



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด  
รายงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙  
(๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ – ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙)

## สารบัญ

|                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------|----|
| สารจากประธานกรรมการ                                          | ๑  |
| สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่                                 | ๒  |
| ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ                                   |    |
| ประวัติความเป็นมา                                            | ๕  |
| วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ                                    | ๖  |
| แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ                                | ๘  |
| แผนวิสาหกิจ                                                  | ๑๐ |
| ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ                              | ๑๑ |
| ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ Website                          | ๑๑ |
| สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน                                 | ๑๒ |
| ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ                              | ๑๓ |
| ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต           | ๑๔ |
| โครงสร้างการบริหารองค์กร                                     |    |
| ผังโครงสร้างองค์กร                                           | ๑๕ |
| หน้าที่รับผิดชอบ                                             | ๑๖ |
| คณะกรรมการ                                                   | ๑๗ |
| คณะผู้บริหาร                                                 | ๑๙ |
| โครงสร้างอัตรากำลัง                                          | ๒๒ |
| โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น                       | ๒๓ |
| หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ                                    | ๒๗ |
| การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต                           |    |
| แผนงานโครงการสำคัญ                                           | ๒๗ |
| การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ                          | ๓๔ |
| บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่น ๆ ประจำปี ๒๕๕๙ | ๓๖ |
| ผลการดำเนินงานขององค์กร                                      |    |
| บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน                       | ๔๒ |
| บริการด้านบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ              | ๔๕ |
| งานออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ                  | ๔๗ |
| บริการสื่อสารการบิน                                          | ๔๙ |
| บริการข่าวสารการบิน                                          | ๔๙ |
| บริการเกี่ยวเนื่อง                                           | ๕๐ |
| การดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคล                                | ๕๓ |
| ผลการดำเนินงาน                                               | ๕๘ |

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| ผลการประเมินผลการดำเนินงาน                          | ๕๘ |
| รางวัลที่ได้รับระหว่างปี                            | ๕๙ |
| เรื่องเด่นในรอบปี                                   | ๕๙ |
| การบริหารจัดการองค์กร                               |    |
| การบริหารความเสี่ยง                                 | ๖๒ |
| การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ                     | ๖๓ |
| การควบคุมภายใน                                      | ๖๓ |
| ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล                                |    |
| รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี   |    |
| นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี                       | ๖๔ |
| โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ | ๖๕ |
| รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙           | ๖๕ |
| บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ       | ๗๖ |
| คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ                        | ๘๕ |
| คำตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง                        | ๘๖ |
| นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์               | ๘๗ |
| รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร                  |    |
| รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ               | ๘๘ |
| การตรวจสอบภายใน                                     | ๙๐ |
| รายงานทางการเงิน                                    | ๙๑ |
| แนວໂນ້ມทางการเงิน                                   | ๙๖ |
| รายงานของผู้สอบบัญชี                                | ๙๘ |

## สารจากประธานกรรมการ

ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ที่ผ่านมา บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี รวมถึงการสร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศของไทยให้สอดคล้องกับความคาดหวังของประชาคมการบิน และมีศักยภาพพร้อมรองรับการเติบโตระยะยาวต่อไปอีก ๑๕ ปีข้างหน้า โดยยังคงดำเนินยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ๕ ด้าน ได้แก่ การให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง การสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

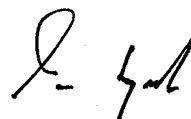
ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการเดินอากาศสากลและภูมิภาคขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และแผนบริหารจราจรทางอากาศไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมถึงแนวทางความร่วมมือของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนั้น บริษัทฯ จึงยังคงสานต่อโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ และแผนพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศทั้งในประเทศและในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอีกด้วย

ในการดำเนินการของบริษัทฯ ตามแผนต่าง ๆ ข้างต้น บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการร่วมมือกับหน่วยงานด้านการบินทั้งในประเทศและในภูมิภาค โดยในปี ๒๕๕๙ มีโครงการที่สำคัญหลายรายการที่บริษัทฯ ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานด้านการบินต่างประเทศ ทำให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศในระดับภูมิภาค รวมถึงมีการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศภายในประเทศ ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาคความมั่นคงและภาคพาณิชย์ จนเป็นผลให้เกิดความร่วมมือในการตัดสินใจของทุกหน่วยงานในเหตุการณ์และกิจกรรมที่สำคัญต่าง ๆ ตลอดทั้งปี ๒๕๕๙

ในส่วนผลลัพธ์การดำเนินการด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ มีผลการดำเนินการเป็นบวกทั้งสิ้นไม่ว่าจะเป็นผลการเบิกจ่าย ผลการดำเนินงาน ผลดำเนินการด้านความปลอดภัย ผลสำรวจความพึงพอใจผู้ให้บริการ และระดับความผูกพันองค์กรของพนักงาน จึงสะท้อนให้เห็นการปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมถึงการบริหารจัดการที่ดีของบริษัทฯ

ในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้มอบนโยบาย กำกับดูแล และติดตามผลการปฏิบัติงานในการกิจอันสำคัญนี้อย่างต่อเนื่อง จึงขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ให้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงฝ่ายจัดการและพนักงานมา ณ โอกาสนี้ และขอให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะมุ่งมั่นและพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสืบต่อไป

พลอากาศเอก



(อิทธิพร ศุภวงศ์)

ประธานกรรมการบริษัทฯ

## สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ที่ผ่านมา ธุรกิจการบินมีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่มีปริมาณจราจรทางอากาศสูงที่สุด อัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๕.๗ ต่อปี ซึ่งสูงกว่าทั้งภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือ สำหรับประเทศไทยมีอัตราการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๙ และคาดว่าจะมีมากกว่าหนึ่งล้านเที่ยวบินในปี ๒๕๖๑

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยังคงสานต่อมีโครงการสำคัญที่ดำเนินการในแต่ละด้านตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๓ ได้แก่ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ โดยได้รับความเห็นชอบในหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ และมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดการและติดตั้งระบบเทคโนโลยีและอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของระบบการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management System) เข้าใช้งาน จัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre) พัฒนาการให้บริการเพื่อบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ เพิ่มศักยภาพการใช้ห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพตามแนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบคล่องตัว (Flexible Use of Airspace: FUA) โดยการบริหารจัดการข้อมูลการบินอย่างเป็นระบบ สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างครบถ้วน และได้ดำเนินการจัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุนการทำงานส่วนใหญ่แล้วเสร็จ ในปี ๒๕๕๙ โดยภาพรวมโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ และทดสอบการทำงานเชื่อมโยงกับระบบทั่วประเทศ รวมทั้งทดสอบระบบต่อเนื่องแล้ว ซึ่งในปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ จะเป็นการทดสอบการใช้งานระบบใหม่แบบคู่ขนานกับระบบปัจจุบัน จากนั้นจะเปิดใช้งานระบบใหม่ต่อไป สำหรับอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศข้างต้น จะต้องดำเนินควบคู่กันไปกับการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ โดยปีงบประมาณ ๒๕๕๙ นี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนดำเนินการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ (National Aviation System Capacity Enhancement Plan) ได้มีการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ระบบการบินของประเทศ ให้สามารถรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในระยะเวลา ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๗๘) โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือในการพัฒนาระบบการบินของประเทศ ร่วมจัดทำแผนระบบห้วงอากาศ (Airspace System) และแผนท่าอากาศยาน (Airport System) รวมถึงแผนอื่น ๆ ที่จำเป็น ให้เป็นไปตามแผนการเดินอากาศสากลที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) กำหนดไว้ โดยกำหนดเป็นแผนระยะสั้น (ปี ๒๕๕๙) ระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๑) และระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๖๑

เป็นต้นไป) ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๙ ได้มีการศึกษา วิเคราะห์ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดแนวทางการออกแบบห้วงอากาศไปสู่ Performance Based Navigation (PBN) Airspace สำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งานร่วมกันระหว่าง ๓ สนามบิน (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง อุตะเภา)

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังมีการดำเนินงานเตรียมความพร้อมตามโครงการกำกับมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบริการการเดินอากาศ (Universal Security Audit Program: USAP) โดยมีการสื่อสารความสำคัญและความจำเป็นที่ต้องมีการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการรับการตรวจภายใต้โครงการตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากลโดยวิธีการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่อง (Universal Security Audit Program-Continuous Monitoring Approach: USAP-CMA) มาอย่างต่อเนื่อง โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการกำกับมาตรฐานระบบการรักษาความปลอดภัยการบริการการเดินอากาศ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผน

และในส่วนของความคืบหน้าภายใต้การดำเนินการภายใต้โครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลตามแนวทางการเฝ้าควบคุมอย่างต่อเนื่อง (Universal Safety Oversight Audit Program Continuous Monitoring Approach: USOAP-CMA) ซึ่งเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๘ ที่มีข้อตรวจพบ (Findings) ที่เกี่ยวข้องกับบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services) จำนวน ๑๓๒ ข้อ ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้แจ้งให้บริษัทฯ จัดทำแผนการแก้ไขทั้งสิ้น ๑๗ รายการ นั้น บริษัทฯ ก็ได้ดำเนินการแล้วเสร็จรวม ๖ รายการ และรายการอื่น ๆ ก็มีการดำเนินการไปตามแผนและกรอบเวลาที่กำหนดไว้ในปี ๒๕๕๙-๒๕๖๒

ในด้านผลลัพธ์ขององค์กรที่สำคัญนั้น บริษัทฯ มีผลการดำเนินการด้านความปลอดภัย สูงกว่าค่าเฉลี่ยที่ดีที่สุดในอุตสาหกรรมการบิน มีผลสำรวจระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ปี ๒๕๕๙ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๘ จากระดับคะแนน ๓.๘๙ เป็น ๓.๙๔ และมีระดับความผูกพันของพนักงาน ปี ๒๕๕๙ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๘ จากร้อยละ ๗๖.๗ เป็นร้อยละ ๘๐.๗ ส่วนการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่างรัฐบาลไทย กับ บริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล และในปี ๒๕๕๙ มีผลการประเมินรวม ๔.๔๐ จากคะแนนเต็ม ๕ เพิ่มขึ้นสูงกว่าปีที่ผ่านมา

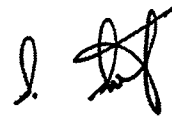
บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงตามหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี ๒๕๕๕ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง (กค.) ซึ่งพิจารณาจากแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) โดยนโยบายการบริหารความเสี่ยง คือ “การแสดงความมุ่งมั่นและการให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในองค์กร” รวมถึง กระบวนการปฏิบัติ บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ โดยใช้ปรัชญาการบริหารความเสี่ยงขององค์กรตามกรอบประเภทความเสี่ยงทั้ง ๔ ด้าน คือ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk) ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial

Risk) และความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk) นอกจากนี้ ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ เช่น ปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มสูงขึ้น และปัจจัยอันตรายทางการบินที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ ต้องปรับตัวให้ทันต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เพื่อให้การให้บริการการเดินทางที่ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงสุด

ในส่วนของการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ บริษัทฯ นำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) มาดำเนินการอย่างจริงจัง โดยประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสการเกิดของเหตุการณ์ที่อาจกระทบต่อภารกิจหลักของบริษัทฯ และทำการฝึกซ้อมสถานการณ์สมมติ ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคทุกแห่ง เพื่อให้บริษัทฯ มีความพร้อมรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ในปี ๒๕๕๙ บริษัทฯ ได้รับการทบทวนการจัดอันดับเครดิต คือ อยู่ในระดับที่สูงที่สุดคงเดิมจากทริสเรตติ้ง ที่ระดับ “AAA” (Triple A) โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการบริหารการเดินทางที่มีความสำคัญเชิงกลยุทธ์ต่อประเทศ ตลอดจนสถิติด้านความปลอดภัยที่ดี สภาพคล่องที่อยู่ในระดับสูง และผู้บริหารที่มีประสบการณ์

ในนามของบริษัทฯ และพนักงาน ขอขอบพระคุณผู้ถือหุ้น หน่วยงานผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่ให้ความไว้วางใจ สนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีตลอดมา และขอให้มั่นใจว่าบริษัทฯ พร้อมในการให้บริการและพัฒนาระบบการบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ปลอดภัย ด้วยประสิทธิภาพสูง และจะร่วมสร้างคุณประโยชน์ให้กับกิจการบินของชาติและภูมิภาคต่อไป



(นางสาริณี อังคฺสิงห์)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

## ประวัติความเป็นมา

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ ๒ เกิดขึ้นในทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบิน จึงต้องเลิกกิจการ และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๒ สิ้นสุด การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) เมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๔๙๑ เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย จนกระทั่งต่อมา รัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของภารกิจบริษัทฯ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติ และการพัฒนากิจการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาลตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๐๖ และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจักษ์ร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปแบบบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลและตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่คำนึงกำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้วยความมุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากร รวมถึงประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศอย่างใกล้ชิด เพื่อขยายขีดความสามารถ (Capacity) และพัฒนาการบินของประเทศต่อไป



## วิสัยทัศน์

“มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศ  
สู่การเป็นหนึ่งในองค์กรชั้นนำของอาเซียนอย่างยั่งยืน”  
(วิสัยทัศน์ประกอบการพัฒนาและดำเนินภารกิจองค์กรตามกรอบยุทธศาสตร์ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๓)

## พันธกิจ

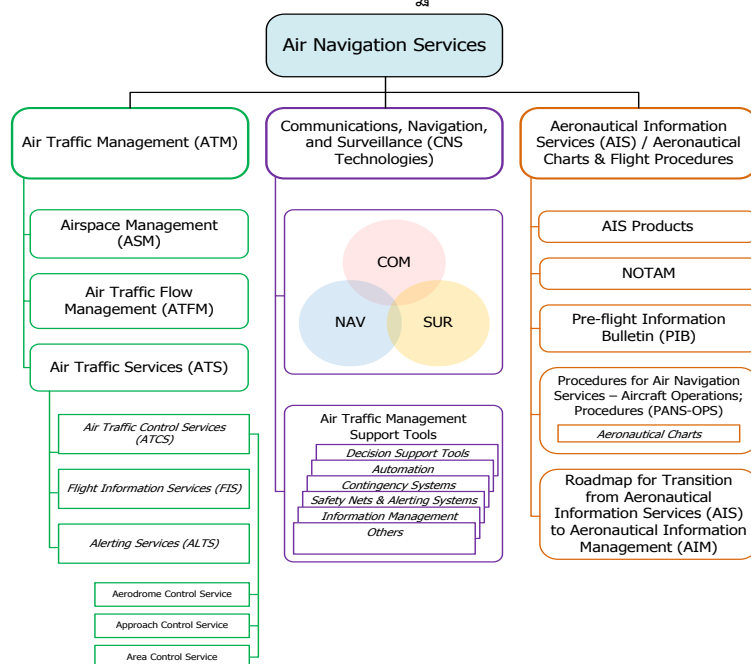
“เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ โดยตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มและผลประโยชน์แห่งชาติ”

## ภารกิจ

บริษัทฯ มีภารกิจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

๑. การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ภายในเขตแกล่งข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region) เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพทางการบินของผู้ใช้ห้วงอากาศในประเทศไทย
๒. การบริการระบบสื่อสาร ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Aeronautical Communications, Navigation and Surveillance (CNS) System/Services) และ
๓. การบริการข่าวสารการเดินอากาศและงานแผนที่เดินอากาศ (Aeronautical Information Services (AIS) and Aeronautical Charts)

รวมทั้ง บริการเกี่ยวเนื่อง และงานตามนโยบายรัฐบาล



### ภาพรวมภารกิจของบริษัทฯ ในการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services)

บริษัทฯ ให้บริการการเดินอากาศภายในเขตแกล่งข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) ทั้งในเขตสนามบิน (Aerodrome Traffic Zone: ATZ) จำนวน ๓๕ สนามบิน และเขตประชิดสนามบิน (Terminal Control Area: TMA) จำนวน ๓๖ พื้นที่ทั่วประเทศ (หมายเหตุ: สำหรับท่าอากาศยานปัตตานี บริษัทฯ โอนการให้บริการ ATZ แก่หน่วยงานทหาร แต่ยังมีพื้นที่ TMA ที่ต้องให้บริการฯ ต่อไป) รวมทั้งในเขตบริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (ATS Route) ผ่านระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (ATM/CNS) โดยมีข้อมูลสังเขปของภารกิจสำคัญ ดังนี้

#### 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 โดยจำแนกตามบริเวณที่ควบคุม คือ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Service) ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ บริเวณสนามบิน รวมทั้งควบคุมจราจรทางอากาศให้กับอากาศยานบนทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ในพื้นที่รับผิดชอบบริเวณโดยรอบสนามบิน

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) จัดการจราจรในเขตประชิดสนามบิน เป็นเสมือนตัวกลางในการจัดการจราจรระหว่างหอบังคับการบินและศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งสามารถแบ่งการควบคุมออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ ให้บริการ ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ พุ่งมหาเมฆ และ ให้บริการ ณ สนามบินนั้น ๆ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service) ปฏิบัติงานโดยศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (Area Control Centre: ACC) ตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ พุ่งมหาเมฆ รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานทุกลำที่บินในพื้นที่รับผิดชอบภายในเขตแกล่งข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

(๒) บริการข่าวสารสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service: FIS) และ

(๓) งานเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services: ALTS)

#### การจัดการเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ (CNS)

มีระบบโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศหลัก ๆ ได้แก่

- ก. ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System) เพื่อติดต่อสื่อสารภาคพื้นระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับหน่วยงานเกี่ยวข้อง ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และการสื่อสารภาคพื้นสู่อากาศยานระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน

- ข. ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) เป็นระบบที่ใช้ช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งการนำร่องสำหรับปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และนำร่องสำหรับการบินลงสู่สนามบิน ให้

เป็นไปอย่างเที่ยงตรงและแม่นยำ ซึ่งรวมถึงระบบนำร่องอากาศยานด้วยสัญญาณดาวเทียม (Performance Based Navigation: PBN) ด้วย

ค. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System) เป็นระบบที่บอกตำแหน่ง พิกัด และระดับความสูงของอากาศยานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ สามารถติดตามการทำการบินของอากาศยานได้ ซึ่งมีทั้งแบบติดตั้งสำหรับใช้งานที่เขตประชิดสนามบิน สำหรับติดตามอากาศยานตามเส้นทางบิน และสำหรับตรวจจับอากาศยานและยานพาหนะที่เคลื่อนที่อยู่ในบริเวณเขตภาคพื้นสนามบิน

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

### **บริการข่าวสารการบิน (AIS)**

บริษัทฯ เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลักของประเทศไทย มีหน้าที่รับ-ส่ง และถ่ายทอดข่าว แผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวอากาศการบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ จากการที่บริษัทฯ มีบุคลากรที่มีความชำนาญในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารข้อมูลและการให้บริการเกี่ยวเนื่อง และได้มีการดำเนินงานด้านวิจัยพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และอื่น ๆ เพื่อนำมาใช้ในการกิจของบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลานาน บริษัทฯ จึงได้ขยายขอบเขตของงานวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ให้สามารถตอบสนองความต้องการใช้งานได้ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้ในอุตสาหกรรมการบินมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่เน้นการผลิตอุปกรณ์หรือบริการเสริมเพื่อใช้งานภายในองค์กรแทนการจัดหาจากต่างประเทศที่มีราคาแพง มาสู่การผลิตหรือจัดบริการเสริมให้แก่สายการบินและหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ

ตัวอย่างบริการเกี่ยวเนื่องของบริษัทฯ เช่น บริการเกี่ยวเนื่องด้านการบิน (บริการอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน บริการเครือข่ายสื่อสาร บริการผลิตและพัฒนา บริการบินทดสอบ บริการฝึกอบรมและเป็นพี่เลี้ยง บริการสื่อสารการบินด้วยข้อมูล บริการมาตรฐานเครื่องวัด เป็นต้น) บริการเกี่ยวเนื่องด้านการขนส่ง (บริการออกแบบและพัฒนาระบบบริหารจัดการและควบคุมจราจรทางน้ำ เป็นต้น) และบริการเกี่ยวเนื่องด้านอื่น ๆ (บริการออกแบบ จัดหา และติดตั้ง ระบบสารสนเทศและการสื่อสาร ศูนย์บริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ บริการปรับปรุงระบบสื่อสาร (สถานีชายฝั่ง) ให้กับกรมสื่อสารทหารเรือ เป็นต้น)

### **แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ (Statement of Directions: SODs)**

#### **แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม**

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ บนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

#### **แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง**

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

### แนวนโยบายสำหรับบริษัทฯ

พัฒนาโครงข่าย อุปกรณ์ และระบบงานให้ทันสมัย มีคุณภาพและเพียงพอ รวมทั้งให้บริการที่มีความปลอดภัยและรวดเร็ว ตรงเวลาตามมาตรฐานสากล และเพิ่มศักยภาพในการหารายได้จากบริการที่เกี่ยวข้อง

### หลักการและแนวทางการดำเนินงานตาม SODs

#### แผนระยะสั้น

๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางทางอากาศ เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙
๒. เร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อลดภาระหนี้
๓. เร่งปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนค่าใช้จ่ายบุคลากรให้อยู่ในสัดส่วนที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงสัดส่วนการให้บริการที่ไม่กระทบต่อมาตรฐานความปลอดภัย

#### แผนระยะยาว

สร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศของไทยให้สอดคล้องกับความคาดหวังของประชาคมการบิน และมีศักยภาพพร้อมรองรับการเติบโตในระยะยาวภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

### แผนวิสาหกิจ

ภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศสู่การเป็นหนึ่งในองค์กรชั้นนำของอาเซียนอย่างยั่งยืน” ซึ่งมีนัยสำคัญประกอบด้วยพันธกิจองค์กรในการให้บริการการเดินทาง การบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร เพื่อความมั่นคงและยั่งยืน และการประเมินตนเองตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ บริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ ดังนี้

| ประเด็นยุทธศาสตร์<br>(Strategic Issue)                    | วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์<br>(Strategic Objective)                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ๑. การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ | ๑. ให้บริการที่ปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน<br>๒. เพิ่มความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ                                                                                                                                                                                                         |
| ๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ                                | ๓. พัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรบุคคลเพื่อการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน<br>๔. พัฒนาสภาพแวดล้อมบุคลากรและยกระดับความผูกพันต่อองค์กร                                                                                                                                                                                                        |
| ๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง                          | ๕. เป็นองค์กรที่ดีในสังคมและบรรลุเป้าหมายในการบริหารการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ<br>๖. พัฒนาโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐาน เทคโนโลยี สารสนเทศ ความรู้ และนวัตกรรม เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กรทุกระดับ<br>๗. พัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการทั่วทั้งองค์กรเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพ<br>๘. บริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล |
| ๔. การสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย   | ๙. แสดงบทบาทและดำเนินงานพัฒนาระบบการเดินทางอากาศภายใต้ความร่วมมือในอุตสาหกรรมการบิน                                                                                                                                                                                                                                                               |
| ๕. การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ                | ๑๐. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศและร่วมผลักดันให้มีแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ                                                                                                                                                                                                                            |

## ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

บริษัทฯ ถือเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) โดย คค. ได้มอบหมายให้บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน และบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของการประกอบการขนส่งทางอากาศ และเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ให้เป็นไปด้วยความสะอาด ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีการบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอากำไร และให้บริษัทฯ ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเป็นธรรมจากผู้รับบริการ

## ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ website

### สำนักงานใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๒ ซอยงามดูพลี พุ้มมหาเมฆ สาทร

กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

โทรศัพท์ : ๐ ๒๒๘๗ ๓๕๓๑-๔๑

โทรสาร : ๐ ๒๒๘๗ ๓๑๓๑

Website : [www.aerothai.co.th](http://www.aerothai.co.th)

### ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๐ หมู่ที่ ๓ ถนนสนามบิน ตำบล

คลองหลา อำเภอคลองหอยโข่ง จังหวัด

สงขลา ๙๐๑๑

โทรศัพท์ : ๐ ๗๔๒๕ ๑๐๕๑-๖๐

โทรสาร : ๐ ๗๔๒๕ ๑๓๓๙

### ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

ที่อยู่ : ๒๐๐ เขاب่อไร่ตำบลไม้ขาว อำเภอ

ถลาง จังหวัดภูเก็ต ๘๓๑๑๐

โทรศัพท์ : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๑-๕

โทรสาร : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๘-๙

### ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ที่อยู่ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน จังหวัด

สุราษฎร์ธานี ๘๔๑๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๒

โทรสาร : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๓

### ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

ที่อยู่ : ๖๐ ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ อำเภอ

เมือง จังหวัดเชียงใหม่ ๕๐๒๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๓๒๗ ๗๗๗๖

โทรสาร : ๐ ๕๓๒๗ ๗๖๐๐

### ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ที่อยู่ : ถนนสนามบิน ตำบลรัษฎา อำเภอ

เมือง จังหวัดพิษณุโลก ๖๕๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๒๒

โทรสาร : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๕๐

### ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ

#### นครราชสีมา

ที่อยู่ : บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิม

พระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา

๓๐๒๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๔๒๕ ๗๖๗๐

โทรสาร : ๐ ๔๔๒๕ ๖๕๗๖

### ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ที่อยู่ : ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง จังหวัด

อุดรธานี ๔๑๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๒๒๔ ๓๗๓๕

โทรสาร : ๐ ๔๒๒๔ ๙๗๓๔

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ที่อยู่ : ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง

จังหวัดอุบลราชธานี ๓๔๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๙๘

โทรสาร : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๙๘

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

ที่ตั้ง : หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน อำเภอ

หัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๗๗๑๑๐

โทรศัพท์ : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๑

โทรสาร : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๓

**สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน**

|                                              | ๒๕๕๙      | ๒๕๕๘      | ๒๕๕๗     |
|----------------------------------------------|-----------|-----------|----------|
| <b>ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)<sup>๑/</sup></b> |           |           |          |
| รายได้รวม                                    | ๑๑,๖๓๘.๙๓ | ๑๐,๗๗๓.๓๘ | ๙,๕๕๗.๑๓ |
| ค่าใช้จ่ายรวม                                | ๙,๒๗๖.๐๖  | ๘,๘๖๓.๙๗  | ๗,๘๐๑.๕๔ |
| ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก  | ๒,๓๖๒.๘๗  | ๑,๙๐๙.๔๑  | ๑,๗๕๕.๕๙ |

หมายเหตุ ๑/ งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ**ฐานะการเงิน (ล้านบาท)<sup>๒/</sup>**

|                   |           |           |          |
|-------------------|-----------|-----------|----------|
| สินทรัพย์รวม      | ๑๓,๓๘๕.๖๑ | ๑๒,๐๘๙.๙๖ | ๙,๘๖๒.๖๙ |
| หนี้สินรวม        | ๑๒,๔๖๕.๓๓ | ๑๑,๒๐๐.๗๓ | ๙,๐๐๗.๖๑ |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น | ๙๒๐.๒๘    | ๘๘๙.๒๓    | ๘๕๕.๐๘   |

**อัตราส่วนทางการเงิน**

|                                                                               |       |       |       |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)                                   | ๑๓.๕๕ | ๑๒.๖๐ | ๑๐.๕๓ |
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)<br>(ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม) | ๗.๑๙  | ๘.๒๕  | ๗.๘๕  |
| อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น<br>และดอกเบี้ย (เท่า)                     | ๑.๔๔  | ๑.๒๑  | ๑.๐๘  |

หมายเหตุ ๒/ งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

## ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

### ๑. แผนการเดินทางอากาศสากลและภูมิภาคของ ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP, Doc 9750) โดยในฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๔ ในปี ๒๕๕๖ มีแผนขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ ASBUs (Aviation System Block Upgrades) เป็นองค์ประกอบสำคัญ ซึ่งแบ่งกรอบการพัฒนาออกเป็น ๔ ด้าน (Performance Improvement Area: PIA) ได้แก่

(๑) Airport Operations คือ การปฏิบัติการในเขตสนามบิน

(๒) Globally Interoperable Systems and Data – through Globally Interoperable SWIM คือ การทำงานร่วมกันได้ระหว่างระบบอุปกรณ์และการเชื่อมต่อ/แลกเปลี่ยนข้อมูล

(๓) Optimum Capacity and Flexible Flights – through Global Collaborative ATM คือ ความสามารถในการรองรับการจราจรฯ สูงสุดและเที่ยวบินที่มีความยืดหยุ่น/คล่องตัว

(๔) Efficient Flight Path – through Trajectory Based Operations คือ เส้นทางบินที่มีประสิทธิภาพ

