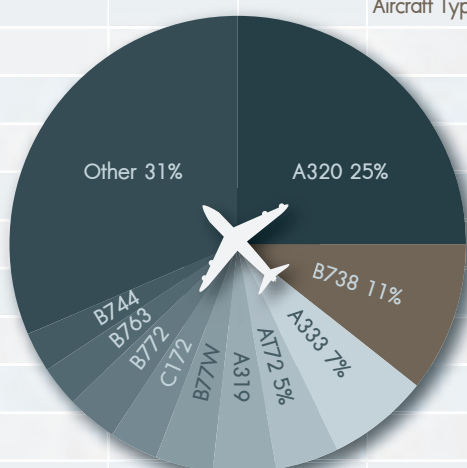
(๒) บริการข่าวสารสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service : FIS)

(๓) งานเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services : ALTS)



ปริมาณเที่ยวบิน จำแนกตามประเภท

ปริมาณเที่ยวบิน	ปีงบประมาณ						% ๒๕๕๗ / ๒๕๕๖
	๒๕๕๕		๒๕๕๖		๒๕๕๗		
	รวม	เฉลี่ย/วัน	รวม	เฉลี่ย/วัน	รวม	เฉลี่ย/วัน	
Flight Type							
International	๒๗๒,๒๖๔	๗๔๔	๓๒๑,๔๖๓	๘๘๒	๓๓๖,๐๕๐	๙๒๑	๔.๔๒%
Domestic	๒๔๕,๐๔๑	๖๗๐	๒๗๖,๓๕๑	๗๕๗	๓๒๔,๕๖๒	๘๘๙	๑๗.๔๔%
Overfly	๕๙,๑๕๘	๑๖๒	๗๐,๗๐๘	๑๙๔	๘๓,๕๑๘	๒๒๙	๑๘.๐๔%
Type of Operation							
S : Schedule Flight	๔๔๒,๐๑๗	๑,๒๐๘	๕๑๖,๕๕๒	๑,๔๑๕	๕๗๗,๔๑๑	๑,๕๘๒	๑๑.๘๐%
N : Non-Sch'd Flight	๓๑,๑๔๑	๘๕	๔๐,๔๑๔	๑๑๑	๓๖,๔๐๙	๑๐๐	-๙.๙๑%
G : General Flight	๕๒,๒๖๓	๑๔๓	๕๔,๙๗๘	๑๕๑	๗๑,๓๙๕	๑๙๖	๒๙.๘๐%
M : Military Flight	๔๐,๔๕๔	๑๑๑	๔๕,๕๐๓	๑๒๕	๔๕,๖๓๔	๑๒๕	๐.๐๐%
X : Others	๑๐,๕๘๘	๒๙	๑๑,๕๗๕	๓๒	๑๓,๒๘๑	๓๖	๑๒.๕๐%
Flight Rule							
IFR	๕๐๔,๔๐๒	๑,๓๗๘	๕๙๑,๑๙๔	๑,๖๒๐	๖๔๘,๑๑๗	๑,๗๗๖	๙.๖๓%
VFR (included Y,Z)	๗๒,๐๖๑	๑๙๗	๗๗,๘๒๓	๒๑๓	๙๖,๐๑๓	๒๖๓	๒๓.๔๗%
Top 10 Aircraft Type							
A320				Aircraft Type	๑๘๒,๔๓๘	๕๐๐	๗๓.๐๑%
B738					๘๔,๒๙๐	๒๓๑	๑๔๘.๓๙%
A333					๕๒,๘๘๖	๑๔๕	๒๖.๐๙%
AT72					๓๔,๙๘๔	๙๖	๒๐.๐๐%
A319					๓๒,๘๖๗	๘๙	๒๗.๑๔%
B77W					๒๙,๙๙๓	๘๒	๖.๔๔%
C172					๒๖,๕๐๗	๗๓	๓๒.๗๓%
B772					๒๕,๗๑๑	๗๐	๑๑๒.๑๒%
B763					๒๑,๖๗๘	๕๙	-๒๙.๗๖%
B744					๒๐,๑๕๓	๕๕	๑๒.๒๔%
Other					๒๓๓,๐๒๓	๖๓๘	-๒๘.๐๗%
รวม	๕๗๖,๔๖๓	๑,๕๕๖	๖๖๘,๐๒๖	๑,๘๓๓	๗๔๔,๑๓๐	๒,๐๓๙	๑๑.๒๔%



ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน

ปริมาณเที่ยวบิน ขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สนามบิน BKK TMA		รวม BKK TMA	สนามบินภูมิภาคที่สำคัญ	
	VTBS	VTBD		VTSP	VTCC
	สุวรรณภูมิ	ดอนเมือง		ภูเก็ต	เชียงใหม่
Flight Type					
International	๒๒๔,๔๘๗	๔๔,๔๒๑	๒๖๘,๙๐๘	๓๙,๔๗๗	๑๐,๖๙๙
Domestic	๖๘,๗๐๒	๑๓๖,๙๗๖	๒๐๕,๖๗๘	๓๖,๒๘๒	๔๓,๕๒๓
Type of Operation					
S : Schedule Flight	๒๘๓,๑๘๙	๑๔๐,๘๙๑	๔๒๔,๐๘๐	๖๘,๔๑๑	๔๖,๐๙๕
N : Non-Schedule Flight	๙,๔๗๒	๕,๕๔๙	๑๕,๐๒๑	๕,๒๕๐	๓,๓๒๕
G : General Flight	๒๕๗	๑๕,๖๒๓	๑๕,๘๘๐	๘๓๒	๔๙๕
M : Military Flight	๑๗๕	๑๘,๗๗๓	๑๘,๙๔๘	๑,๑๙๘	๓,๒๕๓
X : Others	๙๖	๑๖๐,๒๘๑	๖๕๗	๖๘	๑,๐๕๔
Flight Rule					
IFR	๒๙๓,๑๗๘	๑๖๐,๒๘๑	๔๕๓,๔๕๙	๗๔,๙๔๓	๔๘,๐๙๗
VFR (included Y,Z)	๑๑	๒๑,๑๖๖	๒๑,๑๗๗	๘๖๖	๖,๑๒๕
รวม ๒๕๕๗	๒๙๓,๑๘๙	๒๙๓,๑๘๙	๕๘๖,๕๘๖	๗๕,๗๕๙	๕๔,๒๒๒
เฉลี่ยต่อวัน	๘๐๓	๘๙๗	๑,๓๐๐	๒๐๘	๑๔๙

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบินภูมิภาค

ปริมาณเที่ยวบิน ขึ้น/ลง ณ สนามบิน		๒๕๕๔		๒๕๕๕		๒๕๕๖		๒๕๕๗	
		รวม	ต่อ วัน	รวม	ต่อ วัน	รวม	ต่อ วัน	รวม	ต่อ วัน
VTSP	ภูเก็ต	๕๗,๑๐๗	๑๕๖	๖๑,๐๐๐	๑๖๗	๗๒,๑๔๘	๑๙๘	๗๕,๗๕๙	๒๐๘
VTCC	เชียงใหม่	๓๕,๓๕๑	๙๗	๓๙,๖๕๖	๑๐๘	๔๖,๙๐๗	๑๒๙	๕๔,๒๒๒	๑๔๙
VTSM	สมุย	๒๒,๖๔๖	๖๒	๒๔,๙๗๒	๖๘	๒๖,๗๒๑	๗๓	๒๖,๓๒๓	๗๒
VTPH	หัวหิน	๒๕,๕๔๒	๗๐	๒๖,๓๕๓	๗๒	๑๖,๕๙๓	๔๕	๒๔,๖๕๘	๖๘
VTSS	หาดใหญ่	๑๖,๒๙๕	๔๕	๑๗,๐๖๒	๔๗	๒๐,๗๓๐	๕๗	๒๔,๑๖๗	๖๖
VTSF	นครศรีธรรมราช	๖,๗๒๖	๑๘	๑๗,๐๕๔	๔๗	๑๗,๙๖๔	๔๙	๒๐,๔๘๖	๕๖
VTSG	กระบี่	๖,๙๔๔	๑๙	๗,๙๖๔	๒๒	๑๒,๑๑๑	๓๓	๑๙,๑๙๓	๕๓

ปริมาณเที่ยวบิน ขึ้น/ลง ณ สนามบิน		๒๕๕๔		๒๕๕๕		๒๕๕๖		๒๕๕๗	
		รวม	ต่อ วัน	รวม	ต่อ วัน	รวม	ต่อ วัน	รวม	ต่อ วัน
VTTP	พิษณุโลก	๗,๘๐๘	๒๑	๘,๘๒๖	๒๔	๑๑,๔๔๗	๓๓	๑๗,๒๐๔	๔๗
VTUD	อุดรธานี	๑๑,๖๓๗	๓๒	๑๓,๔๓๖	๓๘	๑๕,๔๕๖	๔๒	๑๗,๑๔๓	๔๗
VTSB	สุราษฎร์ธานี	๘,๒๕๐	๒๓	๙,๓๘๕	๒๖	๑๑,๔๒๔	๓๓	๑๓,๕๔๕	๓๗
VTUK	ขอนแก่น	๓,๔๖๗	๑๑	๔,๗๔๖	๑๓	๕,๖๘๑	๑๖	๑๒,๒๐๓	๓๓
VTUQ	นครราชสีมา	๑,๒๑๔	๓	๕,๓๘๘	๑๕	๘,๒๐๑	๒๒	๑๐,๔๓๔	๓๐
VTUU	อุบลราชธานี	๘,๖๖๐	๒๔	๘,๓๘๔	๒๓	๙,๒๗๖	๒๕	๑๐,๘๖๖	๓๐
VTUW	นครพนม	๑,๘๔๔	๕	๔,๕๑๔	๑๒	๕,๖๕๔	๑๕	๑๐,๔๗๘	๒๙
VTCT	เชียงใหม่	๖,๒๔๑	๑๗	๗,๒๑๐	๒๐	๗,๖๒๓	๒๑	๑๐,๔๓๘	๒๙
VTST	ตรัง	๒,๒๗๗	๖	๒,๕๔๔	๗	๓,๗๑๘	๑๐	๓,๔๓๐	๑๑
VTUI	สกลนคร	๑,๕๔๒	๔	๒,๐๔๓	๖	๒,๕๔๖	๗	๓,๔๐๔	๑๑
VTPI	แม่สอด	๑,๑๔๖	๓	๑,๕๑๒	๔	๓,๑๔๓	๙	๓,๓๘๒	๙
VTSE	ชุมพร	๑,๑๑๒	๓	๑,๒๕๒	๓	๒,๘๖๒	๘	๓,๓๕๕	๙
VTCH	แม่ฮ่องสอน	๒,๒๓๒	๖	๓,๑๕๒	๙	๔,๓๒๔	๑๒	๓,๒๕๘	๙
VTUO	บุรีรัมย์	๔๕๖	๓	๑,๒๑๔	๓	๑,๕๔๗	๔	๒,๘๖๕	๘
VTUV	ร้อยเอ็ด	๔๑๑	๒	๒,๐๒๒	๖	๒,๔๒๕	๗	๒,๘๑๓	๘
VTCL	ลำปาง	๑,๑๕๔	๓	๑,๒๐๑	๓	๑,๖๔๕	๕	๒,๔๓๓	๗
VTBO	ตราด	๒,๔๑๐	๗	๒,๐๔๘	๖	๒,๒๑๘	๖	๒,๒๔๑	๖
VTCH	น่าน	๒,๓๒๓	๖	๒,๔๗๐	๗	๒,๔๖๔	๗	๒,๑๔๓	๖
VTSC	นราธิวาส	๒,๐๘๑	๖	๑,๗๔๐	๕	๑,๔๐๗	๕	๑,๗๖๒	๕
VTPO	สุโขทัย	๒,๔๕๓	๗	๑,๔๖๖	๕	๑,๖๕๕	๕	๑,๖๔๔	๕
VTSR	ระนอง	๕๑๖	๑	๔๔๖	๑	๔๗๐	๓	๑,๖๖๖	๕
VTSK	ปัตตานี	๖๗๘	๒	๗๗๐	๒	๑,๒๘๘	๔	๑,๖๐๗	๔
VTUL	เลย	๘๖๒	๒	๗๑๔	๒	๑,๐๐๖	๓	๑,๔๔๓	๔
VTPI	เพชรบูรณ์	๓๗๕	๑	๒๑๖	๑	๓๓๓	๑	๗๔๔	๒
VTCP	แพร่	๓๘๔	๑	๕๓๐	๑	๖๒๔	๒	๗๒๑	๒
VTUJ	สุรินทร์	๔๕๔	๑	๔๐๓	๑	๕๓๓	๑	๕๖๔	๒
VTPT	ตาก	๖๖	๐	๑๐๐	๐	๓๓๔	๑	๒๕๔	๑

หมายเหตุ เรียงลำดับข้อมูลตามจำนวนเที่ยวบินมากที่สุดไปหาจำนวนเที่ยวบินน้อยที่สุดของปีงบประมาณ ๒๕๕๗

บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Service)

ศูนย์บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit : Bangkok ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศสำหรับเที่ยวบินที่ต้องการทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอู่ฟกานีสถานไปทางตะวันตก ในช่วงเวลาตกคืนที่มีปริมาณการบินคับคั่ง เนื่องด้วยอู่ฟกานีสถานเป็นทางผ่านสำคัญสำหรับการจราจรทางอากาศจากเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สู่ยุโรป และจากเอเชียใต้สู่อเมริกาเหนือ บริษัทฯ ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศโดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System (BOBCAT) ซึ่งบริษัทฯ พัฒนาขึ้นภายใต้การดูแลของคณะทำงาน ICAO Air Traffic Flow Management Task Force

ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศในช่วงให้บริการของระบบ BOBCAT (เฉพาะเวลากลางคืน)

	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๕๔	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗
ปริมาณการบินเฉลี่ยต่อวัน	๕๖	๕๘	๕๖	๕๒	๔๗
ปริมาณการบินสูงสุดต่อวัน	๗๐	๗๒	๗๒	๖๖	๖๐

จากปริมาณจราจรทางอากาศที่ทำการบินผ่านอู่ฟกานีสถานที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากสายการบินต่างๆ คาดว่าตั้งแต่มีการนำระบบ BOBCAT มาใช้งานจริงจนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๔๘ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) ประมาณ ๓๔๔ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๔๘ ล้านเหรียญสหรัฐ

โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คาดว่าสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ทั้งสิ้นประมาณ ๑๒ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกประมาณ ๕๐ ล้านกิโลกรัม และค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๒ ล้านเหรียญสหรัฐ

ทั้งนี้ จากเหตุการณ์เที่ยวบิน MH17 ตกในน่านฟ้าประเทศยูเครน เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ส่งผลให้ปริมาณการบินผ่านน่านฟ้าอู่ฟกานีสถานลดลงประมาณร้อยละ ๒๐ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๖ เนื่องด้วยความเชื่อมโยงโครงสร้างเส้นทางบินระหว่างประเทศยูเครนและอู่ฟกานีสถาน เที่ยวบินบางส่วนที่ทำการบินเล็งน่านฟ้าประเทศยูเครนไม่ทำการบินผ่านประเทศอู่ฟกานีสถานด้วย



(๒) การจัดการเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ (CNS)

มีระบบโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศ หลักๆ ได้แก่

- ก. ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System) เพื่อติดต่อสื่อสารภาคพื้น ระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับหน่วยเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และการสื่อสารภาคพื้นสู่อากาศระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน
- ข. ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) เป็นระบบที่ใช้ช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งการนำร่องสำหรับปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และนำร่องสำหรับการบินลงสู่สนามบิน ซึ่งรวมถึงระบบนำร่องอากาศยานด้วยสัญญาณ ดาวเทียม (Performance Based Navigation : PBN)
- ค. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System) เป็นระบบที่บอกตำแหน่งพิกัด และระดับความสูงของอากาศยานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ สามารถติดตามการทำการบินของอากาศยานได้ ซึ่งมีทั้งแบบติดตั้งสำหรับใช้งานที่เขตประชิดสนามบิน สำหรับติดตามอากาศยานตามเส้นทางบิน และสำหรับตรวจจับอากาศยาน และยานพาหนะที่เคลื่อนที่อยู่ในบริเวณเขตภาคพื้นสนามบิน

นอกจากนี้ยังมีระบบอัตโนมัติสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (ATM Support Tools) อาทิ ระบบประมวลผลข้อมูลแผนการบิน (Flight Data Processing System : FDPS) และระบบประมวลผลข้อมูลติดตามอากาศยาน (Surveillance Data Processing System : SDPS) เป็นต้น

บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Communication Services)

๑. บริษัทฯ ให้บริการสื่อสารการบินประจำภาคพื้น รับ-ส่ง แลกเปลี่ยนข้อมูล โดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินอัตโนมัติระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศและระหว่างศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบินตลอด ๒๔ ชั่วโมง
๒. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเคเบิลใต้น้ำและระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ๑๒ วงจร ดังนี้

วงจร	ระบบสื่อสาร	ความเร็วสัญญาณ
๑. กรุงเทพฯ/สิงคโปร์	เคเบิลใต้น้ำ	๒๔ Kbps
๒. กรุงเทพฯ/ฮ่องกง	เคเบิลใต้น้ำ	๒๔ Kbps
๓. กรุงเทพฯ/มุมไบ	เคเบิลใต้น้ำ	๒๔ Kbps
๔. กรุงเทพฯ/โรม	เคเบิลใต้น้ำ	๒๔ bps
๕. กรุงเทพฯ/ปักกิ่ง	ดาวเทียม	๒,๔๐๐ bps
๖. กรุงเทพฯ/กัวลาลัมเปอร์	ดาวเทียม	๒,๔๐๐ bps
๗. กรุงเทพฯ/โฮจิมินห์	ดาวเทียม	๒,๔๐๐ bps
๘. กรุงเทพฯ/แดดกกา	ดาวเทียม	๒,๔๐๐ bps
๙. กรุงเทพฯ/พนมเปญ	ดาวเทียม	๒๔ Kbps
๑๐. กรุงเทพฯ/เวียงจันทน์	ดาวเทียม	๓๐๐ bps
๑๑. กรุงเทพฯ/ร่างกุ้ง	ดาวเทียม	๓๐๐ bps
๑๒. กรุงเทพฯ/ภูฏาน	อินเทอร์เน็ต	



สรุปผลดำเนินงาน PBN ในส่วนของ Instrument Approach Procedures (IAP) ประจำปี ๒๕๕๗

IAP PBN ของสนามบินที่ประกาศใช้งานใน AIP-Thailand แล้วมีดังนี้

ลำดับที่	สนามบิน	RNP APCH	STAR PBN	SID PBN
๑.	แพร์	RNAV (GNSS) RWY01 (LNAV)	-	-
๒.	อุบลราชธานี	RNAV (GNSS) RWY05 RNAV (GNSS) RWY23 (BARO-VNAV)	-	-
๓.	ขอนแก่น	RNAV (GNSS) RWY03 RNAV (GNSS) RWY21 (LNAV)	-	SID RNAV RWY03 SID RNAV RWY21



IAP PBN ของสนามบินที่ส่งให้ บพ. พิจารณาตรวจสอบอยู่มีดังนี้

ลำดับที่	สนามบิน	RNP APCH	STAR PBN	SID PBN
๑.	ลำปาง	-	-	SID RNAV RWY18 SID RNAV RWY36
๒.	เชียงใหม่	RNAV (GNSS) RWY03 (LNAV)	STAR RNAV RWY03	-
๓.	กระบี่	RNAV (GNSS) RWY32 (LNAV)	STAR RNAV RWY32	SID RNAV RWY14 SID RNAV RWY32
๔.	นครพนม* (ปีงบประมาณ ๒๕๕๖)	RNAV (GNSS) RWY15 RNAV (GNSS) RWY33 (BARO-VNAV)	-	-
๕.	สกลนคร* (ปีงบประมาณ ๒๕๕๖)	RNAV (GNSS) RWY05 RNAV (GNSS) RWY23 (BARO-VNAV)	-	-
๖.	หัวหิน* (ปีงบประมาณ ๒๕๕๖)	RNAV (GNSS) RWY16 (LNAV)	-	-
๗.	ตราด* (ปีงบประมาณ ๒๕๕๖)	RNAV (GNSS) RWY05 RNAV (GNSS) RWY23 (LNAV)	-	-



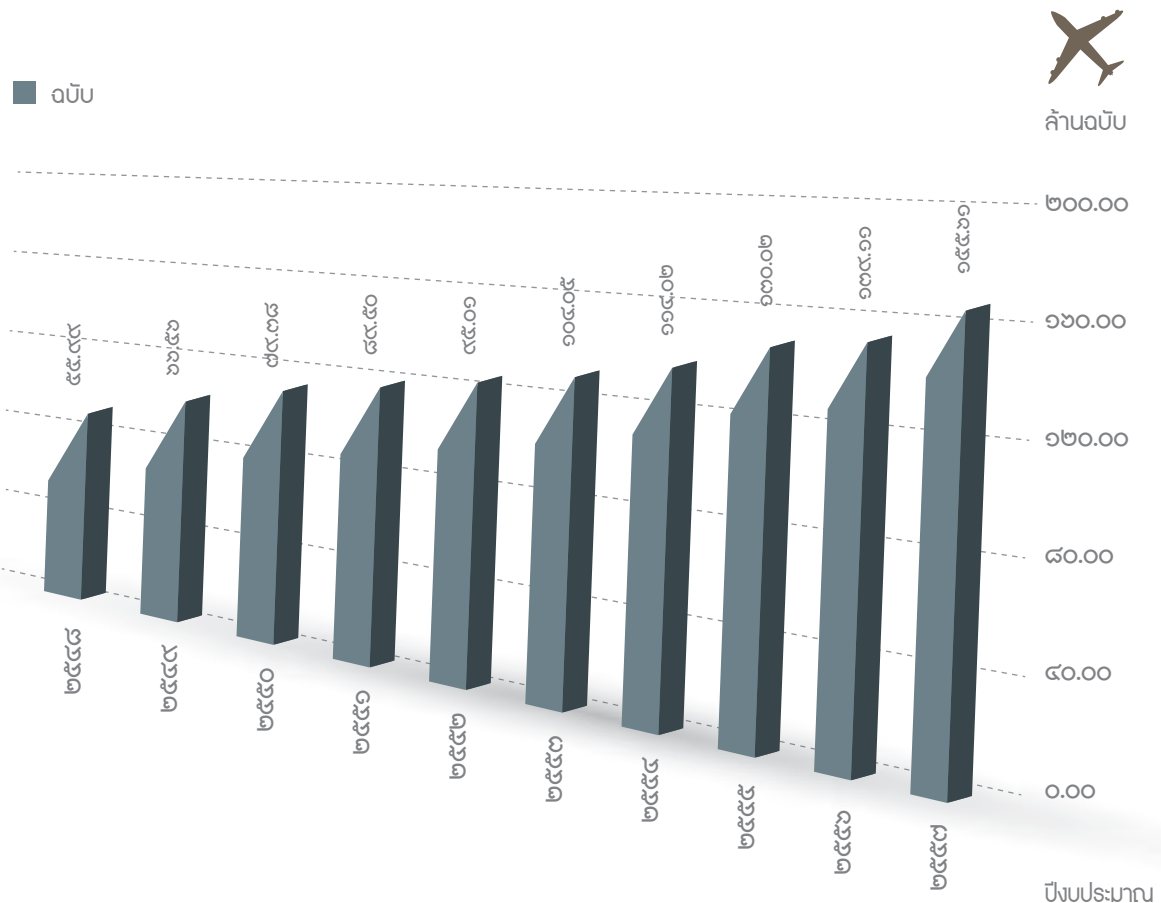
(๓) บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS)

บริษัทฯ เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลักของประเทศไทย มีหน้าที่รับ-ส่ง และถ่ายทอดข่าว แผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวอากาศการบิน และข่าวอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน รวมถึงข่าวประกาศเตือนผู้ทำงานในอากาศ แจกจ่ายให้หน่วยงานบริการการเดินทางอากาศ สายการบิน ท่าอากาศยาน ทหารและหน่วยงานราชการ ในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bkk FIR) และต่างประเทศ ดังนี้

- ก. บริการข้อมูลข่าวอากาศการบิน (OPMET Data Services) บริษัทฯ ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและเป็นคลังข้อมูลข่าวอากาศการบินของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (ROBEX และ Regional OPMET Data Bank) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลคำพยากรณ์ และการเตือนภัยจาก ๓๓ สนามบินทั่วประเทศและพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบในภูมิภาคตามแบบแผนของ ICAO ROBEX Scheme และเปลี่ยนแจกจ่ายข้อมูลกับผู้ใช้บริการตามมาตรฐานของ ICAO
- ข. บริการข้อมูลข่าวประกาศผู้ทำงานในอากาศ (NOTAM)
- (๑) บริษัทฯ ดำเนินงานเป็นสำนักงานประกาศผู้ทำงานในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) โดยทำการออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศ NOTAM Series A แจกจ่ายไปยังต่างประเทศและ NOTAM Series C แจกจ่ายภายในประเทศ
- (๒) ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศผู้ทำงานในอากาศระหว่างประเทศสำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จำนวน ๑๕,๐๘๓ ฉบับ
- ค. บริการข้อมูลข่าวสารประจำสนามบิน (AIS and Air Traffic Service Report Office) คือ จัดทำข้อมูล Pre-Flight Briefing Bulletin ประจำสนามบินภายในประเทศและสนามบินนานาชาติ โดยทำการให้ข้อมูลและแนะนำนักบินก่อนทำการบิน และดำเนินการรับ-ส่งแผนการบินและข้อมูลที่เกี่ยวข้องประจำสนามบินภายในประเทศและสนามบินนานาชาติทั่วประเทศ ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๗ มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบินจำนวน ๑๕๕,๖๑๑,๓๕๔ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมาจำนวน ๑๖,๔๔๗,๑๗๕ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๖ และมีปริมาณข้อมูลข่าวแผนการบินและข่าวการเคลื่อนไหวที่เกี่ยวข้องเฝ้าระวังจากปริมาณเที่ยวบินเข้า-ออกและบินผ่านในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ รวมถึงเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินแบบ Visual Flight Rule (VFR) จำนวน ๑,๔๒๘,๔๐๗ ฉบับ



กราฟสถิติแสดงปริมาณข่าวการบิน ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๕๘-๒๕๕๙



ผลการดำเนินงานด้านบริการเที่ยวเมืองประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

จากแนวทางการบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์องค์กรให้บรรลุเป้าหมาย (Strategic Arms) ในการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ การสร้างมูลค่าเพิ่มโดยการใช้ทรัพยากร องค์ความรู้ และระบบ/เทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการกิจหลัก ให้เกิดประโยชน์สำหรับภาคบริการธุรกิจเที่ยวเมือง ยังทำให้เกิดความเชี่ยวชาญ ความร่วมมือกับหน่วยงานทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ รวมถึงรายได้จำนวนหนึ่งที่สูงกว่าต้นทุนดำเนินการ ที่อาจนำมาชดเชยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นซึ่งต้องอาศัยรายได้หลักตามปกติในช่วงที่มีผลกระทบจากสถานการณ์ที่ทำให้ห้องกรังไม่มีสภาพคล่องเท่าที่ควร บริษัทฯ จึงได้กำหนดให้สายงานพัฒนาธุรกิจเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ดำเนินกิจกรรมโดยใช้ความสามารถพิเศษขององค์กร ได้แก่ มาตรฐานและฝีมือการให้บริการการเดินอากาศซึ่งเป็น

ยอมรับในแวดวงอุตสาหกรรมการบินและความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยี และนวัตกรรมทางจราจรทางอากาศ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ ได้ศึกษาตลาดและความต้องการของลูกค้าพร้อมทั้งวิจัย พัฒนาระบบ/ผลิตภัณฑ์ และเทคโนโลยี และพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม ให้มีความเชี่ยวชาญในการติดตั้ง/การสำรวจ/ออกแบบ/ติดตั้งและพัฒนาระบบ รวมทั้งบำรุงรักษาและให้คำปรึกษา นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ ตลอดจนให้บริการติดตั้งปรับปรุง ซ่อมบำรุง สำรวจ ตรวจสอบ และปรับเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ ทั้งที่ใช้งานในกิจการบิน และนอกเหนือจากกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งผลการดำเนินงานและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

๑. การผลิต/จัดหาและบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์

ให้บริการปรับปรุง ตรวจสอบ จัดหา ติดตั้ง และซ่อมบำรุงอุปกรณ์ รวม จำนวน ๖ โครงการ อาทิ

- ปรับปรุงชุดปฏิบัติการเรดาร์สำหรับการควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC Non-Radar Simulator Recondition) ให้สถาบันการบินพลเรือน
- ปรับปรุงระบบบันทึกเวลาการปฏิบัติงานให้สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- จัดหาพร้อมติดตั้งระบบวิทยุประจำสนามบินจุดเฮลิคอปเตอร์ ประจำกองบัญชาการกองทัพอากาศ ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา กรุงเทพมหานคร
- บริการแสดงผลข้อมูลตำแหน่งอากาศยานด้วยระบบเรดาร์ Air Situation Display (ASD) ณ สนามบินรังสิต จังหวัดปทุมธานี ให้บริษัท บางกอกเอวิเอชันเซ็นเตอร์ จำกัด
- บริการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ 3D ATC Training Simulator พร้อมทั้งปรับปรุงระบบเครื่องฉายภาพ (Projector) ให้กรมการบินพลเรือนเนปาล
- ซ่อมบำรุง ดูแล รักษา ระบบเครือข่ายวิทยุสื่อสารพร้อมจัดหา Battery Backup สำหรับใช้กับเครื่องรับ-ส่งวิทยุสื่อสารชนิด Repeater and Base Station ให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

๒. บริการบินทดสอบ

ให้บริการบินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศประเภท Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range/ Distance Measuring Equipment (DVOR/ DME), Non Directional Beacon (NDB), PBN และ Radio Navigation ที่ใช้งานประจำท่าอากาศยานภายในประเทศ จำนวน ๔ แห่ง ท่าอากาศยานในต่างประเทศ จำนวน ๑๘ แห่ง

๓. บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

ให้บริการแก่สายการบิน รวมทั้งสิ้น ๖๗ ราย โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการ ทั้งสิ้น ๘๗ ลำ เป็นการให้บริการภายในประเทศและต่างประเทศอีก ๑๑ ประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น ไต้หวัน เนปาล ฟิลิปปินส์ มาเก๊า มาเลเซีย เมียนมา สิงคโปร์ อินโดนีเซีย อินเดีย และฮ่องกง

๔. บริการสอบเทียบมาตรฐานและซ่อมบำรุงเครื่องมือวัด

ทำการสอบเทียบมาตรฐานและซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องมือวัดให้กับหน่วยงานภายในและภายนอก จำนวน ๑๕ ราย โดยเป็นผู้ให้บริการรายใหม่ ๘ ราย ส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการตามบันทึกข้อตกลงการสอบเทียบเครื่องมือวัดหรืออุปกรณ์ให้กับห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องส่งวิทยุกระจายเสียงสำหรับการทดลองประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียงร่วมกับ กสทช. และได้ให้บริการแก่หน่วยงานในต่างประเทศคือ Cambodia Air Traffic Service Co. Ltd.

๕. บริการให้เข้าอุปกรณ์สื่อสาร

ให้บริการเข้าใช้งานอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบินผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน กลุ่มบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ มีอุปกรณ์สื่อสารที่ให้บริการเข้าใช้งานทั้งสิ้น จำนวน ๘,๔๘๑ ชุด เพิ่มขึ้นจำนวน ๒๐๘ ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ ๒.๓๗ จากปีงบประมาณ ๒๕๕๖ และบริษัทฯ ได้มีการจัดหาอุปกรณ์วิทยุสื่อสารสำหรับทดแทนอุปกรณ์เดิม จำนวน ๑,๐๐๐ ชุด และรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการในอนาคต จำนวน ๕๐๐ ชุด

๖. บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

ให้บริการช่วยสื่อสารผ่านดาวเทียมเพื่อใช้ติดต่อสื่อสารด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในวงจเสียง (voice) และวงจรข้อมูล (data) ให้กับหน่วยงานด้านการบินในต่างประเทศ จำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา เมียนมา และบังกลาเทศ

๗. บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ติดตั้งสถานีภาคพื้นระยะไกล (Remote Ground Station) เพิ่มขึ้นจำนวน ๖ สถานี ในประเทศ เวียดนาม ทำให้มีการบริการรวมทั้งสิ้น ๑๒๓ สถานี โดยเป็นสถานี RGS ประเภท ACARS จำนวน ๑๐๓ สถานี ใน ๑๕ ประเทศ และสถานี RGS ประเภทVDL Mode 2 จำนวน ๒๐ สถานี ใน ๗ ประเทศ มีสายการบินที่ให้บริการจำนวน ๑๓๔ สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการกว่า ๕,๔๐๐ ลำ และมีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลการบินทั้งสิ้น ๑๐๑.๒๓ ล้านกิโลบิต เพิ่มขึ้นจำนวน ๑๓.๔๑ ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๕.๒๘ จากปีงบประมาณ ๒๕๕๖

๘. บริการฝึกอบรมจัดประชุมเชิงปฏิบัติการและให้คำปรึกษา

บริษัทฯ ได้จัดฝึกอบรมให้กับหน่วยงานด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ จำนวน ๓ ประเทศ รวม ๑๐ หลักสูตร



COMPETENCY





Whether you think you can,
or you can't, you're right.
ไม่ว่าคุณจะคิดว่าคุณสามารถหรือไม่ได้ คุณก็คิดถูก
- Henry Ford -



๕.๒ การบริหารทรัพยากรบุคคล

แนวนโยบายของการขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียรวมทั้งอุตสาหกรรมการบินในระดับภูมิภาคมีการพัฒนาในอัตราที่รวดเร็ว และจากการคาดการณ์ทางเศรษฐกิจได้บ่งชี้ให้เห็นว่าสัญญาณการเติบโตเช่นนี้จะมีอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี พ.ศ. ๒๕๖๕ บริษัทฯ ได้อาศัยโอกาสดังกล่าวในการพัฒนาวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ในเชิงรุกเพื่อรองรับการขยายตัวและการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต

โดยในปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์และแนวทางการบริหารจัดการองค์กรของบริษัทฯ ที่สอดคล้องกับเป้าหมาย วิสัยทัศน์ระยะยาวขององค์กร (AEROTHAI Destination 2030 Vision) และแนวยุทธศาสตร์ของแผนวิสาหกิจ คือยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินทางทางอากาศสู่การเป็นหนึ่งในองค์กรชั้นนำของอาเซียนอย่างยั่งยืน หรือ “Move Up Quality” to be One of the Best ANSPs in ASEAN ซึ่งแนวทางการพัฒนาองค์กรด้วยการมุ่งเป้าหมายระยะยาวที่กำหนดไว้ บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญ คือ ทรัพยากรบุคคล โดยจะเห็นได้จากแนวทางการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ที่มีเป้าหมายให้องค์กรบรรลุผลลัพธ์ในการมีบุคลากรที่เหมาะสมทั้งในแง่ของปริมาณและความสามารถที่

สอดคล้องกับการพัฒนาด้านการให้บริการการเดินทางทางอากาศจนถึงระดับความเป็นมืออาชีพ รวมถึงการมีความผูกพันที่ดีกับองค์กรเพื่อสร้างความยั่งยืนและมั่นคง



ด้านทรัพยากรบุคคลนั้นถือเป็นรากฐานการพัฒนาที่ทำให้บริษัทฯ เป็นที่ยอมรับในปัจจุบันและโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงเวลานี้ต่อเนื่องไปถึงในอนาคตทั้งระยะสั้นและระยะยาว การเพิ่มคุณภาพด้านบุคลากรโดยมุ่งเน้นการพัฒนา และเตรียมความพร้อมทุกด้านที่เกี่ยวข้องเพื่อให้บุคลากรทุกภาคส่วนทั้งด้านปฏิบัติการ วิศวกรรมและส่วนสนับสนุนมีศักยภาพที่ครบถ้วนเหมาะสมกับงานและหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งที่มีอยู่และที่กำลังจะเกิดขึ้นใหม่ถือเป็นภารกิจที่สำคัญยิ่งขององค์กร

สำหรับปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ ได้มีการทบทวนและปรับปรุงกรอบแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ (AEROTHAI HR MODEL) ซึ่งพัฒนามาตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ เพื่อให้สามารถบริหารทรัพยากรบุคคลที่สามารถสนับสนุนเป้าหมายองค์กรทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยได้ดำเนินการทบทวนโครงสร้างตำแหน่งงานและพัฒนาตำแหน่งงานเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านการปฏิบัติงานที่กำลังจะเกิดขึ้น ตลอดจนการพัฒนาเส้นทางอาชีพ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพและความเชี่ยวชาญเฉพาะทางของบุคลากรบริษัทฯ การปรับปรุงค่าตอบแทนเพื่อเสริมแรงกระตุ้นและเพื่อตอบแทนพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ภาวะความเครียดจากปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินการต่างๆ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับการเปิดใช้งานเทคโนโลยีการบริการจราจรทางอากาศระบบใหม่ โดยในมิติด้านบุคลากรบริษัทฯ ได้มีการดำเนินการเพื่อให้อัตรากำลังและขีดความสามารถของบุคลากรสอดคล้องกับการปฏิบัติงานในช่วงการเปลี่ยนถ่ายระบบใหม่ (Transition Phase) และการเปิดใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ



ด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากรในปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ ยังคงดำเนินโครงการต่างๆ ที่สนับสนุนให้พนักงานสร้างสมดุลในชีวิตการทำงาน (Work Life Balance) เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในทุกๆ ด้าน ทั้งร่างกายจิตใจของบุคลากร ตลอดจนครอบครัวของบุคลากร อาทิ โครงการส่งเสริมคุณภาพชีวิตแบบครบวงจรซึ่งเป็นโครงการที่เน้นการให้ความรู้และการปฏิบัติตัวในชีวิตประจำวันเพื่อป้องกันการเกิดโรค โดยมีการเก็บรวบรวมสถิติประเภทของโรคที่พนักงานมีความเสี่ยงในการเกิดโรค โดยมีการเก็บรวบรวมสถิติประเภทของโรคที่พนักงานมีความเสี่ยงในการเกิดโรค โดยมีการเก็บรวบรวมสถิติประเภทของโรคที่พนักงานมีความเสี่ยงในการเกิดโรค

กิจกรรมสร้างสมดุลร่างกาย (Body Balance) เป็นต้น ในการส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัวบุคลากร บริษัทฯ ยังให้การสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ให้กับบุคลากรในช่วงเวลา นอกเหนือเวลาปฏิบัติงาน เช่น การจัดทัศนศึกษาทั้งในและต่างประเทศสำหรับบุคลากร โดยมีสวัสดิการเพื่อแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งให้กับบุคลากร เป็นต้น

การส่งเสริมกิจกรรมในมิติด้านจริยธรรม และมิติด้านสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการจัดกิจกรรม “วิทยุการบินมีนิวยอร์กบอล” เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเล่นและพัฒนาทักษะวอลเลย์บอลแก่เยาวชนทั่วประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เล็งเห็นว่า ความสำเร็จของโครงการดังกล่าวสามารถพัฒนานักกีฬาวอลเลย์บอลระดับเยาวชนไปสู่นักกีฬาระดับประเทศ ที่สร้างชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรและประเทศไทย นอกจากนี้บริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมในการรวบรวมและจัดหาสิ่งของ อุปกรณ์และเงินบริจาคมอบให้เด็กยากไร้และจัดกิจกรรม “ทอดกฐินประจำปี” ซึ่งเป็นกิจกรรมที่บริษัทฯ จัดขึ้นต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

บริษัทฯ มุ่งเน้นความสำคัญของบุคลากร เนื่องจากตระหนักเสมอว่า ผลการดำเนินงานที่ดีขององค์กรส่วนหนึ่งมาจากความมุ่งมั่นและอุทิศตนของบุคลากรเพื่อความสำเร็จขององค์กร ซึ่งเป็นพลังที่เกิดจากความผูกพันของพนักงาน (Employee Engagement) และจากผลสำรวจความผูกพันต่อองค์กรในปี ๒๕๕๗ ปรากฏว่า ระดับความผูกพันของพนักงานเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นสัญญาณบ่งชี้ว่านโยบายการบริหารจัดการบุคลากรขององค์กรในปีที่ผ่านมาสอดคล้องกับความต้องการของบุคลากรกลุ่มต่าง ๆ และบริษัทฯ จะยังคงมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อที่จะเสริมสร้างความผูกพันในบุคลากรซึ่งจะนำไปสู่องค์กรที่ยั่งยืนต่อไป

ทั้งนี้ ในส่วนของค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๗ เท่ากับ ๕,๖๒๗.๔๖ ล้านบาท (ปี ๒๕๕๖ เท่ากับ ๕,๐๕๒.๐๗ ล้านบาท และ ปี ๒๕๕๕ เท่ากับ ๔,๕๒๑.๒๘ ล้านบาท)

การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถทั้งความสามารถหลักเชิงกว้างและความสามารถหลักเชิงลึกของบริษัทฯ วางแผนการจัดการความรู้ จัดให้มีบรรยากาศแห่งการเรียนรู้ในองค์กร การส่งเสริมวัฒนธรรม รวมถึงการให้ทุนการศึกษา ซึ่งมีผลการดำเนินการภายใต้แผนวิสาหกิจฉบับปี ๒๕๕๗-๒๕๖๐ และแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคล (AEROTHAI HR Model) ประกอบด้วย งานพัฒนาและฝึกอบรม งานการจัดการความรู้ และงานส่งเสริมวัฒนธรรม



บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร โดยจัดหลักสูตรฝึกอบรมและพัฒนาให้กับบุคลากรของบริษัทฯ แบ่งเป็น

๑. การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับฝ่ายบริหาร เน้นการพัฒนาผู้บริหารทุกระดับให้มีความสามารถเหมาะสมกับระดับตำแหน่งตามกรอบความสามารถด้าน Managerial Competency พัฒนามุมมองด้านการบริหารจัดการ ทั้งด้านเชิงทฤษฎีและด้านการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านประสบการณ์ รวมทั้งกิจกรรมที่ส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ตลอดจนเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการเลื่อนตำแหน่งต่อไปในอนาคต
๒. การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงาน เน้นการพัฒนาบุคลากรตามแผนพัฒนาอาชีพ (Career Development Plan) ซึ่งสอดคล้องตามความสามารถหลักเชิงลึก (Functional Competency) และพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้มีขีดความสามารถตามกรอบความสามารถหลักเชิงกว้าง (Core Competency) พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการขึ้นมรดกแทนตำแหน่งหรือสืบทอดตำแหน่งในระดับที่สูงขึ้น ทั้งนี้ ในรอบปี ๒๕๕๗ มีการพัฒนาที่สำคัญ ๓ โครงการ คือ
 - (๑.) การเตรียมบุคลากรให้มีความพร้อมกับการปฏิบัติงานกับระบบโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ “Thailand Modernization CNS/ATM System”
 - (๒.) โครงการหลักสูตรหลักเพื่อการพัฒนาบุคลากรตาม Core Competency
 - (๓.) โครงการพัฒนาบุคลากรตามกรอบมาตรฐานการฝึกอบรมขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Training Roadmap) นอกจากนี้ บริษัทฯ สนับสนุนให้บุคลากรมีการเพิ่มพูนความรู้ เพื่อพัฒนาให้เป็นกำลังสำคัญของบริษัทฯ ในอนาคต โดยส่งเสริมให้ทุนการศึกษาแก่บุคลากรและบุคคลภายนอก ให้ศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียง ทั้งในและต่างประเทศ จนถึงระดับปริญญาเอก ทั้งในสาขาวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิทยาศาสตร์ประยุกต์ สาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมด้านการบิน และสาขาการบริหารจัดการ นอกเหนือจากการให้ทุนการศึกษาแล้วบริษัทฯ ยังสนับสนุนให้บุคลากรศึกษาต่อทั้งแบบเต็มเวลาและใช้เวลาบางส่วน (ด้วยทุนของตัวเอง) เพื่อเป็นการพัฒนาระดับคุณวุฒิและคุณภาพของบุคลากรโดยรวมให้กับบริษัทฯ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของบริษัทฯ ในอนาคต