จากแผนพัฒนาระดับโลกดังกล่าว ICAO ได้แปลงถ่ายกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและรายการพัฒนาที่มีความสำคัญลำดับต้น สู่แผนบริหารจราจรทางอากาศไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ATM Plan) ที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยง/สอดคล้องประสานกัน ในระบบบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ของภูมิภาค ซึ่งมีการระบุถึงเกณฑ์เป้าหมายข้อกำหนดที่ต้องการในเรื่องสนามบิน ท้องอากาศ และเส้นทางบิน (Preferred Aerodrome/Airspace and Route Specifications: PARS) และเกณฑ์ระดับที่ต้องการในเรื่องการให้บริการจราจรทางอากาศ (Preferred ATM Service Levels: PASL) รวมถึงองค์ประกอบระดับภูมิภาคและระดับโลกที่สำคัญ ปัจจัยด้านมนุษย์ และการประสานความร่วมมือระหว่างทหารและพลเรือนด้วย ซึ่งบริษัทฯ นำแนวกลยุทธ์ ASBUs ดังกล่าวมาใช้ประกอบการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของบริษัทฯ และจัดให้มีการพัฒนาตามกลยุทธ์ ASBUs และแผน APAC Seamless ATM Plan มาอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ในเดือนกันยายน ๒๕๕๙ ที่ประชุมกลุ่มวางแผนและดำเนินการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ครั้งที่ ๒๗ (APANPIRG/27) ได้ให้การรับรองแผน APAC Seamless ATM Plan, Version 2.0 ซึ่ง ICAO ได้ปรับปรุงขึ้นใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเดินทางอากาศสากล ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๕ ที่จะมีการพิจารณาในการประชุมสมัชชาสมัยสามัญครั้งที่ ๓๙ ของ ICAO ในต้นเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ ทั้งนี้ แผน APAC Seamless ATM Plan ฉบับแก้ไขใหม่นั้นได้มีการปรับวันที่เป้าหมายการดำเนินการออกไป จากเดิมที่กำหนดไว้ในปี ๒๕๖๑ เป็นปี ๒๕๖๒ และได้มีการเพิ่มเติมเรื่องในระดับภูมิภาคและ ASBU Block 1 Modules ที่รัฐภาคีควรพิจารณาดำเนินการเข้ามา ซึ่งบริษัทฯ จะได้นำแผน APAC Seamless ATM Plan ฉบับใหม่นี้มาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของบริษัทฯ ต่อไป



## ๒. แนวทางการร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

อาเซียนอยู่ระหว่างดำเนินการไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยในด้านการขนส่งทางอากาศ อาเซียนมีแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) เพื่อรองรับการเป็น AEC ให้เกิดการเชื่อมโยงน่านฟ้าของประเทศสมาชิกเข้าด้วยกันอย่างเสรี มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและมั่นคงทั้งภายในอาเซียนเองและมุ่งสู่ภายนอกอาเซียนต่อไป ซึ่งในปี ๒๕๕๙ อาเซียนอยู่ระหว่างจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) ภายใต้แผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนในขั้นตอนสุดท้าย รวมถึงการสานต่อแผนยุทธศาสตร์อาเซียนสำหรับทศวรรษหน้า หรือแผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ๒๕๕๙-๒๕๖๘ (ASEAN Transport Strategic Plan: ATSP 2016-2025) นอกจากนี้ ยังมีโครงการ/กิจกรรม ภายใต้ Air Transport Strategic Goal ของ ATSP 2016-2025 (AT-4 Enhance Air Traffic Management Efficiency and Capacity through a Seamless ASEAN Sky) ที่บริษัทฯ เข้าร่วมสนับสนุนการดำเนินงานของคณะผู้แทนไทยในเวทีอาเซียน อาทิ การสนับสนุน ICAO อย่างต่อเนื่องในการผลักดันและการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก การแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและบริการการเดินอากาศของอาเซียน เป็นต้น

### **ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต**

จากการประเมินภาพรวมธุรกิจการบินและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต พบว่าธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท Airbus ได้คาดการณ์ไว้ว่าในปี ค.ศ. ๒๐๑๖-๒๐๓๕ หรือ พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๗๘ หรืออีก ๑๙ ปีข้างหน้า ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๔.๕ ต่อปี และปริมาณจราจรทางอากาศ จะเพิ่มขึ้นเป็น ๒ เท่าตัวในทุก ๆ ๑๕ ปี ทั้งนี้ มีการคาดการณ์ด้วยว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่มีปริมาณจราจรทางอากาศสูงที่สุด โดยจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๕.๗ ต่อปี ซึ่งสูงกว่าทั้งภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือ

สำหรับปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องทุกปี ตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ เป็นต้นมา ถึงแม้ว่าจะมีเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินในช่วงเวลาก็ตาม โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ในรอบ ๑๐ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๐-๒๕๕๙ เท่ากับร้อยละ ๗หรือกล่าวได้ว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๕๐ ในรอบ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๕๙ เทียบ ปี ๒๕๕๐) ซึ่งในปี ๒๕๕๙ มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดจำนวน ๙๐๙,๐๖๖ เที่ยวบินหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๘ (๘๓๑,๙๑๐ เที่ยวบิน) และคาดว่าจะมากกว่า ๑ ล้านเที่ยวบินในปี ๒๕๖๑ (หรือภายใน ๒ ปีข้างหน้า)

ในปี ๒๕๕๙ มีเหตุการณ์ที่สำคัญหลายเหตุการณ์ที่อาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบินที่คาดการณ์ไว้ โดยสามารถสรุปแบ่งเป็นปัจจัยด้านบวก (ส่งผลให้มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มสูงขึ้น) และปัจจัยทางด้านลบ (ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินลดลง) ซึ่งบางส่วนยังต้องติดตามสถานการณ์อย่าง

[illegible]

## หน้าที่รับผิดชอบ

โครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ ปัจจุบันมีคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้กำกับดูแล และมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ดำรงตำแหน่งผู้บริหารสูงสุด แบ่งเป็น ๑๐ สายงาน โดยมีผู้อำนวยการใหญ่แต่ละสายงานทำหน้าที่รับผิดชอบดังนี้

- สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
รับผิดชอบงานกำกับดูแลที่ดีและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมงานประมวลจริยธรรมและจรรยาบรรณการสนับสนุนกิจการคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ดูแลงานด้านกฎหมาย พัสดุ ระบบสารสนเทศและงานเลขานุการ การสื่อสาร รวมทั้งการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- สำนักตรวจสอบภายใน  
รับผิดชอบการตรวจสอบ สอบทาน และประเมินผลอย่างอิสระเกี่ยวกับความเชื่อถือได้และความครบถ้วนของระบบงานและรายงานการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง
- สำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์  
รับผิดชอบในการวิเคราะห์นโยบาย วางแผนกลยุทธ์ พัฒนาองค์กร วิเคราะห์โครงการ บริหารผลการดำเนินงาน และบริหารความเสี่ยงขององค์กร
- สายงานพัฒนาธุรกิจ  
รับผิดชอบผลการจัดทำกลยุทธ์ทางธุรกิจ และดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ
- สายงานมาตรฐานความปลอดภัย  
รับผิดชอบการดำเนินการด้านมาตรฐานการบริการและการบริหารความปลอดภัยในการดำเนินงานตามภารกิจหลัก
- สายงานบริหารจราจรทางอากาศ  
รับผิดชอบผลการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตเส้นทางบิน ในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region : BKK FIR)
- เขตสนามบิน และเขตประชิดสนามบิน ในส่วนกลาง รวมทั้งการบริหารห้วงอากาศ ความคล่องตัว การจราจรทางอากาศ การบริหารข้อมูลสารสนเทศ การเดินอากาศ และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ
- สายงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ  
รับผิดชอบให้บริการจราจรทางอากาศใน BKK FIR ในส่วนภูมิภาค การบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ระบบไฟฟ้า สาธารณูปโภค อาคารสถานที่ ระบบรักษาความปลอดภัย และการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ  
รับผิดชอบผลการบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศโดยการออกแบบ จัดทำ พัฒนาติดตั้ง บำรุงรักษาและบริหารระบบสนับสนุนการบริการจราจรทางอากาศพร้อมทั้งพัฒนาระบบและบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กรให้มีประสิทธิภาพประสิทธิผล
- สายงานทรัพยากรบุคคล  
รับผิดชอบการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลเพื่อให้บุคลากรของบริษัทฯ มีอัตรา ศักยภาพ พฤติกรรมและผลตอบแทนที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ
- สายงานการเงิน  
รับผิดชอบผลการดำเนินงานด้านงบประมาณ บริหารด้านการเงินบัญชีและรายได้ของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ

## คณะกรรมการ

รายชื่อคณะกรรมการต่าง ๆ มีดังนี้

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

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มีดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติม และ รายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ตามหมวดที่ ๒)

|                                  |                         |
|----------------------------------|-------------------------|
| ๑. พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์    | ประธานกรรมการบริษัทฯ    |
| ๒. พลเอก คณิต สาพิทักษ์          | รองประธานกรรมการบริษัทฯ |
| ๓. นายประสิทธิ์ สืบชนะ           | กรรมการบริษัทฯ          |
| ๔. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ     | กรรมการบริษัทฯ          |
| ๕. นายไชยเจริญ อติแพทย์          | กรรมการบริษัทฯ          |
| ๖. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนาวิ | กรรมการบริษัทฯ          |
| ๗. นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ            | กรรมการบริษัทฯ          |
| ๘. นางสาวริณี อังศุสิงห์         | กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่  |

คณะกรรมการบริษัทฯ



พลอากาศเอก อีทพร ศุภวงศ์  
ประธานกรรมการบริษัทฯ



พลเอก คณิต สาพิทักษ์  
รองประธานกรรมการบริษัทฯ



นายประสิทธิ์ สืบชนะ  
กรรมการบริษัทฯ



นายพุดผ่อง ปราสาททองโอสถ  
กรรมการบริษัทฯ



นายไชยเจริญ อติแพทย์  
กรรมการบริษัทฯ



พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา  
กรรมการบริษัทฯ



นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ  
กรรมการบริษัทฯ



นางสาริณี อังสุสิงห์  
กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่

## คณะผู้บริหาร



นางสาริณี อังคฺสิงห์  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสมนึก รงค์ทอง  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางอรอุไร โกเมน  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายทินกร ชูวงศ์  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสุทธิพงษ์ คงพล  
นักวิชาการระดับ  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



นางชิตกมล สุนทรสิต  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(สำนักตรวจสอบภายใน)



นายสุขเหลื่อ เชี่ยวอาชีพ  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นายชาลณรงค์ เชื้อเจริญ  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นายชำนาญ ฤาชัย  
รักษาการผู้อำนวยการใหญ่  
(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)



นางสิริเกศ เนียมลอย  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(บริหารจราจรทางอากาศ)



พันจ่าอากาศเอก วราวุธ ธิพันธ์  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)



นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(ทรัพยากรบุคคล)  
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ  
ผู้อำนวยการใหญ่  
(การเงิน)



นายทีมาญ มุรา  
นักวิชาการ  
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นายชาตรี ศศิริพวงศ์  
นักวิชาการ  
ระดับผู้อำนวยการใหญ่สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายชาตรี กิमानันท์  
ผู้อำนวยการประจำ

## คณะผู้บริหารระดับสูง

### ๑. นางสาวิณี อังศุสิงห์

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ตำแหน่งปัจจุบัน   | กรรมการผู้อำนวยการใหญ่                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| วัน เดือน ปี เกิด | ๕ มิถุนายน ๒๕๐๒                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| อายุ              | ๕๗ ปี ๓ เดือน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| วันที่รับตำแหน่ง  | ๕ มิถุนายน ๒๕๕๗                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| การศึกษา          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริญญาตรีศิลปศาสตร มหาวิทยลัยเกษตรศาสตร์</li> <li>- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยลัยเกษตรศาสตร์</li> <li>- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| คุณวุฒิเพิ่มเติม  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- หลักสูตรนักรับการการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ ๖ วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง</li> <li>- หลักสูตรนักรับการยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามทุจริต ระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ ๗ วิทยาลัยนักรับการ ป.ป.ช</li> <li>- สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์</li> <li>- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ ๑ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li> <li>- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๒๑๙ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย</li> </ul> |
| ประวัติการทำงาน   | <p>ปี ๒๕๕๗-ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่</p> <p>ปี ๒๕๕๔-ปี ๒๕๕๗ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่</p> <p>ปี ๒๕๕๓-ปี ๒๕๕๔ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่</p> <p>ปี ๒๕๕๐-ปี ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบาย)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

### ๒. นายสมนึก รงค์ทอง

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ตำแหน่งปัจจุบัน   | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| วัน เดือน ปี เกิด | ๗ กรกฎาคม ๒๕๐๔                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| อายุ              | ๕๕ ปี ๒ เดือน                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| วันเข้าทำงาน      | ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๒๗                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| การศึกษา          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยลัยเกษตรศาสตร์</li> <li>- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๖</li> </ul>                                                                                                                                                |
| คุณวุฒิเพิ่มเติม  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๓๖ ประจำปี ๒๕๔๕</li> <li>- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Advanced Management Program (AMP), University of Pennsylvania, USA รุ่นที่ ๑ ปี ๒๕๕๖</li> </ul> |

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

### ๓. นางอรุไร โกเมน

|                   |                                                                                                                                                       |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ตำแหน่งปัจจุบัน   | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่                                                                                                                             |
| วัน เดือน ปี เกิด | ๑ ธันวาคม ๒๕๐๐                                                                                                                                        |
| อายุ              | ๕๘ ปี ๙ เดือน                                                                                                                                         |
| วันเข้าทำงาน      | ๑๗ มิถุนายน ๒๕๒๘                                                                                                                                      |
| การศึกษา          | - ปริญญาตรีพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย<br>- ปริญญาโทพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย                                  |
| คุณวุฒิเพิ่มเติม  | - หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณสุขสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.) รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๔๘<br>- หลักสูตรนักบริหารการคลัง (นบค.) รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๕๖ |
| ประวัติการทำงาน   | ปี ๒๕๕๘-ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่<br>ปี ๒๕๕๗-ปี ๒๕๕๘ นักวิชาการระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่<br>ปี ๒๕๕๓-ปี ๒๕๕๗ ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)   |

### ๔. นายทินกร ชวงศ์

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ตำแหน่งปัจจุบัน   | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่                                                                                                                                                                                                                             |
| วัน เดือน ปี เกิด | ๑๙ กันยายน ๒๕๐๕                                                                                                                                                                                                                                       |
| อายุ              | ๕๔ ปี                                                                                                                                                                                                                                                 |
| วันเข้าทำงาน      | ๑ กรกฎาคม ๒๕๒๙                                                                                                                                                                                                                                        |
| การศึกษา          | - ประกาศนียบัตรสาขาสื่อสารการบิน สถาบันการบินพลเรือน<br>- ปริญญาตรีรัฐศาสตร์ วิชาเอกการปกครอง มหาวิทยาลัยรามคำแหง                                                                                                                                     |
| คุณวุฒิเพิ่มเติม  | - ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๔๗ ปีการศึกษา ๒๕๕๖<br>- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDPA) รุ่นที่ ๓ ปี ๒๕๕๘ |
| ประวัติการทำงาน   | ปี ๒๕๕๘-ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่<br>ปี ๒๕๕๕-ปี ๒๕๕๘ ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)                                                                                                                                                   |

### ๕. นายสุทธิพงษ์ คงพล

|                   |                                           |
|-------------------|-------------------------------------------|
| ตำแหน่งปัจจุบัน   | นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |
| วัน เดือน ปี เกิด | ๑๔ มกราคม ๒๕๐๙                            |
| อายุ              | ๕๐ ปี ๘ เดือน                             |
| วันเข้าทำงาน      | ๑ กรกฎาคม ๒๕๓๓                            |



|                  |                                                                                                                                    |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| การศึกษา         | - ปริญญาตรีนิติศาสตร์ สาขาการโฆษณา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ                                                                              |
| คุณวุฒิเพิ่มเติม | - ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๔๖ ปีการศึกษา ๒๕๕๕ |
|                  | - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มุสธินิสสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDPA) รุ่นที่ ๒ ปี ๒๕๕๗                   |
|                  | - หลักสูตร Advanced Executive Program (AEP), Northwestern University Aviation รุ่นที่ ๒ ปี ๒๕๕๗                                    |
| ประวัติการทำงาน  | ปี ๒๕๕๘-ปัจจุบัน      นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่                                                                    |
|                  | ปี ๒๕๕๕-ปี ๒๕๕๘      ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)                                                                    |

### โครงสร้างอัตรากำลัง

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น ๒,๙๗๓ คน จำแนกได้ ดังนี้

|                                                |          |
|------------------------------------------------|----------|
| ทุ่งมหาเมฆ                                     | ๑,๕๙๖ คน |
| สุวรรณภูมิ                                     | ๓๙๑ คน   |
| ดอนเมือง                                       | ๑๔๓ คน   |
| ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต                        | ๑๖๒ คน   |
| ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่                       | ๑๒๔ คน   |
| ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี                  | ๙๗ คน    |
| ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน                        | ๕๑ คน    |
| ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่                     | ๑๔๒ คน   |
| ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก                      | ๑๐๒ คน   |
| ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี                      | ๘๐ คน    |
| ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี                   | ๔๖ คน    |
| ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา | ๓๙ คน    |

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ บริษัทฯ มีลูกจ้างทั้งสิ้น ๓๔ คน

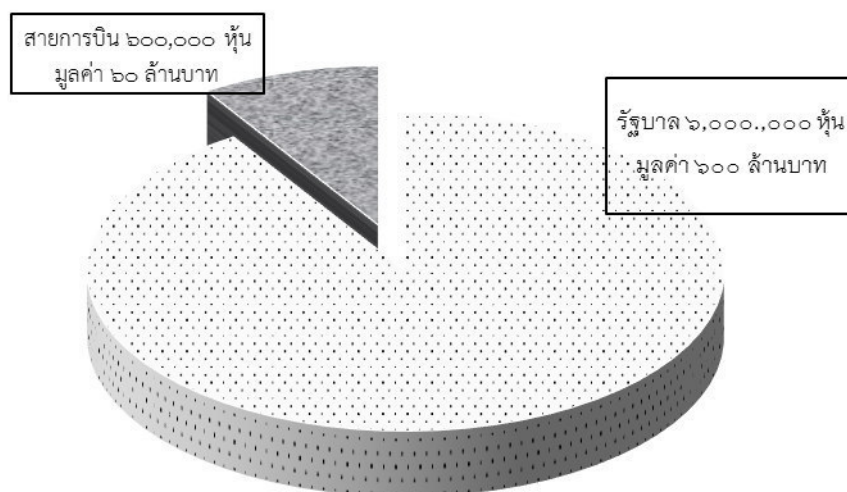
## ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ                      | ๒๕๕๙     | ๒๕๕๘     | ๒๕๕๗     |
|-----------------------------|----------|----------|----------|
| ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน | ๖,๙๔๑.๑๔ | ๖,๔๖๙.๙๗ | ๕,๖๑๘.๔๑ |
| ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว   | ๙.๘๙     | ๑๐.๑๔    | ๙.๕๕     |

## โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม ๑๐๘ สายการบิน (ณ กันยายน ๒๕๕๙)



รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี ๒๕๕๙ มีดังนี้

| ผู้ถือหุ้น ก.  | จำนวนหุ้น |
|----------------|-----------|
| กระทรวงการคลัง | ๖,๐๐๐,๐๐๐ |

รายชื่อผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี ๒๕๕๙ มีดังนี้

| ลำดับ | ผู้ถือหุ้น ข.                         | จำนวนหุ้น |
|-------|---------------------------------------|-----------|
| 1     | Asiana Airlines                       | 2,744     |
| 2     | Aeroflot Russian Airlines             | 1,280     |
| 3     | Air France                            | 274       |
| 4     | Air Hong Kong Ltd.                    | 549       |
| 5     | Air India                             | 1,280     |
| 6     | Thai AirAsia Co., Ltd.                | 103,895   |
| 7     | Srilankan Airlines Limited            | 1,921     |
| 8     | Air Macau Co., Ltd.                   | 1,829     |
| 9     | All Nippon Airways Co., Ltd.          | 2,561     |
| 10    | Austrian Airlines AG                  | 640       |
| 11    | Indonesia Air Asia                    | 2,927     |
| 12    | Air Asia Sdn Bhd                      | 13,170    |
| 13    | British Airways                       | 640       |
| 14    | Biman Bangladesh Airlines             | 640       |
| 15    | Bangkok Airways Public Co., Ltd.      | 55,697    |
| 16    | Aerologic GMBH                        | 549       |
| 17    | Bhutan Airlines (Tashi Air Pvt. Ltd.) | 640       |
| 18    | China Airlines Ltd.                   | 3,658     |
| 19    | Beijing Capital Airlines              | 1,098     |
| 20    | Air China                             | 3,933     |
| 21    | Cebu Pacific Air                      | 1,098     |
| 22    | China Eastern Airlines                | 10,060    |
| 23    | Hainan Airlines Co., Ltd.             | 1,646     |
| 24    | China Cargo Airlines                  | 549       |
| 25    | Cargolux Airlines Int'l S.A.          | 274       |
| 26    | Cathay Pacific Airways                | 6,402     |
| 27    | Spring Airlines                       | 5,487     |
| 28    | Hong Kong Airlines Ltd.               | 5,030     |
| 29    | Sichuan Airlines                      | 3,110     |
| 30    | Shanghai Airlines                     | 5,122     |
| 31    | China Southern Airlines               | 13,261    |
| 32    | Shenzhen Airlines                     | 5,122     |
| 33    | Delta Air Lines Inc.                  | 640       |
| 34    | Junyao Airways Co.Ltd.                | 7,317     |

| ลำดับ | ผู้ถือหุ้น ข.                  | จำนวนหุ้น |
|-------|--------------------------------|-----------|
| 35    | Lufthansa German Airlines      | 640       |
| 36    | Maldivian                      | 1,098     |
| 37    | Druk Air                       | 640       |
| 38    | Eastar Jet                     | 1,921     |
| 39    | Etihad Airways                 | 3,110     |
| 40    | Ethiopian Airlines Corporation | 1,280     |
| 41    | EVA Airways Corp.              | 3,475     |
| 42    | Federal Express Corp.          | 1,189     |
| 43    | Finnair Oyj                    | 640       |
| 44    | Gulf Air B.S.C. (C)            | 640       |
| 45    | Garuda Indonesia               | 1,829     |
| 46    | Hong Kong Dragon Airlines Ltd. | 1,921     |
| 47    | Hong Kong Express Ltd.         | 1,463     |
| 48    | Vietnam Airlines               | 3,841     |
| 49    | InterGlobe Aviation Ltd.       | 1,280     |
| 50    | Mahan Air                      | 549       |
| 51    | Jet Airways (India) Ltd.       | 3,201     |
| 52    | Japan Airlines Co., Ltd.       | 3,201     |
| 53    | Jeju Air                       | 1,921     |
| 54    | Jin Air                        | 640       |
| 55    | JetStar Asia Airways Pte Ltd.  | 4,664     |
| 56    | Jetstar Airways Pty Ltd.       | 1,006     |
| 57    | Jetstar Pacific Airlines       | 1,280     |
| 58    | Kuwait Airways Corporation     | 1,098     |
| 59    | Korean Air                     | 3,750     |
| 60    | Cambodia Angkor Air Co., Ltd.  | 640       |
| 61    | KLM Royal Dutch Airlines       | 640       |
| 62    | K-Mile Air Co.,Ltd.            | 915       |
| 63    | Kannithi Aviation Co.,Ltd.     | 4,390     |
| 64    | Air Koryo                      | 91        |
| 65    | Kenya Airways Ltd.             | 1,280     |
| 66    | Air Astana JSC                 | 640       |
| 67    | Lao Airlines                   | 2,652     |
| 68    | Myanmar Airways International  | 1,280     |
| 69    | Malaysian Airlines Berhad      | 6,402     |
| 70    | Egypt Air                      | 915       |

| ลำดับ | ผู้ถือหุ้น ข.                      | จำนวนหุ้น |
|-------|------------------------------------|-----------|
| 71    | Malindo Air                        | 1,921     |
| 72    | Norwegian Air Shuttle SAS          | 274       |
| 73    | Nippon Cargo Airlines Co., Ltd.    | 549       |
| 74    | Nokscoot Airlines Co.,Ltd.         | 2,012     |
| 75    | Nok Airlines Plc.                  | 66,763    |
| 76    | Orient Thai Airlines Co., Ltd.     | 3,201     |
| 77    | Okay Airways Company Limited       | 1,372     |
| 78    | Oman Air (SAOC)                    | 1,280     |
| 79    | Philippine Airlines                | 1,555     |
| 80    | Qantas Airways                     | 640       |
| 81    | Qatar Airways                      | 3,567     |
| 82    | Royal Brunei Airlines Sdn Bhd      | 732       |
| 83    | Air Austral                        | 91        |
| 84    | Regent Airways                     | 366       |
| 85    | ALIA- The Royal Jordanian Airlines | 1,280     |
| 86    | Nepal Airlines Corporation         | 274       |
| 87    | Siberia Airlines                   | 640       |
| 88    | Spice Jet Limited                  | 1,189     |
| 89    | Singapore Airlines                 | 3,841     |
| 90    | SilkAir (Singapore) Private Ltd.   | 4,756     |
| 91    | Singapore Airlines Cargo Pte Ltd.  | 457       |
| 92    | Siam Air Transport Co.,Ltd.        | 2,927     |
| 93    | Swiss Int'l Air Lines              | 640       |
| 94    | Thai AirAsia X Co.,Ltd.            | 3,018     |
| 95    | Tiger Air                          | 6,219     |
| 96    | Thai Airways International Plc.    | 66,352    |
| 97    | Thai Smile Airways Co.,Ltd.        | 29,952    |
| 98    | Turkish Airlines Inc.              | 1,921     |
| 99    | Thai Lion Mentary Co.,Ltd.         | 37,680    |
| 100   | T'Way Air Co.,Ltd.                 | 640       |
| 101   | Emirates                           | 11,203    |
| 102   | Myanmar National Airlines          | 1,280     |
| 103   | United Airways (BD) Ltd.           | 183       |
| 104   | United Parcel Service Co., Ltd.    | 457       |
| 105   | Uzbekistan Airways                 | 183       |

| ลำดับ | ผู้ถือหุ้น ข.                        | จำนวนหุ้น |
|-------|--------------------------------------|-----------|
| 106   | V Air Corporation                    | 1,097     |
| 107   | Sabaidee Airways Co.,Ltd.            | 5,122     |
| 108   | VietJet Aviation Joint Stock Company | 3,201     |
|       | รวมผู้ถือหุ้น ข.                     | 600,000   |

หมายเหตุ: รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙

### หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ

หน่วย: ล้านบาท

| ธนาคาร        | วงเงิน    | ยอดคงค้าง ณ ๓๐ กันยายน |          |          | ลักษณะการค้ำประกัน |
|---------------|-----------|------------------------|----------|----------|--------------------|
|               |           | ๒๕๕๙                   | ๒๕๕๘     | ๒๕๕๗     |                    |
| ไทยธนาคาร     | ๘๕๐.๐๐    |                        | -        | ๘๕.๐๐    | ไม่ค้ำประกัน       |
| กรุงไทย       | ๑,๓๙๐.๒๘  | -                      | ๔๖๒.๒๘   | ๕๗๘.๒๘   | ไม่ค้ำประกัน       |
| ไทยพาณิชย์    | ๑,๕๑๙.๕๕  | -                      | ๕๓๑.๐๕   | ๖๖๒.๘๕   | ไม่ค้ำประกัน       |
| กรุงไทย       | ๑,๑๐๐.๐๐  | -                      | ๕๔๘.๘๐   | ๖๓๓.๖๐   | ไม่ค้ำประกัน       |
| ออมสิน        | ๑,๖๕๐.๐๐  | ๘๒๔.๘๙                 | ๙๕๑.๘๓   | ๑,๐๗๘.๗๗ | ไม่ค้ำประกัน       |
| ออมสิน        | ๑,๒๐๐.๐๐  | -                      | ๙๐๐.๐๐   | ๑,๐๐๐.๐๐ | ไม่ค้ำประกัน       |
| ออมสิน        | ๓,๔๘๐.๐๐  | ๑.๐๐                   | ๑.๐๐     | ๑.๐๐     | ไม่ค้ำประกัน       |
| กรุงศรีอยุธยา | ๒,๐๗๕.๔๓  | ๒,๐๗๕.๔๓               | -        | -        | ไม่ค้ำประกัน       |
| รวม           | ๑๓,๒๖๕.๒๖ | ๒,๙๐๑.๓๒               | ๓,๓๙๔.๙๖ | ๔,๐๓๙.๕๐ |                    |

### แผนงานโครงการสำคัญ

บริษัทฯ มีโครงการสำคัญที่ดำเนินการในแต่ละด้านตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ ดังนี้

#### ๑. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๕-๒๕๖๑ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท)

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบในหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการและการดำเนินงาน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ และมีศักยภาพ

เพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่กำลังเพิ่มมากขึ้น และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีและอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของระบบการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management System) เข้าใช้งานประกอบด้วยโครงการย่อย ดังนี้

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

เพื่อเป็นศูนย์กลางบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ และเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้บริการตามเส้นทางบินทั้งประเทศด้วยเทคโนโลยีตามแนวคิดยุคใหม่ที่เสริมด้วยงานเชิงกลยุทธ์ด้านใหม่ในการบริหารห้วงอากาศ และจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนด้วยเทคโนโลยีอัตโนมัติที่ลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพิ่มความคล่องตัว เพิ่มความสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบิน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานของความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศสูงสุดเป็นหลัก

(๒) การเพิ่มขีดความสามารถระบบเทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems Enhancement and ATM Network Integration)

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินอากาศระบบใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วย เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ (ระบบนำร่องและนำร่อง) และระบบติดตามอากาศยาน พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูลและการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศระหว่างส่วนกลางกับภูมิภาค ให้เป็นระบบเดียวกันที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั้งประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการการเดินอากาศของประเทศ ให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพต่อประชาชนและสายการบิน/ผู้ใช้บริการ

(๓) จัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง

เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการบินทดสอบโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศทั้งในด้านปริมาณการใช้งานและด้านขีดความสามารถที่จำเป็นสำหรับการบินทดสอบระบบอุปกรณ์สนับสนุนการเดินอากาศพื้นฐานที่จะมีเพิ่มมากขึ้น และบินทดสอบเทคโนโลยีการเดินอากาศยุคใหม่ที่จะนำมาใช้งานในอนาคต รวมทั้งสนับสนุนภารกิจการบินอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการบริหารจัดการและดำรงไว้ซึ่งภารกิจหลัก

ในปี ๒๕๕๙ โดยภาพรวมโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์และทดสอบการทำงานเชื่อมโยงกับระบบทั่วประเทศ รวมทั้งทดสอบระบบต่อเนื่องแล้ว โดยในปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ จะเป็นการทดสอบการใช้งานระบบใหม่แบบคู่ขนานกับระบบปัจจุบัน และเปิดใช้งานระบบใหม่ต่อไป สำหรับอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

**๒. จัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre)**  
**(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๗-๒๕๖๐ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔๓๘.๔๒ ล้านบาท)**

พัฒนาการให้บริการเพื่อบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ ในการเพิ่มศักยภาพการใช้  
 ห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพตามแนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบคล่องตัว(Flexible Use of Airspace:  
 FUA) โดยการบริหารจัดการข้อมูลการบินต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างครบถ้วน  
 ทุกส่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และมีประสิทธิภาพในการ  
 บริหารน่านฟ้าให้สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับอากาศยาน (Airspace Capacity) ส่งผลให้  
 เกิดความปลอดภัยในการให้บริการ ลดภาระงานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัทฯ จึงมี  
 ความจำเป็นต้องจัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management  
 Centre) ควบคู่กับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในปัจจุบัน โดยในปี ๒๕๕๙ ได้ดำเนินการ  
 จัดหาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์สนับสนุนการทำงานส่วนใหญ่แล้วเสร็จ

**๓. จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ตำแหน่งปฏิบัติงาน (Controller Working Position: CWP) เพื่อรองรับ**  
**การเพิ่มขยายตำแหน่งปฏิบัติงานสำหรับบริหารจราจรทางอากาศ ณสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และ**  
**ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งรองรับการใช้งานกับระบบสำรอง (Independent Backup**  
**System: IBS)**

**(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘-๒๕๖๐ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๓๖๘.๓๑ ล้านบาท)**

จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลทำให้เจ้าหน้าที่ควบคุม  
 จราจรทางอากาศมีภาระงาน (Workload) ที่เพิ่มสูงขึ้น และต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มขีดความสามารถ  
 (Full Capacity) เพื่อบริหารจัดการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวให้มีความปลอดภัยและความ  
 คล่องตัวในการใช้งาน โดยบริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการจำนวนตำแหน่งปฏิบัติงาน (Controller  
 Working Position: CWP) ให้เหมาะสมกับปริมาณการจราจรทางอากาศ เพื่อยกระดับความสามารถใน  
 การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศของเจ้าหน้าที่แต่ละคน เพื่อแก้ปัญหาความเหนื่อยล้าในการทำงาน  
 ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบต่อการให้บริการได้ ดังนั้นบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องเพิ่มจำนวน CWP  
 สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรทางอากาศที่คาดว่าจะ  
 เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ตามหลักความปลอดภัยมั่นคงของระบบ (System Security) ขั้นสูง  
 ต้องมีระบบสำรองต่างพื้นที่ (Offsite Backup System) บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดทำศูนย์ควบคุมจราจร  
 ทางอากาศสำรอง โดยติดตั้งอุปกรณ์ CWP เพื่อให้สามารถทำงานได้เทียบเท่ากับระบบงานหลักที่ใช้งาน  
 อยู่ในปัจจุบัน โดยในปี ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหา CWP สำหรับอุปกรณ์ประกอบระบบควบคุม  
 การสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS)



#### ๔. แผนดำเนินการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ (National Aviation System Capacity Enhancement Plan)

(ระยะเวลาดำเนินการ ตุลาคม ๒๕๕๘–กันยายน ๒๕๖๑ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๓๒๖.๒๙ ล้านบาท))

ปัจจุบัน ห้วงอากาศของประเทศ มีความต้องการใช้งานเพิ่มมากขึ้น ทั้งภาคความมั่นคง และภาคการบินด้านพลเรือน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการ การใช้ห้วงอากาศร่วมกัน ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งแนวทางสากลที่ใช้บริหารจัดการ คือ การจัดตั้งศูนย์ประสานความร่วมมือระหว่างภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน (Civil Military Air Traffic Management Coordination: CMAC) โดยนำแนวคิดการปรับห้วงอากาศไปสู่ Flexible Use of Airspace (FUA) เข้ามาบริหารจัดการ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินการที่สำคัญ ใน ๓ ระดับ คือ ระดับกลยุทธ์การใช้งานห้วงอากาศ (Strategic) ระดับวางแผนใช้งานห้วงอากาศล่วงหน้า (Pre-Tactical) และระดับปฏิบัติการในการใช้งานห้วงอากาศ (Tactical)

จากปัจจัยข้างต้น ทั้งการเติบโตของเที่ยวบิน รวมถึงแผนงานสากลต่าง ๆ ที่ประเทศไทยต้องพิจารณา และดำเนินการโดยเร่งด่วนตามกรอบเวลาที่ได้มีการกำหนดไว้ เพื่อให้ระบบการบินของประเทศได้ถูกพัฒนาไปในทิศทางที่ถูกต้อง เหมาะสม และอยู่บนมาตรฐานสากล

ดังนั้นเพื่อเตรียมความพร้อมรับมือกับสถานการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้น บริษัทฯ ในฐานะหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ และบริการจราจรทางอากาศ

หลักของประเทศ จึงจำเป็นต้องกำหนดให้มีการพัฒนาห้วงอากาศภายในพื้นที่ Bangkok Flight Information Region (FIR) ขึ้น รวมถึงการร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบการบินส่วนอื่น ๆ ของประเทศ ให้เกิดการพัฒนาไปพร้อมกัน โดยบรรจุไว้ในชื่อ “**แผนดำเนินการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ (National Aviation System Capacity Enhancement Plan)**” นี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และร่วมขับเคลื่อนระบบการบินของประเทศไปสู่มาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน และเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ ทั้งระบบห้วงอากาศ (Airspace System) และระบบสนามบิน (Airport System) โดยมีการดำเนินการที่มุ่งไปในทิศทางเดียวกันตามแนวทางมาตรฐานสากล อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกันตลอดเวลา

โดยมีเป้าหมายให้ระบบการบินของประเทศ สามารถรองรับกับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในระยะเวลา ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๗๘) ซึ่งจะส่งผลถึงความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกด้วย โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือในการพัฒนาระบบการบินของประเทศ ร่วมจัดทำแผนระบบห้วงอากาศ (Airspace System) และแผนท่าอากาศยาน (Airport System) รวมถึงแผนอื่นๆ ที่จำเป็นมาดำเนินการเพื่อการพัฒนาการบินของประเทศ โดยการพัฒนาดังกล่าวจะครอบคลุมการพัฒนาห้วงอากาศเขตเส้นทางบิน (Airways) ภายในเขตแกล่งข่าวการบิน (FIR) ทั้งหมด โดยนำพื้นที่ห้วงอากาศของประเทศในกลุ่มสมาชิกกลุ่มแม่น้ำโขง (พม่า ลาว เวียดนาม และกัมพูชา) มาเป็นปัจจัยประกอบในการพิจารณา และครอบคลุมการพัฒนาท่าอากาศยาน ครอบคลุมพื้นที่ห้วงอากาศของสนามบินพาณิชย์ จำนวนทั้งสิ้น ๓๗ สนามบิน

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ ได้มีการลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการวิเคราะห์และออกแบบระบบการบินตามโครงการดังกล่าว เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ เรียบร้อยแล้ว

๕. โครงการจัดสร้างหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม)เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๗ รอบ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๔ พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศ ณ หอบังคับการบินดอนเมืองแห่งใหม่

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๔-๒๕๖๑ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๒๘๖.๕๓ ล้านบาท)

จากนโยบายการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองอย่างเต็มรูปแบบอีกครั้ง ทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณจราจรทางอากาศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงได้ก่อสร้างหอบังคับการบินใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย สามารถให้ข้อมูลเพื่อใช้ในการควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการติดตามอากาศยานและยานพาหนะในสนามบิน เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยภาคพื้นในสนามบิน และเชื่อมโยงข้อมูลแบบอัตโนมัติและทำงานร่วมกันได้ทั้งกับหอบังคับการบินสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพและเส้นทางบินได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดยบริษัทฯ ยังคงใช้งานอาคารหอบังคับการบินเดิมและอุปกรณ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันต่อไป ควบคู่กับหอบังคับการบินใหม่ เพื่อเสริมศักยภาพในการควบคุมจราจรทางอากาศ และทำหน้าที่เป็นหอบังคับการบินสำรองต่างพื้นที่ (Offsite Backup) ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นในบริเวณอาคารเทียบอากาศยานด้านทิศเหนือด้วย โดยการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ และในปี ๒๕๕๘ ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) แล้วเสร็จโดยในปี ๒๕๕๙ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ และทดสอบเชื่อมโยงกับระบบใหม่ทั่วประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ รวมทั้งดำเนินการทดสอบระบบต่อเนื่องแล้วเสร็จ โดยในปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ เป็นการทดลองใช้งานแบบคู่ขนานกับระบบปัจจุบันและเปิดใช้งานระบบใหม่ต่อไป

๖. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Range/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานนครพนม ระนอง นครราชสีมา ดอนเมือง และสมุย

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๗-๒๕๕๙ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๒๕.๑๗ ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ DVOR/DME ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๕ ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้นดังนั้นบริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา นครพนม ระนอง ดอนเมือง และสมุย รวม ๕ แห่ง โดยในปี ๒๕๕๙ ได้ดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบการทำงานของ DVOR/DME ทั้ง ๕ แห่งและเปิดใช้งานเรียบร้อยแล้ว

**๗. จัดหาและติดตั้งระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT (Multilateration) ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต และเชียงใหม่**

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘-๒๕๖๐ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๑๒.๘๖ ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการตรวจสอบการรुक้าเข้าทางวิ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงพิจารณาระบบ Multilateration System (MLAT) ซึ่งเป็นระบบตรวจจับการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะ ในบริเวณทางวิ่ง ทางขับและลานจอด เข้ามาใช้งานสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีอากาศยานให้บริการหนาแน่น โดยระบบ MLAT ถูกพัฒนาด้วยเทคโนโลยีแบบใหม่ ที่ทำให้สามารถแสดงข้อมูลได้ทั้งตำแหน่งชื่อของอากาศยานยานพาหนะ และค่าตำแหน่งของอากาศยานที่ถูกต้องแม่นยำ รวมทั้งความสามารถในการแจ้งเตือนกรณีอากาศยานรุก้าเข้าไปในทางวิ่ง (Runway Incursion) โดยในปี ๒๕๕๙ ได้ทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่ง

**๘. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME (Doppler Very High Frequency Omni-directional Range/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานชุมพร แม่สอด บุรีรัมย์ และกระบี่ และการก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานแม่สอด**

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘-๒๕๖๐ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๑๑.๑๔ ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๕ ปี และประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานแม่สอด บุรีรัมย์ ชุมพร และกระบี่ รวม ๔ แห่ง รวมทั้งก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานแม่สอด เพื่อทดแทนของเดิมตามแผนปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด ตามนโยบายภาครัฐโดยในปี ๒๕๕๙ ได้ดำเนินการผูกพันสัญญางานก่อสร้างอาคารสถานี DVOR/DME ที่ท่าอากาศยานแม่สอดแล้วในเดือนกันยายน ๒๕๕๙ และอยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาระบบ/อุปกรณ์ DVOR/DME

**๙. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสาร สนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT (Multilateration) สำหรับท่าอากาศยานเชียงใหม่และท่าอากาศยานภูเก็ต**

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘ - ๒๕๖๐ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔๒.๒๐ ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรในสถานการณ์ภาคพื้น ให้เหมาะสมและสอดคล้องตามความหนาแน่นของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตโดยมีการติดตั้งระบบ MLAT ซึ่งจำเป็นต้องมีสายสื่อสารรองรับระบบดังกล่าว เพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปี ๒๕๕๙ ได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่ง รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์สื่อสารส่วนหนึ่งแล้ว

**๑๐. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทางวิ่ง 21L)**  
(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๕-๒๕๖๐ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๒๗.๙๘ ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ ILS/DME ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๕ ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้นดั่งนั้นบริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS/DME ท่าอากาศยานดอนเมือง ทางวิ่ง 21L เพื่อทดแทนของเดิม โดยในปี ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาระบบ/อุปกรณ์ ILS/DME

**๑๑. งานเชิงกลยุทธ์ในการสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนและแนวคิดห้วงอากาศอาเซียนไร้รอยต่อ**  
(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๙-๒๕๖๓)

จากการมีแผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) และการจัดแบ่งให้มีการดำเนินงานด้าน (Air Traffic Management: ATM) เป็นหนึ่งในสามงานสำคัญลำดับต้นในด้านเทคนิค โดยบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ เรื่อยมา ในฐานะผู้สนับสนุนคณะผู้แทนของประเทศไทย และมีบทบาทสำคัญในการพิจารณา/นำเสนอ/ร่วมดำเนินงานในเวทีอาเซียนมาโดยตลอด และในปี ๒๕๕๙ บริษัทฯ ร่วมกับประเทศอาเซียน อยู่ระหว่างจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน ซึ่งเป็นกิจกรรมสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ๒๕๕๙-๒๕๖๘ (ASEAN Transport Strategic Plan: ATSP 2016-2025) และการเข้าร่วมสนับสนุนกิจกรรมสำคัญภายใต้โครงการความร่วมมืออาเซียน-ยุโรป (ASEAN Air Transport Integration Project: AATIP) โดยภายใต้แผนการทำงานของคณะทำงานย่อยด้านความร่วมมือทางเทคนิคการขนส่งทางอากาศอาเซียน ในช่วงปี ๒๕๕๙-๒๕๖๐ (ASEAN Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) Work Plan 2016-2017) ซึ่งไทยได้รับมอบหมายบทบาทเทียบเคียงได้กับหน่วยงานชั้นนำในอาเซียน ดังเช่น สิงคโปร์ ในบทบาท Lead Country ต่อแผนงานดังกล่าว

**แผนงานโครงการสำคัญที่คาดว่าจะลงทุนภายใน ๓ ปีข้างหน้า**

**๑. จัดสร้างอาคารสำนักงานใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานดอนเมือง**  
(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๗-๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑,๐๙๗.๔๑ ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มพื้นที่ใช้สอยภายในพื้นที่สำนักงานใหญ่ที่จำกัด ให้สามารถรองรับการปฏิบัติงานของพนักงาน หรือไม่มีพื้นที่ปฏิบัติงานในอนาคตเมื่อเปิดใช้งานศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Center: ATMC) เนื่องจากต้องเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ปฏิบัติงานชั่วคราวในอาคาร ๖๐ ปี และเพื่อการทำ Zoning ให้หน่วยงาน/พนักงานได้ปฏิบัติงานในสถานที่ที่เหมาะสมและมีการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในยามปกติและยามวิกฤติฉุกเฉินได้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพื่อเพิ่มบทบาทผู้นำของบริษัทฯ ในการดำเนินงานเชิงบูรณาการร่วมกับหน่วยงานหลักด้านการบินของไทย

และส่งเสริมกิจกรรมด้านการบินภายในประเทศและภูมิภาคในยุคประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยในปี ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบและจัดทำแบบสำหรับก่อสร้างอาคาร AEROTHAI COMPLEX

**๒. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี**  
(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๔๗.๔๗ ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๕ ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้นบริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี รวม ๖ แห่ง โดยในปี ๒๕๕๙ อยู่ระหว่างการจัดทำรายละเอียดทางเทคนิคเพื่อประกอบการจัดซื้อจัดจ้าง

### การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ มีความตระหนักในเรื่องนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ซึ่งเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญในอันที่จะบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาอย่างมีบูรณาการ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกันได้ ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูล และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน โดยประกอบด้วย

๑. พัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่เหมาะสม
  - ติดตั้งระบบ Site-to-Site VPN เชื่อมโยงสำนักงานใหญ่ทุ่งมหาเมฆและหอคอยควบคุมการบินภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบข่ายสื่อสาร
  - ขยายการให้บริการ WLAN เพิ่มเติมบริเวณจุดอับสัญญาณในพื้นที่สำนักงาน
  - ติดตั้ง Network Access Control ควบคุมการเข้าถึงโครงข่าย ICT ของบริษัทฯ เพื่อเป็นการรักษาความมั่นคงปลอดภัยในการเข้าถึงเครือข่ายตามมาตรฐาน ISO27001 และเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง
  - ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ Firewall Gateway เพื่อทดแทนอุปกรณ์เดิมที่หมดอายุการใช้งานของศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค
  - ติดตั้งระบบสารสนเทศสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านอำนวยความสะดวกและสำหรับพนักงานบนฮาร์ดแวร์ใหม่ พร้อมทั้งติดตั้งระบบสำรอง เพื่อให้รองรับการประมวลผลและจัดเก็บข้อมูลที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่องจากการติดตั้งระบบสำรอง
  - บำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อความมั่นคงปลอดภัยเพื่อป้องกันปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดจากไวรัสคอมพิวเตอร์ อีเมลขยะ และการโจมตีในรูปแบบอื่น ๆ
๒. เสริมสร้างศักยภาพของการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยระบบสารสนเทศ
  - พัฒนาระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์และระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการติดต่อสื่อสารและดำเนินการด้านเอกสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณการใช้กระดาษ

- นำระบบ Smart Phone และ Tablet มาใช้งาน เพื่อให้ฝ่ายจัดการสามารถเข้าถึงจดหมายอิเล็กทรอนิกส์และระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ทำให้สามารถปฏิบัติงานได้แม้อยู่นอกสถานที่ทำงาน
  - พัฒนาระบบสารสนเทศด้านทรัพยากรบุคคล (Human Resource Information System) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลโดยรวม ตั้งแต่การนำข้อมูลเข้าระบบ การจัดเก็บและการบันทึกข้อมูล การประมวลผล ตลอดจนการจัดทำรายงาน และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และจัดทำสารสนเทศที่เป็นประโยชน์สำหรับการบริหารจัดการ การวางแผน และการตัดสินใจเกี่ยวกับทรัพยากรบุคคล รวมถึงระบบที่ให้พนักงานสามารถบริการตนเองได้ (Employee Self Service)
  - พัฒนาระบบบริหารโครงการ เพื่อสนับสนุนการติดตามความคืบหน้าโครงการบริหารจัดการโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด
  - พัฒนาระบบสารสนเทศงานประเมินความปลอดภัยเพื่อสนับสนุนการวิเคราะห์และประเมินความรุนแรงของเหตุการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางด้านการบิน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ
  - พัฒนาระบบ Business Process Management System (BPMS) เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อใช้บริการและซ่อมบำรุงวิทยุสื่อสารกลุ่ม Trunked Radio ในอันที่จะยกระดับความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการตามสนามบินต่าง ๆ ทั่วประเทศ
  - พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ (Business Intelligence) และพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจทางการเงิน (Financial Intelligence) เพื่อเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนด้านข้อมูลต่างๆทั้งในภาพกว้างและเชิงลึกที่จำเป็นต่อการตัดสินใจเชิงบริหาร (Decision Support System)
๓. พัฒนาบริการอิเล็กทรอนิกส์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ด้วยการบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- พัฒนาปรับปรุงระบบบริการข้อมูลเพื่อการบริหาร เพื่อสนับสนุนข้อมูลสารสนเทศให้กับผู้บริหาร ให้ข้อมูลสารสนเทศมีการประมวลผลและนำเสนอข้อมูลแบบอัตโนมัติ ซึ่งจะทำให้ข้อมูลมีความถูกต้อง แม่นยำ และเชื่อถือได้ สามารถสนับสนุนการตัดสินใจแก้ปัญหาต่าง ๆ ได้
  - พัฒนาปรับปรุงระบบบริการข้อมูลเพื่อพนักงาน สำหรับเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร และประชาสัมพันธ์กิจกรรม จัดเก็บรวบรวมองค์ความรู้ด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ เพื่อให้ได้ระบบที่มีข้อมูลและสารสนเทศที่ครบถ้วน ถูกต้อง แม่นยำ ทันกาล ลดความซ้ำซ้อน
  - นำระบบประชุมทางไกลผ่าน Web Video Conference มาใช้งาน เพื่อให้สามารถติดต่อสื่อสารและประชุมทางไกลได้แม้อยู่นอกสถานที่ทำงานปกติ
  - นำระบบติดต่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ผ่านช่องทาง GovChannel ตามนโยบายรัฐบาล อาทิ G-Chat, G-Info, G-News และ Open Government Data
  - จัดทำเว็บไซต์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทางราชการที่ประชาชนควรได้รับรู้และจัดทำเว็บไซต์สำหรับรับข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อร้องเรียนต่าง ๆ ผ่านศูนย์รับข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ

๔. พัฒนาและส่งเสริมบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถและทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรโดยมุ่งเน้นให้ความรู้ทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
  - สร้างความตระหนักรู้ในการใช้งานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอยู่บนพื้นฐานของความมั่นคงปลอดภัยอย่างพอเพียง
  - สร้างเสริมขีดความสามารถของผู้ปฏิบัติงานเพื่อให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีที่กำลังก้าวไปอย่างรวดเร็ว (Disruptive Technology) เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการพัฒนาประเทศไปสู่ Thailand 4.0 ตามแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (Digital Economy and Society)

## บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่น ๆ ประจำปี ๒๕๕๙

### ๑. การประชุม CANSO Global Benchmarking Workgroup

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมของ Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) ได้แก่ การประชุม CANSO Global Benchmarking Workgroup ระหว่างวันที่ ๓๐ มีนาคม-๑ เมษายน ๒๕๕๙ ณ ห้อง Turquoise ชั้น ๘ โรงแรม เอทิส ลุมพินี กรุงเทพฯ เป็นการประชุมที่จัดขึ้นประจำปี ปีละ ๒ ครั้ง เพื่อให้สมาชิก CANSO นำเสนอข้อมูลการทำ Benchmarking รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้แทนแต่ละหน่วยงาน ANSPs แลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ระหว่างกัน เพื่อจัดทำกระบวนการ Benchmarking และปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินการให้ดียิ่งขึ้น โดยการประชุมจะนำผลชี้วัดปัจจุบันและผลการดำเนินการมาประมวล เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากผลตอบรับจากการจัดทำ Global ANS Performance Report ครั้งที่ผ่านมา และนำมาปรับปรุง เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำ Global ANS Performance Report ครั้งต่อไป

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ในการร่วมมือกับ CANSO โดยมีเป้าหมายที่จะดึงดูดสมาชิกผู้แทนจากหน่วยงานในทวีปเอเชียแปซิฟิกเข้าร่วมการประชุมดังกล่าวให้มากขึ้น เนื่องจากปกติแล้วจะมีบริษัทฯ เป็นผู้แทนจากทวีปเอเชียเพียงหน่วยงานเดียว แต่ในครั้งนี้นอกจากผู้เข้าร่วมประชุมจากทวีปอเมริกาและทวีปยุโรป ได้แก่ ไอซ์แลนด์ แคนาดา และตัวแทนจาก CANSO และหน่วยงาน Helios แต่ยังรวมถึงทวีปตะวันออกกลางและเอเชียอีกหลายหน่วยงานซึ่งได้แก่ ซาอุดีอาระเบีย นิวซีแลนด์ อินโดนีเซีย แอฟริกา สิงคโปร์ กัมพูชา ปาปัวนิวกินี อินเดีย ซึ่งหลายหน่วยงานได้เข้าร่วมการประชุมดังกล่าวเป็นครั้งแรก

บริษัทฯ จึงใช้โอกาสนี้ในการพัฒนาและสร้างบุคลากรที่มีความเกี่ยวข้องในการจัดทำ/วิเคราะห์ข้อมูลส่งให้กับ GBWG เพื่อจัดทำรายงาน Global ANS Performance Report ในแต่ละปี และพนักงานที่นำข้อมูลดังกล่าวไปใช้งานกล่าวคือ คณะทำงานกำหนดแนวทางและแผนปฏิบัติการเพื่อให้มีวิธีปฏิบัติการที่ดีที่สุด (Best Practices) ในด้าน Productivity and Cost Effectiveness นอกจากนี้ยังเป็นเวทีแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านจากบริษัทฯ กับผู้เข้าร่วมประชุม GBWG ทั้งในด้านการเงิน ทรัพยากรบุคคล

เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ACC/APP/TWR โดยผู้แทนบริษัทฯ ที่เข้าร่วมการประชุม CANSO ที่เกี่ยวข้อง เช่น Human Resource Working Group (HRWG) และ Operations Standing Committee (OSC) เข้าร่วมการประชุมดังกล่าวด้วย ซึ่งนอกจากจะเป็นการแสดงบทบาทและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องของบริษัทแล้วยังถือเป็นการสร้างมิตรภาพของเจ้าหน้าที่ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเพิ่มคุณภาพในการประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลในอนาคตอีกด้วย

## **๒. การประชุม The Fourth Bangladesh, India, Myanmar and Thailand ATM Coordination Group Meeting (BIMT –ATM/CG/4)**

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม The Fourth Bangladesh, India, Myanmar and Thailand ATM Coordination Group Meeting (BIMT–ATM/CG/4) ระหว่างวันที่ ๑๗-๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙ ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นการประชุมเพื่อหารือและร่วมมือในเรื่องการบริหารจราจรทางอากาศระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ จาก ๔ ประเทศ ที่มีน่านฟ้าติดกัน ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า และประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อขับเคลื่อนภูมิภาคให้ไปสู่การบริหารจราจรทางอากาศที่สอดคล้องกัน และเพื่อหาข้อตกลงร่วมกันในการริเริ่มด้านต่าง ๆ เช่น การพัฒนาโครงสร้างเส้นทางการบิน เพื่อเพิ่มสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศในภูมิภาค

ที่ประชุมได้เห็นพ้องในการปรับเปลี่ยน BOBCAT terminologies ให้สอดคล้องกับมาตรฐาน Air Traffic Flow Management (ATFM) สากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำ Calculated Take-Off Time (CTOT) มาใช้แทน Allocated Wheels-Up Time (AWUT) รวมทั้ง MAAR ได้เสนอระบบการรายงาน online Large Height Deviation (LHD) เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ารายงานจะถูกส่งออกไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง MAAR และ BOBASMA โดยอัตโนมัติ นอกจากนี้ ประเทศสมาชิก BIMT ได้ตกลงในการดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางการบิน โดยจะเริ่มเปิดใช้งานเส้นทางการบิน L524, M506 และ L877 ในระยะที่ ๑ และในระยะที่ ๒ ซึ่งที่ประชุมจะหารือเพื่อใช้โครงสร้างเส้นทางบินใหม่แบบเต็มรูปแบบในการประชุมครั้งถัดไป

## **๓. การประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ครั้งที่ ๒๔**

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ ๒๕-๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ณ โรงแรม The Grace Amphawa จังหวัดสมุทรสงครามเป็นการประชุมที่บริษัทฯ และกรมการบินพลเรือนมาเลเซีย (Department of Civil Aviation Malaysia: DCA Malaysia) มีข้อตกลงร่วมกันให้มีการจัดการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) โดยหมุนเวียนกันเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุม ที่มีเป็นประจำทุกปี ปีละ ๒ ครั้ง เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย รวมถึงการหารือร่วมกันเพื่อสานต่อการดำเนินงานจากการประชุมครั้งที่ผ่านมาให้เกิดความต่อเนื่องและเป็นไปตามข้อตกลงของทั้งสองหน่วยงาน

ทบทวนแผนการจัดทำเส้นทางบินแบบ Uni-Directional ความคืบหน้าแผนดำเนินการเรื่อง ATS Inter-Facility Data Communication (AIDC) ความคืบหน้าแผนการแลกเปลี่ยนข้อมูลเรดาร์ และ



ทบทวนแก้ไขข้อตกลงต่าง ๆ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการจราจรทางอากาศ และเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)

#### ๔. การประชุม Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Network Project

บริษัทฯ และหน่วยงาน Civil Aviation Authority Singapore (CAAS) สาธารณรัฐสิงคโปร์ ผนึกความร่วมมือกันเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Distributed Multi-Nodal ATFM Operational Trial โดยบริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมครั้งที่ ๙ ระหว่างวันที่ ๒๒-๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ณ โรงแรม Pullman G Bangkok และครั้งที่ ๑๑ ระหว่างวันที่ ๒๙ สิงหาคม-๑ กันยายน ๒๕๕๙ ณ โรงแรม Banyan Tree

โดยการประชุมจัดขึ้นเพื่อบริหารเกี่ยวกับการเตรียมการและการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการพัฒนา Cross-Border ATFM Operation ในรูปแบบ Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Network ซึ่งเริ่มทดสอบ Operational Trial เมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘ โดยจะเป็นพัฒนาการต่อเนื่องจากความร่วมมือ CDM/ATFM ระหว่าง บริษัทฯ กับ Civil Aviation Authority Singapore (CAAS), Hong Kong Civil Aviation Department สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ออสเตรเลีย มาเลเซีย และสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