งานการจัดการความรู้

บริษัทฯ นำเครื่องมือการจัดการความรู้เข้ามาดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ โดยในปี ๒๕๕๗ ดำเนินการภายใต้กระบวนการจัดการความรู้ที่มุ่งเน้นเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับผ่านกระบวนการที่สำคัญ ได้แก่ การระบุความรู้ที่สำคัญระดับองค์กร (KM Focus Areas) การบ่งชี้ความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน (KM Identification) การสร้างและแสวงหาองค์ความรู้ การถ่ายทอดและถ่ายโอนความรู้จากฐานสู่สูง พร้อมทั้งได้มีการรวบรวมจัดเก็บความรู้อย่างครบถ้วนและเป็นระบบ และดำเนินการประเมินผลความสำเร็จของการจัดการความรู้อย่างต่อเนื่องทุกปี โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้เกิดโอกาสในการหาแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ที่จะนำไปสู่การพัฒนา และสร้างฐานความรู้ที่เข้มแข็งและมีคุณค่าขององค์กร



ในปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีองค์ความรู้ที่สำคัญ (KM Focus Areas) คือ องค์ความรู้ที่สนับสนุนการบรรลุยุทธศาสตร์ องค์ความรู้ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน และองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับลูกค้า ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ได้ดำเนินการตามกระบวนการจัดการความรู้ภายใต้กรอบ KM Focus Areas นี้

งานส่งเสริมนวัตกรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมนวัตกรรมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง กำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ และมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ เน้นการทำงานอย่างมีส่วนร่วม มีผู้บริหารระดับสูงร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม ที่มีบทบาทในการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย การดำเนินงานและการกำกับดูแล อีกทั้งมีการบูรณาการงานส่งเสริมนวัตกรรมกับงานการจัดการความรู้ เพื่อสนับสนุนการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และองค์กรแห่งนวัตกรรม นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เช่น จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนความรู้และแนวคิดระหว่างกลุ่มพนักงาน จัดกิจกรรมการประกวดผลงานนวัตกรรมและแนวคิดสร้างสรรค์ประจำปี เป็นต้น

ในปี ๒๕๕๗ มีนวัตกรรมที่เสนอเข้าประกวดทั้งสิ้น จำนวน ๑๔ ผลงาน และแนวความคิดสร้างสรรค์ จำนวน ๗ แนวความคิด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนวัตกรรมเพื่อการแก้ไข/ปรับปรุงการดำเนินงาน โดยมีรางวัลดีเด่นที่ได้รับภายในบริษัทฯ ดังนี้

ประเภทรางวัลนวัตกรรมทางเทคโนโลยี: การวาดภาพพื้นที่การให้บริการจราจรทางอากาศด้วย Software Radio Mobile

ประเภทรางวัลนวัตกรรมการบริหารจัดการ: โปรแกรมแสดงการจัดการจราจรขาออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ชั้น ๒ (ได้รับรางวัลชมเชย ประเภทนวัตกรรมดีเด่น ประจำปี ๒๕๕๗ จากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ)

ประเภทรางวัลผลงานสิ่งประดิษฐ์: อุปกรณ์ป้องกันนกเกาะสายอากาศมอโนเตอร์ของระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ



๕.๓ รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน : ตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA)

การประเมินผลดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ระหว่างรัฐบาลไทยกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจ และเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพยากรของชาติเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยใช้ “ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA)” เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วย การประเมินและวัดผล ๒ ส่วน ได้แก่ ส่วนของระบบและกระบวนการสำคัญสำหรับการบริหารจัดการองค์กร ๖ หมวด (การนำองค์กร การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด การวัด/การวิเคราะห์และการจัดการความรู้ การมุ่งเน้นบุคลากร และการมุ่งเน้นการปฏิบัติการ) และส่วนของผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการ ดังนี้

๑) ผลการประเมินกระบวนการ/ระบบของรัฐวิสาหกิจ หมวด ๑-๖

การประเมินในกระบวนการมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนมุมมองในเชิงระบบ และเพื่อให้เป้าประสงค์ของรัฐวิสาหกิจ สอดคล้องไปในแนวทางเดียวกันทั้งองค์กร รวมทั้งสนับสนุนการประเมินที่มุ่งเน้นเป้าประสงค์ขององค์กรและเพื่อพัฒนา รัฐวิสาหกิจไปสู่องค์กรที่มีการบริหารจัดการที่เป็นเลิศ เพื่อนำประเทศสู่การเติบโตที่ยั่งยืน โดยใช้การประเมินตนเองของ รัฐวิสาหกิจและการให้ข้อมูลป้อนกลับเป็นส่วนสนับสนุนและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของรัฐวิสาหกิจที่อ้างอิงกับ ค่านิยมหลักและแนวคิดสำคัญ ๑๒ ประการ ได้แก่ การมุ่งเน้นความสมดุล การนำองค์กรอย่างมีวิสัยทัศน์ ความเป็นเลิศที่ มุ่งเน้นลูกค้า การเรียนรู้ระดับองค์กรและระดับบุคคล การเห็นคุณค่าของบุคลากรและคู่ค้า ความคล่องตัว การมุ่งเน้นอนาคต การจัดการเพื่อนวัตกรรม การจัดการโดยใช้ข้อมูลจริง ความรับผิดชอบต่อประเทศชาติและสังคม การมุ่งเน้นผลลัพธ์ และการมีมุมมองเชิงระบบ โดยการประเมินแบ่งเป็น ๖ หมวด คือ

๑. การนำองค์กร
๒. การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์
๓. การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด
๔. การจัดการวิเคราะห์ และการจัดการความรู้
๕. การมุ่งเน้นบุคลากร
๖. การมุ่งเน้นการปฏิบัติการ

๒) ผลลัพธ์

การประเมินในส่วนผลลัพธ์มีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนผลการดำเนินงานที่สำคัญ ทั้งด้านการเงินและด้านที่ไม่ใช่การเงิน ซึ่งเป็นผลลัพธ์จากการพิจารณาตามหมวด ประกอบด้วย

๑. ผลลัพธ์ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
๒. ผลลัพธ์ด้านการมุ่งเน้นลูกค้า
๓. ผลลัพธ์ด้านการเงินและตลาด
๔. ผลลัพธ์ด้านการมุ่งเน้นบุคลากร
๕. ผลลัพธ์ด้านประสิทธิภาพของกระบวนการ
๖. ผลลัพธ์ด้านการนำองค์กร



๓) ผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ

ผลการดำเนินงานตามระบบประเมิน คุณภาพรัฐวิสาหกิจ	ปี ๒๕๕๖ (ผลอย่างเป็นทางการสรุปในเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗)	
	กระบวนการ	ผลลัพธ์
น้ำหนัก	๔๐	๖๐
คะแนน/ผลจากค่าเกณฑ์วัด (ถ่วงน้ำหนัก)	๓๖๔.๒๕/๑.๖๔๓๓	๒.๓๔๕๓
ผลการประเมินรวม	๔.๐๓๘๗	

๕.๔ รายงานวิเคราะห์ฐานะการเงิน : การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเครดิตจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด โดยคงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ “AA+” และแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” ซึ่งทริสฯ ได้ให้รายละเอียดไว้ว่า อันดับเครดิตยังคงสะท้อนถึงบริการเดินอากาศที่มีความสำคัญเชิงกลยุทธ์ต่อประเทศ รวมถึงสถานะของบริษัทฯ ในการเป็นผู้ให้บริการเดินอากาศเพียงรายเดียวในประเทศไทย สถิติด้านความปลอดภัยที่ดีและคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์ นอกจากนี้การได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลยังเป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มสถานะเครดิตให้แก่บริษัทฯ ด้วย อย่างไรก็ตาม จุดแข็งดังกล่าวถูกลดทอนบางส่วนจากภาระหนี้จำนวนมากของบริษัทฯ ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินที่เกิดจากความเสี่ยงจากเหตุการณ์ต่างๆ และการลงทุนจำนวนมากของบริษัทฯ ในช่วง ๒-๓ ปีข้างหน้า สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของบริษัทฯ ความสามารถในการปรับรูปแบบในการคิดค่าบริการและการสนับสนุนจากรัฐบาลไทย ซึ่งคาดว่าบริษัทฯ จะสามารถลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้สำเร็จและสามารถเปลี่ยนระบบการควบคุมการจราจรทางอากาศแบบใหม่ได้อย่างราบรื่น

๕.๕ รางวัลที่ได้รับระหว่างปี

๑. รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และรางวัลคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ระดับประเทศ ประจำปี ๒๕๕๗

บริษัทฯ ได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และรางวัลคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ระดับประเทศ ประจำปี ๒๕๕๗ ซึ่งจัดขึ้นโดยกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน และได้รับรางวัลติดต่อกันมาโดยตลอด

๒. รางวัลนวัตกรรมดีเด่น ประเภทรางวัลชมเชย ระดับองค์กร จากงานมอบรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประจำปี ๒๕๕๖

สคร. ได้พิจารณามอบรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ซึ่งประกอบด้วย ๘ ประเภท ให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจทั่วประเทศ ในปี ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้ส่งผลงานระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศนำร่องต้นแบบสำหรับซ่อมบำรุงและฝึกอบรม (DVOR Mock up for Repairing and Training) เข้าร่วมประกวดในประเภทรางวัลนวัตกรรมดีเด่น และได้รับรางวัลชมเชย ซึ่งผลงานดังกล่าวพัฒนาโดยกองวิศวกรรมระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ (วช.บว.) เพื่อแก้ไขข้อจำกัดด้านความปลอดภัยในด้านการบริการเดินอากาศที่ทำให้ไม่สามารถนำระบบ DVOR ที่ใช้จริงในสนามบินมาใช้สำหรับฝึกอบรมให้แก่วิศวกรของบริษัทฯ ทั้งนี้ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศนำร่องต้นแบบสำหรับซ่อมบำรุงและฝึกอบรมนี้ช่วยให้ฝึกอบรมบุคลากรด้านวิศวกรรมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเป็นการลดการะงายค่าใช้จ่าย ซึ่งเดิมบริษัทฯ ต้องส่งบุคลากรไปฝึกอบรมยังประเทศผู้ผลิตอุปกรณ์ DVOR

๕.๖ เริ่มต้นในรอบปี

การยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศสู่การเป็นหนึ่งในองค์กรชั้นนำของอาเซียน

ปี ๒๕๕๗ เป็นปีหนึ่งที่สำคัญของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นช่วงเวลาของการเปลี่ยนถ่ายผู้นำระดับสูงสุดขององค์กร ที่ต้องมีการรับช่วงและการปรับรูปแบบการดำเนินงานด้านต่าง ๆ เพื่อพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับยุคสมัย เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่องไร้รอยต่อ ทั้งนี้ ภารกิจสำคัญที่บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นมาโดยตลอด คือ การยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศ สู่การเป็นหนึ่งในองค์กรชั้นนำของ ASEAN (The Association of Southeast Asian Nations) ซึ่งหมายถึงการยกระดับคุณภาพ ๓ ด้าน ได้แก่

- (๑) ยกระดับคุณภาพด้านการให้บริการ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการให้บริการการเดินอากาศที่มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล จึงได้ดำเนินการพัฒนาระบบการเดินอากาศให้เป็นไปตามกลยุทธ์แผนพัฒนาการเดินอากาศสากล (Aviation System Block Upgrades : ASBUs) ของ ICAO เพื่อตอบสนองต่อความคาดหวังของประชาคมการบิน และเพื่อให้ประเทศมีความพร้อมและมีศักยภาพในการแข่งขันเมื่อเข้าสู่ AEC (Asian Economic Community) รวมทั้งเพื่อให้การบริการสามารถเชื่อมต่อกับประเทศต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (๒) ยกระดับคุณภาพด้านบุคลากร บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ให้มีทักษะ ความรู้ ความสามารถหลัก (Competency) สอดคล้องกับความคาดหวังขององค์กร และพร้อมรองรับกับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมุ่งเน้นการสร้างความผูกพันต่อองค์กร (Engagement) และความรับผิดชอบ
- (๓) ยกระดับคุณภาพด้านการบริหารจัดการ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาไปสู่การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูง (High Performance Organization : HPO) ภายใต้ระบบการกำกับดูแลที่ดี มุ่งเน้นการบริหารการเปลี่ยนแปลงเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้องค์กรอย่างยั่งยืน และมุ่งผลลัพธ์ที่เป็นเลิศ โดยใช้ระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรเป็นเครื่องมือสำคัญ และมีการประเมินผลองค์กรอภิศักยภาพเทียบเคียงผลลัพธ์ (Benchmarking) กับองค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศในระดับสากล และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้านต่าง ๆ อย่างบูรณาการกับการจัดการทางการเงิน (Cost Effectiveness) เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อนโยบายของผู้ถือหุ้น (ภาครัฐและสายการบิน) และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้อย่างเป็นรูปธรรม จัดการควบคุมความเสี่ยง และบริหารโอกาสที่จะมีผลกระทบต่อการบริหารการเปลี่ยนแปลงขององค์กรให้รวดเร็วทันต่อสถานการณ์ด้วย Change Agent ที่มีประสิทธิภาพ



EFFICIENCY





If you run, you stand a chance of losing.
But if you don't run, you've already lost.

ถ้าคุณวิ่งคุณอาจจะมีโอกาสที่จะสูญเสีย
แต่ถ้าคุณไม่คิดจะวิ่ง นั่นแปลว่าคุณได้สูญเสียไปแล้ว

- Barack Obama -

๖. การบริหาร จัดการองค์กร

๖.๑ การบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ นำการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรมาใช้ในการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ รวมทั้งประกาศนโยบายกำหนดบทบาทหน้าที่ โครงสร้างการบริหาร จัดทำคู่มือและแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ทั้งระดับองค์กร (Corporate Level) และระดับหน่วยงาน (Functional Level) รวมทั้งได้ดำเนินงานบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) อย่างจริงจัง ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการบริหารความเสี่ยงที่สำคัญทั้ง ๔ ด้าน ดังนี้

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

มิติที่ ๑ ความสำเร็จของการบรรลุ Performance Target ของการดำเนินโครงการ/งาน ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐

มิติที่ ๒ ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานของบริษัทฯ นำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กร พิจารณาจากระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Operational Risk : Safety)

ให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง “การเกิดอุบัติเหตุ / อุบัติการณ์ ในการให้บริการการเดินอากาศ” เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุของปีงบประมาณ ๒๕๕๗ กับปีที่ผ่านมาพบว่า การเกิดอุบัติเหตุการเดินอากาศมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ยังคงอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

มีการติดตาม ฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณที่เกี่ยวพัน อันเป็นผลต่อรายได้โดยตลอด ดังนั้นจำนวนที่เพิ่มขึ้นของปริมาณที่เกี่ยวพันในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยง “ความไม่สมดุลทางบัญชีและการขาดสภาพคล่องทางการเงิน”

ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

มิติที่ ๑ การปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล โดยพิจารณาจากจำนวนข้อตรวจพบ ข้อร้องเรียน สถิติรายงานข้อร้องเรียนที่ต้องตั้งคณะกรรมการสอบสวน

มิติที่ ๒ กฎหมายทั่วไป โดยพิจารณาจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดี และค่าเสียหายจากการฟ้องของบริษัทฯ ที่ผลการพิพากษาเป็นที่สิ้นสุด



การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM)

บริษัทฯ นำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) มาดำเนินการอย่างจริงจัง โดยประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสการเกิดของเหตุการณ์ที่อาจกระทบต่อการกิจหลักของบริษัทฯ และทำการฝึกซ้อมสถานการณ์สมมติทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการทุกแห่ง เพื่อให้บริษัทฯ มีความพร้อมรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

๖.๒ การควบคุมภายใน

บริษัทฯ จัดให้มีการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสมกับการกิจของบริษัทฯ และทบทวนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ โดยมีการประเมินองค์ประกอบทั้ง ๕ องค์ประกอบ ตามมาตรฐานการควบคุมภายใน ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน

หมวดที่ ๒ ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล

๑. รายงานผลการดำเนินงาน ตามนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี

๑.๑ นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ฉบับปี ๒๕๕๖ ซึ่งนโยบายฉบับดังกล่าวยังมีความเหมาะสมและเป็นปัจจุบัน ดังนี้

“บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยึดมั่นการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้บริการที่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตอบสนองความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”



การจัดทำแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ปี ๒๕๕๗-๒๕๖๑

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ มีผลในการปฏิบัติอย่างแท้จริง และเกิดประโยชน์กับทุกฝ่าย ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ ได้จัดทำแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ปี ๒๕๕๗-๒๕๖๑ ประกอบด้วย แผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Good Governance : CG) และแผนงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) ตลอดจนแนวทางการส่งเสริมการดำเนินงานทั้ง CG & CSR โดยแผนแม่บทฯ ดังกล่าวได้กำหนดตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ให้มีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ

ทั้งนี้ แผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ปี ๒๕๕๗-๒๕๖๑ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๗ แผนแม่บทฯ ดังกล่าว กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ ๕ ยุทธศาสตร์ พร้อมทั้งมาตรการและแนวทางปฏิบัติทั้งสิ้น ๒๐ กิจกรรม

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐

พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของหน่วยงานให้ประชาชนรับทราบ และบางเรื่องต้องส่งข้อมูลข่าวสารของราชการเพิ่มพูนในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา ๗

เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร พ.ศ. ๒๕๔๐ บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๑ และให้บริการอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งได้จัดระบบข้อมูลข่าวสารให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เสมอภาค และเป็นธรรมในการให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของทางราชการ

ปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบคือ กองสื่อสารองค์กร (สำนักงานใหญ่) กุ่มมหาเมฆ ๑๐๒ ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๕ ๔๓๘๘ เปิดให้บริการแก่ประชาชนทุกวันทำการ ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐-๑๖.๓๐ น.





ศูนย์ข้อมูลข่าวสารบริษัทฯ ประกอบด้วย

๑. ข้อมูลการบริหารงาน ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป (ประวัติความเป็นมา/นโยบาย/วิสัยทัศน์/ภารกิจ/รายนามสัดส่วนผู้ถือหุ้น) โครงสร้างองค์กร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และรางวัลต่างๆ ที่บริษัทฯ ได้รับ
๒. ข้อมูลรายงานต่าง ๆ ประกอบด้วย หนังสือรายงานประจำปี แผนวิสาหกิจ แผนงานโครงการ อัตราค่าบริการ (Flight charge) รายงานด้านการเงิน รายงานภาคธุรกิจ ผลงานนวัตกรรม และผลการประชุมของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ที่สำคัญ
๓. ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้าง ประกอบด้วย ประกาศสอบราคา ประกาศประกวดราคา ผลการจัดซื้อจัดจ้าง
๔. ข้อมูลสัญญาต่าง ๆ ประกอบด้วย สัญญาจ้าง/ซื้อในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงสัญญาที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจของบริษัทฯ
๕. ข้อมูลข่าวประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย วารสารเผยแพร่ต่าง ๆ และสรุปข่าวประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ

การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

สามารถค้นหาข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ www.aerothai.co.th โดยในรอบปี ๒๕๕๗ มีผู้มาใช้บริการทางเว็บไซต์ จำนวน ๕๐๐,๒๕๒ ราย โดยส่วนใหญ่ค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับการกิจของบริษัทฯ ประวัติความเป็นมา และการประกาศรับสมัครงาน ทั้งนี้ ไม่ปรากฏว่ามีประชาชนใช้สิทธิร้องเรียนหรืออุทธรณ์ตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารแต่อย่างใด



คณะกรรมการบริษัทฯ

๑.๒ โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการในปีงบประมาณ ๒๕๕๗
คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ๕ คน

๑. พลอากาศเอก อีทอมพร ศุภวงศ์ ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๖๒ ปี
ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาบัตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๗
- หลักสูตรโรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ ๗๑
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๗๔

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๗ ประธานกรรมการสหราชอาณาจักรสภาปฏิรูปแห่งชาติ
ด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม
- ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๕ ที่ปรึกษาประธานกรรมการ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๕ ผู้บัญชาการทหารอากาศ คนที่ ๒๑
- ปี ๒๕๕๐ กรรมการ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๔๐ ประธานกรรมการ บริษัทอุตสาหกรรมการบิน จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย
- ด้านการขนส่งทางอากาศ การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการอิสระบริษัท ซีพี โกลด์ (มหาชน)
- ที่ปรึกษาคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ



๒. พลเอก คณิต ลำพืทักษ์ รองประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๖๒ ปี
ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- หลักสูตรเสนาธิการทหารบก ชุดที่ ๖๒
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๔

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้บัญชาการกองพลทหารราบที่ ๒ รักษาพระองค์
- แม่ทัพภาคที่ ๑
- ที่ปรึกษาวินิจฉัยกองทัพบก
- ประธานคณะที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม
- ตุลาการศาลทหารสูงสุด
- ราชองครักษ์พิเศษ
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ปี ๒๕๔๔

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- กรรมการบริหารราชตฤณมัยสมาคม
- กรรมการมูลนิธิอนุรักษ์ป่ารอยต่อ ๕ จังหวัด



๓. นายไชยเจริญ อติแพทย์ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๖๒ ปี
ตำแหน่ง นักวิชาการ

การศึกษา / การอบรม

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า, เครื่องกล ประเทศฟิลิปปินส์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (MBA) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- Certificate from Confederation of British Industry (CBI) :
GAS Turbine, Compressor: Instrumentation; Automation & Process
Control Systems, UK.
- Certificate : Banff School of Advance Management, Canada
- Certificate : GE Management School; USA.
- Certificate : SASIN & KELLOGG School of Management, USA.
- Certificate : MIT Sloan School of Management, USA.