การพัฒนาความร่วมมือ Cross-Border ATFM Operation และการ Review ผลการทดสอบการออก CTOT ทั้งในส่วนประเทศผู้ออกและผู้รับในช่วงการจัดงานวันชาติของสิงคโปร์ และตกลงเรื่อง Common Operating Procedure (COP) รวมทั้งรวมกำหนดช่วงเวลาทดสอบกระบวนการ CTOT ในอนาคต ซึ่งบริษัทฯ ตั้งเป้าทดสอบการออก CTOT ในกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติในเดือนมกราคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้ ผลการ Review เป็นที่น่าพอใจทั้งการใช้งานระบบและผลลัพธ์ของการดำเนินการ โดยเฉพาะปริมาณ Airborne Delay ที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัด

#### ๕. การประชุมความร่วมมือ 3 CEOs ของหน่วยงานด้านการบินของไทย ระหว่างบริษัทฯ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทฯ ผนึกความร่วมมือกันเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมทุกไตรมาส โดยมีผู้บริหารระดับสูงสุด และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องของทั้งสามหน่วยงานเข้าร่วมประชุม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบริหารเกี่ยวกับการปฏิบัติงานและบูรณาการแผนงานร่วมกันของสามหน่วยงานด้านการบินของประเทศ ผ่านการหารือในรูปแบบความร่วมมือด้านกลยุทธ์และปฏิบัติการ (Strategic and Operational Standing Agenda) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศ ปริมาณเที่ยวบิน และการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาค รวมถึงหารือเพื่อเตรียมความพร้อมตามโครงการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบริการการเดินทางอากาศ (Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach: USAP-CMA) ของ ICAO

## ๖. การประชุมเชิงปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินภายใต้หัวข้อ “SMART Sky by US”

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินภายใต้หัวข้อ “SMART Sky by US” ซึ่งเป็นการประชุมร่วมกันระหว่างสายการบินสัญชาติไทย กับ บริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือร่วมกับสายการบินต่างๆ ในประเด็นความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน และหาแนวทางในการแก้ไข/ปรับปรุงการปฏิบัติการบิน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำการบิน รวมทั้งสร้างความเข้าใจในการปฏิบัติงานของทั้งสองฝ่าย คือ ผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ให้มีมุมมองในการทำงานที่ตรงกัน สร้างเครือข่ายในการปฏิบัติงาน ให้เกิดการทำงานร่วมกันเป็นทีม โดยจะมีการจัดประชุมทุกไตรมาส เพื่อติดตามสถิติและผลการดำเนินการ/ความคืบหน้าในประเด็นต่างๆ จากการประชุมครั้งที่ผ่านมา

## ๗. การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting

การประชุม Airspace Users–ANSP Meeting เป็นการประชุมที่จัดขึ้นปีละ ๒ ครั้งในช่วงเดือนมีนาคมและกันยายนของทุกปี เพื่อให้ผู้ใช้บริการการเดินอากาศและผู้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศได้มีโอกาสพบปะเพื่อหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานร่วมกัน รวมถึงเป็นการเผยแพร่ข้อมูลโครงการสำคัญที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการในปีที่ผ่านมา และโครงการพัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศต่าง ๆ ที่มีแผนการดำเนินการในปีถัดไป รวมทั้งแจ้งผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการภายนอกประจำปี ให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบ การประชุมดังกล่าวถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการ เพื่อนำมาปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการของบริษัทฯ ให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด และเกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันต่อไป อีกทั้งยังเป็นการสื่อสารข่าวสารและข้อมูลที่สำคัญ ให้ผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ได้รับทราบ และสร้างความสัมพันธ์ทั้งในระดับบุคคลและระดับองค์กรกับผู้ใช้บริการอีกด้วย

## ๘. การลงนามบันทึกข้อตกลง

### ๘.๑ การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพอากาศ (ทอ.) กับ บริษัทฯ ฉบับประจำปี ๒๕๕๙

บันทึกข้อตกลงนี้จัดทำเพื่อเป็นแนวทางในการทำงานระหว่างกัน ทั้งในด้านวิธีปฏิบัติการบิน เทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรร่วมกัน รวมทั้งบูรณาการความร่วมมือ เพื่อให้ระบบการเดินอากาศมีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งด้านการปกป้องอธิปไตยของประเทศ และการพัฒนาการเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ ให้มีความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบันทึกข้อตกลงระหว่าง ทอ. กับ บริษัทฯ มีการทบทวน และลงนามปีละครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน



พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง ผู้บัญชาการทหารอากาศ และ นางสาวริณี อังศุสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทฯ ลงนามในบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๙ ณ กองบัญชาการกองทัพอากาศ

๘.๒ การลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ระหว่าง กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) กับ บริษัทฯ

บันทึกข้อตกลงนี้จัดทำเพื่อให้การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บริษัทฯ ในการให้บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินของประเทศเป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว และเกิดความเข้าใจที่ตรงกันในบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ เป็นไปตามกฎระเบียบและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)



นายวันชัย ศักดิ์อุดมไชย อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา และ นางสาวริณี อังศุสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทฯ ลงนามในข้อตกลง เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๙ ณ กรมอุตุนิยมวิทยา

## ผลการดำเนินงานขององค์กร

**โครงการติดตั้งสถานีเครื่องส่งวิทยุ ณ ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี และ ติดตั้งสถานีเครื่องส่งวิทยุ  
สำโรง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ตและศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่**

เนื่องจากปัจจุบันมีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้มการเพิ่มปริมาณขึ้นต่อไปอย่างต่อเนื่อง และการติดตั้งความถี่ใช้งานจำนวนมาก เพื่อรองรับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น เพื่อเป็นการลดปัจจัยความเสี่ยงในด้านการรบกวนกันเองของความถี่ที่ติดตั้งใช้งาน และด้าน Single Point of Failure จากระบบอุปกรณ์สื่อสารการเดินอากาศเกิดขัดข้อง ซึ่งมีผลกระทบต่อการให้บริการ การควบคุมจราจรทางอากาศให้ไม่สามารถให้บริการต่อเนื่องตลอดเวลา จากการพิจารณาปัจจัย ความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้น จึงมีความจำเป็นในการดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างของสถานีวิทยุรับ-ส่ง ซึ่งเป็นอุปกรณ์สื่อสารหลักทางเสียงในการให้บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ สำหรับใช้ในการสื่อสารทางอากาศกับภาคพื้นดิน (AIR-GROUND) ระหว่างนักบินกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้ การทำการบินมีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยตามข้อกำหนดของ ICAO ทั้งนี้ ปัจจุบันอุปกรณ์ เครื่องรับ-ส่งวิทยุหลัก และสำโรง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต และศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ติดตั้ง ใช้งานอยู่ในสถานีเดียวกัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดข้อขัดข้องระบบวิทยุสื่อสารไม่สามารถให้บริการได้ จาก ปัจจัยความเสี่ยงในด้าน Single Point of Failure เช่น กรณีระบบไฟฟ้า ข่ายสื่อสาร เป็นต้น ซึ่งส่งผล กระทบต่อการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพ การให้บริการของระบบวิทยุสื่อสารให้มีเสถียรภาพสูงขึ้น โดยติดตั้งสถานีเครื่องส่งวิทยุ ณ ศูนย์ควบคุม การบินอุดรธานี และติดตั้งสถานีเครื่องส่งวิทยุสำโรง จำนวน ๒ สถานี ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต และ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

## การนำสัญญาณระบบติดตามอากาศยานเรดาร์ทุติยภูมิใหม่ จำนวน ๖ สถานีเข้าใช้งาน

บริษัทฯ ดำเนินโครงการจัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพระบบ เรดาร์ที่ทำอากาศยานดอนเมือง และโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบติดตามอากาศยาน ในประเทศเพิ่มเติม ณ ท่าอากาศยานพิษณุโลก เชียงราย อุดรธานี ร้อยเอ็ด และชุมพร เพื่อรองรับ การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศด้วยระบบเรดาร์ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) อนุญาตให้บริษัทฯ สามารถเปิดใช้งานระบบติดตามอากาศยานเรดาร์ทุติยภูมิที่ติดตั้งใหม่ทั้ง ๖ สถานีได้ตามปกติ

กองวิศวกรรมระบบติดตามอากาศยาน เป็นหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบ โครงการ “การนำสัญญาณระบบติดตามอากาศยานเรดาร์ทุติยภูมิใหม่ จำนวน ๖ สถานีเข้าใช้งาน” สำหรับ การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Bangkok Area Control Centre) และเขตประชิด สนามบินกรุงเทพ (Bangkok Approach Control Unit) ซึ่งได้ดำเนินการเชื่อมต่อสัญญาณระบบติดตาม อากาศยานเรดาร์ทุติยภูมิเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการติดตาม อากาศยานในพื้นที่ห้วงอากาศที่สัญญาณเรดาร์ยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง พัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการ ควบคุมจราจรทางอากาศในพื้นที่เขตประชิดสนามบินภูมิภาค และนำสัญญาณเรดาร์ที่มีมาใช้ให้เกิด ประโยชน์และคุ้มค่า

โดยมีการร่วมกันปฏิบัติงานในหลายส่วนงาน ได้แก่ กองปฏิบัติการบินทำการบินทดสอบระบบเรดาร์ (Flight Check) ตามรอบระยะเวลา ฝ่ายปฏิบัติการร่วมกับศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง ทดสอบตำแหน่งของอากาศยานที่ได้รับจากระบบเรดาร์ทุติยภูมิใหม่ทั้ง ๖ สถานี และผ่านระบบประมวลผลสัญญาณเรดาร์ที่ใช้งานในปัจจุบัน ซึ่งมีหน่วยงานกลางดูแล เฝ้าระวังระบบติดตามอากาศยาน เพื่อให้สามารถบริการระบบฯ ได้ตามมาตรฐาน

### บริการการเดินอากาศ

#### บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มีจำนวนเที่ยวบินที่รับบริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินทั้งหมด ๘๑๐,๔๑๖ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวน ๗๙,๘๕๗ เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๙๓

#### ปริมาณเที่ยวบินที่รับบริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน

| ประเภทเที่ยวบิน                | ปริมาณเที่ยวบิน<br>ในปีงบประมาณ |         | ปริมาณเที่ยวบิน<br>เปลี่ยนแปลง |                                         |
|--------------------------------|---------------------------------|---------|--------------------------------|-----------------------------------------|
|                                | ๒๕๕๘                            | ๒๕๕๙    | เพิ่มขึ้น (+)<br>ลดลง (-)      | เพิ่มขึ้น (+) ร้อยละ<br>ลดลง (-) ร้อยละ |
| เที่ยวบินพาณิชย์ ระหว่างประเทศ |                                 |         |                                |                                         |
| - แบบทำการบินประจำ             | ๓๔๔,๙๔๕                         | ๓๙๑,๔๑๒ | ๔๖,๔๖๗                         | ๑๓.๔๗                                   |
| - แบบทำการบินไม่ประจำ          | ๓๕,๙๓๔                          | ๓๒,๐๘๗  | -๓,๘๔๗                         | -๑๐.๗๑                                  |
| - แบบทำการบินผ่าน              | ๗๙,๖๗๖                          | ๙๐,๓๕๓  | ๑๐,๖๗๗                         | ๑๓.๔๐                                   |
| เที่ยวบินพาณิชย์ ภายในประเทศ   | ๒๕๖,๘๒๔                         | ๒๘๓,๑๖๕ | ๒๖,๓๔๑                         | ๑๐.๒๖                                   |
| รวมจำนวนเที่ยวบินพาณิชย์       | ๗๑๗,๓๔๙                         | ๗๙๗,๐๑๗ | ๗๙,๖๖๘                         | ๑๑.๑๐                                   |
| เที่ยวบินทหาร                  | ๑๓,๑๘๐                          | ๑๓,๓๙๙  | ๒๑๙                            | ๑.๖๖                                    |
| รวมจำนวนเที่ยวบิน ทั้งหมด      | ๗๓๐,๕๒๙                         | ๘๑๐,๔๑๖ | ๗๙,๘๘๗                         | ๑๐.๙๓                                   |

**ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ  
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง**

๑. ตารางปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้น-ลง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

| ปีงบประมาณ ๒๕๕๙                      |                   |                 |         |
|--------------------------------------|-------------------|-----------------|---------|
| ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/<br>ลง ณ สนามบิน | สนามบิน           |                 | รวม     |
|                                      | สุวรรณภูมิ (VTBS) | ดอนเมือง (VTBD) |         |
| Flight Type                          |                   |                 |         |
| International                        | ๒๕๗,๕๓๖           | ๓๙,๒๗๒          | ๒๙๖,๘๐๘ |
| Domestic                             | ๗๕,๖๙๔            | ๒๐๕,๔๙๘         | ๒๘๑,๑๙๒ |
| Flight Rule                          |                   |                 |         |
| VFR                                  | -                 | ๑๓,๓๕๙          | ๑๓,๓๕๙  |
| Overfly VFR                          | ๑๖,๗๔๑            | ๑,๖๔๖           | ๑๘,๓๘๗  |
| รวมเที่ยวบิน                         | ๓๔๙,๙๗๑           | ๒๕๙,๗๗๕         | ๖๐๙,๗๔๖ |

๒. ตารางเปรียบเทียบการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กับ ๒๕๕๙

| ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง<br>ณ สนามบิน | สนามบิน           |                 | รวม     |
|-------------------------------------|-------------------|-----------------|---------|
|                                     | สุวรรณภูมิ (VTBS) | ดอนเมือง (VTBD) |         |
| รวมเที่ยวบิน<br>ปีงบประมาณ ๒๕๕๘     | ๓๒๔,๙๘๑           | ๒๓๖,๕๘๒         | ๕๖๑,๕๖๓ |
| รวมเที่ยวบิน<br>ปีงบประมาณ ๒๕๕๙     | ๓๔๙,๙๗๑           | ๒๕๙,๗๗๕         | ๖๐๙,๗๔๖ |

ปริมาณเที่ยวบินปีงบประมาณ ๒๕๕๙ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เท่ากับร้อยละ ๔.๑๑

### ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน (ที่มีปริมาณเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด ๔ อันดับแรก)

| ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง<br>ณ สนามบิน                                         | สุวรรณภูมิ     | ดอนเมือง       | ภูเก็ต        | เชียงใหม่     |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| <b>Flight Type</b>                                                          |                |                |               |               |
| International                                                               | ๒๕๖,๔๐๘        | ๗๗,๕๙๐         | ๔๗,๔๗๔        | ๑๖,๒๘๙        |
| Domestic                                                                    | ๗๗,๑๕๕         | ๑๘๑,๘๒๕        | ๔๘,๗๙๐        | ๕๔,๗๕๙        |
| <b>Type of Operation</b>                                                    |                |                |               |               |
| S : Schedule                                                                | ๓๒๖,๑๐๔        | ๒๒๙,๓๕๕        | ๙๐,๑๖๘        | ๖๖,๐๗๖        |
| N : Non-Schedule                                                            | ๕,๑๘๑          | ๓,๘๒๙          | ๓,๙๕๕         | ๗๕๖           |
| G : General                                                                 | ๒,๒๐๗          | ๗,๗๕๔          | ๙๗๙           | ๓๖๔           |
| M : Military                                                                | ๑๑             | ๑๘,๐๕๐         | ๑,๐๕๖         | ๒,๔๖๐         |
| X : Others                                                                  | ๖๐             | ๔๒๗            | ๕๕            | ๑,๓๙๒         |
| <b>Flight Rule</b>                                                          |                |                |               |               |
| IFR                                                                         | ๓๓๓,๕๕๔        | ๒๔๕,๕๓๓        | ๙๕,๕๔๑        | ๖๖,๒๗๑        |
| VFR (included Y, Z)                                                         | ๙              | ๑๓,๘๘๒         | ๗๒๓           | ๔,๗๗๗         |
| ปีงบประมาณ ๒๕๕๙<br>เฉลี่ยต่อวัน                                             | ๓๓๓,๕๖๓<br>๙๑๑ | ๒๕๙,๔๑๕<br>๗๐๙ | ๙๖,๒๖๔<br>๒๖๓ | ๗๑,๐๔๘<br>๑๙๔ |
| ร้อยละการเปลี่ยนแปลง<br>ของจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ย<br>ต่อวัน (ปี ๒๕๕๙/ปี ๒๕๕๘) | ร้อยละ ๗       | ร้อยละ ๙       | ร้อยละ ๑๓     | ร้อยละ ๔      |

#### ประเด็นสำคัญ

- ปริมาณเที่ยวบินที่ทำการบินขึ้น/ลง เฉลี่ยต่อวัน ณ สนามบิน (ที่มีปริมาณเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด ๔ อันดับแรก) ตามตาราง ส่วนใหญ่มีปริมาณเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งสนามบินภูเก็ตเป็นสนามบินที่มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มมากที่สุด คือ ร้อยละ ๑๓
- สนามบินดอนเมืองมีชั่วโมงที่มีความคับคั่งมากที่สุดถึง ๕๕ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ใกล้เคียงกับสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้เกิดจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำที่มาเปิดให้บริการ

## บริการด้านบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Service: ATFM Service)

ศูนย์บริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok ATFM Unit: Bangkok ATFMU) ให้บริการด้านบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ ซึ่งบริษัทฯ พัฒนารับขึ้นภายใต้การดูแลของคณะทำงาน ICAO ATFM Steering Group สำหรับเที่ยวบินที่ต้องการทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถานไปทางตะวันตก ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่งจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ทำการบินสู่ยุโรป และ จากเอเชียใต้ทำการบินสู่อเมริกาเหนือ

### โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network

นอกเหนือจากบริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศโดยใช้ระบบ BOBCAT บริษัทฯ เป็นหนึ่งในผู้นำโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network ซึ่งเป็นโครงการร่วมระหว่างจีน ฮังการี สิงคโปร์ ไทย ออสเตรเลีย ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากประเทศสมาชิกอาเซียนอีก ๗ ประเทศ เพื่อพัฒนาแนวทางการให้บริการ ATFM สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ซึ่งจะสอดคล้องกับบริบทประเทศไทย ที่มีปริมาณการบินส่วนมากระหว่างประเทศ และสำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีปริมาณการบินระหว่างประเทศร้อยละ ๘๐

ในช่วงปี ๒๕๕๘-๒๕๕๙ โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network พัฒนาสู่การทดลองปฏิบัติงาน (Operational Trial) ในระยะแรก (Phase 1) เน้นการลดปัญหาความคับคั่งสนามบินปลายทางจากสถานการณ์ที่ส่งผลกับความสามารถรองรับอากาศยาน เช่น สภาพอากาศปิด มีปฏิบัติการทางทหาร หรือ มีการปิดซ่อมทางวิ่ง เป็นต้น ทำให้อากาศยานทำการบินเข้าออกสนามบินได้น้อยกว่าที่วางแผนตารางการบินไว้

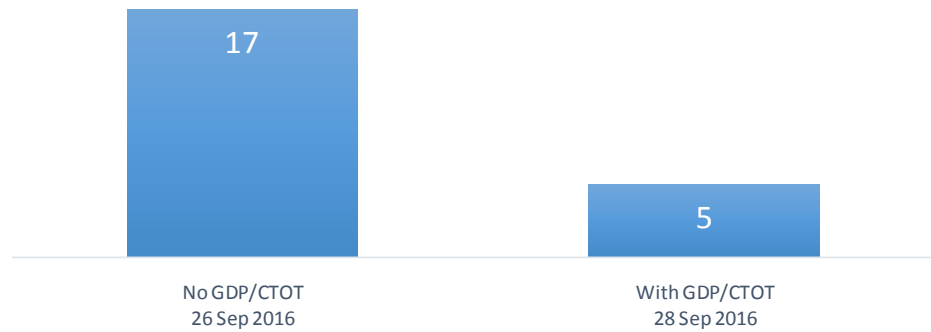
### การใช้งานกระบวนการ Cross-Border ATFM ในประเทศไทย

ระหว่างการทดลองปฏิบัติงาน (Operational Trial) ดังกล่าว บริษัทฯ นำกระบวนการ Cross-Border ATFM มาประยุกต์ใช้งานรองรับปฏิบัติการทางทหาร (Air Display) ในรูปแบบ Ground Delay Program (GDP) ปรับเวลาวิ่งขึ้นอากาศยาน (Calculated Take-Off Time: CTOT) จากสนามบินต้นทางเพื่อป้องกันการบินวนรอทำการบินลง

กระบวนการ Cross-Border ATFM โดยใช้มาตรการ GDP/CTOT ช่วยลดความล่าช้าของอากาศยานระหว่างทำการบิน (Airborne Delay) จากเฉลี่ย ๑๗ นาที/เที่ยวบิน เหลือ ๕ นาที/เที่ยวบิน และมาตรการ GDP/CTOT ช่วยลดจำนวนเที่ยวบินที่ได้รับผลกระทบจาก Airborne Delay มากกว่า ๑๕ นาที จาก ๓๓ เที่ยวบิน เหลือ ๒ เที่ยวบิน จากแผนภาพดังต่อไปนี้



## Average Airborne Holding (minutes)

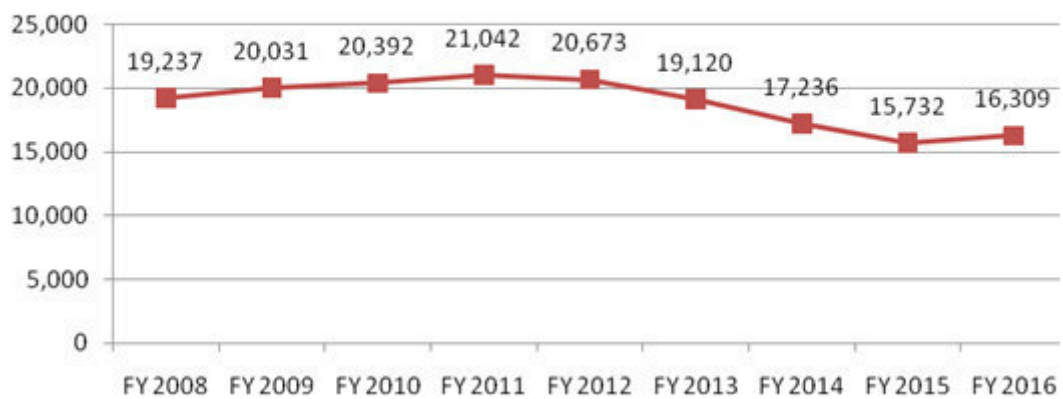


## จำนวนเที่ยวบินที่ได้รับ Airborne Holding



ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศโดยใช้ระบบ BOBCAT

### Flights Using BOBCAT ATFM Service (Number of Slot Requests)



ปริมาณเที่ยวบินให้บริการบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ ในช่วงให้บริการ  
ของระบบ BOBCAT (เฉพาะเวลากลางคืน)

|                          | ปี ๒๕๕๕ | ปี ๒๕๕๖ | ปี ๒๕๕๗ | ปี ๒๕๕๘ | ปี ๒๕๕๙ |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ปริมาณการบินเฉลี่ยต่อวัน | ๕๖      | ๕๒      | ๔๗      | ๔๓      | ๔๕      |
| ปริมาณการบินสูงสุดต่อคืน | ๗๒      | ๖๖      | ๖๐      | ๕๕      | ๕๙      |

ระบบบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Cooperative Air  
Traffic Flow Management System: BOBCAT)

จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีการทำการบินผ่านอู่ฟกานิสถานที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากสายการบินต่างๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ คาดว่าระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๒๐ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) ประมาณ ๔๙๐ ล้านกิโลกรัม ตั้งแต่มีการนำระบบ BOBCAT มาใช้งานจริงจนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๒๐ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือกว่า ๔,๒๐๐ ล้านบาท

โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คาดว่าสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๑ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกประมาณ ๔๗ ล้านกิโลกรัม และ ค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๑ ล้านเหรียญสหรัฐ

ทั้งนี้ ในช่วงปี ๒๕๕๙ ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับการให้บริการเดินอากาศในน่านฟ้าอู่ฟกานิสถานยังมีต่อเนื่องจากปี ๒๕๕๘ ส่งผลให้ปริมาณการจราจรทางอากาศที่ปฏิบัติการผ่านอู่ฟกานิสถานในช่วงเวลาที่บริษัทฯ ให้บริการ BOBCAT ยังมีการเพิ่มตัวซ้ำ ทั้งนี้ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างไทย-ยุโรปยังมีอัตราการเจริญเติบโตค่อนข้างช้า คือ ไม่ถึงร้อยละ ๑ ต่อปี

งานออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ (Flight Procedure Design and Airspace Development)

การนำเทคโนโลยีการเดินอากาศด้วย Performance Based Navigation (PBN) ใช้งานกับ  
ห้วงอากาศของประเทศไทย เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมด้านการบิน

มลภาวะที่เกิดจากไอเสียของอากาศยาน (aircraft emission pollution) ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (climate change) ทั้งนี้เครื่องยนต์ของอากาศยานจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) และก๊าซเรือนกระจกอื่น ๆ สู่บรรยากาศโลก ทำให้สภาวะโลกร้อนที่กำลังเผชิญอยู่ขยายวงกว้างมากขึ้น ICAO ได้ทำการพัฒนาและกำหนดมาตรฐาน นโยบาย และแนวทางปฏิบัติในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมด้านการบิน โดยส่งเสริมให้เกิดการนำเทคโนโลยีการเดินอากาศด้วย PBN มาใช้งาน เพื่อให้เกิดเส้นทางการบินที่สั้นและตรงมากที่สุด ผ่านความร่วมมือใน

การบริหารใช้งานห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือน (Civil Military Air Traffic Management Coordination) ทั้งนี้เมื่อนำเทคนิคการบินลดระดับอย่างต่อเนื่อง (Continuous Descent Operation: CDO) และไต่ระดับอย่างต่อเนื่อง (Continuous Climb Operation: CCO) มาประกอบด้วยแล้ว จะส่งผลทำให้การเผาผลาญเชื้อเพลิงของอากาศยานลดลง ในขณะที่สามารถรักษาระดับความต้องการในการเดินอากาศที่เพิ่มมากขึ้นอยู่ในปัจจุบันได้

#### การพัฒนาห้วงอากาศของเส้นทางบิน ด้วย PBN

ประเทศไทยได้มีการนำ PBN เข้าใช้งานกับห้วงอากาศของเส้นทางบิน โดยประกาศลงใน AIP-Thailand แล้ว จำนวน ๑๗ เส้นทางบิน ได้แก่

|         |          |
|---------|----------|
| ๑. M904 | ๑๐. Y11  |
| ๒. Y3   | ๑๑. Y12  |
| ๓. Y4   | ๑๒. M757 |
| ๔. Y5   | ๑๓. M769 |
| ๕. Y6   | ๑๔. Y13  |
| ๖. Y7   | ๑๕. Y14  |
| ๗. Y8   | ๑๖. Y15  |
| ๘. Y9   | ๑๗. Y16  |
| ๙. Y10  |          |

#### การพัฒนาห้วงอากาศของสนามบิน ด้วย PBN

ประเทศไทยมีการนำ PBN เข้าใช้งานกับห้วงอากาศของสนามบินต่างๆ โดยประกาศลงใน AIP-Thailand แล้ว จำนวน ๒๕ สนามบิน ได้แก่

|                   |                 |                 |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| ๑. ภูเก็ต         | ๒. สมุย         | ๓. หาดใหญ่      |
| ๔. เชียงใหม่      | ๕. ลำปาง        | ๖. เชียงราย     |
| ๗. อุดรธานี       | ๘. สุราษฎร์ธานี | ๙. นราธิวาส     |
| ๑๐. นครศรีธรรมราช | ๑๑. แพร่        | ๑๒. อุบลราชธานี |
| ๑๓. ขอนแก่น       | ๑๔. นครพนม      | ๑๕. สกลนคร      |
| ๑๖. กระบี่        | ๑๗. ดอนเมือง    | ๑๘. สุวรรณภูมิ  |
| ๑๙. ตรัง          | ๒๐. หัวหิน      | ๒๑. ระนอง       |
| ๒๒. นครราชสีมา    | ๒๓. แม่สอด      | ๒๔. พิษณุโลก    |
| ๒๕. อุตะเถา       |                 |                 |

#### ผลที่ได้จากการนำ PBN เข้าใช้งาน

จากการพัฒนาห้วงอากาศด้วยการนำ PBN มาใช้งานข้างต้น สามารถช่วยลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยานลงได้ และส่งผลทำให้ปริมาณ CO<sub>2</sub> ที่ถูกปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศลดลงประมาณร้อยละ ๑-๒ ซึ่งสามารถช่วยแก้ปัญหาภาวะโลกร้อนลงได้

### บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Communication Services)

๑. บริษัทฯ ให้บริการสื่อสารการบินประจำภาคพื้น รับ-ส่ง แลกเปลี่ยนข้อมูลโดยระบบ แลกเปลี่ยนข้อมูลการบินอัตโนมัติ ระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศ และระหว่างศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน ตลอด ๒๔ ชั่วโมงและบริษัทฯ ยังเป็นศูนย์สื่อสารการบินหลัก (Main Aeronautical Communication Centre) ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยรับ-ส่ง และถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารการบินแก่ทุกส่วนงานที่เชื่อมโยงเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN และ Aeronautical Telecommunication Network: ATN) ตามมาตรฐานของ ICAO ANNEX 10 Volume II

๒. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเคเบิลใต้น้ำและระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ๑๒ วงจร ดังนี้

| ลำดับ | วงจร                  | ระบบสื่อสาร  | ความเร็วสัญญาณ |
|-------|-----------------------|--------------|----------------|
| ๑.    | กรุงเทพ/สิงคโปร์      | เคเบิลใต้น้ำ | 64 Kbps        |
| ๒.    | กรุงเทพ/ฮ่องกง        | เคเบิลใต้น้ำ | 64 Kbps        |
| ๓.    | กรุงเทพ/มุมไบ         | เคเบิลใต้น้ำ | 64 Kbps        |
| ๔.    | กรุงเทพ/โรม           | เคเบิลใต้น้ำ | 64 Kbps        |
| ๕.    | กรุงเทพ/ปักกิ่ง       | ดาวเทียม     | 64 Kbps        |
| ๖.    | กรุงเทพ/กัวลาลัมเปอร์ | ดาวเทียม     | 64 Kbps        |
| ๗.    | กรุงเทพ/พนมเปญ        | ดาวเทียม     | 64 Kbps        |
| ๘.    | กรุงเทพ/ย่างกุ้ง      | ดาวเทียม     | 64 Kbps        |
| ๙.    | กรุงเทพ/โฮจิมินห์     | ดาวเทียม     | 32 Kbps        |
| ๑๐.   | กรุงเทพ/แดกกา         | ดาวเทียม     | 32 Kbps        |
| ๑๑.   | กรุงเทพ/เวียงจันทน์   | ดาวเทียม     | 32 Kbps        |
| ๑๒.   | กรุงเทพ/ภูฏาน         | อินเทอร์เน็ต |                |

ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน ๒๑๕,๒๒๙,๖๙๑ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๒๗,๘๔๙,๔๐๕ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๙๔

### บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services: AIS)

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

#### ๑. บริการข้อมูลข่าวประกาศนักบิน (Notice to Airmen: NOTAM)

บริษัทฯ ดำเนินงานเป็นสำนักงานประกาศนักบินระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำการบิน

ในอากาศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน และบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล NOTAM ตามมาตรฐาน ICAO ANNEX 15 ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศนักบินระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จำนวน ๒๑,๒๔๐ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๘ จำนวน ๔,๗๒๓ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๒๒.๒๔

๒. บริการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (Flight Plan and Air Traffic Service Messages)

บริษัทฯ บริหารจัดการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้องทั้งประเทศ ตามมาตรฐาน ICAO Doc.4444 โดยปริมาณข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้องที่รับ-ส่ง ผ่านระบบบริหารจัดการข้อมูลแผนการบิน สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จำนวน ๕,๔๑๗,๕๖๙ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๘ จำนวน ๘๓๘,๘๗๖ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๔๘

๓. บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Data Services)

บริษัทฯ ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบิน ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ROBEX Centre) และบริหารฐานข้อมูลข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Regional OPMET Data Bank) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 3 และ ROBEX Handbook

## บริการเกี่ยวเนื่อง

### ผลการดำเนินงานด้านบริการเกี่ยวเนื่องประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

จากแนวทางการบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์ (Strategic Arms) ตลอดจนแสวงหารายได้เพิ่มเติมจากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อชดเชยรายได้หลักซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ภายนอกบริษัทฯ จึงได้กำหนดให้สายงานพัฒนาธุรกิจเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ดำเนินกิจกรรมโดยใช้ความสามารถพิเศษขององค์กร ได้แก่ มาตรฐานและฝีมือการให้บริการการเดินทางทางอากาศ ซึ่งเป็นที่ยอมรับในแวดวงอุตสาหกรรมการบิน และความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการจราจรทางอากาศ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ ตลอดจนให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง/สำรวจ ตรวจสอบ และปรับเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้งานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

#### ๑. การผลิต/จัดหาและบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์

ให้บริการปรับปรุง ตรวจสอบ จัดหา ติดตั้งและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ รวมจำนวน ๑๐ โครงการ อาทิ

- ปรับปรุงชุดปฏิบัติการควบคุมการจราจรทางอากาศระบบ 3D ให้สถาบันการบินพลเรือน
- ปรับปรุงชุดปฏิบัติการเรดาร์ (สำหรับควบคุมจราจรทางอากาศ) ATC RADAR Simulator Recondition ให้สถาบันการบินพลเรือน
- ซ่อมบำรุง RADAR Simulator ให้สถานีการบินสนามบินอุตะเกา
- ซ่อมบำรุงระบบถ่ายทอดข่าวสารอัตโนมัติ (AMSS) รายปีให้กับกองทัพอากาศ

- บริการ The Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service ให้ Vietnam Air Traffic Management ประเทศเวียดนาม

## ๒. บริการบินทดสอบ

ให้บริการบินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศประเภท Different Navigation Aids, Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range/Distance Measuring Equipment (DVOR/ DME), Non Directional Beacon (NDB), Radio Navigation และบริการบินตรวจสอบแผนภูมิการบินแบบ Performance Base Navigation (PBN) ที่ใช้งานประจำท่าอากาศยานจำนวน ๙ แห่ง แบ่งเป็น ในประเทศ ๖ แห่ง และต่างประเทศ ๓ แห่ง

## ๓. บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่RVSM

ให้บริการแก่สายการบินรวมทั้งสิ้น ๖๔ ราย เช่น Ariana Afghan Airlines, AEV Aviation Inc., Airmid Aviation Ltd., AR Airways PVT. Ltd., Citilink Indonesia, Travira Air เป็นต้น โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการทั้งสิ้น ๘๘ ลำ เป็นการให้บริการภายในประเทศ และอีก ๘ ประเทศได้แก่ กัมพูชา ใต้หวัน เมียนมาร์ ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ อัฟกานิสถาน อินโดนีเซีย และอินเดีย

## ๔. บริการสอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัด

ทำการสอบเทียบมาตรฐานอุปกรณ์เครื่องมือวัดให้หน่วยงานภายในและภายนอก รวมทั้งสิ้น ๑,๐๘๔ เครื่อง โดยให้บริการแก่หน่วยงานภายนอกจำนวน ๑๘ ราย รวมทั้งสิ้น ๑๔๑ เครื่อง เป็นผู้ใช้บริการรายใหม่ ๗ ราย ได้แก่ บริษัท สกายเนทเวิร์ค ๒๐๐๙ จำกัด บริษัท เอ็น.ซี.ซี แมนเนจเม้นท์ แอนด์ ดิเวลลอปเม้นท์ จำกัด SC Group of Companies ศูนย์สอบเทียบเครื่องมือวัดอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี บริษัท อาร์เอฟ แอปพลิเคชั่น จำกัด บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่ และห้างหุ้นส่วนจำกัด ซี เจ มีเดีย กรุ๊ป ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการตามบันทึกข้อตกลงการสอบเทียบเครื่องมือวัดหรืออุปกรณ์ให้กับห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องส่งวิทยุกระจายเสียง สำหรับการทดลองประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียงร่วมกับ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) นอกจากนี้ได้ให้บริการแก่หน่วยงานในต่างประเทศ คือ Cambodia Air Traffic Service Co, Ltd.

## ๕. บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสาร

ให้บริการใช้งานอุปกรณ์สื่อสารภายในกิจการของบริษัทฯ และบริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน กลุ่มบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มีอุปกรณ์สื่อสารที่สนับสนุนงานภารกิจหลักของบริษัทฯ จำนวน ๑,๕๐๖ ชุด และให้บริการเช่าใช้งานจำนวน ๑๑,๘๐๔ ชุด เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวน ๒,๑๕๒ ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๒.๓๐

## ๖. บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

พัฒนางจรข่ายสื่อสารที่ใช้ผ่านระบบสื่อสารดาวเทียมระบบ TES ซึ่งเป็นระบบสื่อสารดาวเทียมรูปแบบ IP Broadband ยี่ห้อ VIASAT รุ่น Linkway S2 พร้อมทั้งย้ายข่ายสื่อสาร Frame Relay และข่ายสื่อสาร DDN มาใช้งานผ่านข่ายสื่อสาร IP Cloud เพื่อให้ทันสมัย เพิ่มประสิทธิภาพและมีความยืดหยุ่นใช้งานได้หลายรูปแบบการเชื่อมต่อ เช่น Full-Mesh, Star และแบบผสม พร้อมทั้งนำระบบ IP VPN มาใช้เป็นข่ายสื่อสารสำรองสำหรับบริการระบบสื่อสารด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในวงจรเสียง (voice) และวงจรข้อมูล (data) ซึ่งปัจจุบันให้บริการแก่หน่วยงานด้านการบินในต่างประเทศจำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย เมียนมาร์ และบังคลาเทศ

## ๗. บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

ติดตั้งสถานีภาคพื้นระยะไกล (Remote Ground Station) เพิ่มเติมจำนวน ๑๒ สถานี ใน ๕ ประเทศ ประกอบด้วย

- ประเทศออสเตรเลีย จำนวน ๕ สถานี (ACARS ๔ สถานี และ VDLM2 ๑ สถานี)
- ประเทศอินโดนีเซีย จำนวน ๓ สถานี (ฝั่งตะวันออก) (ACARS)
- ประเทศเกาหลีใต้ จำนวน ๑ สถานี (ACARS)
- ประเทศเมียนมาร์ จำนวน ๑ สถานี (ACARS)
- ประเทศไทย จำนวน ๒ สถานี (VDLM2)

ทำให้มีจำนวนสถานี RGS รวมทั้งสิ้น ๑๔๑ สถานี โดยเป็นสถานี RGS ประเภท ACARS จำนวน ๑๒๐ สถานี ใน ๑๕ ประเทศ และสถานี RGS ประเภท VDLM2 จำนวน ๒๑ สถานี ใน ๖ ประเทศ เพื่อให้บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการใน ๑๕ ประเทศ ได้แก่ ไทย กัมพูชา เกาหลีใต้ ไต้หวัน นิวซีแลนด์ บรูไน เมียนมาร์ ฟิลิปปินส์ มอโกเลีย มาเลเซีย เวียดนาม สิงคโปร์ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และอินเดีย มีสายการบินที่ใช้บริการจำนวน ๑๖๔ สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการกว่า ๗,๒๐๐ ลำ และมีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลการบินทั้งหมดประมาณ ๑๒๖.๓๑ ล้านกิโลบิต เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวน ๒๒.๖๒ ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๑.๘๑

## ๘. บริการฝึกอบรมจัดประชุมเชิงปฏิบัติการและให้คำปรึกษา

บริษัทฯ จัดฝึกอบรมให้กับหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ รวม ๖ หลักสูตร ดังนี้

- กรมนการบินพลเรือนมอโกเลีย จำนวน ๕ หลักสูตร คือ หลักสูตร Standardized Training Packages (STPs) 052, 055 plus 054 พร้อมการทดสอบจิตวิทยาการบินเพื่อคัดเลือกพนักงานเข้ารับ การฝึกอบรมหลักสูตรดังกล่าว ซึ่งเกี่ยวกับ Aerodrome Assistant และ Radar Control (Approach and Area) หลักสูตร Provision of Consulting Services on MSSR and ADS-B หลักสูตร Pseudo Pilot หลักสูตร Refresher for Air Traffic Controller และหลักสูตร Test Equipment Calibration Laboratory

- สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) จำนวน ๑ หลักสูตร คือ หลักสูตรการบริการจราจรทางอากาศเบื้องต้น

## ๙. บริการเช่าใช้สัญญาณแสดงผลข้อมูลเรดาร์ (Air Situation Display/Ground Situation Display)

ให้บริการ Air Situation Display/Ground Situation Display (ASD/GSD) แก่หน่วยงานภายในเพื่อสนับสนุนภารกิจหลักในบทบาท Strategic Arms ได้แก่ ศูนย์บริหารข้อมูลและสารสนเทศการเดินอากาศ และหน่วยงานภายนอกเช่น สายการบินนกแอร์ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท บางกอกเอวิเอชันเซ็นเตอร์ จำกัด และวิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ศึกษา วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ และขยายโอกาสทางธุรกิจ โดยดำเนินการแล้วเสร็จ ในปี ๒๕๕๙ จำนวน ๒ รายการ คือ

- Signal Light Gun เป็นอุปกรณ์สำหรับสื่อสารระหว่างนักบินและหอบังคับการบิน ในกรณีที่ระบบวิทยุสื่อสารขัดข้อง โดยได้ปรับปรุงรูปลักษณะให้มีขนาดกระทัดรัด น้ำหนักเบากว่าเดิม รวมถึงเพิ่มความเข้มของแสงให้มีค่าสูงขึ้น และส่งเข้ารับการตรวจสอบระดับความเข้มของแสงกับทางสถาบันไฟฟ้าแล้ว

- อุปกรณ์เล่นนกเกาะสายอากาศ เป็นตัวต้นแบบที่ได้ปรับปรุงวัสดุที่ใช้ทำโครงสร้าง เพื่อความทนทานต่อสภาพอากาศ ออกแบบให้สามารถป้องกันความชื้นสำหรับชิ้นส่วนที่เป็นลูกปืน และเพิ่มกรวยดักลม ให้หมุนได้ดีขึ้นในสภาวะลมอ่อน รวมทั้งได้ทดสอบการใช้งาน และบันทึกผลการทดสอบ โดยเลือกพื้นที่ที่มีนกชุกชุมแล้ว ผลปรากฏว่า สามารถเล่นนกได้เป็นอย่างดีในรัศมีของแขนกวาด และจะนำไปติดตั้งทดสอบจริงกับ Near Field Antenna ที่สนามบินหัวหินต่อไป

### การดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคล

#### การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

สภาพแวดล้อมและบริบทในการดำเนินงานขององค์กรที่เปลี่ยนแปลงไปส่งผลกระทบต่อทรัพยากรบุคคลทั้งในมิติด้านปริมาณและทักษะที่จำเป็นของบุคลากร ทำให้บริษัทฯ จำเป็นต้องเตรียมแผนรองรับความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว สำหรับในปี ๒๕๕๙ การดำเนินการที่สำคัญ คือ การทบทวนแผนทรัพยากรบุคคลระยะยาว ได้แก่ แผนอัตรากำลัง ๑๐ ปีโดยมีการปรับปรุงแผนการสรรหาในเชิงรุกเพื่อให้องค์กรสามารถเตรียมบุคลากรสำหรับรองรับความจำเป็นด้านบุคลากรช่วงการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีในระยะสั้น และสนับสนุนเป้าหมายขององค์กรในระยะยาว นอกจากนี้บริษัทฯ ยังคงทบทวนและปรับปรุงกรอบแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ (AEROTHAI HR MODEL) ตลอดจนการทบทวนการพัฒนาระบบงานด้านทรัพยากรบุคคลเพื่อก้าวไปสู่เป้าหมายด้านทรัพยากรบุคคลที่สำคัญ คือ การสร้างบุคลากรมืออาชีพและมีความผูกพันต่อองค์กร สำหรับการดำเนินการที่สร้างผลลัพธ์ที่สำคัญในปี ๒๕๕๙ ได้แก่ การทบทวนและพัฒนาระบบความสามารถหลัก (Competency Management) ทั้งในการกำหนดกรอบความสามารถหลักขององค์กร และบุคลากร ตลอดจนการเตรียมระบบการประเมินความสามารถหลักสำหรับทุกระดับตำแหน่ง การพัฒนาระบบการตอบแทนและจูงใจ (Compensation Management) โดยการปรับปรุงค่าตอบแทนสำหรับบุคลากรด้านควบคุมจราจรทางอากาศ ตลอดจนการกำหนดตำแหน่งงานที่ต้องมีความเชี่ยวชาญเฉพาะเพื่อให้สอดคล้องกับความจำเป็นของภารกิจภายใต้บริบทที่เปลี่ยนแปลงไปทั้งในปัจจุบันและ



อนาคต การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศด้านทรัพยากรบุคคล (Human Resource Information System) เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านทรัพยากรบุคคลสำหรับนำมาใช้ในการวางแผนและการตัดสินใจอย่างเป็นระบบและทั่วถึง

ด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร ในปี ๒๕๕๙ บริษัทฯ ยังคงดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่สนับสนุนให้พนักงานสร้างสมดุลในชีวิตการทำงาน (Work Life Balance) เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในทุก ๆ ด้าน ทั้งร่างกาย จิตใจของบุคลากร ตลอดจนครอบครัวของบุคลากร อาทิเช่น โครงการส่งเสริมคุณภาพชีวิตแบบครบวงจร ซึ่งเป็นโครงการที่เน้นการให้ความรู้ และการปฏิบัติตัวในชีวิตประจำวัน เพื่อป้องกันการเกิดโรค โดยมีการเก็บรวบรวมสถิติประเภทของโรคตามความถี่ในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลและรายงานผลการตรวจสุขภาพประจำปีในรอบปีที่ผ่านมาและนำมาใช้เป็นข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดของกิจกรรมที่ตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มบุคลากรโดยแท้จริง พร้อมทั้งได้มีการปรับปรุงสวัสดิการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มบุคลากรต่าง ๆ เช่น กิจกรรมการนวดผ่อนคลายเพื่อลดความเครียดและความเหนื่อยล้าให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เป็นต้น นอกจากนี้ได้มีการปรับปรุงกระบวนการเพื่อช่วยลดภาระขั้นตอนการเบิกจ่ายของบุคลากรโดยให้เป็นไปตามระเบียบสวัสดิการที่กำหนดไว้ และมีการจัดช่วงเวลา สถานที่ และผู้ฝึกสอนสำหรับกิจกรรมเพื่อสุขภาพที่มีความหลากหลายตามความต้องการของบุคลากร เช่น การจัดกิจกรรมออกกำลังกาย (Zumba, โยคะ) และกิจกรรมสร้างสมดุลร่างกาย (Body Balance) เป็นต้น ด้านการส่งเสริมกิจกรรมในมิติด้านจริยธรรม และมิติด้านสังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการจัดกิจกรรม “วิทยุการบินฯ มินิวอลเลย์บอล” เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเล่นและพัฒนา กีฬา วอลเลย์บอล ในเยาวชนทั่วประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เล็งเห็นว่าผลสำเร็จของโครงการดังกล่าว สามารถพัฒนานักกีฬามาจากระดับเยาวชนไปสู่ นักกีฬาระดับประเทศที่สร้างชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรและประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมในการรวบรวมและจัดหาสิ่งของ อุปกรณ์ และเงินบริจาคมอบให้เด็กยากไร้

บริษัทฯ มุ่งเน้นความสำคัญของบุคลากร เนื่องจากตระหนักเสมอว่าผลการดำเนินงานที่ดีขององค์กรส่วนหนึ่งมาจากความมุ่งมั่นและอุทิศตนของบุคลากร เพื่อความสำเร็จขององค์กรซึ่งเป็นพลังที่เกิดจากความผูกพันของพนักงาน (Employee Engagement) โดยมีการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ตลอดจนมีการทบทวนกระบวนการ เพื่อเสริมสร้างความผูกพันต่อองค์กร และนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรบุคคล อันจะนำไปสู่การเสริมสร้างความผูกพันในบุคลากร ซึ่งจะนำไปสู่องค์กรที่ยั่งยืนต่อไป โดยในปี ๒๕๕๙ ระดับความผูกพันขององค์กรของบุคลากรเพิ่มสูงขึ้นจากปีที่ผ่านมา

### การพัฒนาทรัพยากรบุคคลและส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถทั้งความสามารถหลักเชิงกว้างและความสามารถหลักเชิงลึกของบริษัทฯ วางแผนการจัดการความรู้ จัดให้มีบรรยากาศแห่งการเรียนรู้ในองค์กร การส่งเสริมนวัตกรรม รวมถึงการให้ทุนการศึกษา ซึ่งมีผลการดำเนินการภายใต้แผนวิสาหกิจฉบับปี ๒๕๕๙-๒๕๖๓ และแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคล (AEROTHAI HR Model) ประกอบด้วย

๑. งานฝึกอบรมและพัฒนา
๒. งานการจัดการความรู้
๓. งานส่งเสริมนวัตกรรม

## งานฝึกอบรมและพัฒนา

บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร โดยการจัดหลักสูตรฝึกอบรมและพัฒนาให้กับบุคลากรของบริษัทฯ แบ่งเป็น

๑. การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับฝ่ายบริหาร เน้นการพัฒนาผู้บริหารทุกระดับให้มีความสามารถเหมาะสมกับระดับตำแหน่งตามกรอบความสามารถด้าน Managerial Competency พัฒนามุมมองด้านการบริหารจัดการทั้งด้านเชิงทฤษฎี กระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ รวมถึงการส่งผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนากับหน่วยงานภายนอก เช่น กระทรวงคมนาคม มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์การภาครัฐ (IRDP) เป็นต้น

๒. การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงาน เน้นการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้มีขีดความสามารถตามกรอบความสามารถหลักทั้งเชิงกว้าง (Core Competency) และเชิงลึก (Functional Competency) การพัฒนาบุคลากรตามแผนพัฒนาอาชีพ (Career Development Plan) พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการขึ้นมาทดแทนตำแหน่งหรือสืบทอดตำแหน่งในระดับที่สูงขึ้น

ทั้งนี้ ในรอบปี ๒๕๕๙ มีการพัฒนาที่สำคัญ ๔ โครงการ คือ

๑. การเตรียมบุคลากรด้านปฏิบัติการและวิศวกรรมให้มีความพร้อมกับการปฏิบัติงานกับระบบโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ “Thailand Modernization CNS/ATM System” (TMCS) โดยจัดให้มีการเรียนรู้ระบบการทำงาน อุปกรณ์ ระบบการสื่อสารแบบใหม่ที่จะติดตั้ง ณ ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งระบบฝึกอบรมและระบบสำรองกรณีฉุกเฉิน

๒. โครงการฝึกอบรมและพัฒนาขีดความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินสำหรับผู้อยู่ในระดับ Operational Level 4 หรือสูงกว่า และผู้ที่อยู่ในระดับต่ำกว่า Operational Level 4 เพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินตามมาตรฐาน ICAO ให้กับผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศและควบคุมอากาศยาน สนับสนุนทักษะความชำนาญด้านการใช้ภาษาอังกฤษในการปฏิบัติงาน และเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้ารับการทดสอบภาษาอังกฤษการบินกับสถาบันการทดสอบที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานของรัฐ

๓. การพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมด้านวิศวกรรม โดยส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมหลักสูตร ICAO TRAINAIR PLUS Training Developers Course เพื่อเตรียมการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมที่ได้มาตรฐานตาม ICAO

๔. โครงการพัฒนาบุคลากรตาม Core Competency

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้สนับสนุนให้บุคลากรมีการเพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ โดยการให้ทุนการศึกษาแก่บุคลากรไปศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียงทั้งในและต่างประเทศ จนถึงระดับปริญญาเอก รวมทั้งให้ทุนฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ด้านความปลอดภัย (Safety) ด้านมาตรฐาน (Standard) ด้านการวางแผน ด้านกลยุทธ์ ด้านการเงิน ด้านกฎหมายการบิน และการสร้างครู เพื่อให้การปฏิบัติการกิจหลักภายใต้ระบบใหม่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งบริษัทฯ ยังสนับสนุนให้บุคลากรได้ลาศึกษาต่อทั้งแบบเต็มเวลาและใช้เวลาบางส่วนด้วยทุนส่วนตัว เพื่อเป็นการพัฒนาระดับคุณวุฒิและคุณภาพของบุคลากรโดยรวมให้กับบริษัทฯ รวมถึงรองรับการเจริญเติบโตของบริษัทฯ ในอนาคต

### งานการจัดการความรู้

บริษัทฯ นำเครื่องมือการจัดการความรู้เข้ามาดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ โดยในปี ๒๕๕๙ ดำเนินการภายใต้กระบวนการจัดการความรู้ของบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับผ่านกระบวนการที่สำคัญ ได้แก่ การระบุความรู้ที่สำคัญระดับองค์กร (KM Focus Areas) การบ่งชี้ความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน (KM Identification) การสร้างและแสวงหาองค์ความรู้การถ่ายทอดและถ่ายโอนความรู้จากฐานสู่ฐาน พร้อมทั้งได้มีการรวบรวมจัดเก็บความรู้อย่างครบถ้วนและเป็นระบบ และดำเนินการประเมินผลความสำเร็จของการจัดการความรู้อย่างต่อเนื่องทุกปี โดยมีเป้าประสงค์เพื่อให้เกิดโอกาสในการหาแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ที่จะนำไปสู่การพัฒนา และสร้างฐานความรู้ที่เข้มแข็งและมีคุณค่าขององค์กร

ในปี ๒๕๕๙ บริษัทฯ มุ่งองค์ความรู้ที่สำคัญ (KM Focus Areas) คือ องค์ความรู้ที่สนับสนุนการบรรลุยุทธศาสตร์ องค์ความรู้ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน และองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับลูกค้า ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ ได้ดำเนินการตามกระบวนการจัดการความรู้ภายใต้กรอบ KM Focus Areas นี้

### งานส่งเสริมนวัตกรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมนวัตกรรมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง กำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบและมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ เน้นการทำงานอย่างมีส่วนร่วม มีผู้บริหารระดับสูงร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม ที่มีบทบาทในการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย การดำเนินงาน และการกำกับดูแล อีกทั้งมีการบูรณาการงานส่งเสริมนวัตกรรมกับงานการจัดการความรู้ เพื่อสนับสนุนการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และองค์กรแห่งนวัตกรรม นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมรูปแบบต่างๆ เช่น จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนความรู้และแนวคิดระหว่างกลุ่มพนักงาน จัดกิจกรรมการประกวดผลงานนวัตกรรม ผลงานนวัตกรรมการจัดการกระบวนการ และแนวคิดสร้างสรรค์ประจำปี เป็นต้น

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีนโยบายผลักดันให้เกิด “นวัตกรรมกระบวนการ” ภายในองค์กร ซึ่งเป็นการมุ่งเน้นให้บุคลากรมีความรู้ ความเข้าใจในงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมมากยิ่งขึ้น จนสามารถสร้างสรรค์ผลงานได้จริง จึงจัดให้มีการประกวดผลงานนวัตกรรมการจัดการกระบวนการ ประจำปี ๒๕๕๙ เพื่อส่งเสริมให้ฝ่ายจัดการ/พนักงานมีการปรับปรุง/พัฒนากระบวนการทำงานในฝ่ายงานให้มีประสิทธิภาพหรือคุณภาพ เพื่อตอบสนองความต้องการ/ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ หรือการแก้ไขปัญหา/ข้อจำกัด หรือการปรับตัวให้สอดคล้องกับโอกาสหรือแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมในอนาคต

ในปี ๒๕๕๙ มีผลงานนวัตกรรมที่เสนอเข้าประกวดทั้งสิ้น จำนวน ๑๓ ผลงาน นวัตกรรมการจัดการกระบวนการ จำนวน ๖ กระบวนการ และแนวความคิดสร้างสรรค์จำนวน ๙ แนวคิด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนวัตกรรมเพื่อการแก้ไข/ปรับปรุงการดำเนินงาน โดยมีรางวัลดีเด่นที่ได้รับภายในบริษัทฯ ดังนี้

#### ผลงานนวัตกรรม

**ประเภทรางวัลนวัตกรรมทางเทคโนโลยี:** เครื่องมือสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศในสภาพการปฏิบัติงานที่ไม่ปกติ (Air Traffic Flow Management Support System for Adverse Condition)

**ประเภทรางวัลนวัตกรรมการบริหารจัดการ:** โปรแกรมจัดการจราจรเข้าเขตประชิดสนามบิน

กรุงเทพฯ (Bangkok Terminal Sequencing Tool: BTST)

**ประเภทรางวัลผลงานสิ่งประดิษฐ์:** อุปกรณ์ตรวจวัดการแพร่กระจายคลื่นรบกวนสำหรับสถานีส่ง

วิทยุกระจายเสียง (The Spurious Frequency Monitoring

Device for FM Broadcast)

### นวัตกรรมการจัดการกระบวนการ

**ฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลักและเทคโนโลยีสารสนเทศ :** กระบวนการระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร

**และฝ่ายวิศวกรรมบริการ**

**จัดการตรวจสอบภายใน (Internal Audit**

**Management System (IAMS) Process)**

ในปี ๒๕๕๙ บริษัทฯ นำผลงานนวัตกรรมเข้าร่วมการประกวดและจัดแสดงในเวทีนานาชาติ 44<sup>th</sup> International Exhibition of Inventions of GENEVA 2016 ณ กรุงเจนีวา สมาพันธรัฐสวิส คือ ผลงาน “ระบบตรวจสอบและติดตามสัญญาณรบกวนบริเวณพื้นที่ให้บริการจราจรทางอากาศ” (Monitoring and Identification of Interference for Air Traffic Services) และได้รับรางวัล ๒ รางวัล ได้แก่

๑.รางวัลผลงานนวัตกรรมระดับเหรียญเงิน ในกลุ่มผลงานประเภท C (Computersciences - Software – Electronics - Electricity - Methods of communication)