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ปตท. สถาบันวิจัยและพัฒนา
- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ปตท. ประธานกรรมการบริหารเพื่อความยั่งยืน กลุ่ม ปตท.
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท PTICT Solution Co. LTD
- คณะกรรมการบริหาร ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (MTEC)
- คณะกรรมการบริหาร ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC)
- นายกสมาคม CIO ๑๖
- ประธานชมรมไอซีทีรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย
- Chairman Technology Innovation Management Group (TIMG,TMA)

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านไอซีทีและบริหารการเปลี่ยนแปลง
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริหาร สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงไอซีที
- คณะกรรมการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของรัฐ
- องค์คณะ อ.ก.พ. วิสามัญเกี่ยวกับการสร้างและพัฒนาคุณภาพกำลังคนภาครัฐ
- ประธานบริหาร ASEAN CIO Association
- นายกสมาคมสถาบันเทคโนโลยีสารสนเทศแห่งประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาวิศวกรรม สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร และสาขาพัฒนาบุคลากร



๔. นายวันชาติ สันติคุณธร กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๖๖ ปี

ตำแหน่ง รองอธิบดีอัยการ

สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ สำนักงานอัยการสูงสุด

การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์ (การจัดการความรู้) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๑๓๘ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ ๓๘ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ ๓๒ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๔ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ ๔

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๔ - ปัจจุบัน รองอธิบดีอัยการ สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ สำนักงานอัยการสูงสุด
- ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ รองอธิบดีอัยการ สำนักงานคณะกรรมการอัยการ
- ปี ๒๕๔๔ - ๒๕๕๐ อัยการพิเศษ ฝ่ายสัญญาและหาซื้อ สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ
- ปี ๒๕๔๗ - ๒๕๔๙ เลขาธิการรองอัยการสูงสุด
- ปี ๒๕๔๔ - ๒๕๔๗ อัยการผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก)
- กรรมการว่าด้วยวิธีประมวลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (กพอ.) กรุงเทพมหานคร
- กรรมการว่าด้วยพิสดาร กรุงเทพมหานคร
- กรรมการว่าด้วยการพิสดารด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (กพ.อ.) กรมบัญชีกลาง
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากฎหมาย ด้านกฎหมายปกครอง ด้านกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และกฎหมายเฉพาะด้าน (การให้เอกชนเข้าร่วมหรือดำเนินงานในกิจการของรัฐ)



๕. นายกฤษฎา จีนะวิจารณ์ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๕๑ ปี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
กระทรวงการคลัง



การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ Master of Business Administration M.B.A สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๑๘๖/๒๐๑๔ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- โครงการพัฒนานักบริหารระดับสูง: ผู้บริหารส่วนราชการ (นบส.๒) ปี ๒๕๕๓ สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (หลักสูตรที่ ๑) รุ่นที่ ๕๖/๒๕๕๐ สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมเชิงรุกแบบบูรณาการ รุ่นที่ ๔/๒๕๔๔ สำนักงานกิจการยุติธรรม
- Financial Instrument and Market 2004, Harvard Business School

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- คณะกรรมการ บมจ. ธนาคารกรุงไทย
- คณะกรรมการ บจ. บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์
- คณะกรรมการบริษัท บริหารสินทรัพย์พญาไท จำกัด
- คณะกรรมการ ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย
- ที่ปรึกษาคณะกรรมการการคลัง การธนาคารและสถาบันการเงิน วุฒิสภา

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน บัญชี
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- คณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ
- คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์

ตลาดหลักทรัพย์

- คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- คณะกรรมการกำกับการซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้า
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงินการคลัง (การเงิน การธนาคาร) สาขาบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ (บริหารองค์กร) สาขากฎหมาย (กฎหมายการเงิน การคลัง การออม งบประมาณ)

๒. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๔๔ ปี

ตำแหน่ง ประจำกรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย
ช่วยราชการ ประธานกรรมการกิจการโทรคมนาคม/รองประธาน กสทช.

การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าสื่อสาร โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ (MPA) มหาวิทยาลัยบูรพา
- หลักสูตรปฐมนิเทศนายทหารใหม่ เหล่าสื่อสาร
- หลักสูตรนายทหารอิเล็กทรอนิกส์ เหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๘
- หลักสูตรชั้นนายร้อย เหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๔๒
- หลักสูตรชั้นนายพัน เหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๓๗
- หลักสูตรประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก ชุดที่ ๘๔
- หลักสูตรนายทหารพลัดบัญชี โรงเรียนทหารการเงิน กรมการเงินทหารบก รุ่นที่ ๒๖

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ประจำกรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม (กสทช.) ประจำรองประธาน กสทช./ประธานกรรมการกิจการโทรคมนาคม (กทค.)
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการ กองกิจการพลเรือน สำนักปฏิบัติการกิจการพลเรือน กรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย
- หัวหน้าแผนกกิจการพลเรือน กองกิจการพลเรือน สำนักปฏิบัติการกองการพลเรือน กรมกิจการพลเรือน กองบัญชาการกองทัพไทย
- ฝ่ายเสนาธิการ ประจำสำนักงานรองผู้บัญชาการทหารสูงสุด กองบัญชาการกองทัพไทย
- ฝ่ายเสนาธิการ ประจำกองงบประมาณ กรมการทหารสื่อสาร กองทัพบก
- รองผู้บังคับทหารสื่อสารกองพล กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- นายทหารยุทธการและการข่าว กองพันทหารสื่อสารที่ ๑๒ รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- ผู้บังคับกองร้อยบริการ กองพันทหารสื่อสารที่ ๑๒ รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- รองผู้บังคับกองร้อยบริการ กองพันทหารสื่อสารที่ ๑๒ รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- นายทหารซ่อมบำรุงสายสื่อสาร กองพันทหารสื่อสารที่ ๑๒ รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- ผู้บังคับหมวดวิทยุถ่ายทอด กองร้อยสายและวิทยุถ่ายทอด กองพันทหารที่ ๒ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์

- นายทหารควบคุมการเดินสายและติดตั้ง Fiber Optic จากสถานีรถไฟปราจีนบุรี-สถานีรถไฟ อรัญประเทศ
- ผู้ช่วยเลขานุการ ประธานกรรมการบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการกำกับดูแลและดำเนินงานโครงการบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการประชาสัมพันธ์ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการในคณะกรรมการตามมาตรา ๑๖ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ดำเนินการกรณี บริษัท ทู มูฟ จำกัด และบริษัท ดิจิตอล โฟน จำกัด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมการทำงาน หรือการดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๕
- กรรมการในคณะกรรมการตามมาตรา ๒๒ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ดำเนินการกรณี บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด บริษัท ทู มูฟ จำกัด และบริษัท ดิจิตอล โฟน จำกัด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมการทำงานหรือการดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๕
- ผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)
- คณะทำงานติดตามสื่อ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (กตส.คสช.)

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านโทรคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อนุกรรมการการมีส่วนร่วมของประชาชนในกิจการโทรคมนาคม (กสทช.)
- คณะทำงานเพื่อสนับสนุนโครงการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการจัดสรรคลื่นความถี่ ในกิจการวิทยุคมนาคม สำหรับหน่วยงานเพื่อความมั่นคงของรัฐ (กสทช.)



๗. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๗)

อายุ ๔๔ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔
- ประกาศนียบัตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ (SASIN)
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบินพาณิชย์
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ ๑๓ สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๖ - ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๖ รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ปี ๒๕๔๐ - ๒๕๔๔ รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน บัญชี
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ บริษัท ศรีวิสาหกิจการบินกรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟไอเอสพีจี การ์โกล์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์โพลาร์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิส จำกัด
- นักบินที่ ๑ ประจำฝูงบิน Airbus ๓๖๔/๓๒๐ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ที่ปรึกษาสมาคมศิษย์เก่าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษาทิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา

๘. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖
และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๓ ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษ สายปฏิบัติการ
ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๓ ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษสายปฏิบัติการ
ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๔๔ - ๒๕๕๒ ผู้อำนวยการฝ่ายประสานการอำนวยความสะดวก

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านคมนาคมและการขนส่ง
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์
- ด้านการบริหารงานบุคคล ฝึกอบรมองค์กร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



๙. นางสาวธนิ แสงประสิทธิ์ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๕๕ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี ศิลปศาสตร มหาวิทยาลัทยเกษตรศาสตร
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัทยเกษตรศาสตร
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕
- หลักสูตรวิทยาลัทยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๒๔
- หลักสูตรก้าวสู่การเป็น CEO : Leadership Succession Program (LSP)

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ๕ มิถุนายน ๒๕๕๗ - ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๒ - ๔ มิถุนายน ๒๕๕๗ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๓ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๔๕ - ๒๕๕๒ ผู้ช่วยผู้อำนวยการใหญ่ (แผน)
รองผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบาย)
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
- ด้านการบิน การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ



รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๑. นายวราเดช หาดประเสริฐ ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๕๖ ปี
ตำแหน่ง อธิบดีกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ สาขาการบัญชี
วิทยาลัยเทคโนโลยี และอาชีวศึกษา
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์
Middle Tennessee State University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๓
- หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ ๕
สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง: ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ ๕๖
สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)
- หลักสูตร IVEY Executive Program สถาบัน Richard Ivey School of Business,
the University of Western Ontario ประเทศแคนาดา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๔ - ปัจจุบัน อธิบดีกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๓ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๕๑ ผู้อำนวยการ สำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร กระทรวงคมนาคม

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการจัดทำแผนการขนส่งของประเทศ
- ด้านการขนส่งทางอากาศ การบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านการคมนาคมและการสื่อสาร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- เลขาธิการคณะกรรมการการบินพลเรือน
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
(การคลังงบประมาณ) สาขากลยุทธ์การวางแผนพัฒนา (การวางแผนกลยุทธ์) และสาขาคมนาคม
และการขนส่ง (คมนาคมทางอากาศ)



รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๒. นายสมชัย ล้อจวบษ์ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๗)
อายุ ๕๓ ปี
ตำแหน่ง อธิบดีกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง



การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ Ohio State University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ Ohio State University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๒๐
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ ๒ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูง ภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น ๗๕) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- นักบริหารระดับสูง: ผู้นำวิสัยทัศน์ รุ่นที่ ๔๔ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๔ - ๒๖ มิถุนายน ๒๕๕๗ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๓ อธิบดีกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๒ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๑ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๔๖ - ๒๕๕๐ รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ การไฟฟ้านครหลวง
- กรรมการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ ธนาคารออมสิน
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์การเงิน สาขาการคลัง บริหารจัดการ บริหารธุรกิจและกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา

รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๓. พลตำรวจโท ขนบุญ ทับทิมบุตรกุล กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๖๕ ปี
ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น ๔๖
- หลักสูตรการบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ ๑๗
- หลักสูตรการจัดการสมัยใหม่ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงชั้นสูง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๑๑ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๓ จเรตำรวจ (สบ๘) (ตำแหน่งเทียบเท่าผู้บัญชาการ)
- ปี ๒๕๔๗ - ๒๕๕๒ รองผู้บัญชาการ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
รองผู้บัญชาการ ตำรวจภูธร ภาค ๑
รองผู้บังคับการ ตำรวจภูธร ภาค ๗

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย
- ด้านการพัฒนา การบริหารงานบุคคล รัฐศาสตร์
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ การทำอากาศยาน
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านความมั่นคง



รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๔. พลอากาศเอก สมชาย เจริญนนท์ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖
และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๖๓ ปี
ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ



การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า (วทบ.ทอ.) โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาโท วิศวกรรมไฟฟ้า (Aerospace Systems) Cranfield Institute of Technology สหราชอาณาจักร
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๖
- วุฒิบัตร หลักสูตรการบริหารท่าอากาศยานในยุคการแข่งขัน รุ่นที่ ๑ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๐
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการลาดกุน (วตท.) รุ่นที่ ๕ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP รุ่น ๔๗) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Nomination and Governance Committee (RNG รุ่น ๒) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC รุ่น ๑๔) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น ๑๕๕) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP รุ่น ๓๐) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ และองค์การมหาชน รุ่นที่ ๓ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๑ - สิงหาคม ๒๕๕๔ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๑ ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษ กองทัพอากาศ (อัตราพลอากาศเอก)
- ปี ๒๕๔๔ - ๒๕๕๐ หัวหน้าฝ่ายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ปี ๒๕๔๔ - ๒๕๔๔ ผู้บัญชาการศูนย์วิทยาศาสตร์และพัฒนาระบบอาวุธ กองทัพอากาศ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านการคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการ บริษัท พีอีเอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- กรรมการ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- ตุลาการศาลทหาร
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา สาขาคมนาคมและการขนส่ง และสาขาโทรคมนาคม และเทคโนโลยีสารสนเทศ

รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๕. นายพิสิษฐ์ บุญช่วง กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๖๓ ปี
ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท Master of Public Affairs, Kentucky State University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น ๔๖
- หลักสูตรโรงเรียนนายอำเภอ
- หลักสูตรโรงเรียนนักปกครองระดับสูง
- เสนาธิการอาสาสมัครชาตินาถน
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐบาลและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๑๑ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๔ ผู้ว่าราชการจังหวัดพัทลุง กระทรวงมหาดไทย
- ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๓ รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุทัยธานี กระทรวงมหาดไทย
- ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๒ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี กระทรวงมหาดไทย
- ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๑ รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรี กระทรวงมหาดไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบริหารและพัฒนางองค์กร
- ด้านรัฐศาสตร์



รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๖. นายกุศล แยมลอาด กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๕๘ ปี

ตำแหน่ง อัยการพิเศษฝ่าย สำนักงานที่ปรึกษาทนาย
สำนักงานอัยการสูงสุด



การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เนติบัณฑิต
- ปริญญาโท LL.M. (in Criminal Justice) New York University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท LL.M. (General) New York University ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๖ - ปัจจุบัน อัยการพิเศษฝ่าย สำนักงานที่ปรึกษาทนาย
สำนักงานอัยการสูงสุด
- ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ อัยการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ สำนักงานที่ปรึกษาทนาย
สำนักงานอัยการสูงสุด
- ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๓ อัยการผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานที่ปรึกษาทนาย
สำนักงานอัยการสูงสุด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมายสัญญาภาครัฐ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากฎหมาย
(กฎหมายอาญากฎหมายแพ่งและพาณิชย์) และความเชี่ยวชาญพิเศษอื่นๆ (สัญญาภาครัฐ)

รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๗. พลเอก ชำนิ รักเรือ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๖
และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๕๘ ปี
ตำแหน่ง หัวหน้าฝ่ายเสนาธิการ
ประจํารัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม

การศึกษา/การอบรม

- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- โรงเรียนเสนาธิการทหาร ชุดที่ ๖๖
- ปริญญาบัตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรเสนาธิการทหาร รุ่นที่ ๔๐
- หลักสูตรสถาบันวิทยาการตลาดทุน

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๖ - ปัจจุบัน หัวหน้าฝ่ายเสนาธิการ ประจํารัฐมนตรีกระทรวงกลาโหม
- ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕ เจ้ากรมยุทธบริการทหาร
- ปี ๒๕๕๓ รองเจ้ากรมยุทธบริการทหาร

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบริหารและพัฒนาองค์กร
- ด้านความมั่นคง



รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๘. นายไกรทล องค์กรชัยศักดิ์ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖
และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๔๒ ปี
ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ
บริษัท เอ็กซ์พานีท อินทิเกรทโซลูชั่น จำกัด



การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ สาขาวิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ, Indiana University (South Bend Campus) ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น ๑๕๙) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๑๐ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท เทควินมิลลิก จำกัด
- ปี ๒๕๕๑ - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ออโต้เน็ทเวิร์คเซอร์วิส จำกัด
- ปี ๒๕๔๔ - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท โกลเม็กซ์มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด
- ปี ๒๕๔๗ - ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอ็กซ์พานีทอินทิเกรทโซลูชั่น จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและการบริหาร Logistic
- ด้านการคมนาคมและการสื่อสาร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
- กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๙. นาวาอากาศตรี อัษฎาวุธ วัฒนากุล กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕
และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖)
อายุ ๕๕ ปี
ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สนับสนุนการถวายบินแก่องค์ประธาน
ศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมโยธา Hochschule Der Bundeswehr Muenchen สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ - ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สนับสนุนการถวายบินแก่องค์ประธาน
ศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๓ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๔๔ - ๒๕๕๑ ผู้อำนวยการ ฝ่ายฝึกอบรมนักบิน
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบินนิตยการบิน
- ด้านการบริหารจัดการและพัฒนาทรัพยากรการบิน

การดำรงตำแหน่งอื่น

- โปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ปฏิบัติหน้าที่กรมวังประจำ
พระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
- ผู้ประจำพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
และหัวหน้าฝ่ายอำนวยการประจำพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ
สยามมกุฎราชกุมาร ฝ่ายกิจการบิน



รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๑๐. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ ล้อจโสภณ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๗)
อายุ ๖๐ ปี
ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา/การอบรม

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาโท สาขาการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๘๗
- หลักสูตร Executive Communications Program, University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Advanced Management Program, Wharton School, University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร.๑๑) สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD รุ่น ๑๑) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๒ สถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง รุ่นที่ ๓ สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ ๑๗ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๔ - ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๗ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๓ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (บริหาร) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๔๔ - ๒๕๕๒ ผู้อำนวยการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการ และบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านบริหารและพัฒนางองค์กร
- ด้านรัฐศาสตร์
- ด้านการบิน การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการสมาคมความมั่นคงปลอดภัยแห่งประเทศไทย
- อุปนายกสมาคมออลเลย์บอลแห่งประเทศไทย
- ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ
- ที่ปรึกษาสมาคมแห่งสถาบันพระปกเกล้า
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา (การจัดทำและบริหารโครงการ) และคมนาคม และการขนส่ง (คมนาคมทางอากาศ)





๑.๒ การแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอื่น ๆ ที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ/ อำนาจอำนาจที่

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีนโยบายกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า “เป็นองค์กรแห่งคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศ” อีกทั้งโดยแนวปฏิบัติที่ได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสมตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคลเพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงงานตามความจำเป็น ได้แก่

๑. คณะกรรมการบริหาร
๒. คณะกรรมการตรวจสอบ
๓. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
๔. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
๕. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
๖. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

พร้อมนี้ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน ๕ คน

บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปีอย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง เพื่อมอบนโยบายการดำเนินงานกำกับดูแลและติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยอาจมีการประชุมเฉพาะพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่เปิดเผยในรายงานประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้ง บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสารให้กับกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ ๓-๕ วัน ภายหลังการประชุม

บริษัทฯ บันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลัง) และผู้ถือหุ้นข. (สายการบินต่างๆ) รับทราบการประชุมดังกล่าวด้วยทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่สรุปมติการประชุมผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของรัฐบาลและในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จัดทำทุก ๖ เดือน และใช้แบบการประเมินผลคณะกรรมการฯ ๒ รูปแบบ ได้แก่

การประเมินตนเองเป็นรายบุคคลและการประเมินเป็นรายคณะ ซึ่งสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ ๑		ครั้งที่ ๒	
	ตุลาคม ๒๕๕๖ – มีนาคม ๒๕๕๗		เมษายน – กันยายน ๒๕๕๗	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	๑๐๘.๓๐/๑๑๒	ดีเยี่ยม	๑๑๐.๕๐/๑๑๒	ดีเยี่ยม
รายคณะ	๑๑๖.๔๐/๑๒๐	ดีเยี่ยม	๑๑๘.๕๐/๑๒๐	ดีเยี่ยม

การประเมินตนเองรายบุคคล

ตามหลักปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ได้ให้ความสำคัญต่อเกณฑ์การประเมิน ๖ หัวข้อ ได้แก่ ความโดดเด่นในความรู้ ความสามารถ ความเป็นอิสระ ความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่ ความรับผิดชอบการปฏิบัติหน้าที่ ในคณะกรรมการและความมุ่งมั่นในการพัฒนาองค์กร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การประเมินตนเองรายคณะ

ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน ๔ หัวข้อ ได้แก่ การประชุม และคณะกรรมการการสื่อสาร ขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสถาบันพระปกเกล้าและสถาบันวิทยาการตลาดทุน นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเยี่ยมชมงานนิทรรศการผลงานนวัตกรรม ประจำปี ๒๕๕๗ และการเดินทางไปเยี่ยมชมชมดูงานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อเกิดความรู้ความเข้าใจในการกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น



การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฐมนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่และนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสารการฟังบรรยายและนำเสนอภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

๑. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ
๒. เอกสารข้อมูลของบริษัทฯ ประกอบด้วยหนังสือบริษัทหลักทรัพย์และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ (สถานะของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วัตถุประสงค์ พันธกิจ ค่านิยม ภารกิจ การให้บริการการเดินทางอากาศและภาคธุรกิจ) โครงสร้างการบริหารงานบุคลากร สภากรรมการด้านการขนส่งทางอากาศ ผลประกอบการและข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการสำคัญ หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และรายงานประจำปีของบริษัทฯ
๓. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยรายนามคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุม/เบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายนามคณะกรรมการคณะต่างๆ และอำนาจหน้าที่ ข้อมูลกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการฯ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สินตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒ พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีบัญชี ๒๕๕๗ กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหุ้นที่บริษัทฯ มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน ๕ คน โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอกอิทธิพร สุทวงศ์
๒. นายกฤษฎา จีนะวิจารณ์
๓. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ
๔. ร้อยโทอิศศักดิ์ พัดชื่นใจ
๕. นางสาวธินี แสงประสิทธิ์

คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

๑. นางสาวธินี แสงประสิทธิ์
๒. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ ผู้ช่วยเลขานุการ
๓. นางธนิยา สุนทรเทศานติก ผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

คณะกรรมการบริหาร

แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๔๒ วรรค ๔ “เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปโดยรวดเร็ว รัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิดให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่ง โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน” ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคน และไม่เกินห้าคน ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คณะกรรมการบริหารมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖-๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

๑. นายสมชัย สัจจพงษ์	ประธานกรรมการ
๒. นายกุศล แยมสอาด	กรรมการ
๓. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๔. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	กรรมการ
๕. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ	กรรมการและเลขานุการ
๖. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางธนิยา สุนทรสถานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗-๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๑. นายกฤษฏา จินะวิจารณ์	ประธานกรรมการ
๒. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๓. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	กรรมการ
๔. นายวันชาติ สันติบุญชู	กรรมการ
๕. นางสาวธินิ แสงประสิทธิ์	กรรมการและเลขานุการ
๖. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางธนิยา สุนทรสถานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

คณะกรรมการตรวจสอบ

มีอำนาจหน้าที่ในการรายงานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานทางการบริหาร รายงานผลการดำเนินงานของรัฐบาลว่ามีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพียงใด รายงานรายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง และรายงานผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับมติคณะรัฐมนตรีและนโยบายที่คณะกรรมการรัฐบาลกำหนด โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คณะกรรมการตรวจสอบมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖-๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

๑. นายพิสิษฐ บุญช่วง	ประธานกรรมการ
๒. พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล	กรรมการ
๓. นายไกรทศ องค์ชัยศักดิ์	กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (สำนักตรวจสอบภายใน)

- ระหว่างวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗-๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๑. พลเอก คณิต สาวิทักษ์	ประธานกรรมการ
๒. นายไชยเจริญ อติแพทย์	กรรมการ
๓. พันเอกพีรวัช พรหมกสิคพะเนาวั	กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (สำนักตรวจสอบภายใน)
๕. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ	ผู้ช่วยเลขานุการภารกิจหลักและเทคโนโลยีสารสนเทศ
๖. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบ	ผู้ช่วยเลขานุการภารกิจสนับสนุนและวางแผนการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการกิจของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องประเมินสถานการณ์และกำหนดเป็นนโยบายเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

๑. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
๒. พลอากาศเอก สมชาย เจริญนันท์	กรรมการ
๓. พลเอก ชำนิ รักเรือง	กรรมการ
๔. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ	กรรมการ
๕. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)
๖. ผู้อำนวยการสำนักงาน	ผู้ช่วยเลขานุการ นโยบายและบริหารยุทธศาสตร์

- ระหว่างวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ – ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๑. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	ประธานกรรมการ
๒. นายวันชาติ สันติบุญชู	กรรมการ
๓. นางสาวธินี แสงประสิทธิ์	กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)
๕. ผู้อำนวยการสำนักงาน	ผู้ช่วยเลขานุการ นโยบายและบริหารยุทธศาสตร์

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

มีอำนาจหน้าที่ในการเสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เสนอแนะนโยบาย และให้ความเห็นชอบในการกำหนดคำตอบแทนและผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

๑. พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล	ประธานกรรมการ
๒. นายพิสิษฐ บุญช่วง	กรรมการ
๓. พลเอก ชำนิ รักเรือง	กรรมการ
๔. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	กรรมการ
๕. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (ทรัพยากรบุคคล)
๖. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ – ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๑. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
๒. นายไชยเจริญ อติแพทย์	กรรมการ
๓. พันเอก พิรวัส พรมกสิณพะเนาว์	กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (ทรัพยากรบุคคล)
๕. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	ผู้ช่วยเลขานุการ



คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริม การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณาการดำเนินงาน เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดีและแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

๑. นายวรเดช หาญประเสริฐ	ประธานกรรมการ
๒. นายสมชัย สัจจพงษ์	กรรมการ
๓. พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล	กรรมการ
๔. นายกุศล เข้มสอาด	กรรมการ
๕. นายพีสิขัฐ บุญช่วง	กรรมการ
๖. พลอากาศเอก สมชาย เธิยรอนันท์	กรรมการ
๗. นายไกรทศ องค์ชัยศักดิ์	กรรมการ
๘. พลเอก ชำนิ รักเรือง	กรรมการ
๙. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๑๐. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	กรรมการ
๑๑. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ	กรรมการ
๑๒. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
๑๓. นางสาวสุนันทา เชิดชื่น	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๔. นางพรนัยพันธ์ ชูภัย	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ – ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๑. พลอากาศเอก อภิพร สุวงศ์	ประธานกรรมการ
๒. พลเอก คณิต สาทักษ์	รองประธานกรรมการ
๓. นายกฤษฏา จินะวิจารณ์	กรรมการ
๔. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๕. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	กรรมการ
๖. นายไชยเจริญ อติแพทย	กรรมการ
๗. นายวันชาติ สันติบุญชร	กรรมการ
๘. พันเอก พิรวัส พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๙. นางสาวธนิ์ แสงประสิทธิ์	กรรมการ
๑๐. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
๑๑. นางนวลนง มังตรีสรณ์	ผู้ช่วยเลขานุการ





คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณากลับเครื่องและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญา ตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบมีการเปลี่ยนแปลง ระหว่างปีดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

๑. นายกุลกร แยมสอาด	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวชุลนิจิต สังข์ใหม่	กรรมการ
๓. นายณรินทร์ เขี่ยมสมบัติ	กรรมการ
๔. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ	กรรมการ
๕. ดร.อภิชาติ จันทรเสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
๖. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
๗. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. ผู้อำนวยการกองนิติการ	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗ – ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๑. นายวันชาติ สันติบุญชู	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวชุลนิจิต สังข์ใหม่	กรรมการ
๓. นางสาวนาคสินี ยุติธรรมดำรง	กรรมการ
๔. นางสาวธินิ แสงประสิทธิ์	กรรมการ
๕. ดร.อภิชาติ จันทรเสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
๖. ผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
๗. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป	ผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการอิสระ

ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดความหมายว่า “ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่างๆ ได้เมื่อจำเป็น และสิ่งที่สำคัญ คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง” โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ กรรมการอิสระมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ – ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗
 ๑. พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล
 ๒. นายกุลศล แยมสอาด
 ๓. นายพิสิษฐ บุญช่วง
 ๔. พลอากาศเอก สมชาย เรือรอนันท์
 ๕. นายไกรทศ องค์ชัยศักดิ์
 ๖. พลเอก ชำนิ รักเรือง
- ระหว่างวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ – ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗
 ๑. พลอากาศเอก อิศพร ศุภวงศ์
 ๒. พลเอก คณิต สาวิทักษ์
 ๓. นายไชยเจริญ อติแพทย
 ๔. นายวันชาติ สันติบุญชู
 ๕. พันเอก พิรวัส พรหมกลัดพะนาว



๑.๕ การประชุมและคำตอบแทนของคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน

การเข้าประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม ๑๕ ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก อิศพร	ศุภวงศ์ ๑/	๓/๓
พลเอก คณิต	สาพิทักษ์ ๑/	๓/๓
นายไชยเจริญ	อติแพทย ๑/	๒/๓
นายวันชาติ	สันติบุญชร ๑/	๓/๓
นายกฤษฎา	จีนะวิจารณ์ ๑/	๓/๓
พันเอก พีรวิศ	พรหมกสิคพะเนา ๑/	๓/๓
นายวุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสภ ๒/	๑๓/๑๕
ร้อยโท อธิศักดิ์	พิตชื้นใจ ๓/	๔/๑๓
นางสาริณี	แสงประสิทธิ์ ๑/	๓/๓
นายวรเดช	หาญประเสริฐ ๔/	๑๑/๑๑
นายสมชัย	สัจจพงษ์ ๕/	๑๐/๑๑
พลตำรวจโท ยงยุทธ	เดิยวตระกูล ๖/	๑๑/๑๑
พลอากาศเอก สมชาย	เธิยรอนันท์ ๗/	๘/๑๑
นายพิสิษฐ	บุญช่วง ๖/	๑๑/๑๑
นายกุศล	แย้มสอาด ๖/	๑๐/๑๑
พลเอก ชำนิ	รักเรือง ๘/	๗/๔
นายไกรทศ	องค์ชัยศักดิ์ ๔/	๑๐/๑๑
นาวาอากาศตรี อัมภวูธ	วัฒนางกูร ๑๐/	๒/๒
นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สัจจโสภณ ๑๑/	๔/๔

หมายเหตุ กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ

๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗

๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕

๓/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗

๔/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๗

๕/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๗

- ๖/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗
 ๗/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗
 ๘/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗
 ๙/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๗
 ๑๐/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖
 ๑๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๗

การเข้าประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ มีการประชุมคณะกรรมการบริหารรวม ๑๓ ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายกฤษฎา	จีนะวิจารณ์ะ	๓/๓
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสภ	๗/๑๓
ร้อยโท อธิศักดิ์	พัดชื่นใจ	๑๐/๑๒
นายวันชาติ	สันติคุณุสร	๓/๓
นางสาวธินิ	แสงประสิทธิ์	๓/๓
นายสมชัย	สัจจพงษ์	๖/๑๐
นายกุศล	แย้มสอาด	๑๐/๑๐
นาวาอากาศตรี อัญญาวุธ	วัฒนางกูร	๑/๑
นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สัจจโสภณ	๑๐/๑๐

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายถึง คำตอบแทนคนที่ ค่าเบี้ยประชุม เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด





ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี ๒๕๕๗

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนครั้งที่ประชุม	จำนวนเงิน(บาท)
๑.	คณะกรรมการบริษัทฯ	๑๕	๑,๒๖๐,๐๐๐.๐๐
๒.	คณะกรรมการบริหาร	๑๓	๕๔๖,๐๐๐.๐๐
๓.	คณะกรรมการตรวจสอบ	๖	๓๗๕,๓๒๓.๐๐
๔.	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๑๒	๓๑๕,๐๐๐.๐๐
๕.	คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	๔	๑๕๐,๐๐๐.๐๐
๖.	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	๔	๒๖๒,๕๐๐.๐๐
๗.	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๖	๑๑๑,๕๐๐.๐๐
รวม			๓,๐๒๐,๓๒๓.๐๐

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี ๒๕๕๗

ลำดับ	คณะกรรมการ		จำนวนเงิน(บาท)
๑.	พลอากาศเอก อิศพร	ศุภวงค์	๘๐,๔๖๘.๐๐
๒.	พลเอก คณิต	สาพิทักษ์	๗๙,๘๓๙.๐๐
๓.	นายกฤษฎา	จินะวิจารณ์	๘๐,๔๘๔.๐๐
๔.	นายไชยเจริญ	อติแพทย	๘๐,๔๖๘.๐๐
๕.	นายวันชาติ	สันติบุญชร	๗๗,๔๘๔.๐๐
๖.	พันเอก พีรวัส	พรหมกสิคพะเนาว์	๘๐,๔๖๘.๐๐
๗.	ร้อยโท อธิศักดิ์	พิตชัยใจ	๓๔๕,๐๐๐.๐๐
๘.	นายวุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสก	๔๖๖,๕๐๐.๐๐
๙.	นางสารินี	แสงประสิทธิ์	๕๕,๔๘๔.๐๐
๑๐.	ดร.อภิชัย	จินทรเสน	๒๕๕,๐๐๐.๐๐
๑๑.	นางสาวนาคสินี	ยุติธรรมดำรง	-
๑๒.	นางสาวสุนหจิต	สังข์ใหม่	๑๒,๐๐๐.๐๐
๑๓.	นายวรเดช	หาญประเสริฐ	๓๓๕,๕๖๔.๕๐
๑๔.	นายสมชัย	สังข์พงษ์	๓๗๑,๐๗๐.๐๐
๑๕.	พลตำรวจโท ยงยุทธ	เตียวตระกูล	๓๘๗,๕๐๐.๐๐
๑๖.	พลอากาศเอก สมชาย	ธีรอนันท์	๒๕๒,๕๐๐.๐๐
๑๗.	นายกุศล	แย้มสอาด	๔๖๔,๕๐๐.๐๐
๑๘.	นายพิสิษฐ	บุญช่วง	๔๑๕,๐๐๐.๐๐
๑๙.	นายไกรทศ	องค์ชัยศักดิ์	๓๒๐,๐๐๐.๐๐
๒๐.	พลเอก ชำนิ	รักเรือง	๒๗๐,๐๐๐.๐๐
๒๑.	นายธนรินทร์	เยี่ยมสมบัติ	๑๒,๐๐๐.๐๐
๒๒.	นางพรรณชนิตตา	บุญครอง	๑,๐๐๐.๐๐
๒๓.	นาวาอากาศตรี อังภาวรุ	วัฒนางกูร	๔๐,๐๐๐.๐๐
๒๔.	พลอากาศเอก บุรีรัตน์	รัตนวานิช	๑๔,๐๐๐.๐๐
๒๕.	นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สัจจโสภณ	๒๑๐,๐๐๐.๐๐
รวม			๔,๕๖๐,๕๒๙.๕๐

หมายเหตุ ลำดับที่ ๑-๑๒ กรรมการชุดปัจจุบัน
ลำดับที่ ๑๓-๒๕ กรรมการที่ครบวาระแล้ว

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี ๒๕๕๗ (ตุลาคม ๒๕๕๖ - กันยายน ๒๕๕๗) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๐ ครั้ง โดยระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๗ อยู่ระหว่างรอแต่งตั้งประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์แทนประธานฯ คนเดิม ซึ่งครบเกษียณอายุเมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๗ โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ได้ดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง ในการประชุม
๑.	นางวาทาสตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ	ประธานกรรมการ	๘
๒.	นางสาริณี แสงประสิทธิ์	ประธานกรรมการ	๒
๓.	นางวาทาสีเอก โชคชัย สภานนท์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๘
๔.	นายทิฆายุ มุรธา	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๕
๕.	นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๖
๖.	นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๗
๗.	นางสาวกนิษฐา นิปการ	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๐
๘.	นายวรารุณ รพินทร์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๗
๙.	นางธนิยา สุนทรศาสน์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๐
๑๐.	นายมาโนช สวัสดิ์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๐
๑๑.	นายสุรภัทร์ ชูตินันท์	กรรมการและเลขานุการ	๑๐
๑๒.	นายปริญญญา เทียนทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐
๑๓.	พันจ่าอากาศเอก ธนู รัตนสุภาพินธุ์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐
๑๔.	นายวันชัย ชัยพันธ์เศรษฐ์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐
๑๕.	นายสุกิจ กลิ่นหอม	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๗
๑๖.	นายเมธี คำแหง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐
๑๗.	นายสังข์สิทธิ์ ประสมทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๘
๑๘.	พันจ่าอากาศเอก ไชยรินทร์ ช่างแรงงาน	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๖
๑๙.	นายชูพงษ์ การพุ่ม	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๙
๒๐.	นายสพล สิงห์ดารา	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐

หมายเหตุ ลำดับที่ ๒ เป็นประธานกรรมการฯ ตั้งแต่วันที่เดือนสิงหาคม ๒๕๕๗ แทนประธานฯ เดิม (ลำดับที่ ๑) ซึ่งครบเกษียณอายุ

๑.๕ ค่าตอบแทนรายปีของผู้บริหารระดับสูง ตั้งแต่ ปีพ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๗

ปี	ตำแหน่ง	เงินเดือน (บาท)	ค่าตอบแทนอื่น (บาท)
๒๕๕๗	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๕,๓๐๕,๑๓๖	๑,๔๐๓,๓๗๘
	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และเทียบเท่า	๑๐,๒๒๖,๔๔๘	๕,๓๐๔,๐๐๐
	ผู้อำนวยการใหญ่และเทียบเท่า	๒๘,๐๗๔,๒๐๔	๑๐,๔๖๘,๐๐๐
๒๕๕๖	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๕,๖๖๕,๗๖๐	๒,๓๘๕,๐๑๘
	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และเทียบเท่า	๑๐,๑๕๖,๘๐๐	๘,๒๒๗,๖๐๐
	ผู้อำนวยการใหญ่และเทียบเท่า	๓๑,๗๔๐,๗๕๖	๓,๔๕๖,๐๐๐
๒๕๕๕	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๔,๗๑๖,๕๔๖	๒,๒๐๐,๕๘๔
	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และเทียบเท่า	๑๐,๑๕๖,๘๐๐	๘,๒๒๗,๖๐๐
	ผู้อำนวยการใหญ่และเทียบเท่า	๓๐,๐๔๔,๐๐๔	๒๑,๕๕๘,๖๖๘

หมายเหตุ ค่าตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ หมายถึงเงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทน
เหมาจ่ายแทนการจัดหารถประจำตำแหน่ง และเงินรางวัลพิเศษ

๑.๖ นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ กำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลเพื่อป้องกันการขัดแย้งกันของผลประโยชน์ส่วนตนกับบริษัทฯ (Conflict of Interests) เพื่อป้องกันกิจกรรมที่อาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อน กิจกรรมที่ผิดกฎหมายและไม่เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ เสียผลประโยชน์ หรือขัดขวางการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ หากบุคลากรมีส่วนเกี่ยวข้องกับรายการต่าง ๆ ต้องแจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงความสัมพันธ์ หรือความเกี่ยวข้องของตนในรายการดังกล่าว



ACCOUNTABILITY





Commitment is what
transforms a promise into reality.

พันธสัญญาคือการทำให้สำเร็จ
ตามที่ได้ให้คำมั่นสัญญาไว้

- Abraham Lincoln -



๒. รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร

๒.๑ รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗

ในปี ๒๕๕๗ คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีวาระการดำเนินงานดังนี้

๑. วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ - ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ประกอบด้วย นายพิสิษฐ บุญช่วง เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล และนายไกรทศ องค์กรชัยศักดิ์ เป็นกรรมการตรวจสอบ
๒. วันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ - ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย พลเอก คณิต สาทักษ์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายไชยเจริญ อติแพทย และพันเอก พิธีวัธ พรหมกสิณพะเนา เป็นกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุม รวม ๖ ครั้ง มีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายใน และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงาน เกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
๒. สอบทานความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลที่ดี โดยได้รายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. ๒๕๔๔
๓. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่าเป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่ามีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้
๔. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุม รวมทั้งประเมินตนเองเป็นรายบุคคลและประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะ และผลการดำเนินงานตามดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน ๔.๐๐ และ ๔.๐๐ จากคะแนนเต็ม ๔.๐๐ ตามลำดับ
๕. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ดัชนีวัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี แผนการตรวจสอบประจำปี รวมทั้งให้ความเห็นชอบงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบ ประจำปี ๒๕๕๗ ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ทบทวนอัตราค่าจ้างตามแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี แผนการฝึกอบรมประจำปี ๒๕๕๘ รวมทั้งติดตามความคืบหน้า การปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบและสอบทานรายงานของสำนักตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๗
๖. บริษัทฯ มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชี ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จำนวน ๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท จากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า งบการเงินแสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และไม่พบว่า มีประเด็นเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน พร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ/พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ และบริษัทฯ ได้นำข้อคิดเห็นไปพิจารณาเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

พลเอก



(คณิต สาพิทักษ์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

๒.๒ รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงินเพื่อแสดงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปี ตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงการหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ๒๕๕๗ ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ ระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงินเพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ





นอกจากนั้นคณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดพลาดอย่างมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่า งบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



TRANSPARENCY





Whoever is careless with
the truth in small matters
can not be trusted with
important matters.