๒.รางวัล Excellent Award ซึ่งเป็น Special Prize จาก Korea University Invention Association ซึ่งจะมอบให้กับรางวัลที่นำเสนอสามารถนำไปต่อยอดและเป็นประโยชน์ต่อไป

### **การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศ**

การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ ถือเป็นปัจจัยสำคัญเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีจำนวนเพียงพอ และเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างมีประสิทธิภาพด้วยความปลอดภัย และเป็นการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายตามทิศทางที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังพัฒนาให้มีความสามารถเหมาะสมกับความต้องการในตำแหน่งงาน หรือในตำแหน่งงานที่สูงขึ้น และเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรซึ่งจะต้องปฏิบัติงานร่วมกับระบบ FDMC ในส่วนของ Pre-Flight Management โดยมีการจัดหลักสูตรฝึกอบรมทั้งในประเทศและหลักสูตรต่างประเทศ รวมถึงการเดินทางดูงานต่างประเทศ และมีการพัฒนาระบบการฝึกปฏิบัติการจำลองโดยการนำระบบ Voice Communication System: VCCS แบบหน้าจอสัมผัสมาใช้ ตลอดจนการนำโปรแกรมปฏิบัติการจำลองแบบ ๑๘๐ องศา และ ๓๖๐ องศา มาใช้ในการฝึกอบรม เพื่อลดข้อจำกัดทางด้านเทคนิคและเพิ่มพูนศักยภาพในการเรียนรู้ ด้วยโปรแกรมที่ทันสมัยและมีสภาพเหมือนจริง อันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการเรียนรู้ของบุคลากร และส่งผลให้บุคลากรมีความคุ้นเคยกับอุปกรณ์ก่อนการปฏิบัติงานจริง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการพัฒนากลุ่มบุคลากรที่ทำหน้าที่เป็น Interviewer/Rater เพื่อปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับสถาบันการทดสอบที่ได้รับการรับรองในการดำเนินงานจัด

ทดสอบภาษาอังกฤษการบินตามมาตรฐาน ICAO สำหรับกลุ่มผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งบริษัทฯ ซึ่งประกอบไปด้วยการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกทดสอบและการประเมินผล

#### บริการฝึกอบรมและให้คำปรึกษา

บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากประเทศมองโกเลีย ให้จัดฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยงานด้านการบินพลเรือนมองโกเลีย ได้แก่ หลักสูตร Pseudo Pilot Training Course for MCAA และหลักสูตร Area Control Surveillance Training Refresher Course for MCAA

#### ผลการดำเนินงาน

จากนโยบายภาครัฐในปี ๒๕๕๙ ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕ ของกรอบวงเงินลงทุน พบว่าผลการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนสะสมของบริษัทฯ ในปี ๒๕๕๙ มียอดเบิกจ่ายสะสมจริงเบื้องต้น จำนวน ๑,๗๘๐.๗๓ ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙) หรือคิดเป็นร้อยละ ๙๒.๒๗ เมื่อเทียบกับวงเงินเบิกจ่ายในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ที่ได้รับอนุมัติ จำนวน ๑,๙๓๐.๐๐ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบเบิกจ่ายลงทุน จำนวน ๑๔๙.๒๗ ล้านบาท หากปรับเงื่อนไขตามกระทรวงการคลัง ทำให้ผลการเบิกจ่ายลงทุนของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐.๔๗ ซึ่งเป็นครั้งแรกในรอบหลายปีที่ผ่านมา

#### ผลการประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมินผลดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการทำงานรัฐวิสาหกิจระหว่าง รัฐบาลไทย กับ บริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจ และเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยใช้ “ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA)” เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วยการประเมินและวัดผล ๒ ส่วน ได้แก่ ส่วนของกระบวนการ/ระบบของรัฐวิสาหกิจ เพื่อการบริหารจัดการองค์กร ๖ หมวด (การนำองค์กร การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด การวัด การวิเคราะห์ และการจัดการความรู้ การมุ่งเน้นบุคลากร และการมุ่งเน้นการปฏิบัติการ) และส่วนของผลลัพธ์ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

| ผลการดำเนินงาน<br>ตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ | ปี ๒๕๕๘        |         |
|---------------------------------------------------|----------------|---------|
|                                                   | กระบวนการ/ระบบ | ผลลัพธ์ |
| น้ำหนัก                                           | ๕๐             | ๕๐      |
| คะแนน/ผลจากค่าเกณฑ์วัด (ถ่วงน้ำหนัก)              | ๓๓๒.๕๐/๒.๐๖๖๗  | ๒.๐๕๕๓  |
| ผลการประเมินรวม                                   | ๔.๑๒๒๐         |         |

### การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด คงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ “AAA” ส่วนแนวโน้มอันดับเครดิตได้กำหนดที่ระดับ “Stable” หรือคงที่ ซึ่งเป็นระดับสูงสุดและต่อเนื่องเป็นปีที่ ๒ โดยอันดับเครดิตยังคงสะท้อนถึงการบริการการเดินอากาศที่มีความสำคัญเชิงกลยุทธ์ต่อประเทศ ตลอดจนสถิติด้านความปลอดภัยที่ดี สภาพคล่องที่อยู่ในระดับสูง และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์ นอกจากนี้ การได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลเนื่องจากบริษัทฯ มีความสำคัญต่อประเทศ ในฐานะหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศเพียงรายเดียวของประเทศไทย เป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มสถานะเครดิตให้แก่บริษัทฯ ด้วย อย่างไรก็ตาม จุดแข็งดังกล่าวถูกลดทอนบางส่วนจากความอ่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินที่มีต่อความเสี่ยงจากเหตุการณ์ต่าง ๆ สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการเป็นผู้ให้บริการเพียงรายเดียวในประเทศไทยของบริษัทฯ และการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ คาดว่าบริษัทฯ ยังคงรักษาสภาพคล่องให้อยู่ในระดับสูงได้ต่อไป และอันดับเครดิตของบริษัทฯ อาจถูกปรับลดลงได้หากระดับความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับรัฐบาลลดความสำคัญลงจากระดับปัจจุบัน ซึ่งอาจมีผลทำให้รัฐบาลลดการให้การสนับสนุนบริษัทฯ

### รางวัลที่ได้รับระหว่างปี

นอกจากภารกิจการให้บริการการจราจรทางอากาศ บริษัทฯ ส่งเสริมให้พนักงานสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินภารกิจหลักของบริษัทฯ และเป็นประโยชน์ต่อสังคม ในปี ๒๕๕๙ บริษัทฯ ได้ส่งผลงาน “ระบบตรวจสอบและติดตามสัญญาณรบกวนบริเวณพื้นที่ให้บริการจราจรทางอากาศ” (Monitoring and Identification of Interference for Air Traffic Services) เข้าร่วมประกวดในเวที “International Exhibition of Invention of Geneva” ณ กรุงเจนีวา สมาพันธรัฐสวิส และได้รับรางวัลผลงานนวัตกรรมระดับเหรียญเงิน ประเภท C (Computer sciences-Software-Electronics-Electricity-Methods of communication) และ รางวัล Excellent Award ซึ่งเป็นรางวัลพิเศษจาก Korea University Invention

### เรื่องเด่นในรอบปี

บริษัทฯ มีบทบาทที่สำคัญในการร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

#### **๑.การดำเนินการด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ระหว่างประเทศ**

บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิก ICAO Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้าน ATFM ในระดับสากล และสนับสนุนการดำเนินการของ Air Traffic Flow Management Steering Group (ATFM SG) ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เพื่อร่วมจัดทำ/ปรับปรุง

Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM และผลักดันการดำเนินการด้าน ATFM ของภูมิภาคฯ อย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ มีบทบาทในฐานะผู้นำในการดำเนินโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Operational Trial ซึ่งเป็นการทดสอบแนวคิดในการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศจากประเทศสิงคโปร์ ฮ่องกง มาเลเซีย เวียดนาม จีน อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย และหน่วยงานด้านการบินอื่น ๆ โดยโครงการดังกล่าวเป็นการดำเนินการร่วมด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดในภูมิภาคฯ ในปี ๒๕๕๙ บริษัทฯ และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ร่วมกันดำเนินการจัดทำ/พัฒนาวิธีปฏิบัติและระบบสนับสนุน เพื่อทดลองปฏิบัติงานการฝึกอบรมผู้เกี่ยวข้อง รวมทั้งการทดสอบด้วยเที่ยวบินสาธิตแล้วเสร็จ และมีแผนที่จะทดสอบการให้บริการภายใต้ขอบเขตจำกัดภายในปีเดียวกัน นอกจากนี้ ภายใต้โครงการฯ ยังได้มีการจัดตั้งคณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub-Group) ขึ้น เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้ร่วมกันจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระหว่างระบบ ATFM โดยพิจารณาการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานสากล ตามแนวคิด SWIM ด้วย

## **๒.การดำเนินการด้านการบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System-Wide Information Management: SWIM)**

การเข้าร่วมโครงการ Mini Global II Demonstration (MG II) ซึ่งเป็นการสาธิต/ทดลอง/ทดสอบระบบที่สามารถเชื่อมต่อและทำงานร่วมกันได้ในระดับสากลตามแนวคิด SWIM ซึ่งจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานสากลที่เป็นไปอย่างไร้รอยต่อภายในและระหว่างภูมิภาค และเอื้อให้เกิดการร่วมกันตัดสินใจเชิงบูรณาการระหว่างหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการบินอื่น ๆ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ตามแนวคิดเชิงปฏิบัติการในการบริหารจราจรทางอากาศสากลและแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO โดยในเดือนเมษายน ๒๕๕๙ FAA (Federal Aviation Administration) ร่วมกับ Eurocontrol หน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและภูมิภาคแอตแลนติกเหนือ ซึ่งรวมถึงบริษัทฯ สายการบิน และหน่วยงานอุตสาหกรรมด้านการบินต่าง ๆ ได้ร่วมกันต่อยอดการสาธิต/ทดสอบ/ทดลองโครงสร้างพื้นฐาน SWIM สากลในระดับที่ซับซ้อนยิ่งขึ้น

บริษัทฯ ร่วมกับ JCAB (Japan Civil Aviation Bureau) และ CAAS (Civil Aviation Authority of Singapore) สนับสนุนการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ ICAO SWIM Workshop ของ ICAO สำนักงานสาขาภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia and Pacific Regional Office: ICAO RO) และสาธิตสถานการณ์การบินจำลองที่อยู่ในความสนใจของภูมิภาคในภูมิภาคฯ ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๙ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ให้กับภูมิภาคในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกและภูมิภาคตะวันออกกลาง (Middle East: MID) ถึงความเป็นไปได้ในการดำเนินการด้าน SWIM ในระยะเริ่มต้น และผลประโยชน์เชิงปฏิบัติการที่จะได้รับการจัดให้มี/ใช้งาน SWIM

บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิกและสนับสนุนการดำเนินการของคณะทำงาน Asia and Pacific Common Regional Virtual Private Network Task Force (CRV TF) ซึ่งประเทศไทยมีฐานะเป็น

Pioneer State อย่างต่อเนื่อง เพื่อพิจารณาจัดหาผู้ให้บริการโครงข่ายแบบ IP (Internet Protocol) ของภูมิภาคฯ ทั้งนี้ CRV ถูกพิจารณาว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคฯ สำหรับ SWIM และการดำเนินการด้านการสื่อสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในอนาคต

### ๓. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System: TMCS)

TMCS เป็นโครงการติดตั้งระบบควบคุมจราจรทางอากาศระบบใหม่ ที่จะใช้งานแทนระบบเดิมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนเที่ยวบินที่มีปริมาณมากขึ้นอย่างรวดเร็ว เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินของโลกและขับเคลื่อนบทบาทของประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคโดยจุดเด่นของโครงการ TMCS คือ ปรับเปลี่ยนระบบอุปกรณ์ เทคโนโลยี และกระบวนการปฏิบัติงานในการบริหารจราจรทางอากาศ โดยได้นำระบบที่ชื่อว่า “TOPSKY” มาใช้ในการปฏิบัติงานซึ่งประกอบด้วยระบบ TOPSKY ATC ที่เป็นระบบปฏิบัติการการบริหารจราจรทางอากาศบนเส้นทางบินและเขตประชิดสนามบิน และ TOPSKY TOWER ที่เป็นระบบปฏิบัติการการบริหารจราจรทางอากาศบนหอบังคับการบิน ซึ่งทั้ง ๒ ระบบนี้มีรูปแบบการทำงานที่รองรับการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเป็นอย่างดี โดยเปลี่ยนแปลงจากการให้บริการแบบ semi-automated เป็น fully automated มีระบบแจ้งเตือนอัตโนมัติ ช่วยเพิ่มความปลอดภัยทางการบิน

นอกจากนี้ได้มีการพัฒนาในส่วนของระบบสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศได้แก่ระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) และระบบบันทึกเสียง (Voice Recording System: VRS) ที่ช่วยให้การสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบินมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และอีกส่วนหนึ่งคือ การพัฒนาระบบจ่ายกระแสไฟฟ้าสำรอง (Uninterrupted Power Supply: UPS) เพื่อสร้างความมั่นใจในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ห้องปฏิบัติการหลักของโครงการ TMCS ตั้งอยู่ที่ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งใหม่ (Air Traffic Management Center: ATMC) และศูนย์บริหารเครือข่ายจราจรทางอากาศ (Network Management Center: NMC) ซึ่งไม่เพียงแต่จะเป็นศูนย์ปฏิบัติการในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศและห้วงอากาศให้เกิดความคล่องตัวยิ่งขึ้น ยังเป็นศูนย์ปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศสำหรับการประสานงานกับหน่วยงานทางทหาร และเป็นศูนย์กลางการบริหารระบบเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศทั้งหมดของประเทศ ที่เพียบพร้อมไปด้วยระบบ/อุปกรณ์เทคโนโลยีควบคุมจราจรทางอากาศใหม่ ๆ ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยมีการเชื่อมโยงเป็นระบบเดียวกันทั่วทั้งประเทศ อีกทั้งมีระบบฝึกอบรมและระบบสำรอง (Contingency and Training System: CON/TRA) เพื่อรองรับเหตุฉุกเฉินอย่างเหมาะสม

บริษัทฯ ได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบ Multimedia เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการเดินอากาศแก่พนักงานและบุคคลภายนอกให้เห็นถึงความสำคัญ รวมทั้งประโยชน์ในการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีการเดินอากาศครั้งสำคัญนี้ด้วย



## การบริหารความเสี่ยง

บริษัทดำเนินการบริหารความเสี่ยงตามหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน ปี ๒๕๕๕ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง (กค.) ซึ่งพิจารณาจากแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) ในปี ๒๕๕๙ บริษัท ติดตามผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเกี่ยวกับแนวโน้มและผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ตามแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในปี ๒๕๕๙ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ และได้เริ่มประเมินความเสี่ยงที่สำคัญขององค์กรตั้งแต่มกราคม ๒๕๕๙ เป็นต้นมา สรุปได้ดังนี้

### ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทบริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในด้านการสร้างคุณค่าให้กับกิจการและมีส่วนได้ส่วนเสีย ในความสามารถผลักดันการดำเนินงานตามกลยุทธ์ ASBUs ใน ASEAN ได้ โดยผลการประเมินความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ของบริษัท พบว่ามีความเสี่ยงค่อนข้างต่ำ อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

### ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานให้ความสำคัญในด้านการให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ การสร้างบุคลากรมืออาชีพ และการพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง โดยผลการประเมินในภาพรวมพบว่ามีความเสี่ยงที่ยังต้องบริหารจัดการต่อไป จำนวน ๓ จาก ๑๐ เรื่อง ได้แก่

๑) ความเหนื่อยล้าของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเนื่องจากอัตรากำลังไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน

๒) การจุดบังไฟและการปล่อยคอมลอยเข้าไปในพื้นที่ปฏิบัติการบิน

๓) ปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มสูงขึ้นมากไม่สอดคล้องกับพื้นที่ห้วงอากาศ

ซึ่งต้องมีการติดตามผลการดำเนินมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนด รวมทั้งแนวทางแก้ไข หรือ มาตรการเพิ่มเติมระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว เพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ไปในปีงบประมาณ ๒๕๖๐

### ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม ฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน อันเป็นผลต่อรายได้ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนเพิ่มขึ้น บริษัท มีสภาพคล่องทางการเงินสูง มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงด้านการเงินจึงอยู่ในระดับต่ำมาก

## ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลและกฎหมายการбин กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาความเสี่ยงใน ๓ มิติ ดังนี้

มิติที่ ๑ การปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล โดยจะพิจารณาจากระดับของข้อตรวจพบ/ข้อร้องเรียน/ข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับหลัก Corporate Governance (CG)

มิติที่ ๒ กฎหมายทั่วไป โดยพิจารณาจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดี และค่าเสียหายจากการฟ้องของบริษัทฯ ที่ผลการพิพากษาเป็นที่สิ้นสุด

มิติที่ ๓ กฎหมายการบิน วัดจากระดับของข้อตรวจพบ/ข้อร้องเรียน/ข้อบกพร่อง ที่เกี่ยวข้องกับการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการบิน พระราชบัญญัติการเดินอากาศ

ตามเกณฑ์การประเมินความเสี่ยงทั้ง ๓ มิติ ความเสี่ยง “การปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และกฎหมายการบิน” อยู่ในระดับความเสี่ยงต่ำ ยอมรับได้

## การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM)

บริษัทฯ นำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) มาดำเนินการอย่างจริงจัง โดยประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสการเกิดของเหตุการณ์ ที่อาจกระทบต่อการกิจหลักของบริษัทฯ และทำการฝึกซ้อมสถานการณ์สมมติ ทั้งที่ส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคทุกแห่ง เพื่อให้บริษัทฯ มีความพร้อมรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น โดยบริษัทฯ จะวิเคราะห์กำหนดสถานการณ์สมมติตามสภาพแวดล้อมในการฝึกซ้อม

## การควบคุมภายใน

บริษัทฯ จัดให้วางระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสมกับภารกิจของบริษัทฯ และทบทวนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ โดยมีการประเมินองค์ประกอบทั้ง ๕ องค์ประกอบตามมาตรฐานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน

## ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล

### รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

#### นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

##### การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ ซึ่งนโยบายฯ และแผนแม่บทฯ ฉบับดังกล่าว ยังคงมีความเหมาะสมต่อการดำเนินงานในสภาพปัจจุบัน ดังนี้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ

“บริษัท วิทยูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยึดมั่นการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้บริการที่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากลตอบสนองความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยความเป็นธรรม โปร่งใสรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”

##### การดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

ในปี ๒๕๕๙ บริษัทฯ ดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ ที่ประกอบด้วย แผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนงานด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของบริษัทฯ แผนงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนแนวทางส่งเสริมการดำเนินงานกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามคำเป้าหมายและตัวชี้วัดทุกแผนงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินการในหน่วยงานภาครัฐ ในปี ๒๕๕๘ แสดงถึงความมีคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานสูงมาก ตามเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้พัฒนาแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ระยะที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ แนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ประกอบด้วย แผนงานส่งเสริมการบังคับใช้ประมวลจริยธรรม แผนงานปฏิบัติตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และประมวลกฎหมายอาญา แผนงานดำเนินระบบคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานในหน่วยงานภาครัฐ และแผนงานสร้างเครือข่ายภาครัฐต่อต้านการทุจริตภายในและภายนอกองค์กร แนวทางการการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันนี้ จะได้บรรจุอยู่ในการจัดทำแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

## พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร

### การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

บริษัทฯ ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ โดยในปี ๒๕๕๙ ไม่มีประชาชน/หน่วยงานภายนอก ร้องขอข้อมูลจากบริษัทฯ

## โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

### คณะกรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๓๓ กำหนดให้กรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า ๓ คน และการเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๓๙ ดังนี้

(๑) รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของบริษัทฯ และให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ

(๒) ผู้ถือหุ้น ข. มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคน และให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ

เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีทุก ๆ ปีต่อไปก็ดี กรรมการต้องออกจากตำแหน่ง โดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้งคือที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มที่ว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้นจะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้

## รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ๘ คน ดังนี้

๑. พลอากาศเอก อีทธพร ศุภวงศ์

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๖๔ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ สังกัดกระทรวงกลาโหม

### การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๗

### ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๗ ประธานกรรมการสรรหาสมาชิกสภาปฏิรูปแห่งชาติด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม

- ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๕ ที่ปรึกษาประธานกรรมการ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

- ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๕ ผู้บัญชาการทหารอากาศ คนที่ ๒๑  
ประธานกรรมการบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
- ปี ๒๕๕๐ กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

#### การอบรม

- หลักสูตรโรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ ๓๑
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๔

#### ความเชี่ยวชาญ

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

#### การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการอิสระ บริษัท ซีพี โกลด์ส (มหาชน)
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ที่ปรึกษาคณะรักษาความสงบแห่งชาติ
- รองประธานอนุกรรมการป้องกัน การรักษาความมั่นคงประเทศ และกิจการทหาร  
คณะกรรมการการบริหารราชการแผ่นดิน สภานิติบัญญัติ

## ๒. พลเอก คณิต สาทัทธชัย

### รองประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ ๖๔ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

#### การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- หลักสูตรเสนาธิการทหารบก ชุดที่ ๖๓
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๙

#### ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้บัญชาการกองพลทหารราบที่ ๒ รักษาพระองค์
- แม่ทัพภาคที่ ๑
- ที่ปรึกษาพิเศษกองทัพบก
- ประธานคณะที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม

- ตูลาการศาลทหารสูงสุด
- ราชนครักษ์พิเศษ
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติปี ๒๕๔๙

#### ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านความมั่นคง

#### การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท บีซีพีจี จำกัด (มหาชน)
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- กรรมการบริหารราชตฤณมัยสมาคม
- กรรมการมูลนิธิอนุรักษ์ปารอยต่อ ๕ จังหวัด

#### ๓. นายประสิทธิ์ สืบชนะ

#### กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

#### การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

#### ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ กรมธนารักษ์
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- รองปลัดกระทรวงการคลัง
- ประธานกรรมการธนาคารอาคารสงเคราะห์
- ประธานกรรมการบริหารธนาคารอาคารสงเคราะห์
- กรรมการธนาคารออมสิน
- ประธานกรรมการบริหารธนาคารออมสิน
- กรรมการการเคหะแห่งชาติ
- รองประธานกรรมการบริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

#### การอบรม

- Strategic for Improving Director' Effectiveness Kellogg school of Management ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ เอกชน และการเมือง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- โครงการพัฒนานักบริหารระดับสูง : ผู้บริหารส่วนราชการ (นบส. ๒) สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน ประจำปี ๒๕๕๓ รุ่นที่ ๕ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ

สถาบันพระปกเกล้า

- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ ๑๕ สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCot) รุ่นที่ ๕ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง (บยป.) รุ่นที่ ๕ วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ ๖ สถาบันการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์ สำนักงาน ป.ป.ช.

#### ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการเงิน การธนาคาร
- ด้านการเงิน การคลัง งบประมาณภาครัฐ
- ด้านการบริหาร การจัดการความเสี่ยง
- ด้านกฎหมายมหาชน

#### การดำรงตำแหน่งอื่น

- ที่ปรึกษาพิเศษสำนักงานศาลปกครอง
- กรรมการข้าราชการศาลยุติธรรมผู้ทรงคุณวุฒิ
- กรรมการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
- กรรมการบริษัท ขนส่ง จำกัด
- กรรมการบริหารสำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
- กรรมการเปรียบเทียบงดการฟ้องร้อง ตามนัยมาตรา ๑๐๒ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศาลการ พ.ศ. ๒๕๖๙
- กรรมการเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบ ธุรกิจประกันภัย

#### ๔. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ

#### กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕  
และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่  
๒๘ มกราคม ๒๕๕๘ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรง  
ตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘)

อายุ ๕๑ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

#### การศึกษา

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔

#### ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๑-ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๑ รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- ปี ๒๕๔๐-๒๕๔๙ รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

#### การอบรม

- ประกาศนียบัตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ (SASIN)
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบินพาณิชย์
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ ๑๓ สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

#### ความเชี่ยวชาญ

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

#### การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิส จำกัด
- นักบินที่ ๑ ประจำฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ที่ปรึกษา สมาคมศิษย์เก่าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา

#### ๕. นายไชยเจริญ อติแพทย์

#### กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๖๓ ปี

ตำแหน่ง นักวิชาการ

#### การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า, เครื่องกล ประเทศฟิลิปปินส์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (MBA) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

#### ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ปตท. สถาบันวิจัยและพัฒนา
- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ปตท. ประธานกรรมการบริหารเพื่อความยั่งยืน กลุ่ม ปตท.
- กรรมการผู้จัดการบริษัท PTTICT Solution Co. LTD
- คณะกรรมการบริหารศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (เอ็มเทค)
- คณะกรรมการบริหารศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (เนคเทค)
- นายกสมาคม CIO 16
- Chairman Technology Innovation Management Group (TIMG,TMA)
- นายกสมาคมสถาปนิกสารสนเทศประเทศไทย



### การอบรม

- 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
- Innovation : MIT Slone, USA

### ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านไอซีทีและบริหารการเปลี่ยนแปลง
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์

### การดำรงตำแหน่งอื่น

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

### ๖. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา

### กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๔๕ ปี

ตำแหน่ง นายทหารปฏิบัติการ ประจำกองบัญชาการกองทัพไทย

### การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าสื่อสาร โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ (MPA) มหาวิทยาลัยบูรพา

### ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- นายทหารปฏิบัติการประจำกองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักงาน กสทช .  
ประจำกรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม (กสทช.) ประจำรองประธาน กสทช./ประธาน กรรมการกิจการโทรคมนาคม (กทค.)
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองกิจการพลเรือนสำนักปฏิบัติการกิจการพลเรือน กรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย

- หัวหน้าแผนกกิจการพลเรือน กองกิจการพลเรือนสำนักปฏิบัติการกองการพลเรือน  
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 กองพลทหารราบที่ 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 ๒๒ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)  
ดำเนินการกรณี บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด บริษัท ทรู มูฟ จำกัด  
และบริษัท ดิจิตอลโฟน จำกัด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมการทำงานหรือ  
การดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕
- ผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)
- คณะทำงานติดตามสื่อ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คตส. คสช.)

#### การอบรม

- หลักสูตรปฐมนิเทศนายทหารใหม่เหล่าสื่อสาร
- หลักสูตรนายทหารอิเล็กทรอนิกส์ เหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๘
- หลักสูตรชั้นนายร้อยเหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๔๒
- หลักสูตรชั้นนายพันเหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๓๗
- หลักสูตรประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก ชุดที่ ๘๔
- หลักสูตรนายทหารปลัดบัญชี โรงเรียนทหารการเงิน กรมการเงินทหารบก รุ่นที่ ๒๖
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การ  
มหาชน รุ่นที่ ๑๓ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๒๐๑ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Boards that Make a Difference (BMD) รุ่นที่ ๑ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Matters & Trends (BMT) รุ่นที่ ๑ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

**ความเชี่ยวชาญ**

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์
- ด้านโทรคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านความมั่นคง

**การดำรงตำแหน่งอื่น**

- รองหัวหน้าคณะทำงานตรวจสอบเนื้อหาสาระการเผยแพร่ข่าวสารต่อสาธารณะสำนักงาน กสทช.