ผู้ที่ไม่ซื่อสัตย์สุจริตแม้ในเรื่องเล็กๆ
จะไม่มีวันได้รับความไว้วางใจในเรื่องสำคัญ

- Albert Einstein -



๓. รายงานทางการเงิน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกจำนวน ๑,๗๕๕.๕๔ ล้านบาท

รายการ	ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	ปี ๒๕๕๖ (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจร	๘,๔๓๖.๖๔	๗,๕๐๖.๔๘	๑,๔๒๔.๗๑	๑๙
รายได้จากการให้บริการเที่ยวเนื่อง	๕๔๑.๓๔	๔๘๔.๔๔	๕๑.๔๐	๑๑
รายได้อื่น	๗๔.๐๕	๕๐.๖๓	๒๘.๔๒	๕๖
รายได้รวม	๙,๕๕๒.๐๓	๘,๐๔๑.๕๕	๑,๕๑๐.๐๓	๑๙
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	๗,๖๗๔.๒๘	๖,๔๓๕.๕๘	๗๓๘.๗๐	๑๑
ต้นทุนทางการเงิน	๑๒๗.๒๖	๑๕๔.๒๔	(๒๖.๐๓)	(๒๐)
ค่าใช้จ่ายรวม	๗,๘๐๑.๕๔	๖,๕๘๙.๘๒	๑,๒๑๑.๗๒	๑๐
ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก	๑,๗๕๕.๕๔	๑,๕๖๒.๒๓	๑๙๓.๓๑	๑๒

๓.๑ รายได้

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้นจำนวน ๙,๕๕๒.๐๓ ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๘,๔๓๖.๖๔ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๗ ของรายได้รวม รายได้จากการ

ให้บริการเกี่ยวเนื่องจำนวน ๕๔๑.๓๔ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษา อุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบินและรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้มีรายได้อื่นจำนวน ๗๔.๐๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑ ของรายได้รวม

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๘,๔๓๖.๖๔ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน ๑,๔๒๔.๗๑ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๙ เนื่องจากปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑ และส่วนที่เหลือร้อยละ ๘ เพิ่มขึ้นจากการเรียกเก็บค่าบริการ ตามโครงสร้าง/อัตราค่าบริการใหม่ เพิ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ อัตรา En route charge จากเดิม ๓,๓๐๐ บาท ต่อหน่วย เป็น ๓,๕๐๐ บาท ต่อหน่วย สำหรับ Terminal charge อัตรา ๕๐๐ บาทต่อหน่วยเท่าเดิม รวมทั้งการครบกำหนดระยะเวลาการให้ส่วนลดสำหรับการทำการบินภายในประเทศ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๖

รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องจำนวน ๕๔๑.๓๔ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน ๕๑.๔๐ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑ ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน สำหรับรายได้อื่นจำนวน ๗๔.๐๕ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน ๒๘.๕๒ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๖ ส่วนใหญ่เป็นดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร

๓.๒ ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน ๗,๘๐๑.๕๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน ๕,๖๖๘.๔๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๒ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน ๒,๐๕๕.๘๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒๖ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และต้นทุนทางการเงิน จำนวน ๑๒๗.๒๖ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านความปลอดภัยได้ประมาณ ๑๐๗.๖๔ ล้านบาท

๓.๓ สิ้นทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ จำนวน ๔,๘๖๒.๖๔ ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียน ร้อยละ ๔๘ และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ร้อยละ ๕๒ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	ปี ๒๕๕๖ (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	๔,๖๔๘.๖๐	๓,๖๑๔.๗๐	๑,๐๓๓.๙๐	๑,๐๓๓.๙๐
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๑๐.๑๐	๑.๙๐	๘.๒๐	๘.๒๐
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๑๐.๘๑	๐.๓๖	๑๐.๔๕	๑๐.๔๕
- อาคารและอุปกรณ์	๔,๐๖๔.๖๘	๔,๐๕๒.๒๓	๑๒.๔๕	๑๒.๔๕
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	๔.๕๘	-	๔.๕๘	๔.๕๘
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๑,๐๗๓.๔๒	๕๑๔.๓๑	๕๕๙.๑๑	๕๕๙.๑๑
รวม	๔,๘๖๒.๖๔	๘,๑๘๓.๕๐	๑,๖๗๔.๑๔	๑,๖๗๔.๑๔

สินทรัพย์รวมในปี ๒๕๕๗ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๖๗๔.๑๔ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๒๐ ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์หมุนเวียน เพิ่มขึ้นเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น

๓.๔ หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ จำนวน ๙,๐๐๗.๖๑ ล้านบาท ประกอบด้วย หนี้สินหมุนเวียน ร้อยละ ๕๒ และ หนี้สินไม่หมุนเวียน ร้อยละ ๔๘ โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	ปี ๒๕๕๖ (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	๔,๐๑๘.๒๒	๒,๐๘๔.๒๗	๑,๙๓๓.๙๕	๙๓
เงินกู้ยืมระยะยาวที่กำหนดชำระในปี	๖๔๔.๕๔	๖๔๔.๕๔	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน	๔,๓๔๔.๘๕	๔,๖๒๙.๖๕	(๒๘๕.๘๐)	(๖)
รวม	๙,๐๐๗.๖๑	๗,๓๕๘.๔๖	๑,๖๔๙.๑๕	๒๒

หนี้สินรวมในปี ๒๕๕๗ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๖๔๙.๑๕ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๒๒ โดยหนี้สินไม่หมุนเวียน ส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและโครงการลงทุนต่างๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ย ทุกงวด ๖ เดือน

๓.๕ ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ จำนวน ๘๕๕.๐๘ ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	ปี ๒๕๕๖ (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	๑๙๕.๐๘	๑๖๕.๐๘	๓๐.๐๐	๑๘
รวม	๘๕๕.๐๘	๘๒๕.๐๘	๓๐.๐๐	๔

โครงสร้างเงินทุนประกอบด้วย หนี้สินรวม ๙,๐๐๗.๖๑ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๙๖ และส่วนของผู้ถือหุ้น ๘๕๕.๐๘ ล้านบาทหรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๔



๓.๖ สภาพคล่องทางการเงิน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด คงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ จำนวน ๓,๒๒๗.๓๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด ๔๖๖.๗๐ ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด

รายการ	ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	ปี ๒๕๕๖ (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	๓,๐๕๑.๐๔	๒,๒๖๒.๗๗	๗๘๘.๒๖
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(๑,๒๘๑.๗๘)	(๘๖๖.๗๐)	(๔๑๕.๐๘)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(๘๐๒.๖๘)	(๒๐.๕๗)	(๗๘๒.๑๑)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	๐.๐๗	๐.๗๘	(๐.๗๑)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๓,๒๒๗.๓๑	๒,๒๖๐.๖๑	๔๖๖.๗๐





๓.๗ อัตราส่วนทางการเงิน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่างๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี ๒๕๕๗ (ล้านบาท)	ปี ๒๕๕๖ (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๐.๕๒	๘.๔๒	๑.๖๑
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	๗.๘๕	๘.๑๐	(๐.๒๕)
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๐๘	๑.๑๖	(๐.๐๘)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(๑,๒๘๑.๗๘)	(๘๖๖.๗๐)	(๔๑๕.๐๘)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(๘๐๒.๖๘)	(๒๐.๕๗)	(๗๘๒.๑๑)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	๐.๐๗	๐.๗๘	(๐.๗๑)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๓,๒๒๗.๓๑	๒,๒๖๐.๖๑	๙๖๖.๗๐

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่กำไร (Cost Recovery Basis) หากมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายบริษัทฯ จะต้องทำการจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก หรือหากมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายก็จะสามารถเรียกเก็บจากบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนหลักในการลงทุนต่างๆ ของบริษัทฯ มาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาของบริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว

๓.๘ แนวโน้มทางการเงิน

ตามประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายที่ได้ทบทวนตามแผนการเงินประจำปี ๒๕๕๘ (ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๗ (๕๖๕) เมื่อวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๗) บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้ รวมในปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑๐,๑๕๕.๓๕ ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๔,๖๐๒.๘๐ ล้านบาท โดยประมาณการปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ ๘ และรายได้จากการให้บริการเที่ยวหนึ่งและอื่นๆ จำนวน ๕๕๒.๕๕ ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการ คาดว่าจะมีค่าใช้จ่าย รวมจำนวน ๔,๕๐๐.๘๕ ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๖๕๔.๕๐ ล้านบาท

สำหรับงบลงทุนประจำปี ๒๕๕๘ ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนด้านความปลอดภัยและสนับสนุนภาคความปลอดภัยตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ ของบริษัทฯ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จำนวน ๓,๓๔๑.๒๐ ล้านบาท ประกอบด้วย งบลงทุนเพื่อการดำเนินงานตามปกติ ซึ่งมีวงเงินเบิกจ่ายลงทุนจำนวน ๑,๖๓๐.๐๐ ล้านบาท ซึ่งคาดว่าจะจัดหาแหล่งเงินโดยจัดหางบเงินกู้ระยะยาวในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวน ๗๐๐.๐๐ ล้านบาท และส่วนที่เหลือใช้จ่ายจากเงินรายได้หรือเงินทุนหมุนเวียนจากสภาพคล่องคงเหลือ ส่วนงบลงทุนโครงการ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางทางอากาศ วงเงินเบิกจ่ายลงทุน จำนวน ๑,๗๑๑.๒๐ ล้านบาท โดยคาดว่าจะเบิกจ่ายจากแหล่งเงินกู้ระยะยาวที่จัดหาไว้แล้วในปีงบประมาณ ๒๕๕๖



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

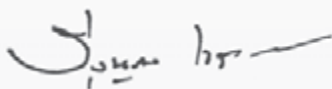
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน รวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมและงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัทและงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนอ งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการเพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวมสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อยและฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามลำดับ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ และผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



(นางรุ่งนภา เจริญคุณวิวิฏ)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ ๔



(นางสุไลวรรณ์ เพียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

หน่วย : ล้านบาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๕.๑	๓,๒๒๗,๓๐๘,๕๖๑.๐๑	๒,๒๖๐,๖๑๘,๒๘๗.๐๐	๓,๑๕๖,๖๖๒,๒๑๐.๖๔	๒,๒๐๖,๑๔๖,๔๒๓.๘๔
เงินลงทุนชั่วคราว	๕.๒	๑๐๖,๒๔๘,๑๕๗.๖๘	๘๔,๔๘๖,๗๐๗.๐๖	-	-
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	๕.๓	๑,๒๐๔,๗๕๖,๘๗๔.๔๗	๑,๐๔๓,๗๑๖,๑๔๘.๔๖	๑,๑๔๕,๗๒๘,๐๕๘.๗๘	๑,๐๗๔,๕๑๗,๗๒๓.๘๓
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		๗,๐๐๗,๕๕๒.๐๐	๑๘,๕๗๔,๓๔๕.๐๐	-	-
วัสดุคงเหลือ	๕.๔	๑๔๐,๕๑๓,๔๐๘.๔๑	๑๔๑,๔๑๓,๕๐๔.๒๕	๑๔๐,๕๑๓,๔๐๘.๔๑	๑๔๑,๔๑๓,๕๐๔.๒๕
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	๕.๕	๗,๗๑๗,๐๒๕.๓๘	๑๐,๘๔๕,๔๖๔.๖๖	๗,๗๑๗,๐๒๕.๓๘	๑๐,๘๔๕,๔๖๔.๖๖
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		๘,๖๙๓,๕๕๘,๕๗๕.๙๕	๓,๖๖๘,๗๐๐,๕๖๑.๔๓	๕,๕๐๐,๖๑๖,๗๐๓.๒๖	๓,๔๗๑,๐๒๗,๐๖๑.๕๘
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๕.๖	๑๐,๑๐๐,๐๐๐.๐๐	๑,๔๐๐,๐๐๐.๐๐	๑๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว		๑๐,๘๐๖,๔๐๔.๐๐	๓๖๑,๐๔๗.๐๐	-	-
อาคารและอุปกรณ์	๕.๗	๔,๐๖๔,๖๗๘,๓๗๕.๑๑	๔,๐๕๒,๒๓๖,๖๔๔.๑๔	๔,๐๖๔,๔๐๔,๘๐๐.๕๓	๔,๐๕๒,๐๔๕,๖๘๑.๘๐
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	๕.๘	๔,๕๘๕,๒๕๔.๕๑	-	๔,๕๘๕,๒๕๔.๕๑	-
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๕.๙	๑,๐๗๓,๔๒๓,๐๖๔.๑๗	๕๑๔,๓๐๓,๘๘๓.๗๖	๑,๐๗๓,๔๒๓,๐๖๔.๑๗	๕๑๔,๓๐๓,๘๘๓.๗๖
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		๕,๖๖๓,๐๔๓,๑๐๗.๗๙	๔,๙๖๗,๖๔๐,๖๗๒.๙๐	๕,๑๔๒,๙๑๔,๖๖๕.๑๑	๔,๕๖๖,๐๙๕,๖๖๕.๖๖
รวมสินทรัพย์		๑๔,๓๕๖,๖๐๑,๖๘๓.๗๔	๘,๖๓๖,๓๔๑,๒๓๓.๓๓	๑๐,๖๔๓,๕๓๑,๓๖๘.๓๗	๘,๐๓๗,๑๒๒,๖๘๖.๒๔

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

หน่วย : ล้านบาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๕.๑๐	๖๖๒,๐๘๒,๔๕๒.๐๓	๔๐๐,๙๑๐,๒๔๓.๘๘	๖๕๔,๓๐๔,๐๗๓.๐๘	๓๘๘,๙๑๐,๕๘๙.๗๒
ส่วนของหนี้สินระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	๕.๑๑	๖๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐	๖๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐	๖๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐	๖๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๕.๑๒	๙๑๕,๘๔๘,๔๕๒.๗๔	๘๓๐,๕๔๘,๒๑๙.๘๔	๙๐๙,๙๗๙,๗๗๔.๗๔	๘๒๘,๙๑๖,๖๑๘.๘๔
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		๕๑,๑๔๕,๗๘๔.๑๗	๗๕,๖๒๓,๗๔๙.๙๒	๕๑,๑๔๕,๗๘๔.๑๗	๗๕,๖๒๓,๗๔๙.๙๒
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	๕.๑๓	๒,๒๙๙,๒๘๒,๐๓๑.๗๕	๖๗๙,๐๓๗,๙๔๙.๐๔	๒,๒๙๙,๒๘๒,๐๓๑.๗๕	๖๗๙,๐๓๗,๙๔๙.๐๔
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	๕.๑๔	๘๙,๗๖๙,๑๑๒.๕๗	๙๘,๑๔๗,๔๐๘.๗๙	๘๙,๘๘๘,๔๔๓.๗๒	๙๗,๘๖๓,๘๖๓.๘๔
รวมหนี้สินหมุนเวียน		๔,๖๖๒,๗๖๒,๒๓๗.๒๖	๒,๒๒๘,๘๐๙,๕๖๑.๔๗	๔,๖๘๘,๗๙๐,๑๐๗.๖๖	๒,๗๑๔,๘๗๔,๗๕๑.๘๖
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร		๑๐๒,๗๓๑.๑๐	๙๙,๗๓๘.๙๓	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	๕.๑๕	๓,๓๙๙,๔๖๐,๐๐๐.๐๐	๔,๐๓๘,๕๐๐,๐๐๐.๐๐	๓,๓๙๙,๔๖๐,๐๐๐.๐๐	๔,๐๓๘,๕๐๐,๐๐๐.๐๐
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	๕.๑๖	๙๔๙,๗๘๔,๗๒๕.๐๑	๕๙๑,๐๔๘,๓๒๑.๖๘	๙๔๙,๗๘๔,๗๒๕.๐๑	๕๙๑,๐๔๘,๓๒๑.๖๘
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		๔,๓๕๑,๙๖๕,๘๕๖.๑๑	๔,๖๒๙,๖๘๘,๐๖๐.๖๑	๔,๓๕๑,๙๖๕,๗๒๕.๐๑	๔,๖๒๙,๘๕๖,๖๔๑.๖๘
รวมหนี้สิน		๙,๐๑๔,๖๖๘,๐๙๓.๓๗	๖,๘๕๘,๔๙๗,๖๒๒.๐๘	๙,๐๔๐,๗๕๖,๘๓๒.๖๗	๗,๓๔๔,๗๓๑,๓๙๓.๕๔
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น	๕.๑๗	-	-	-	-
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ ๖,๖๐๐,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท		๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
ทุนที่ชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ ๖,๖๐๐,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท		๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินกองทุนสวัสดิการ		๑๙๕,๐๗๙,๘๙๗.๓๗	๑๖๕,๐๓๙,๕๕๔.๓๐	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		๘๕๕,๐๗๙,๘๙๗.๓๗	๘๒๕,๐๓๙,๕๕๔.๓๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		๙,๘๖๙,๖๔๗,๙๙๐.๗๔	๗,๖๘๓,๕๓๗,๑๗๖.๓๘	๙,๗๐๐,๗๕๖,๘๓๒.๖๗	๘,๐๐๔,๗๓๑,๓๙๓.๕๔

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสมนึก รงค์ทอง)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ด้านการแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางสาววรารักษ์ ทรงเจริญ)
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