**๗. นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ****กรรมการบริษัท**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกันและพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง รองปลัดกระทรวงคมนาคม

**การศึกษา**

- ปริญญาตรีนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโทรัฐศาสตร์ (บริหารธุรกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

**ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน**

- ปี ๒๕๕๖ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๕๒ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

**การอบรม**

- โครงการพัฒนานักบริหารระดับสูง : ผู้บริหารส่วนราชการ นบส.  
สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม.) สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้ตรวจราชการระดับกระทรวง สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

**ความเชี่ยวชาญ**

- ด้านกฎหมาย
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร

**การดำรงตำแหน่งอื่น**

- กรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
- กรรมการบริษัท ขนส่ง จำกัด

**๘. นางสาวินี อังคสิงห์****กรรมการบริษัทฯ**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และ  
ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม  
๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องใน  
วันเดียวกัน)

**อายุ** ๕๗ ปี

**ตำแหน่ง** กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

**การศึกษา**

- ปริญญาตรีศิลปศาสตร มหาวิทยลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕

**ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน**

- ๕ มิถุนายน ๒๕๕๗ – ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๓ – ๔ มิถุนายน ๒๕๕๗ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๒ – ๒๕๕๓ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

**การอบรม**

- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๔
- หลักสูตรก้าวสู่การเป็น CEO : Leadership Succession Program (LSP)
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ ๖ วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง  
สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ ๗  
วิทยาลัยนักรบริหาร ป.ป.ช สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์
- หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ ๑ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๒๑๙ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

**ความเชี่ยวชาญ**

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
- ด้านการบิน การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ

### การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาการบริหารจัดการและการบริหารธุรกิจ (ประชาสัมพันธ์) สาขาพลังงาน (พลังงานเชื้อเพลิง) สาขาสังคม (การกำกับดูแล)

### รายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๙

#### ๑. นายกฤษฎา จินะวิจารณ์

#### กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗

และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘)

อายุ ๕๓ ปี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

#### การศึกษา

- ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ Master of Business Administration M.B.A สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔

#### ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- คณะกรรมการ บมจ. ธนาคารกรุงไทย
- คณะกรรมการ บจ. บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์
- คณะกรรมการบริษัท บริหารสินทรัพย์พัฒนาไทย จำกัด
- คณะกรรมการธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย

#### การอบรม

- 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 ๔/๒๕๔๙ สำนักงานกิจการยุติธรรม
- Financial Instrument and Market 2004, Harvard Business School

#### ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน บัญชี
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย

#### การดำรงตำแหน่งอื่น

- คณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย

- คณะกรรมการการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง (การเงิน การธนาคาร) สาขาบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ (บริหารองค์กร) สาขากฎหมาย (กฎหมายการเงิน การคลัง การออม งบประมาณ)

## ๒. นายวันชาติ สันติบุญขร

### กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗  
ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม  
๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องใน  
วันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม  
๒๕๕๙)

อายุ ๖๓ ปี

ตำแหน่ง อธิบดีอัยการ สำนักงานคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ  
สำนักงานอัยการสูงสุด

### การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (การจัดการความรู้) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

### ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- |              |                                                             |
|--------------|-------------------------------------------------------------|
| ปี ๒๕๕๔-๒๕๕๘ | รองอธิบดีอัยการ สำนักงานที่ปรึกษากฎหมายสำนักงานอัยการสูงสุด |
| ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๔ | รองอธิบดีอัยการ สำนักงานคณะกรรมการอัยการ                    |
| ปี ๒๕๔๙-๒๕๕๐ | อัยการพิเศษฝ่ายสัญญาและहारือ สำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย        |
| ปี ๒๕๔๗-๒๕๔๙ | เลขานุการรองอัยการสูงสุด                                    |
| ปี ๒๕๔๕-๒๕๔๗ | อัยการผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย                  |

### การอบรม

- 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
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ  
และองค์การมหาชน รุ่นที่ ๙ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชนรุ่นที่ ๙

### ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ

- ด้านกฎหมาย

#### การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
- กรรมการว่าด้วยวิธีประมวลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (กวอ.) กรุงเทพมหานคร
- กรรมการว่าด้วยพัสดุ กรุงเทพมหานคร
- กรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (กwp.อ) กรมบัญชีกลาง
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากฎหมาย ด้านกฎหมายปกครอง ด้านกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายเฉพาะด้าน (การให้เอกชนเข้าร่วมหรือดำเนินงาน ในกิจการของรัฐ)

#### บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบาย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐวิสาหกิจ และวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า “มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศสู่การเป็นหนึ่งในองค์กรชั้นนำของอาเซียนอย่างยั่งยืน” อีกทั้งโดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสมตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงงานตามความจำเป็น ได้แก่

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

พร้อมนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน ๕ คน

บริษัทฯ จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปีอย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง เพื่อบอกนโยบายการดำเนินงาน กำกับดูแล และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยอาจมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงานประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้ง บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสารให้กับกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ ๓-๕ วัน

ภายหลังการประชุม บริษัทฯ ได้จัดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่างๆ) รับทราบการประชุมดังกล่าวด้วยทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่สรุปมติการประชุมผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น

## การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของรัฐวิสาหกิจ และในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จัดทำทุก ๖ เดือน และใช้แบบการประเมินผลคณะกรรมการฯ ๒ รูปแบบ ได้แก่ การประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และการประเมินเป็นรายคณะ ซึ่งสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

| รูปแบบประเมิน | ครั้งที่ ๑<br>(ตุลาคม ๒๕๕๘-มีนาคม ๒๕๕๙) |          | ครั้งที่ ๒<br>(เมษายน-กันยายน ๒๕๕๙) |          |
|---------------|-----------------------------------------|----------|-------------------------------------|----------|
|               | คะแนน                                   | เกณฑ์    | คะแนน                               | เกณฑ์    |
| รายบุคคล      | ๑๐๗.๕๐/๑๑๒                              | ดีเยี่ยม | ๑๐๔.๕๐/๑๑๒                          | ดีเยี่ยม |
| รายคณะ        | ๑๑๖.๕๐/๑๒๐                              | ดีเยี่ยม | ๑๑๗.๐๐/๑๒๐                          | ดีเยี่ยม |

**การประเมินตนเองรายบุคคล** ตามหลักปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ได้ให้ความสำคัญต่อเกณฑ์การประเมิน ๖ หัวข้อ ได้แก่ ความโดดเด่นในความรู้ความสามารถ ความเป็นอิสระ ความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ และความมุ่งมั่นในการพัฒนาองค์กร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

**การประเมินตนเองรายคณะ** ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน ๔ หัวข้อ ได้แก่ การประชุมและคณะกรรมการ การสื่อสาร ขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

## การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสถาบันพระปกเกล้าและสถาบันวิทยาการตลาดทุน นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเยี่ยมชมงานนิทรรศการผลงานนวัตกรรมประจำปี ๒๕๕๙ และการเดินทางไปเยี่ยมชมดูงานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในภารกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น



## การปฏิรูปนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฏิรูปนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสาร การฟังบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

๑. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ
๒. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ (สถานะของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม ภารกิจให้บริการการเดินอากาศ และภารกิจภาคธุรกิจ) โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร สถานการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศ ผลประกอบการและข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการสำคัญหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และรายงานประจำปีของบริษัทฯ
๓. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุม/เบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายนามคณะกรรมการคณะต่างๆ และอำนาจหน้าที่ ข้อมูลกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการฯ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ.๒๕๔๒ พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ เป็นต้น

## รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีบัญชี ๒๕๕๙ กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหุ้นที่บริษัทฯ มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

## กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน ๔ คน โดยกรรมการสองในสี่คนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย

- |                               |               |
|-------------------------------|---------------|
| ๑. พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์ |               |
| ๒. นายประสิทธิ์               | สีบชนะ        |
| ๓. นายวุฒิพงศ์                | ปราสาททองโอสธ |
| ๔. นางสาวริณี                 | อังคุสิงห์    |

### คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

๑. นางสาวริณี อังศุสิงห์ เลขานุการ  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
๒. นายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้ช่วยเลขานุการ  
นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
๓. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ ผู้ช่วยเลขานุการ  
ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
๔. นางธनिया สุนทรศาสนดิก ผู้ช่วยเลขานุการ  
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

### การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม ๑๓ ครั้ง ดังนี้

| รายนาม                                    | จำนวนครั้งที่เข้าประชุม |
|-------------------------------------------|-------------------------|
| พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์ <sup>๑/</sup>  | ๑๓/๑๓                   |
| พลเอก คณิต สาทัทักษ์ <sup>๒/</sup>        | ๑๓/๑๓                   |
| นายภานุญา จินะวิจารณ์ <sup>๓/</sup>       | ๒/๓                     |
| นายประสิทธิ์ สืบชนะ <sup>๔/</sup>         | ๘/๑๐                    |
| นายไชยเจริญ อติแพทย์ <sup>๑/</sup>        | ๑๐/๑๓                   |
| นายวันชาติ สันติบุญชู <sup>๕/</sup>       | ๖/๖                     |
| พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา <sup>๑/</sup> | ๑๓/๑๓                   |
| นายพณพิงค์ ปราสาททองโอสถ <sup>๖/</sup>    | ๙/๑๓                    |
| นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ <sup>๗/</sup>          | ๑๓/๑๓                   |
| นางสาวริณี อังศุสิงห์ <sup>๘/</sup>       | ๑๒/๑๓                   |

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗

๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน

๓/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘

๔/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙

๕/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙

๖/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๘ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๙

๗/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

๘/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน

### คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คณะกรรมการบริหาร มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ – ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ ประกอบด้วย

- |                              |                     |
|------------------------------|---------------------|
| ๑. นายกฤษฎา จินะวิจารณ์      | ประธานกรรมการ       |
| ๒. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ | กรรมการ             |
| ๓. นายวันชาติ สันติบุญชู     | กรรมการ             |
| ๔. นางสาวริณี อังศุสิงห์     | กรรมการและเลขานุการ |
| ๕. นายสุทธิพงษ์ คงพูล        | ผู้ช่วยเลขานุการ    |
| ๖. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ    | ผู้ช่วยเลขานุการ    |
| ๗. นางธนิยา สุนทรศานติก      | ผู้ช่วยเลขานุการ    |

- ระหว่างวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙ – ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ ประกอบด้วย

- |                              |                     |
|------------------------------|---------------------|
| ๑. นายประสิทธิ์ สืบชนะ       | ประธานกรรมการ       |
| ๒. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ | กรรมการ             |
| ๓. นายวันชาติ สันติบุญชู     | กรรมการ             |
| ๔. นางสาวริณี อังศุสิงห์     | กรรมการและเลขานุการ |
| ๕. นายสุทธิพงษ์ คงพูล        | ผู้ช่วยเลขานุการ    |
| ๖. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ    | ผู้ช่วยเลขานุการ    |
| ๗. นางธนิยา สุนทรศานติก      | ผู้ช่วยเลขานุการ    |

### อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๔๒ วรรค ๔ ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

### การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม ๑๓ ครั้ง ดังนี้

| รายนาม                              | จำนวนครั้งที่เข้าประชุม |
|-------------------------------------|-------------------------|
| นายกฤษฎา จินะวิจารณ์ <sup>๑/</sup>  | ๓/๓                     |
| นายประสิทธิ์ สืบชนะ                 | ๙/๙                     |
| นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสธ           | ๑๒/๑๓                   |
| นายวันชาติ สันติบุญชู <sup>๒/</sup> | ๘/๘                     |
| นางสาริณี อังศุสิงห์                | ๑๓/๑๓                   |

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

- หมายเหตุ
- ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘
- ๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙

### คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย

- |                                         |                      |                  |
|-----------------------------------------|----------------------|------------------|
| ๑. พลเอก คณิต                           | สาพิทักษ์            | ประธานกรรมการ    |
| ๒. นายไชยเจริญ                          | อติแพทย์             | กรรมการ          |
| ๓. พันเอกพีรวัส                         | พรหมกลัดพะเนา        | กรรมการ          |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)  |                      | เลขานุการ        |
| ๕. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลัก     |                      | ผู้ช่วยเลขานุการ |
|                                         | และเทคโนโลยีสารสนเทศ |                  |
| ๖. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุน |                      | ผู้ช่วยเลขานุการ |
|                                         | และวางแผนการตรวจสอบ  |                  |

### อำนาจหน้าที่

๑. รายงานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานทางการบริหาร
๒. รายงานผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจว่ามีประสิทธิผล ประสิทธิภาพ และประหยัดเพียงใด
๓. รายงานรายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง
๔. รายงานผลการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและนโยบายที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจกำหนด

### คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย

- |                                                 |               |                  |
|-------------------------------------------------|---------------|------------------|
| ๑. นายพุฒิพงศ์                                  | ปราสาททองโอสถ | ประธานกรรมการ    |
| ๒. นายวันชาติ                                   | สันติกุญชร ๑/ | กรรมการ          |
| ๓. นายพงษ์ศักดิ์                                | สมใจ          | กรรมการ          |
| ๔. นางสาวริณี                                   | อังศุสิงห์    | กรรมการ          |
| ๕. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)   |               | เลขานุการ        |
| ๖. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ |               | ผู้ช่วยเลขานุการ |

หมายเหตุ ๑/ พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙

#### อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการกิจของ บริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องประเมินสถานการณ์ และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อ ป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

### คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ประกอบด้วย

- |                                               |                 |                  |
|-----------------------------------------------|-----------------|------------------|
| ๑. นายพุฒิพงศ์                                | ปราสาททองโอสถ   | ประธานกรรมการ    |
| ๒. นายไชยเจริญ                                | อติแพทย์        | กรรมการ          |
| ๓. พันเอก พีรวัส                              | พรหมกลัดพะเนาวิ | กรรมการ          |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)            |                 | เลขานุการ        |
| ๕. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต |                 | ผู้ช่วยเลขานุการ |

#### อำนาจหน้าที่

๑. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๒. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๓. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
๔. นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ
๕. ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี ๒๕๕๙ มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนรวม ๓ ครั้ง รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการฯ ดังนี้

| รายนาม                         | จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม |
|--------------------------------|-----------------------------|
| ๑. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ   | ๓/๓                         |
| ๒. นายไชยเจริญ อติแพทย์        | ๓/๓                         |
| ๓. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา | ๓/๓                         |
| ๔. นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ       | ๓/๓                         |
| ๕. นายชนะ ทัดท่าทราย           | ๒/๓                         |

#### คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อประกอบด้วย

|                                                   |                  |
|---------------------------------------------------|------------------|
| ๑. พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์                     | ประธานกรรมการ    |
| ๒. พลเอก คณิต สาพิทักษ์                           | รองประธานกรรมการ |
| ๓. นายประสิทธิ์ สืบชนะ                            | กรรมการ          |
| ๔. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ                      | กรรมการ          |
| ๕. นายวันชาติ สันติบุญชู <sup>๑/</sup>            | กรรมการ          |
| ๖. นายไชยเจริญ อติแพทย์                           | กรรมการ          |
| ๗. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา                    | กรรมการ          |
| ๘. นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ                             | กรรมการ          |
| ๙. นางสาวริณี อังสุสิงห์                          | กรรมการ          |
| ๑๐. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | เลขานุการ        |
| ๑๑. นายมาโนช สวัสดิ์                              | ผู้ช่วยเลขานุการ |

หมายเหตุ ๑/ พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙

#### อำนาจหน้าที่

กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณากลับกรอง เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและ ผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

#### คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบประกอบด้วย

|                                        |               |
|----------------------------------------|---------------|
| ๑. นายวันชาติ สันติบุญชู <sup>๑/</sup> | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ                  | กรรมการ       |
| ๓. นางสาวชุนจิต สังข์ใหม่              | กรรมการ       |
| ๔. นางสาวนาถสินี ยุติธรรมดำรง          | กรรมการ       |

|                                                  |            |                  |
|--------------------------------------------------|------------|------------------|
| ๕. นางสาวริณี                                    | อังศุสิงห์ | กรรมการ          |
| ๖. ดร.อภิชัย                                     | จันทร์เสน  | ที่ปรึกษากฎหมาย  |
| ๗. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) |            | เลขานุการ        |
| ๘. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป                   |            | ผู้ช่วยเลขานุการ |

หมายเหตุ ๑/ พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙

#### อำนาจหน้าที่

พิจารณาก่อนการลงและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญาตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

#### **กรรมการอิสระ**

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ กรรมการอิสระประกอบด้วย

- |                               |               |
|-------------------------------|---------------|
| ๑. พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์ |               |
| ๒. พลเอก คณิต                 | สาพิทักษ์     |
| ๓. นายไชยเจริญ                | อติแพทย์      |
| ๔. นายวันชาติ                 | สันติคุณุช    |
| ๕. พันเอก พีรวัส              | พรหมกลัดพะเนา |

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

กรรมการอิสระ จะมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและเป็นประจำทุกปี ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มีการประชุมคณะกรรมการอิสระ รวม ๒ ครั้ง และกรรมการเข้าร่วมประชุมโดยพร้อมเพรียงกัน

### คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายถึง คำตอบแทนคงที่ ค่าเบี้ยประชุม เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี ๒๕๕๙

| ลำดับ | คณะกรรมการ                                                    | จำนวนเงิน<br>(บาท) |
|-------|---------------------------------------------------------------|--------------------|
| ๑.    | คณะกรรมการบริษัทฯ                                             | ๑,๐๙๕,๐๐๐.๐๐       |
| ๒.    | คณะกรรมการบริหาร                                              | ๔๗๐,๐๐๐.๐๐         |
| ๓.    | คณะกรรมการตรวจสอบ                                             | ๓๙๐,๐๐๐.๐๐         |
| ๔.    | คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง                                    | ๓๖๗,๕๐๐.๐๐         |
| ๕.    | คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน                                     | ๙๗,๕๐๐.๐๐          |
| ๖.    | คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม | ๖๘๐,๐๐๐.๐๐         |
| ๗.    | คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ                                    | ๒๕๓,๕๐๐.๐๐         |
| รวม   |                                                               | ๓,๓๕๓,๕๐๐.๐๐       |

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี ๒๕๕๙

| ลำดับ       | คณะกรรมการ                          | จำนวนเงิน (บาท) |
|-------------|-------------------------------------|-----------------|
| ๑.          | พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์          | ๒๔๐,๐๐๐.๐๐      |
| ๒.          | พลเอก คณิต สาพิทักษ์                | ๑๒๐,๐๐๐.๐๐      |
| ๓.          | นายประสิทธิ์ สืบชนะ                 | ๘๒,๒๕๘.๐๐       |
| ๔.          | นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ           | ๑๑๐,๐๐๐.๐๐      |
| ๕.          | นายไชยเจริญ อติแพทย์                | ๑๒๐,๐๐๐.๐๐      |
| ๖.          | พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา         | ๑๒๐,๐๐๐.๐๐      |
| ๗.          | นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ                  | ๑๒๐,๐๐๐.๐๐      |
| ๘.          | นางสาวริณี อังศุสิงห์               | ๑๒๐,๐๐๐.๐๐      |
| ๙.          | นายวันชาติ สันติบุญชู <sup>๑/</sup> | ๗๗,๗๔๑.๙๔       |
| ๑๐.         | นายภุชญา จินะวิจารณ์ <sup>๒/</sup>  | ๓๐,๐๐๐.๐๐       |
| รวมทั้งสิ้น |                                     | ๑,๑๓๙,๙๙๑.๙๔    |

หมายเหตุ ๑/ พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘

๒/ พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙



### คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี ๒๕๕๙ มีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๒ ครั้งโดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ได้ดังนี้

|                                       |                     |  | จำนวนครั้ง<br>ในการประชุม |
|---------------------------------------|---------------------|--|---------------------------|
| ๑. นางสาวธัญญา อังศุสิงห์             | ประธานกรรมการ       |  | ๑๑                        |
| ๒. นางอรุณโร โภเมน                    | กรรมการฝ่ายนายจ้าง  |  | ๑๒                        |
| ๓. นางสาวสิริเกศ เนียมลอย             | "                   |  | ๑๑                        |
| ๔. นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์              | "                   |  | ๙                         |
| ๕. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ             | "                   |  | ๖                         |
| ๖. นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ              | "                   |  | ๑๒                        |
| ๗. นายวรารุณ รพีพันธุ์                | "                   |  | ๙                         |
| ๘. นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ             | "                   |  | ๑๒                        |
| ๙. นายชนะ ทัดท่าทราย                  | "                   |  | ๑๒                        |
| ๑๐. นางเกลียวทอง ลาภธนานนท์           | กรรมการและเลขานุการ |  | ๑๒                        |
| ๑๑. นายปริญญญา เทียนทอง               | กรรมการฝ่ายลูกจ้าง  |  | ๑๒                        |
| ๑๒. พันจ่าอากาศเอก ธนู รัตนสุภาพันธุ์ | "                   |  | ๑๐                        |
| ๑๓. นายสุกิจ กลิ่นหอม                 | "                   |  | ๑๑                        |
| ๑๔. นายเมธี คำแหง                     | "                   |  | ๑๒                        |
| ๑๕. นายสังข์สิทธิ์ ประสมทอง           | "                   |  | ๑๒                        |
| ๑๖. พันจ่าอากาศเอก ไชยันต์ ช้างแรงการ | "                   |  | ๑๑                        |
| ๑๗. นายสพล สิงห์ดารา                  | "                   |  | ๑๑                        |
| ๑๘. นายวีรยุทธ วีรการณ                | "                   |  | ๑๑                        |
| ๑๙. นางกษมพร สวัสดิชัย                | "                   |  | ๑๑                        |

### คำตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

| ปี   | จำนวน (ราย) | เงินเดือนและคำตอบแทนอื่น(ล้าน<br>บาท) |
|------|-------------|---------------------------------------|
| ๒๕๕๙ | ๕           | ๓๐.๒๔                                 |
| ๒๕๕๘ | ๕           | ๒๕.๘๘                                 |
| ๒๕๕๗ | ๕           | ๒๒.๗๔                                 |

หมายเหตุ คำตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง  
เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทนเหมาจ่ายแทนการจัดหารถประจำตำแหน่ง และ  
เงินรางวัลพิเศษ

## นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ กำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลเพื่อป้องกันการขัดแย้งกันของผลประโยชน์ส่วนตนกับบริษัทฯ (Conflict of Interests) เพื่อป้องกันกิจกรรมที่อาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อน กิจกรรมที่ผิดกฎหมายและไม่เหมาะสมซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ เสียผลประโยชน์หรือขัดขวางการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้หากบุคลากรมีส่วนเกี่ยวข้องกับรายการต่าง ๆ ต้องแจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงความสัมพันธ์หรือความเกี่ยวข้องของตนในรายการดังกล่าว

บริษัทฯ ประกาศเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยครอบคลุมพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒ และประกาศคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์การรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดโดยธรรมจรรยาของเจ้าหน้าที่ของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๓ เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯคือ ให้พนักงานทุกคนและฝ่ายจัดการทุกระดับรับรองความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของตนเองเป็นประจำทุกปี เพื่อให้ระลึกเสมอว่าได้รับรองความโปร่งใสของตนเองไว้กับบริษัทฯ รวมถึงให้มีการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ตามสถานภาพของผู้รายงาน ช่วงเวลาของการรายงาน และการลงนามคำวินิจฉัยของผู้บังคับบัญชาโดยตรงของผู้รายงาน เพื่อเป็นการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บังคับบัญชา ที่มีต่อรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของผู้รายงานที่เป็นผู้ใต้บังคับบัญชา ข้อมูลการรายงานฯ ทำให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับได้ทราบถึงการรับรองความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของผู้รายงานซึ่งแสดงถึงคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ

**รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ  
บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด  
ประจำปี ๒๕๕๙**

คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ ประกอบด้วย

- |                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| ๑. พลเอก คณิต สาทัทธ           | ประธานกรรมการตรวจสอบ |
| ๒. นายไชยเจริญ อติแพทย์        | กรรมการตรวจสอบ       |
| ๓. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา | กรรมการตรวจสอบ       |

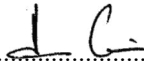
คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎหมายของคณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม ๗ ครั้ง มีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายในเข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง และได้ประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นการเฉพาะ ๒ ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพและความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
๒. สอบทานความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยงและการกำกับดูแลที่ดี โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเองตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. ๒๕๕๔
๓. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่า เป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่า มีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้
๔. ทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุมรวมทั้งประเมินตนเองเป็นรายบุคคลและประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะ และผลการดำเนินงานตามดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน ๔.๐๐ และ ๔.๐๐ จากคะแนนเต็ม ๕.๐๐ ตามลำดับ
๕. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ดัชนีวัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์

๕ ปี แผนการตรวจสอบประจำปี รวมทั้ง ให้ความเห็นชอบงบประมาณประจำปี ๒๕๖๐ ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบ ประจำปี ๒๕๕๙ ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ทบพวน แผนการฝึกอบรม และทรัพยากรของสำนักตรวจสอบภายในประจำปี ๒๕๖๐ อีกทั้ง ติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ และสอบทานรายงานของสำนักตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๙

๖. บริษัทฯ มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชีประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จำนวน ๑,๗๖๐,๐๐๐ บาท

จากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า งบการเงินแสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดี ที่กระทรวงการคลังกำหนด และไม่พบว่ามีประเด็นเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน พร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ/พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ และบริษัทฯ ได้นำข้อคิดเห็นไปพิจารณา เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

พลเอก ..... 

(คณิต สาทัทักษ์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

## การตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบภายในมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในอย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรมเพื่อให้ความเชื่อมั่น (Assurance Service) และการบริการให้คำปรึกษา (Consulting Service) เพื่อเพิ่มคุณค่าและปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กร และทำหน้าที่เป็นเครื่องมือของคณะกรรมการตรวจสอบ และผู้บริหารระดับสูงในการตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการการกำกับดูแลที่ดี กระบวนการบริหารความเสี่ยงและการปฏิบัติตามข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของบริษัทฯ

สำนักตรวจสอบภายในได้จัดทำกฎบัตรและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในเพื่อเป็นแนวปฏิบัติตามมาตรฐานงานวิชาชีพตรวจสอบภายใน และสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การปฏิบัติงานการตรวจสอบภายในของรวิสหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในครอบคลุม ความครบถ้วนและเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ระบบงานที่มีผลกระทบต่อ การดำเนินงาน และการรายงานความเหมาะสมของการรักษาทรัพย์สิน รวมทั้งประเมินการใช้ทรัพยากรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า โดยได้ให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO การปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้งจะมีการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมการประเมิน ความเสี่ยง กิจกรรมควบคุม การติดตามประเมินผล การปฏิบัติ รวมทั้งมีการสอบทานประเมินความเพียงพอและประเมินประสิทธิผลของการควบคุมภายใน เพื่อป้องกันการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น

### ◆ บุคลากรของสำนักตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบภายในส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ทักษะและพัฒนาความสามารถต่าง ๆ ตามภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายใน โดยกำหนดให้ผู้ตรวจสอบภายในต้องเข้ารับการอบรมไม่น้อยกว่า ๔๐ ชั่วโมงต่อคนต่อปี ปัจจุบันมีผู้ตรวจสอบภายในได้รับวุฒิบัตรวิชาชีพ ได้แก่ ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาต (Certified Internal Audit: CIA) ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในระบบสารสนเทศ (Certified Information Systems Auditors: CISA) ใบอนุญาตเป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (Certified Public Accountant: CPA) ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในของประเทศไทย (Certified Professional Internal Auditors of Thailand: CPIAT) และประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน (Certified Professional Internal Auditors: CPIA)

### ◆ การรักษาคุณภาพงานของผู้ตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบภายในกำหนดให้มีการควบคุมการปฏิบัติงานในทุกระดับ โดยมีการประเมินการปฏิบัติงานตามสายบังคับบัญชา มีการประเมินคุณภาพภายหลังการตรวจสอบจากหน่วยรับตรวจ และมีการประเมินตนเองเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ยังมีการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน (Quality Assessment Review: QAR) โดยผู้ประเมินอิสระภายนอกทุก ๕ ปี โดยครั้งสุดท้ายมีการประเมินในปี ๒๕๕๘ และได้มีการปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายในตามข้อเสนอแนะจากการประเมิน

## รายงานทางการเงิน

### ๑. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อยางงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงินเพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ๒๕๕๙ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๒. ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

|                                                                               | ๒๕๕๙      | ๒๕๕๘      | ๒๕๕๗     |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|----------|
| <b>ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)<sup>๑/</sup></b>                                  |           |           |          |
| รายได้รวม                                                                     | ๑๑,๖๓๘.๙๓ | ๑๐,๗๗๓.๓๘ | ๙,๕๕๗.๑๓ |
| ค่าใช้จ่ายรวม                                                                 | ๙,๒๗๖.๐๖  | ๘,๘๖๓.๙๗  | ๗,๘๐๑.๕๔ |
| ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก                                   | ๒,๓๖๒.๘๗  | ๑,๙๐๙.๔๑  | ๑,๗๕๕.๕๙ |
| <u>หมายเหตุ ๑/</u> งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ                                      |           |           |          |
| <b>ฐานะการเงิน (ล้านบาท)<sup>๒/</sup></b>                                     |           |           |          |
| สินทรัพย์รวม                                                                  | ๑๓,๓๘๕.๖๑ | ๑๒,๐๘๙.๙๖ | ๙,๘๖๒.๖๙ |
| หนี้สินรวม                                                                    | ๑๒,๔๖๕.๓๓ | ๑๑,๒๐๐.๗๓ | ๙,๐๐๗.๖๑ |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น                                                             | ๙๒๐.๒๘    | ๘๘๙.๒๓    | ๘๕๕.๐๘   |
| <b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>                                                    |           |           |          |
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)                                   | ๑๓.๕๕     | ๑๒.๖๐     | ๑๐.๕๓    |
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)<br>(ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม) | ๗.๑๙      | ๘.๒๕      | ๗.๘๕     |
| อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น<br>และดอกเบี้ย (เท่า)                     | ๑.๔๔      | ๑.๒๑      | ๑.๐๘     |
| <u>หมายเหตุ๒/</u> งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย                           |           |           |          |

๓. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน – งบการเงินเฉพาะบริษัทวิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๒,๓๖๒.๘๗ ล้านบาท

| รายการ                                             | ปี ๒๕๕๙<br>ล้านบาท | ปี ๒๕๕๘<br>ล้านบาท | เพิ่ม (ลด)    |           |
|----------------------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------|-----------|
|                                                    |                    |                    | ล้านบาท       | ร้อยละ    |
| <b>รายได้</b>                                      |                    |                    |               |           |
| รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ                 | ๑๐,๘๘๘.๙๖          | ๙,๙๕๔.๐๗           | ๙๔๔.๘๙        | ๙         |
| รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง                  | ๖๘๑.๓๒             | ๕๘๕.๘๘             | ๙๕.๔๔         | ๑๖        |
| รายได้อื่น                                         | ๕๘.๖๕              | ๒๓๓.๔๓             | (๑๗๔.๗๘)      | (๗๕)      |
| <b>รายได้รวม</b>                                   | <b>๑๑,๖๒๘.๙๓</b>   | <b>๑๐,๑๗๒.๓๘</b>   | <b>๔๕๖.๕๕</b> | <b>๘</b>  |
| <b>ค่าใช้จ่าย</b>                                  |                    |                    |               |           |
| ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน                           | ๙,๒๐๙.๗๒           | ๘,๗๗๖.๒๒           | ๔๓๓.๕๐        | ๕         |
| ต้นทุนทางการเงิน                                   | ๖๖.๓๔              | ๘๗.๗๕              | (๒๑.๔๑)       | (๒๔)      |
| <b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>                               | <b>๙,๒๗๖.๐๖</b>    | <b>๘,๘๖๓.๙๗</b>    | <b>๔๑๒.๐๙</b> | <b>๕</b>  |
| <b>ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก</b> | <b>๒,๓๖๒.๘๗</b>    | <b>๑,๙๐๙.๔๑</b>    | <b>๔๕๓.๔๖</b> | <b>๒๔</b> |