หน่วย : ล้านบาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
รายได้					
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		๘,๔๒๖,๖๔๘,๘๔๔.๖๒	๗,๕๐๖,๔๘๒,๘๔๑.๑๗	๘,๔๒๖,๖๔๘,๘๔๔.๖๒	๗,๕๐๖,๔๘๒,๘๔๑.๑๗
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์และค่าบริการข้อมูลการบิน		๔๕๑,๖๖๑,๐๕๔.๗๒	๓๘๒,๒๖๕,๖๔๘.๘๘	๔๕๑,๖๖๑,๐๕๔.๗๒	๓๘๒,๒๖๕,๖๔๘.๘๘
รายได้จากงานที่รับทำ		๘๔,๗๒๗,๕๐๘.๓๒	๑๐๗,๒๒๕,๓๘๗.๔๘	๘๔,๗๒๗,๕๐๘.๓๒	๑๐๗,๒๒๕,๓๘๗.๔๘
รายได้อื่น	๕.๑๔	๗๔,๐๔๘,๓๓๐.๓๔	๕๐,๖๒๕,๔๖๗.๐๔	๗๔,๐๔๘,๓๓๐.๓๔	๕๐,๖๒๕,๔๖๗.๐๔
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ		๒๓,๔๔๒,๑๖๐.๕๔	๑๘,๒๓๑,๗๖๓.๐๐	-	-
รวมรายได้		๙,๕๓๒,๖๒๓,๙๙๖.๕๔	๘,๐๖๕,๓๓๑,๑๐๖.๖๒	๙,๕๓๒,๖๒๓,๙๙๖.๕๔	๘,๐๖๕,๓๓๑,๑๐๖.๖๒
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนงานรับทำ		๕๕,๑๘๘,๖๖๕.๓๓	๖๔,๖๘๒,๓๕๗.๑๕	๕๕,๑๘๘,๖๖๕.๓๓	๖๔,๖๘๒,๓๕๗.๑๕
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป		๔๔,๖๐๔,๑๖๐.๗๖	๔๕,๘๑๑,๑๑๐.๗๑	๔๔,๖๐๔,๑๖๐.๗๖	๔๕,๘๑๑,๑๑๐.๗๑
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	๕.๒๐	๕,๔๐๑,๑๓๐,๐๔๕.๘๓	๔,๘๔๔,๐๑๘,๔๔๔.๗๗	๕,๔๐๑,๑๓๐,๐๔๕.๘๓	๔,๘๔๔,๐๑๘,๔๔๔.๗๗
ค่าเสื่อมราคา		๖๕๕,๔๓๔,๓๗๔.๐๒	๗๓๔,๐๐๔,๑๑๕.๒๓	๖๕๕,๔๓๔,๓๗๔.๐๒	๗๓๔,๐๐๔,๑๑๕.๒๓
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		๒๖๒,๘๑๑,๔๗๔.๔๔	๑๔๔,๒๔๘,๔๗๐.๕๖	๒๖๒,๘๑๑,๔๗๔.๔๔	๑๔๔,๒๔๘,๔๗๐.๕๖
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน		๒๘๔,๒๗๐,๔๓๔.๒๔	๒๗๘,๘๑๗,๕๖๕.๕๗	๒๘๔,๒๗๐,๔๓๔.๒๔	๒๗๘,๘๑๗,๕๖๕.๕๗
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร		๑๔๐,๔๓๖,๑๑๑.๕๕	๑๓๖,๕๘๕,๔๐๗.๐๐	๑๔๐,๔๓๖,๑๑๑.๕๕	๑๓๖,๕๘๕,๔๐๗.๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่น	๕.๒๑	๖๐๗,๖๑๗,๗๖๗.๘๓	๔๓๖,๓๗๓,๓๗๓.๗๔	๖๐๗,๖๑๗,๗๖๗.๘๓	๔๓๖,๓๗๓,๓๗๓.๗๔
ต้นทุนทางการเงิน		๑๒๗,๒๕๘,๕๒๐.๖๔	๑๕๔,๒๘๗,๓๒๒.๘๒	๑๒๗,๒๕๘,๕๒๐.๖๔	๑๕๔,๒๘๗,๓๒๒.๘๒
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	๕.๒๒	๒๑๐,๗๒๕,๕๕๕.๑๗	๑๔๓,๗๘๘,๘๖๓.๗๔	-	-
รวมค่าใช้จ่าย		๗,๗๔๘,๔๔๑,๕๕๕.๘๖	๗,๐๘๔,๖๖๖,๐๘๖.๓๐	๗,๗๔๘,๔๔๑,๕๕๕.๘๖	๗,๐๘๔,๖๖๖,๐๘๖.๓๐
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		๑,๗๕๕,๕๔๒,๐๕๐.๖๖	๔๕๒,๒๒๖,๗๐๐.๑๒	๑,๗๕๕,๕๔๒,๐๕๐.๖๖	๔๕๒,๒๒๖,๗๐๐.๑๒
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ		๓๐,๐๔๐,๓๔๓.๐๗	๒๓,๔๓๕,๓๒๑.๓๐	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสมนึก รงค์ทอง)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ทำการแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางสาววรารักษ์ ทรงเจริญ)
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๑,๗๕๕,๕๙๒,๐๕๐.๖๖	๙๕๒,๒๒๖,๗๐๐.๑๒	๑,๗๕๕,๕๙๒,๐๕๐.๖๖	๙๕๒,๒๒๖,๗๐๐.๑๒
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	๓๐,๐๔๐,๓๔๓.๐๗	๒๓,๔๓๕,๓๒๑.๒๐	-	-
รายการปรับกระทบเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	๔๕๒,๗๗๘.๐๗	(๖๔๘,๖๖๙.๖๗)	๔๕๒,๗๗๘.๐๗	(๖๔๘,๖๖๙.๖๗)
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	๗,๔๔๐,๙๔๘.๕๒	๕,๐๒๘,๐๗๗.๖๑	๗,๔๔๐,๙๔๘.๕๒	๕,๐๒๘,๐๗๗.๖๑
หนี้สงสัยจะสูญ	๒๔,๔๔๘,๗๘๘.๙๑	๓๑,๘๗๒,๓๘๙.๘๘	๒๔,๔๔๘,๗๘๘.๙๑	๓๑,๘๗๒,๓๘๙.๘๘
ค่าเสื่อมราคา	๖๕๕,๔๙๑,๘๑๖.๘๓	๗๓๙,๐๖๐,๑๘๙.๖๓	๖๕๕,๔๙๑,๘๑๖.๘๓	๗๓๙,๐๖๐,๑๘๙.๖๓
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	๓๐,๕๕๕,๐๓๘.๒๙	๑,๘๐๕,๔๗๕.๐๘	๓๐,๕๕๕,๐๓๘.๒๙	๑,๘๐๕,๔๗๕.๐๘
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(๑,๕๙๕,๓๕๒.๓๘)	(๑,๔๕๐,๗๖๒.๐๖)	(๑,๕๙๕,๓๕๒.๓๘)	(๑,๔๕๐,๗๖๒.๐๖)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	๑,๐๖๓,๒๒๒.๙๑	๒,๙๓๗,๐๐๕.๙๕	๑,๐๖๓,๒๒๒.๙๑	๒,๙๓๗,๐๐๕.๙๕
รายได้จากเงินชดเชยสินทรัพย์เสียหาย	(๗,๐๗๓,๙๙๙.๗๐)	(๑,๑๓๘,๙๒๑.๒๐)	(๗,๐๗๓,๙๙๙.๗๐)	(๑,๑๓๘,๙๒๑.๒๐)
รายได้รอการรับรู้เป็นรายได้	(๒๗๐,๖๘๒.๖๑)	(๗๑๓,๘๔๓.๖๑)	(๒๗๐,๖๘๒.๖๑)	(๗๑๓,๘๔๓.๖๑)
ดอกเบี้ยรับ	(๕๘,๘๒๗,๘๔๕.๔๙)	(๓๐,๒๕๑,๕๓๙.๙๓)	(๕๘,๘๒๗,๘๔๕.๔๙)	(๓๐,๒๕๑,๕๓๙.๙๓)
ดอกเบี้ยจ่าย	๑๒๗,๒๕๘,๘๒๐.๖๙	๑๕๙,๒๘๗,๓๒๒.๘๒	๑๒๗,๒๕๘,๘๒๐.๖๙	๑๕๙,๒๘๗,๓๒๒.๘๒
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	๔๐๓,๐๗๗,๖๒๒.๙๔	๓๘๗,๘๖๒,๙๔๙.๖๖	๔๐๓,๐๗๗,๖๒๒.๙๔	๓๘๗,๘๖๒,๙๔๙.๖๖
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก				
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	๒,๙๖๘,๐๔๗,๑๗๐.๗๑	๒,๒๖๖,๐๒๗,๔๐๐.๖๖	๒,๙๖๘,๐๔๗,๑๗๐.๗๑	๒,๒๖๖,๐๒๗,๔๐๐.๖๖
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	(๑๒๕,๘๖๕,๐๗๖.๕๓)	(๒๕๒,๓๙๐,๗๑๖.๘๖)	(๑๒๕,๘๖๕,๐๗๖.๕๓)	(๒๕๒,๓๙๐,๗๑๖.๘๖)
วัสดุคงเหลือ	๙๐๐,๑๐๐.๘๔	(๑,๖๙๓,๖๗๒.๙๕)	๙๐๐,๑๐๐.๘๔	(๑,๖๙๓,๖๗๒.๙๕)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	๓,๑๗๘,๔๓๙.๒๘	(๑,๑๗๑,๘๗๘.๒๒)	๓,๑๗๘,๔๓๙.๒๘	(๑,๑๗๑,๘๗๘.๒๒)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๒๖๐,๖๓๑,๗๕๒.๑๗	๓๒,๓๘๑,๖๒๖.๕๐	๒๖๐,๖๓๑,๗๕๒.๑๗	๓๒,๓๘๑,๖๒๖.๕๐
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	(๑๓๕,๓๔๗,๙๖๗.๙๕)	๕๗๘,๓๘๑.๗๔	(๑๓๕,๓๔๗,๙๖๗.๙๕)	๕๗๘,๓๘๑.๗๔
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๘๕,๓๐๐,๒๒๒.๙๐	๒๑๐,๙๓๗,๑๒๒.๑๒	๘๕,๓๐๐,๒๒๒.๙๐	๒๑๐,๙๓๗,๑๒๒.๑๒
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(๑๒,๓๖๑,๗๐๓.๖๑)	๔๔,๑๖๒,๐๕๗.๗๙	(๑๒,๓๖๑,๗๐๓.๖๑)	๔๔,๑๖๒,๐๕๗.๗๙
เงินส่งเสริมการศึกษาบุตร	๒,๙๙๒.๑๗	๒,๖๖๙.๔๑	-	-
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	๓,๐๔๘,๕๓๑,๙๓๙.๙๘	๒,๒๙๘,๘๒๕,๙๙๐.๑๙	๓,๐๔๘,๕๓๑,๙๓๙.๙๘	๒,๒๙๘,๘๒๕,๙๙๐.๑๙
ดอกเบี้ยรับ	๕๐,๘๔๗,๒๑๖.๙๔	๒๙,๓๐๗,๔๑๗.๕๕	๕๐,๘๔๗,๒๑๖.๙๔	๒๙,๓๐๗,๔๑๗.๕๕
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(๔๔,๓๔๑,๒๒๙.๖๑)	(๖๕,๓๖๐,๗๙๙.๒๔)	(๔๔,๓๔๑,๒๒๙.๖๑)	(๖๕,๓๖๐,๗๙๙.๒๔)
เงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงาน	๓,๐๕๖,๐๘๗,๙๒๗.๓๑	๒,๒๖๒,๗๗๒,๖๐๘.๕๙	๓,๐๕๖,๐๘๗,๙๒๗.๓๑	๒,๒๖๒,๗๗๒,๖๐๘.๕๙

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด (ต่อ)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินรับเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	-	๒๑,๓๖๓,๔๕๔.๕๕	-	-
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	(๑๖,๘๑๑,๔๕๐.๖๒)	(๑๐๒,๓๐๒,๑๒๓.๐๖)	-	-
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	๓๔,๓๔๕,๘๖๕.๗๖	๒๓,๗๓๘,๐๔๘.๐๐	-	-
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น	(๒๒,๘๒๖,๐๒๒.๗๖)	(๒๕,๕๗๐,๔๐๒.๐๐)	-	-
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๒๖๖,๖๒๑.๕๔	๓๘๖,๕๓๑.๐๐	-	-
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว	(๑๐,๗๑๑,๔๗๘.๕๔)	(๒๕๗,๓๑๘.๐๐)	-	-
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	(๑,๒๕๘,๔๓๔,๘๗๒.๑๗)	(๘๔๗,๐๗๘,๑๒๑.๖๗)	(๑,๒๕๘,๔๓๔,๘๗๒.๑๗)	(๘๔๗,๐๗๘,๑๒๑.๖๗)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์	(๑,๐๒๔,๔๑๘.๒๒)	(๒๔๓,๔๔๔.๘๐)	(๘๔๘,๔๑๘.๒๒)	(๒๔๓,๔๔๔.๘๐)
เงินรับ (จ่าย) เงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)	(๘,๒๐๐,๐๐๐.๐๐)	๖๐,๔๐๔,๐๐๐.๐๐	(๑๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐)	-
เงินรับจากการขายอุปกรณ์	๒,๐๖๖,๑๐๐.๐๐	๒,๓๕๔,๑๐๒.๔๖	๒,๐๖๖,๑๐๐.๐๐	๒,๓๕๔,๑๐๒.๔๖
เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(๑,๒๘๑,๗๘๘,๗๕๕.๑๑)	(๘๖๖,๖๔๔,๒๒๓.๐๓)	(๑,๒๖๗,๗๑๒,๗๔๐.๔๔)	(๘๔๘,๔๖๒,๔๖๘.๕๑)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินรับจากการกู้ยืมเงินระยะยาว	๑,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๗๕๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๑,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๗๕๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว	(๖๔๔,๕๕๐,๐๐๐.๐๐)	(๖๔๔,๕๕๐,๐๐๐.๐๐)	(๖๔๔,๕๕๐,๐๐๐.๐๐)	(๖๔๔,๕๕๐,๐๐๐.๐๐)
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(๑๕๔,๑๓๗,๓๓๔.๔๖)	(๑๖๑,๐๒๔,๕๒๒.๖๖)	(๑๕๔,๑๓๗,๓๓๔.๔๖)	(๑๖๑,๐๒๔,๕๒๒.๖๖)
เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(๘๐๒,๖๘๗,๓๓๔.๔๖)	(๒๐,๕๖๔,๕๒๒.๖๖)	(๘๐๒,๖๘๗,๓๓๔.๔๖)	(๒๐,๕๖๔,๕๒๒.๖๖)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	๔๖๖,๖๒๕,๘๗๗.๒๔	๑,๓๗๕,๕๐๓,๘๖๒.๘๐	๔๕๐,๓๖๗,๓๖๕.๐๘	๑,๓๗๕,๐๓๕,๕๐๘.๘๒
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	๒,๒๖๐,๖๑๘,๒๘๗.๐๐	๘๘๔,๓๒๖,๗๐๗.๒๗	๒,๒๐๖,๑๔๗,๘๒๓.๘๔	๘๓๑,๓๒๗,๒๐๒.๐๔
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร	๖๘,๔๖๖.๗๗	๗๘๓,๗๑๖.๔๓	๖๘,๔๖๖.๗๗	๗๘๓,๗๑๖.๔๓
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๒,๓๒๙,๐๘๔,๖๖๓.๗๗	๒,๖๖๘,๘๒๖,๒๒๓.๗๐	๒,๒๗๔,๖๑๔,๑๙๐.๖๑	๒,๖๑๕,๐๖๘,๔๒๐.๘๙

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗

๑. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทฯ) มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศและตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยสม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพและปฏิบัติตามภาระผูกพันที่รัฐบาลมีต่อการบริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศโดยบริษัทฯตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอาค่าและให้บริษัทฯได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่างๆด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัทฯ

๒. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งหมายถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. ๒๕๕๓ รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีและตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าเรื่องกำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๔ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๔ โดยได้รวมรายการบัญชีของเงินกองทุนสวัสดิการไว้ด้วย

๓. มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีใหม่มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่การตีความมาตรฐานการบัญชีใหม่และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วมีรายละเอียดดังนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๗ เป็นต้นไป

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๗ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๒ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๗ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๘ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง รายได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๙ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง ผลประโยชน์พนักงาน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๔ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๘ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๔ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๖ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๘ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๒ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๓ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๕ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๘ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน

การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๕
การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๗

การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๔
การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๒
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๑

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๔
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๕

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๗

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๑๐
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๑๒
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๑๓
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๑๗
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๑๘

เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตาม
รูปแบบกฎหมาย

เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

เรื่อง สิทธิประโยชน์มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน

การบูรณะและหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอนการบูรณะ
และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี
ฉบับที่ ๒๔ เรื่องการรายงานทางการเงิน
ในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง

เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า

เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ

เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ

เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๔

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๔ เรื่องสัญญาประกันภัย

ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและเห็นว่าหากมีการนำมาตรฐานการบัญชีมาตรฐานการรายงานทางการเงินการตีความ
มาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้นมาถือปฏิบัติจะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญ
ต่อการเงินที่นำเสนอในปีที่เริ่มใช้

๔. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

๔.๑ การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

๔.๑.๑ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศรับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

๔.๑.๒ รายได้ค่าเช่าค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์และค่าบริการข้อมูลการบินรับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาและอัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

๔.๑.๓ รายได้จากงานรับทำรับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน

๔.๑.๔ ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคารรับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

๔.๑.๕ ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

๔.๒ ค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ คงค้างวันทีในงบแสดงฐานะการเงินโดยได้มีการกำหนดค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชี และการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๔๘ ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ

เกินกว่า ๖ เดือน - ๑ ปี

เกินกว่า ๑ ปีขึ้นไป

อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ตั้งค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญ

๕๐

๑๐๐

๔.๓ วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือรับรู้ราคาทุนโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศ รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

๔.๔ เงินลงทุน

เงินลงทุนรับรู้ราคาทุนได้แก่

๔.๔.๑ เงินลงทุนชั่วคราวเป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่า จะถือครองครบกำหนดหรือเปลี่ยนเป็นเงินสดภายในหนึ่งปีได้แก่ เงินฝากประจำไม่เกิน ๑๒ เดือน

๔.๔.๒ เงินลงทุนระยะยาวอื่นเป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่า จะถือครองครบกำหนดเกินกว่าหนึ่งปีได้แก่เงินฝากประจำเกินกว่า ๑๒ เดือน

๔.๕ อาคารและอุปกรณ์

๔.๕.๑ อาคารและอุปกรณ์รับรู้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือน ที่ได้รับหรือติดตั้งสินทรัพย์หรือสินทรัพย์นั้นเริ่มใช้งานในอัตราดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	๗-๒๐	ปี
ระบบอำนวยความสะดวก	๕-๒๐	ปี
เรดาร์และอุปกรณ์	๗-๑๕	ปี
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	๑๐-๒๐	ปี
อุปกรณ์โทรพิมพ์	๗	ปี
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	๗-๒๐	ปี
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	๕-๗	ปี
รถยนต์และรถยนต์ลากจูง	๕	ปี
เครื่องบิน	๕-๒๕	ปี
สินทรัพย์รับบริจาค	๕-๒๕	ปี

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ซึ่งทำให้เพิ่มกำลัง ความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์ถาวร

๔.๕.๒ ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อมคำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุ การใช้งาน ในระยะเวลา ๕ - ๑๐ ปี

๔.๖ สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณร้อยละ ๒๐ ต่อปี

๔.๗ ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ ระหว่างก่อสร้างเมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

๔.๘ รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชีให้รับรู้เป็นรายได้ รอการรับรู้ไว้ก่อนแล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจackson

๔.๙ รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการรายการสินทรัพย์ และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดจะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามอ้างอิงประจำวัน ที่ธนาคาร แห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน ในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

๔.๑๐ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ในการทำอนุพันธ์ทางการเงินได้แก่สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP : IRS) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความเสี่ยงใช้เกณฑ์คงค้างส่วนต่างของดอกเบี้ยรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

๔.๑๑ ค่าบริการรอเรียกเก็บ(จ่ายคืน)บริษัทการบิที่เป็นสมาชิก

บริษัทดำเนินการโดยมิได้คำทำไรหากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิกและในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิกหลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนหน่วยบินและรายได้ของแต่ละสายการบินให้บริการในงวดนั้นๆ

๔.๑๒ การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นบริษัทใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้และใช้อัตราผลตอบแทนในท้องตลาดของหุ้นกู้ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดบัญชีนั้น

๔.๑๓ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้ง"กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัดซึ่งจดทะเบียนแล้ว" ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. ๒๕๓๐ เมื่อวันที่๓๐ตุลาคม ๒๕๓๕ โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ ๓-๑๕ ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิกและบริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ ๘.๕-๑๕ ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

๔.๑๔ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายถึงเงินสดในมือและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน ๓ เดือน

๕. ข้อมูลเพิ่มเติม

๕.๑ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
เงินสดในประเทศ	๓.๖๔	๓.๘๒	๑.๒๕	๑.๔๓
เงินฝากธนาคารในประเทศ	๓,๒๒๓.๖๗	๒,๒๕๖.๗๔	๓,๑๕๕.๔๑	๒,๒๐๔.๗๖
รวม	๓,๒๒๗.๓๑	๒,๒๖๐.๖๐	๓,๑๕๖.๖๖	๒,๒๐๖.๑๙

๕.๒ เงินลงทุนชั่วคราวประกอบด้วย

เงินลงทุนชั่วคราวงบการเงินรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ เป็นเงินฝากประจำของเงินกองทุนสวัสดิการจำนวน ๑๐๖.๓๐ ล้านบาท

๕.๓ ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่นประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ลูกหนี้ค่าบริการ				
ใช้ครบ	๓.๖๔	๒.๗๔	๓.๖๔	๒.๗๔
ลูกหนี้สายการบิน	๑,๑๗๓.๕๑	๙๗๕.๔	๑,๑๐๓.๕๑	๙๗๕.๑๔
ลูกหนี้ในประเทศ	๕๗.๘๐	๕๒.๒๐	๕๗.๖๒	๕๒.๑๔
ลูกหนี้ต่างประเทศ	๑๗.๖๗	๑๗.๙๗	๑๗.๖๗	๑๗.๙๗
รายได้ค่าบริการค้างรับ	๕.๑๔	๑๑.๕๒	๕.๑๔	๑๑.๕๒
	๑,๑๘๗.๘๖	๑,๐๕๔.๖๒	๑,๑๘๗.๖๘	๑,๐๕๔.๕๖
หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(๑๒๑.๖๑)	(๙๗.๘๘)	(๑๒๑.๖๑)	(๙๗.๘๘)
รวมลูกหนี้ค่าบริการ	๑,๐๖๖.๒๕	๙๖๖.๗๔	๑,๐๖๖.๐๗	๙๖๖.๖๘
ลูกหนี้อื่น				
ดอกเบี้ยค้างรับ	๕.๓๗	๑.๒๕	๕.๑๗	๑.๐๖
ค่าปรับเจ้าหน้าที่ผิดสัญญา	๖๘.๒๑	๗๑.๐๗	๖๘.๒๑	๗๑.๐๗
ลูกหนี้พนักงาน	๐.๒๒	๐.๒๑	๐.๒๒	๐.๒๑
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	๓๔.๑๐	๔๒.๐๑	๓๔.๑๐	๔๒.๐๑
ลูกหนี้เงินยืมทดรอง	๓๐.๖๐	๑๗.๔๔	๑๖.๔๕	๓.๔๔
รวมลูกหนี้อื่น	๑๔๘.๕๐	๑๓๑.๙๘	๑๒๔.๖๕	๑๑๗.๘๘
รวม	๑,๒๑๔.๗๕	๑,๐๙๘.๗๒	๑,๑๙๐.๗๒	๑,๐๘๔.๕๖

ค่าปรับเจ้าหน้าที่ผิดสัญญา ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ ส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้ค้างชำระค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้าในการจัดซื้อระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินและบริการเดินอากาศพร้อมติดตั้งจำนวน 1 ระบบจากบริษัทแห่งหนึ่งจำนวน ๖๗.๒๖ ล้านบาท และบริษัทฯ มีได้ชำระเงินงวดสุดท้ายจำนวน ๔๐.๐๐ ล้านบาทให้แก่ผู้ขายซึ่งเมื่อหักกลบลบหนี้แล้วผู้ขายมีหนี้ที่จะต้องชำระให้กับบริษัทฯ จำนวน ๒๗.๒๖ ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการแสวงหาข้อเท็จจริงของศาลปกครองกลาง และรอฟังคำสั่งจากศาลปกครองกลางเพื่อกำหนดวันนัดพิจารณาคดีครั้งแรก

๕.๔ วัสดุคงเหลือประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	๑๐๓.๗๖	๑๐๘.๓๑
อะไหล่เครื่องบิน	๒๑.๓๔	๑๔.๐๖
อะไหล่เครื่องช่วยการเดินอากาศ	-	๑.๐๒
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	๑๐.๖๓	๘.๒๘
วัสดุสำนักงาน	๓.๗๑	๓.๕๗
อะไหล่อื่นๆ	๑.๐๗	๑.๑๗
รวม	๑๔๐.๕๑	๑๔๖.๔๑

๕.๕ สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖
เงินมัดจำ	๖.๒๕	๗.๑๐
งานระหว่างทำ	๑.๘๒	๔.๒๖
บัญชีพัก	(๐.๓๕)	(๐.๔๗)
รวม	๗.๗๒	๑๐.๘๙

๕.๖ เงินลงทุนระยะยาวอื่นประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
กองทุนรวมวายุภักษ์หนึ่ง	๑๐.๐๐	-	๑๐.๐๐	-
เงินฝากธนาคาร – ประจำ ๓๖ เดือน	๐.๑๐	๑.๔๐	-	-
รวม	๑๐.๑๐	๑.๔๐	๑๐.๐๐	-

๕.๗ อาคารและอุปกรณ์ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคากุณ				ค่าเสื่อมราคา				ตามบัญชี	
	ยอดยกมา ๑ ต.ค. ๕๖	เพิ่ม	ลด	ยอดยกไป ๓๐ ก.ย. ๕๗	ยอดยกมา ๑ ต.ค. ๕๖	เพิ่ม	ลด	ยอดยกไป ๓๐ ก.ย. ๕๗	๓๐ ก.ย. ๕๗	๓๐ ก.ย. ๕๖
อาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท										
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	๒,๖๐๒.๔๑	๘๗.๒๖	-	๒,๖๘๙.๖๗	๑,๒๗๕.๐๑	๑๑๑.๘๔	-	๑,๓๘๖.๘๕	๑,๒๐๒.๘๒	๑,๒๗๕.๐๑
ระบบอำนวยความสะดวก	๔๔๑.๘๐	๑๔๘.๐๑	๗.๙๗	๑๐๘๑.๘๔	๕๖๖.๗๔	๕๘.๑๗	๗.๘๖	๖๑๗.๐๑	๕๖๖.๗๔	๖๑๗.๐๑
เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร ^{1/}	๕,๔๔๐.๕๕	๒๔๐.๙๓	๑๔๑.๗๕	๕,๕๓๙.๗๓	๓,๘๖๕.๘๑	๓๖๖.๒๔	๑๔๐.๗๕	๔,๑๓๑.๓๐	๓,๘๖๕.๘๑	๓,๘๖๕.๘๑
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	๒๔๕.๒๓	๓๐.๗๖	๓.๗๓	๒๗๒.๒๖	๑๘๗.๓๐	๑๓.๗๕	๓.๖๑	๑๙๗.๔๔	๑๗๔.๙๒	๑๗๔.๙๒
อุปกรณ์โทรพิมพ์	๐.๑๓	-	๐.๐๗	๐.๐๖	๐.๑๓	-	๐.๐๗	๐.๐๖	-	-
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	๗๙๖.๕๐	๔๑.๕๒	๔.๔๔	๘๓๓.๕๘	๖๓๐.๕๕	๔๑.๗๕	๔.๒๐	๖๖๖.๐๙	๖๖๖.๐๙	๖๖๖.๐๙
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	๗๘๘.๗๙	๖๕.๐๐	๒๔.๕๗	๘๒๙.๒๒	๖๔๕.๘๙	๔๒.๘๐	๒๔.๕๖	๖๖๓.๑๓	๖๖๓.๑๓	๖๖๓.๑๓
(รวมระบบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์)										
รถยนต์และรถลากจูง	๑.๙๒	-	-	๑.๙๒	๑.๙๒	-	-	๑.๙๒	-	-
เครื่องบิน	๔๙๑.๔๒	-	-	๔๙๑.๔๒	๗๓.๗๗	๑๙.๐๘	-	๙๒.๘๕	๖๓๘.๕๗	๖๓๘.๕๗
สินทรัพย์รับบริจาค	๑๑๙.๘๖	๔.๒๕	๑๐.๕๔	๑๑๓.๕๗	๑๑๙.๘๕	๐.๒๗	๑๐.๕๕	๑๐๙.๕๗	๔.๐๐	๐.๐๑
รวมอาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท	๑๑,๔๘๘.๗๑	๖๖๗.๗๗ ^{2/}	๒๔๘.๐๗	๑๑,๙๐๘.๔๑	๗,๔๖๖.๖๒	๖๕๖.๙๐	๒๔๖.๕๕	๗,๘๖๖.๐๒	๗,๒๖๖.๐๒	๗,๒๖๖.๐๒
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ										
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	๒.๕๐	๐.๑๘	-	๒.๖๘	๒.๖๖	๐.๐๕	-	๒.๖๑	๐.๒๗	๐.๑๘
รวมอาคารและอุปกรณ์งบการเงินรวม	๑๑,๔๙๑.๒๑	๖๖๗.๙๕	๒๔๘.๐๗	๑๑,๙๐๑.๐๕	๗,๔๖๙.๒๘	๖๕๖.๙๕	๒๔๖.๕๕	๗,๘๖๖.๗๘	๗,๒๖๖.๒๗	๗,๒๖๖.๒๗

หมายเหตุ^{1/} เรดาร์และอุปกรณ์ได้แก่ระบบเรดาร์เครื่องช่วยการเดินอากาศระบบติดตามอากาศยานอุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติและอุปกรณ์สื่อสารอื่น

^{2/} เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างจำนวน ๖๖๗.๗๗ ล้านบาท ค่าอุปกรณ์ที่ซื้อเพิ่มจำนวน ๐.๘๔ ล้านบาท และสินทรัพย์รับบริจาคจำนวน ๔.๒๖ ล้านบาท อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

๕.๘ สินทรัพย์ไม่มีตัวตนประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖
โปรแกรมคอมพิวเตอร์	๖.๑๔	-
หักค่าตัดจำหน่ายสะสม	๑.๕๕	-
รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์	๔.๕๙	-
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	๑.๕๕	-

๕.๙ สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ยอดยกมาวันที่ ๑ ต.ค. ๕๖	๕๑๔.๓๐	๒๗๕.๗๓
บวกเพิ่มขึ้นระหว่างงวด	๑,๒๔๕.๔๓	๘๔๗.๐๘
	๑,๗๖๐.๗๓	๑,๑๒๒.๘๑
หักโอนไปอาคารและอุปกรณ์	(๖๖๘.๗๗)	(๖๐๖.๗๑)
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	(๓๐.๕๔)	(๑.๘๑)
ยอดยกไป ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๕๗	๑,๐๖๑.๔๒	๕๑๔.๓๐

๕.๑๐ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
เจ้าหนี้การค้า				
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	๑๐๖.๓๔	๘๐.๓๔	๑๐๖.๓๔	๘๐.๓๔
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	๓๔.๖๔	๓๑.๘๘	๓๔.๖๔	๓๑.๘๘
บัญชีพักรับสินค้าและบริการ	๓๒๔.๐๓	๑๔๓.๓๖	๓๒๔.๐๓	๑๔๓.๓๖
รวมเจ้าหนี้การค้า	๔๖๕.๑๑	๒๕๕.๕๘	๔๖๕.๑๑	๒๕๕.๕๘
เจ้าหนี้อื่น				
บัญชีพักใช้ค้ำจ่ายระหว่างทาง	๕๖.๓๔	๑๑๕.๗๓	๔๘.๖๑	๑๐๓.๗๓
บัญชีพักรักษาหนี้รอตัดบัญชี	๑๐๔.๔๗	๑๖.๒๗	๑๐๔.๔๗	๑๖.๒๗
เจ้าหนี้นักงาน	๑๗.๒๔	๒.๔๕	๑๗.๒๔	๒.๔๕
รายได้รับล่วงหน้า	๑๓.๓๗	๑๐.๓๘	๑๓.๓๗	๑๐.๓๘
รวมเจ้าหนี้อื่น	๑๘๖.๔๗	๑๔๕.๓๓	๑๘๕.๑๔	๑๓๒.๘๓
รวม	๖๖๒.๐๘	๔๐๐.๙๑	๖๕๐.๒๕	๓๘๘.๔๑

๕.๑๑ ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ธนาคาร					
	ซีไอเอ็มบีไทย	กรุงไทย	ไทยพาณิชย์	ออมสิน	รวม	
วงเงิน	๘๕๐.๐๐	๑,๓๕๐.๒๘	๑,๑๐๐.๐๐	๑,๕๑๔.๕๕	๑,๖๕๐.๐๐	๑,๒๐๐.๐๐
ยอดยกมา ณ วันที่ ๑ ต.ค. ๕๖	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๔๔	๑๐๐.๐๐
หักชำระระหว่างงวด	(๘๕.๐๐)	(๑๑๖.๐๐)	(๘๔.๘๐)	(๑๓๑.๘๐)	(๑๒๖.๔๔)	(๑๐๐.๐๐)
	-	-	-	-	-	-
บวกโอนจากเงินกู้ระยะยาว	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๔๔	๑๐๐.๐๐
ยอดยกไป ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๕๗	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๔๔	๑๐๐.๐๐

๕.๑๒ ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
เงินรางวัลพิเศษ	๘๒๕.๐๗	๗๔๘.๔๔	๘๒๕.๐๗	๗๔๘.๔๔
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและภาษีโรงเรือน	๔๗.๖๘	๔๕.๑๗	๔๗.๖๘	๔๕.๑๗
ค่าสาธารณูปโภค	๒๓.๗๖	๒๕.๒๖	๒๓.๗๖	๒๕.๒๖
อื่นๆ	๑๔.๓๘	๑๑.๖๒	๑๓.๔๗	๑๐.๐๐
รวม	๙๑๐.๘๙	๘๓๐.๕๙	๙๐๙.๙๘	๘๒๘.๘๗

๕.๑๓ ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) สายการบินสมาชิก - ยอดยกมา ณ วันที่ ๑ ต.ค. ๕๖	(๖๗๔.๐๔)	๒๗๓.๗๖
หักเรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินที่พ้นสภาพเป็นสมาชิก	-	(๐.๕๗)
	(๖๗๔.๐๔)	๒๗๓.๑๙
หักค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ระหว่างปี	(๑,๗๕๕.๕๔)	(๔๕๒.๒๓)
	(๒,๔๒๙.๖๗)	(๖๗๔.๐๔)
บวกคืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายปี ๒๕๕๖ ให้แก่สายการบินสมาชิก - ระหว่างปี	๑๓๕.๓๕	-
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยกไป ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๕๗	(๒,๒๙๔.๓๒)	(๖๗๔.๐๔)

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศรูปแบบใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มและมีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้นโดยบริษัทฯ ได้เรียกเก็บค่าบริการรูปแบบใหม่เป็น ๒ ระยะดังนี้

ระยะที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ อัตรา En route charge เท่ากับ ๓,๓๐๐ บาท ต่อหน่วย และ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาท ต่อหน่วย

ระยะที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไปอัตรา En route charge เท่ากับ ๓,๕๐๐ บาท ต่อหน่วยและ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาท ต่อหน่วย

ตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ๒๕๕๗ ครั้งที่ ๖๗ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๗ ได้อนุมัติให้คืนรายได้ สูงกว่าค่าใช้จ่าย (Overcollection) ประจำปี ๒๕๕๖ เพื่อเป็นส่วนลดค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ (เดือนเมษายน - กันยายน ๒๕๕๗) ให้แก่สายการบินผู้ถือหุ้นซึ่งมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

ในอัตราร้อยละ ๒๐ ส่วนที่เหลือร้อยละ ๘๐ ให้สำรองไว้เป็นเงินหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับการดำเนินงานและลงทุนในอนาคต

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีรายได้รวมจำนวน ๔,๕๕๗.๑๓ ล้านบาทและค่าใช้จ่ายรวมจำนวน ๗,๘๐๑.๕๔ ล้านบาทจึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกจำนวน ๑,๗๕๕.๕๔ ล้านบาทเมื่อรวมกับค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมอดยกมาจำนวน ๖๗๔.๐๔ ล้านบาท และเกินรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย (Overcollection) ปี ๒๕๕๖ ให้แก่บริษัทการบินที่เป็นสมาชิกจำนวน ๑๓๕.๓๕ ล้านบาทตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญครั้งที่ ๖๗ ประจำปี ๒๕๕๗ เมื่อวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๕๗ แล้วคงเหลือค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมณวันสิ้นงวดจำนวน ๒,๒๔๔.๒๘ ล้านบาท

สำหรับรายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่ ๒ มีโครงสร้างที่กีดกันตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ - วันที่๓๐กันยายน ๒๕๕๗ มีจำนวน ๗๔.๒๘ ล้านบาท โดยได้แสดงรวมอยู่ในรายได้ค่าเช่าค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์และค่าบริการข้อมูลการบิน

๕.๑๔ หนังสือหมุนเวียนอื่นประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
รายได้รอการรับรู้	๔.๐๐	๓.๐๑	๔.๐๐	๓.๐๑
ภาษีเงินได้ค้างจ่ายและเจ้าหนี้กรมสรรพากร	๔๕.๑๖	๔๕.๓๒	๔๕.๐๑	๔๕.๑๐
เงินประกันสัญญา	๓๖.๗๔	๔๕.๔๔	๓๖.๖๑	๔๕.๔๐
บัญชีพักจัดสรรหุ้นข	๒.๘๑	๓.๐๔	๒.๘๑	๓.๐๔
บัญชีพักรายการระหว่างกัน	๑.๐๖	๐.๗๓	๑.๐๖	๐.๗๓
รวม	๘๙.๗๗	๙๘.๑๔	๘๙.๔๘	๙๗.๘๒

๕.๑๕ เงินกู้ยืมระยะยาวงบการเงินเฉพาะบริษัทประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	สัญญาลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	กู้เพิ่มระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ครบกำหนดชำระภายใน ๑ ปี	ยอดคงเหลือ ณ ๓๐ ก.ย. ๕๗	ยอดคงเหลือ ณ ๓๐ ก.ย. ๕๖
ซีไอเอ็มบีไทย	๒๑ ก.ค. ๕๖	๘๕๐.๐๐	๑๒ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๘๕.๐๐	-	๘๕.๐๐
กรุงไทย	๑๕ ม.ค. ๕๗	๑,๓๙๐.๒๘	๑๕ ปี ปลอดหนี้ ๓ ปี	-	๑๑๖.๐๐	๔๖๒.๒๘	๕๗๘.๒๘
ไทยพาณิชย์	๑๕ ก.ค. ๕๘	๑,๕๑๔.๕๕	๑๔ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๑๓๑.๘๐	๕๓๑.๐๕	๖๖๒.๘๕
กรุงไทย	๒๕ ส.ค. ๕๙	๑,๑๐๐.๐๐	๑๕ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๘๔.๘๐	๕๔๘.๘๐	๖๓๓.๖๐
ออมสิน	๓ ก.ย. ๕๐	๑,๖๕๐.๐๐	๑๕ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๑๒๖.๔๔	๙๕๑.๘๓	๑,๐๗๘.๗๗
ออมสิน	๑๘ ก.ย. ๕๒	๑,๒๐๐.๐๐	๑๕ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๑๐๐.๐๐	๙๐๐.๐๐	๑,๐๐๐.๐๐
ออมสิน	๒๓ ก.ย. ๕๖	๓,๔๘๐.๐๐	๑๕ ปี ปลอดหนี้ ๓ ปี	๑.๐๐	-	๑.๐๐	-
รวม		๑๑,๑๘๔.๘๓		๑.๐๐	๖๔๔.๕๔	๓,๓๙๔.๙๖	๔,๐๓๘.๕๐

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีวงเงินกู้ธนาคารจำนวน ๑๑,๑๘๔.๘๓ ล้านบาท มีธนาคาร ๒ แห่งได้กำหนดเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ให้บริษัทฯ ออกตั๋วแลกเงินเท่ากับยอดเงินกู้ค้างชำระบวกดอกเบี้ยให้กับธนาคารและเงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวใช้สำหรับลงทุนในโครงการพัฒนาอากาศยานสุวรรณภูมิและโครงการลงทุนต่างๆโดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน

๕.๑๖ การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ มีการผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๔ จำนวน ๑,๐๔๗.๕๖ ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะทยอยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงในระยะเวลา ๕ ปีปีละจำนวน ๒๐๙.๕๑ ล้านบาท ในงวดนี้มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน – ยอดยกมา ณ วันที่ ๑ ต.ค. ๕๖	๕๙๑.๐๕	๒๗๒.๕๕
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอน – ระหว่างงวด	๒๐๙.๕๑	๒๐๙.๕๑
ผลประโยชน์พนักงาน – ระหว่างงวด	๑๙๓.๕๗	๑๗๔.๓๕
จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน – ระหว่างงวด	(๔๔.๓๔)	(๖๕.๓๖)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงานคงเหลือ ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๕๗	๙๔๙.๗๓	๕๙๑.๐๕
การผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึงวันที่ ๓๐ ก.ย. ๕๔	๑,๐๔๗.๕๖	๑,๐๔๗.๕๖
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนสะสม	(๖๒๘.๕๓)	(๔๑๙.๐๒)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนคงเหลือ ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๕๗	๔๑๙.๐๓	๒๒๘.๕๔

๕.๑๗ กุณเรือนหุ้นงบการเงินเฉพาะบริษัทประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ ๖,๖๐๐,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท		
หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)	๖๐๐.๐๐	๖๐๐.๐๐
หุ้น ข (บริษัทการบินไทยเป็นผู้ถือหุ้น)	๖๐.๐๐	๖๐.๐๐
รวมทุนเรือนหุ้น	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐

๕.๑๘ เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๔๑ เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทฯ นำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินโดยคำนวณในอัตราร้อยละ ๑๐ ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปีทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๑ เป็นต้นไปต่อมาบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๔๖ ให้บริษัทฯ ไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๖ - ๒๕๔๘ และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๔๘ ให้บริษัทฯ ยกเลิกการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๙ เป็นต้นไป

๕.๑๙ รายได้อื่นงบการเงินเฉพาะบริษัทประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	๔๗.๔๖	๒๔.๓๒
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	๒.๑๖	๐.๑๔
รายได้อื่น	๒๔.๔๓	๒๖.๑๗
รวม	๗๔.๐๕	๕๐.๖๓

๕.๒๐ ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	๒๕๕๗	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	๔,๖๖๒.๖๓	๔,๑๕๓.๕๖	๔,๖๖๒.๖๓	๔,๑๕๓.๕๖
ผลประโยชน์พนักงาน	๔๐๓.๐๘	๓๘๓.๘๖	๔๐๓.๐๘	๓๘๓.๘๖
เงินสมทบกองทุนเลี้ยงชีพ	๓๓๕.๔๓	๓๐๖.๖๐	๓๓๕.๔๓	๓๐๖.๖๐
เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ	-	-	๒๑๗.๒๗	๑๔๘.๔๔
รวม	๕,๔๐๑.๑๔	๔,๘๔๔.๐๒	๕,๖๑๘.๔๑	๕,๐๙๒.๐๖

๕.๒๑ ค่าใช้จ่ายอื่นงบการเงินเฉพาะบริษัทประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ค่าสอบบัญชี	๑.๒๐	๐.๘๒
ค่าจัดประชุม	๑๗.๑๕	๘.๒๔
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	๑๔.๒๗	๑๒.๔๕
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	๑๘.๔๕	๑๘.๒๐
ค่าบำรุงและบริจาค	๑๙.๕๕	๑๗.๗๙
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	๑๘๔.๐๕	๑๐๙.๑๓
ค่าเบี้ยประกันภัย	๔๗.๗๒	๔๖.๖๓
ค่าธรรมเนียม	๙.๘๖	๘.๕๓
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม	๗๑.๓๗	๕๑.๗๕
ค่าตัดจำหน่ายวัสดุและสินทรัพย์	๘๔.๕๕	๔๔.๖๖
ค่ารักษาความปลอดภัย	๓๘.๑๐	๓๓.๐๕
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	๑.๐๖	๒.๙๔
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย IRS	๗.๔๔	๕.๐๓
หนี้สงสัยจะสูญ	๒๔.๔๕	๓๑.๘๗
อื่นๆ	๖๗.๙๐	๔๔.๗๘
รวม	๖๐๗.๖๒	๔๓๖.๓๗

๕.๒๒ ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการงบการเงินรวมประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสวัสดิการพนักงาน	๒๑๐.๒๕	๑๙๓.๔๕
อื่นๆ	๐.๔๘	๐.๓๓
รวม	๒๑๐.๗๓	๑๙๓.๗๘

๕.๒๓ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้นเป็นเงินทั้งสิ้น

จำนวน ๓๔๒.๖๖ ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพจำนวน ๑๗๓.๖๐ ล้านบาท ที่เหลืออีกจำนวน ๑๖๙.๐๖ ล้านบาท กำหนดโอนภายใน ๑๐ ปีและหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงานพร้อมดอกเบียในอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ ๑ ปี ของธนาคารซึ่งบริษัทฯ ได้โอนเงินบำเหน็จค้ำประกันส่วนที่เหลือเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ครบตามจำนวนทั้งหมด ในงวดปีบัญชี ๒๕๕๕ แล้ว

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิกจำนวน ๒,๔๒๗ รายบริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในงวดบัญชีนี้จำนวน ๓๓๗.๒๘ ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานจำนวน ๓๓๕.๔๓ ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำจำนวน ๑.๘๕ ล้านบาท)

๕.๒๔ ค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดบัญชีปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ ดังนี้

	บาท
๑. ค่าตอบแทนกรรมการรัฐวิสาหกิจรายเดือน	๑,๓๑๒,๒๐๖.๕๐
๒. คณะกรรมการบริษัทฯ	๑,๑๓๐,๐๐๐.๐๐
๓. คณะกรรมการบริหาร	๔๓๖,๐๐๐.๐๐
๔. คณะกรรมการตรวจสอบ	๓๗๕,๓๒๓.๐๐
๕. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๓๑๕,๐๐๐.๐๐
๖. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	๑๕๐,๐๐๐.๐๐
๗. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๔๖,๕๐๐.๐๐
๘. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	๒๖๒,๕๐๐.๐๐
๙. คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๓๕,๕๐๐.๐๐
๑๐. คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๑๔๒,๕๐๐.๐๐

ค่าเบี้ยประชุมประกอบด้วยค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งจากหน่วยงานภายนอก

๕.๒๕ การหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นซึ่งไม่รวมดอกเบีย ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๗	๒๕๕๖
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ		
คดีพิพาทแรงงาน	๗.๐๗	๗.๐๗
คดีเรียกค่าเสียหาย	๗.๓๒	๗.๑๐
รวม	๑๔.๓๙	๑๔.๑๗

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยจำนวน ๗.๔๔ ล้านบาท และมีวงเงินคงเหลือของการทำสัญญาดังกล่าวข้างต้นเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๖๓๓.๖๐ ล้านบาท และสิ้นสุดสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๗

๕.๒๖ รายการระหว่างกันกับเงินกองทุนสวัสดิการฯ

ในงวดบัญชีปี ๒๕๕๗ มีรายการรับ-จ่ายเงินสมทบกองทุนสวัสดิการระหว่างกันจำนวน ๒๑๗.๒๗ ล้านบาท



ON THE JOURNEY FROM GOOD TO GREAT

AEROTHAI





AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD.

102 Ngamduplee, Tungmahamek, Sathorn

Bangkok 10120 THAILAND

Phone : 66(0) 2287 3531-41

Fax : 66(0) 2287 3131

E-mail : prga@aerothai.co.th

www.aerothai.co.th