๓.๑ รายได้

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๑,๖๒๘.๙๓ ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๐,๘๘๘.๙๖ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๔ ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๖๘๑.๓๒ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน ๕๘.๖๕ ล้านบาท

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๐,๘๘๘.๙๖ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๙๔๔.๘๙ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙ โดยมีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ ๑๔.๓ เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่เป็นการทำการบินภายในประเทศ และการทำการบินผ่านของสายการบินที่เป็นสมาชิก

รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๖๘๑.๓๒ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๙๕.๔๔ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖ ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน สำหรับรายได้อื่น จำนวน ๕๘.๖๕ ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจำนวน ๑๗๔.๗๘ ล้านบาท หรือลดลง ร้อยละ ๗๕ ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าบริการส่งมอบงานล่าช้า



### ๓.๒ ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน ๙,๒๗๖.๐๖ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน ๖,๙๔๑.๑๔ ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน ๒,๒๖๘.๕๘ ล้านบาท และต้นทุนทางการเงิน จำนวน ๖๖.๓๔ ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านความปลอดภัย ได้ประมาณ ๒๗๕.๘๕ ล้านบาท

### ๔. วิเคราะห์ฐานะการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

#### ๔.๑ สินทรัพย์

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ จำนวน ๑๓,๓๘๕.๖๑ ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ ๔๔ และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนร้อยละ ๕๖ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

| รายการ                     | ปี ๒๕๕๙<br>ล้านบาท | ปี ๒๕๕๘<br>ล้านบาท | เพิ่ม (ลด) |        |
|----------------------------|--------------------|--------------------|------------|--------|
|                            |                    |                    | ล้านบาท    | ร้อยละ |
| สินทรัพย์หมุนเวียน         | ๕,๙๒๒.๐๖           | ๕,๕๕๒.๕๑           | ๓๖๙.๕๕     | ๗      |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน      |                    |                    |            |        |
| - เงินลงทุนระยะยาวอื่น     | ๑๐.๑๐              | ๔๘.๑๐              | (๓๘.๐๐)    | (๗๙)   |
| - เงินให้กู้ยืมระยะยาว     | ๔.๒๗               | ๕.๖๔               | (๑.๓๗)     | (๒๔)   |
| - อาคารและอุปกรณ์          | ๕,๒๐๖.๗๐           | ๔,๔๗๗.๒๒           | ๗๒๙.๔๘     | ๑๖     |
| - สินทรัพย์ไม่มีตัวตน      | ๔๓.๑๘              | ๑๖.๙๗              | ๒๖.๒๑      | ๑๕๔    |
| - สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง | ๒,๑๙๙.๓๐           | ๑,๙๘๙.๕๒           | ๒๐๙.๗๘     | ๑๑     |
| รวม                        | ๑๓,๓๘๕.๖๑          | ๑๒,๐๘๙.๙๖          | ๑,๒๙๕.๖๕   | ๑๑     |

สินทรัพย์รวมในปี ๒๕๕๙ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๒๙๕.๖๕ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑๑ ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น เนื่องจากอาคารและอุปกรณ์ สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้น

#### ๔.๒ หนี้สิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีหนี้สินรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ จำนวน ๑๒,๔๖๕.๓๓ ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ ๖๕ และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ ๓๕ โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

| รายการ                               | ปี ๒๕๕๙<br>ล้านบาท | ปี ๒๕๕๘<br>ล้านบาท | เพิ่ม (ลด) |        |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|------------|--------|
|                                      |                    |                    | ล้านบาท    | ร้อยละ |
| หนี้สินหมุนเวียน                     | ๗,๕๘๖.๘๕           | ๖,๓๑๔.๗๓           | ๑,๒๗๒.๑๒   | ๒๐     |
| เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี | ๕๔๒.๐๓             | ๕๕๙.๕๕             | (๑๗.๕๑)    | (๓)    |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน                  |                    |                    |            |        |
| - เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร      | ๐.๑๑               | ๐.๑๐               | ๐.๐๑       | ๑๐     |
| - เงินกู้ยืมระยะยาว                  | ๒,๓๕๙.๒๙           | ๒,๘๓๕.๔๒           | (๔๗๖.๑๓)   | (๑๗)   |
| - ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน        | ๑,๙๗๗.๐๕           | ๑,๔๘๘.๘๘           | ๔๘๘.๑๗     | ๓๓     |
| - ประมาณการหนี้สิน                   | -                  | ๒.๐๖               | (๒.๐๖)     | (๑๐๐)  |
| รวม                                  | ๑๒,๔๖๕.๓๓          | ๑๑,๒๐๐.๗๓          | ๑,๒๖๔.๖๐   | ๑๑     |

หนี้สินรวมในปี ๒๕๕๙ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๒๖๔.๖๐ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑๑ โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม จำนวน ๕,๘๔๙.๒๙ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมคงเหลือจากปี ๒๕๕๘ จำนวน ๓,๘๖๗.๐๒ ล้านบาท ซึ่งได้นำไปใช้จ่ายลงทุนแล้ว แต่ยังคงต้องแสดงเป็นหนี้สินตามมาตรฐานการบัญชี และค่าบริการรอจ่ายคืนประจำปี ๒๕๕๙ จำนวน ๒,๓๖๒.๘๗ ล้านบาท

สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และธนาคารออมสิน เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน

#### ๔.๓ ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ จำนวน ๙๒๐.๒๘ ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

| รายการ              | ปี ๒๕๕๙<br>ล้านบาท | ปี ๒๕๕๘<br>ล้านบาท | เพิ่ม (ลด) |        |
|---------------------|--------------------|--------------------|------------|--------|
|                     |                    |                    | ล้านบาท    | ร้อยละ |
| ทุนจดทะเบียน        | ๖๖๐.๐๐             | ๖๖๐.๐๐             | -          | -      |
| เงินกองทุนสวัสดิการ | ๒๖๐.๒๘             | ๒๒๙.๒๓             | ๓๑.๐๕      | ๑๔     |
| รวม                 | ๙๒๐.๒๘             | ๘๘๙.๒๓             | ๓๑.๐๕      | ๓      |

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ ประกอบด้วยหนี้สินรวม ๑๒,๔๖๕.๓๓ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๙๓ และส่วนของผู้ถือหุ้น ๙๒๐.๒๘ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๗

#### ๕. สภาพคล่องทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ จำนวน ๒,๖๖๑.๐๗ ล้านบาท ลดลงจากต้นงวด ๑,๒๘๙.๗๑ ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่

เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด

| รายการ                                                                                 | ปี ๒๕๕๙<br>ล้านบาท | ปี ๒๕๕๘<br>ล้านบาท | เพิ่ม (ลด)<br>ล้านบาท |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน                                                         | ๒,๘๓๘.๖๙           | ๓,๕๖๒.๖๗           | (๗๒๓.๙๘)              |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน                                                             | (๓,๕๕๒.๘๙)         | (๒,๐๙๔.๒๐)         | (๑,๔๕๘.๖๙)            |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน                                                         | (๕๗๒.๙๕)           | (๗๔๕.๘๗)           | ๑๗๒.๙๒                |
| ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน<br>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด | (๒.๕๖)             | ๐.๘๗               | (๓.๔๓)                |
|                                                                                        | ๒,๖๖๑.๐๗           | ๓,๙๕๐.๗๗           | (๑,๒๘๙.๗๑)            |

## ๖. อัตราส่วนทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่าย คืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก และค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

| รายการ                                                                        | ปี ๒๕๕๙ | ปี ๒๕๕๘ | เพิ่ม (ลด) |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|------------|
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)                                   | ๑๓.๕๕   | ๑๒.๖๐   | ๐.๙๕       |
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)<br>(ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม) | ๗.๑๙    | ๘.๒๕    | (๑.๐๖)     |
| อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้น<br>และดอกเบี้ย (เท่า)                  | ๑.๔๔    | ๑.๒๑    | ๐.๒๓       |

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ค้ำกำไร (Cost Recovery Basis) โดยในทางปฏิบัติกรณีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก หรือกรณีมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายก็จะสามารถเรียกเก็บจากบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่คงไว้ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญ ให้นำมาใช้จ่ายลงทุน นอกจากนี้การลงทุนบางส่วนมาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาของบริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว

## แนวโน้มทางการเงิน

ตามประมาณการแผนการเงินประจำปี ๒๕๖๐ (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๕๙ (๕๙๒) เมื่อวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๙ บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้รวมในปี ๒๕๖๐ จำนวน ๑๒,๘๒๗.๑๑ ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๒,๑๑๕.๗๕ ล้านบาท และรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและ

อื่นๆ จำนวน ๗๑๑.๓๖ ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวม จำนวน ๑๒,๔๓๕.๒๒ ล้านบาท คาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๓๙๑.๘๙ ล้านบาท โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินรวมในปี ๒๕๖๐ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๘ ร้อยละ ๑๒ และเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศสำหรับ En-Route Charge อัตรา ๓,๕๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge อัตรา ๕๐๐ บาทต่อหน่วย

สำหรับงบลงทุนประจำปี ๒๕๖๐ มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๙ จำนวน ๒,๑๑๒.๒๗ ล้านบาท การลงทุนเป็นไปตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ของบริษัทฯ เพื่อพัฒนาระบบบริการการเดินทางอากาศให้สอดคล้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีการเดินทางอากาศระบบใหม่ และขยายประสิทธิภาพการให้บริการให้ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และมีมาตรฐานระดับสากล ผู้ใช้บริการพึงพอใจสูงสุด โดยใช้จ่ายจากเงินกู้ระยะยาว และจากเงินรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย หรือเงินทุนหมุนเวียนจากสภาพคล่องคงเหลือ

จากการประมาณการทางการเงินในระยะ ๕ ปี ตามแผนการเงินประจำปี ๒๕๖๐ (ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔) บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายตลอดระยะเวลา ๕ ปี โดยคาดว่าจะมีรายได้รวมเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๗ ต่อปี ซึ่งในส่วนของรายได้จากการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัทฯ ยังคงเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในอัตราเดิมได้จนถึงปี ๒๕๖๔ สำหรับค่าใช้จ่ายดำเนินการมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๘ ต่อปี

สำหรับแผนการลงทุนในระยะ ๕ ปี ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ ของบริษัทฯ คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ ๑๔,๕๔๔.๔๑ ล้านบาท โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีแหล่งเงินทุนส่วนใหญ่จากเงินรายได้ค่าบริการรอจ่ายคืนและเงินทุนหมุนเวียนอื่น และจากแหล่งเงินกู้ภายนอกบางส่วน

-----



## รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัดและบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามลำดับ ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมและงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

### ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท เหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าวผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนอ งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวม



สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

#### ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามลำดับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

(นางณิพัชร ปณยานนท์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

(นางสุไฉวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

## บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

## งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

|                                |          | งบการเงินรวม      |                   | งบการเงินเฉพาะบริษัท |                   |
|--------------------------------|----------|-------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
|                                | หมายเหตุ | 2559              | 2558              | 2559                 | 2558              |
| สินทรัพย์                      |          |                   |                   |                      |                   |
| สินทรัพย์หมุนเวียน             |          |                   |                   |                      |                   |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 5.1      | 2,661,066,652.57  | 3,950,779,087.72  | 2,584,530,515.12     | 3,888,217,551.45  |
| เงินลงทุนชั่วคราว              | 5.2      | 1,917,572,038.60  | 106,310,178.33    | 1,758,255,689.32     | 2,000.00          |
| ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น | 5.3      | 1,190,996,220.16  | 1,325,318,272.58  | 1,173,532,238.54     | 1,306,994,190.98  |
| เงินให้กู้ยืมระยะสั้น          |          | 14,694,980.00     | 13,713,877.00     | -                    | -                 |
| วัสดุคงเหลือ                   | 5.4      | 133,212,154.40    | 148,240,046.40    | 133,212,154.40       | 148,240,046.40    |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น         | 5.5      | 4,521,078.09      | 8,151,244.27      | 4,521,078.09         | 8,151,244.27      |
| รวมสินทรัพย์หมุนเวียน          |          | 5,922,063,123.82  | 5,552,512,706.30  | 5,654,051,675.47     | 5,351,605,033.10  |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน          |          |                   |                   |                      |                   |
| เงินลงทุนระยะยาวอื่น           | 5.6      | 10,100,000.00     | 48,100,000.00     | 10,000,000.00        | 10,000,000.00     |
| เงินให้กู้ยืมระยะยาว           |          | 4,271,000.00      | 5,644,997.00      | -                    | -                 |
| อาคารและอุปกรณ์                | 5.7      | 5,206,703,407.65  | 4,477,218,600.14  | 5,206,053,330.29     | 4,476,517,598.56  |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน            | 5.8      | 43,178,008.80     | 16,966,175.40     | 43,178,008.80        | 16,966,175.40     |
| สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง       | 5.9      | 2,199,295,130.56  | 1,989,516,342.34  | 2,199,295,130.56     | 1,989,516,342.34  |
| รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน       |          | 7,463,547,547.01  | 6,537,446,114.88  | 7,458,526,469.65     | 6,493,000,116.30  |
| รวมสินทรัพย์                   |          | 13,385,610,670.83 | 12,089,958,821.18 | 13,112,578,145.12    | 11,844,605,149.40 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

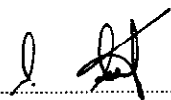
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

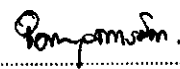
|                                                  |          | งบการเงินรวม      |                   | งบการเงินเฉพาะบริษัท |                   |
|--------------------------------------------------|----------|-------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
|                                                  | หมายเหตุ | 2559              | 2558              | 2559                 | 2558              |
| หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น                      |          |                   |                   |                      |                   |
| หนี้สินหมุนเวียน                                 |          |                   |                   |                      |                   |
| เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น                    | 5.10     | 1,220,069,131.84  | 1,271,117,689.87  | 1,211,530,424.54     | 1,258,633,231.65  |
| ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | 5.11     | 542,026,000.00    | 559,540,000.00    | 542,026,000.00       | 559,540,000.00    |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย                               | 5.12     | 97,965,309.40     | 1,026,157,545.89  | 94,168,929.40        | 1,022,981,318.89  |
| ดอกเบี้ยค้างจ่าย                                 |          | 24,765,369.46     | 37,737,858.54     | 24,765,369.46        | 37,737,858.54     |
| ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม                           | 5.13     | 5,849,289,768.15  | 3,867,019,023.00  | 5,849,289,768.15     | 3,867,019,023.00  |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น                             | 5.14     | 394,758,521.95    | 112,696,877.02    | 394,450,803.90       | 112,334,823.11    |
| รวมหนี้สินหมุนเวียน                              |          | 8,128,874,100.80  | 6,874,268,994.32  | 8,116,231,295.45     | 6,858,246,255.19  |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน                              |          |                   |                   |                      |                   |
| เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร                    |          | 106,567.08        | 104,785.72        | -                    | -                 |
| เงินกู้ยืมระยะยาว                                | 5.15     | 2,359,294,000.00  | 2,835,420,000.00  | 2,359,294,000.00     | 2,835,420,000.00  |
| การระดมทุนผลประโยชน์พนักงาน                      | 5.16     | 1,977,052,849.67  | 1,488,877,384.46  | 1,977,052,849.67     | 1,488,877,384.46  |
| ประมาณการหนี้สิน                                 | 5.17     | -                 | 2,061,509.75      | -                    | 2,061,509.75      |
| รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน                           |          | 4,336,453,416.75  | 4,326,463,679.93  | 4,336,346,849.67     | 4,326,358,894.21  |
| รวมหนี้สิน                                       |          | 12,465,327,517.55 | 11,200,732,674.25 | 12,452,578,145.12    | 11,184,605,149.40 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น                                |          |                   |                   |                      |                   |
| ทุนเรือนหุ้น                                     | 5.18     |                   |                   |                      |                   |
| ทุนจดทะเบียน                                     |          |                   |                   |                      |                   |
| หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท    |          | 660,000,000.00    | 660,000,000.00    | 660,000,000.00       | 660,000,000.00    |
| ทุนที่ชำระแล้ว                                   |          |                   |                   |                      |                   |
| หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท    |          | 660,000,000.00    | 660,000,000.00    | 660,000,000.00       | 660,000,000.00    |
| เงินกองทุนสวัสดิการ                              |          | 260,283,153.28    | 229,226,146.93    | -                    | -                 |
| รวมส่วนของผู้ถือหุ้น                             |          | 920,283,153.28    | 889,226,146.93    | 660,000,000.00       | 660,000,000.00    |
| รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น                   |          | 13,385,610,670.83 | 12,089,958,821.18 | 13,112,578,145.12    | 11,844,605,149.40 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นางสารินี อังคฺสิงห์)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางชิตกมล สุนทรลิต)

ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

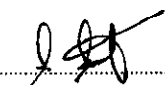
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ                                                    | งบการเงินรวม          |                   | งบการเงินเฉพาะบริษัท |                   |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
|                                                             | 2559                  | 2558              | 2559                 | 2558              |
| <b>รายได้</b>                                               |                       |                   |                      |                   |
| รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ                          | 10,898,960,189.99     | 9,954,074,019.69  | 10,898,960,189.99    | 9,954,074,019.69  |
| รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน | 571,555,606.82        | 492,047,142.68    | 571,555,606.82       | 492,047,142.68    |
| รายได้จากงานที่รับทำ                                        | 109,761,252.35        | 93,829,325.48     | 109,761,252.35       | 93,829,325.48     |
| รายได้อื่น                                                  | 5.20 58,653,662.71    | 233,433,672.33    | 58,653,662.71        | 233,433,672.33    |
| รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ                                   | 21,414,015.51         | 23,243,610.82     | -                    | -                 |
| รวมรายได้                                                   | 11,660,344,727.38     | 10,796,627,771.00 | 11,638,930,711.87    | 10,773,384,160.18 |
| <b>ค่าใช้จ่าย</b>                                           |                       |                   |                      |                   |
| ต้นทุนงานรับทำ                                              | 68,660,104.37         | 53,054,012.07     | 68,660,104.37        | 53,054,012.07     |
| วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป                                        | 36,003,411.19         | 44,976,982.96     | 36,003,411.19        | 44,976,982.96     |
| ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน                                 | 5.21 6,677,129,696.44 | 6,227,125,500.22  | 6,941,137,274.50     | 6,469,967,450.86  |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย                               | 807,985,394.08        | 712,142,483.42    | 807,985,394.08       | 712,142,483.42    |
| ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา                                        | 265,896,680.01        | 332,957,988.97    | 265,896,680.01       | 332,957,988.97    |
| ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน                             | 305,893,475.62        | 320,794,685.53    | 305,893,475.62       | 320,794,685.53    |
| ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร                                 | 162,970,447.23        | 157,590,834.34    | 162,970,447.23       | 157,590,834.34    |
| ค่าใช้จ่ายอื่น                                              | 5.22 621,172,863.10   | 684,733,006.07    | 621,172,863.10       | 684,733,006.07    |
| ต้นทุนทางการเงิน                                            | 66,338,033.98         | 87,752,932.03     | 66,338,033.98        | 87,752,932.03     |
| ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ                               | 5.23 254,364,587.22   | 231,939,311.90    | -                    | -                 |
| รวมค่าใช้จ่าย                                               | 9,266,414,693.24      | 8,853,067,737.51  | 9,276,057,684.08     | 8,863,970,376.25  |
| ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก                 | 2,362,873,027.79      | 1,909,413,783.93  | 2,362,873,027.79     | 1,909,413,783.93  |
| รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ                  | 31,057,006.35         | 34,146,249.56     | -                    | -                 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นางสารินี อังคสิงห์)  
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางจิตกมล สุนทรสิต)  
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

## บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

## งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

หน่วย : บาท

|                                                                     | งบการเงินรวม     |                  | งบการเงินเฉพาะบริษัท |                  |
|---------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------|
|                                                                     | 2559             | 2558             | 2559                 | 2558             |
| <b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>                               |                  |                  |                      |                  |
| ค่าบริการร่อนจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกซึ่งไม่ได้รับเงินปันผล | 2,362,738,773.65 | 1,909,386,933.10 | 2,362,738,773.65     | 1,909,386,933.10 |
| รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ                          | 31,057,006.35    | 34,146,249.56    | -                    | -                |
| รายการปรับกระทบเป็นเงินสดรับ (จ่าย)                                 |                  |                  |                      |                  |
| จากกิจกรรมดำเนินงาน :                                               |                  |                  |                      |                  |
| (กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา                              | 4,612,156.89     | (4,394,633.38)   | 4,612,156.89         | (4,394,633.38)   |
| ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย                               | -                | 123,682.17       | -                    | 123,682.17       |
| หนี้สงสัยจะสูญ                                                      | 20,017,544.63    | 86,088,788.37    | 20,017,544.63        | 86,088,788.37    |
| หนี้สูญ                                                             | 1,861,537.35     | 1,485,277.94     | 1,861,537.35         | 1,485,277.94     |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย                                       | 808,113,251.30   | 712,215,466.42   | 807,985,394.08       | 712,142,483.42   |
| สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย                        | 5,987,804.74     | 1,816,234.92     | 5,987,804.74         | 1,816,234.92     |
| กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร                                      | (1,073,994.82)   | (997,481.16)     | (1,073,994.82)       | (997,481.16)     |
| ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์                                        | 1,961,052.12     | 1,886,920.53     | 1,961,052.12         | 1,886,920.53     |
| รายได้จากการรับรู้โอนเป็นรายได้                                     | (1,106,834.98)   | (1,210,759.71)   | (1,106,834.98)       | (1,210,759.71)   |
| ดอกเบี้ยรับ                                                         | (48,004,747.74)  | (63,220,697.50)  | (43,825,096.73)      | (58,290,334.59)  |
| ดอกเบี้ยจ่าย                                                        | 66,338,033.98    | 87,752,932.03    | 66,338,033.98        | 87,752,932.03    |
| ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน                                         | 550,828,659.99   | 612,037,016.68   | 550,828,659.99       | 612,037,016.68   |
| ประมาณการหนี้สิน                                                    | (2,061,509.75)   | 2,061,509.75     | (2,061,509.75)       | 2,061,509.75     |
| ค่าบริการร่อนจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก                       |                  |                  |                      |                  |
| ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน                    | 3,801,268,733.71 | 3,379,177,439.72 | 3,774,263,521.15     | 3,349,888,570.07 |
| การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน                        |                  |                  |                      |                  |
| สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง                                 |                  |                  |                      |                  |
| ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น                                      | 114,216,237.37   | (199,602,687.95) | 113,376,515.48       | (195,291,161.46) |
| วัสดุคงเหลือ                                                        | 15,027,892.00    | (7,726,637.99)   | 15,027,892.00        | (7,726,637.99)   |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น                                              | 3,630,166.18     | (434,218.89)     | 3,630,166.18         | (434,218.89)     |
| หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)                                    |                  |                  |                      |                  |
| เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น                                       | (50,887,013.89)  | 609,846,322.72   | (46,941,262.97)      | 605,140,743.45   |
| ค่าบริการร่อนจ่ายคืนสะสม                                            | (380,602,282.64) | (341,676,792.68) | (380,602,282.64)     | (341,676,792.68) |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย                                                  | (928,192,236.49) | 110,263,093.15   | (928,812,389.49)     | 113,001,544.15   |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น                                                | 282,861,079.91   | 23,368,624.16    | 282,915,415.77       | 23,287,239.10    |
| เงินส่งเสริมการศึกษาบุตร                                            | 1,781.36         | 2,054.62         | -                    | -                |
| เงินสดรับจากการดำเนินงาน                                            | 2,857,324,357.51 | 3,573,217,196.86 | 2,832,857,575.48     | 3,546,189,285.75 |
| ดอกเบี้ยรับ                                                         | 44,020,047.67    | 62,396,403.06    | 39,820,018.57        | 57,445,779.57    |
| จ่ายผลประโยชน์พนักงาน                                               | (62,653,194.78)  | (72,944,357.23)  | (62,653,194.78)      | (72,944,357.23)  |
| เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน                                 | 2,838,691,210.40 | 3,562,669,242.69 | 2,810,024,399.27     | 3,530,690,708.09 |

## บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

## งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

|                                                                | งบการเงินรวม              |                           | งบการเงินเฉพาะบริษัท      |                           |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|                                                                |                           |                           | หน่วย : บาท               |                           |
|                                                                | 2559                      | 2558                      | 2559                      | 2558                      |
| <b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>                              |                           |                           |                           |                           |
| เงินรับเงินปันผล                                               | 134,254.14                | 26,850.83                 | 134,254.14                | 26,850.83                 |
| เงินรับเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)                       | 2,353,800,412.60          | -                         | 2,353,800,412.60          | -                         |
| เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)                      | (4,165,062,272.87)        | (12,020.65)               | (4,112,054,101.92)        | (2,000.00)                |
| เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้น                  | 57,331,897.00             | 53,393,747.00             | -                         | -                         |
| เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น                                  | (58,313,000.00)           | (60,103,072.00)           | -                         | -                         |
| เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะยาว                   | 24,891,404.00             | 34,435,860.00             | -                         | -                         |
| เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว                                   | (23,517,407.00)           | (29,274,453.00)           | -                         | -                         |
| เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง                           | (1,780,878,609.59)        | (2,054,107,072.20)        | (1,780,878,609.59)        | (2,054,107,072.20)        |
| เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์                                | (351,527.70)              | (1,528,056.45)            | (274,594.70)              | (1,022,646.45)            |
| เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)                       | 38,000,000.00             | (38,000,000.00)           | -                         | -                         |
| เงินรับจากการขายอุปกรณ์                                        | 1,073,994.82              | 969,473.85                | 1,073,994.82              | 969,473.85                |
| <b>เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>                       | <b>(3,552,890,854.60)</b> | <b>(2,094,198,742.62)</b> | <b>(3,538,198,644.65)</b> | <b>(2,054,135,393.97)</b> |
| <b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>                          |                           |                           |                           |                           |
| เงินรับจากการกู้ยืมเงินระยะยาว                                 | 2,075,430,000.00          | -                         | 2,075,430,000.00          | -                         |
| เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมเงินระยะยาว                           | (1,642,830,000.00)        | -                         | (1,642,830,000.00)        | -                         |
| เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี       | (926,240,000.00)          | (644,540,000.00)          | (926,240,000.00)          | (644,540,000.00)          |
| เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม                                 | (79,310,523.06)           | (101,334,539.83)          | (79,310,523.06)           | (101,334,539.83)          |
| <b>เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>                   | <b>(572,950,523.06)</b>   | <b>(745,874,539.83)</b>   | <b>(572,950,523.06)</b>   | <b>(745,874,539.83)</b>   |
| <b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>    | <b>(1,287,150,167.26)</b> | <b>722,595,960.24</b>     | <b>(1,301,124,768.44)</b> | <b>730,680,774.29</b>     |
| <b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด</b>              | <b>3,950,779,087.72</b>   | <b>3,227,308,561.01</b>   | <b>3,888,217,551.45</b>   | <b>3,156,662,210.69</b>   |
| <b>ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร</b> | <b>(2,562,267.89)</b>     | <b>874,566.47</b>         | <b>(2,562,267.89)</b>     | <b>874,566.47</b>         |
| <b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด</b>             | <b>2,661,066,652.57</b>   | <b>3,950,779,087.72</b>   | <b>2,584,530,515.12</b>   | <b>3,888,217,551.45</b>   |



# บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

## หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559

### 1. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทฯ) มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย สม่่าเสมอมีประสิทธิภาพและปฏิบัติงานตามภาระผูกพันที่รัฐบาลมีต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศ โดยบริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอากำไร และให้บริษัทฯ ได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายต่างๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัทฯ

### 2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ.2543 ซึ่งหมายความว่าถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ.2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ.2554 ลงวันที่ 28 กันยายน 2554 โดยได้รวมรายการบัญชีของเงินกองทุนสวัสดิการไว้ด้วย

### 3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559

|                                            |                                                                                             |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง การนำเสนองบการเงิน                                                                   |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง สินค้าคงเหลือ                                                                        |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง งบกระแสเงินสด                                                                        |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด                         |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน                                                    |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง สัญญาก่อสร้าง                                                                        |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง ภาษีเงินได้                                                                          |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์                                                               |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง สัญญาเช่า                                                                            |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง รายได้                                                                               |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน                                                                 |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ                          |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม                                                                      |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน                             |

|                                                       |                                                                                                |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน                                     |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ                                                                    |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า                                                     |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง                                      |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง กำไรต่อหุ้น                                                                             |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล                                                                     |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์                                                                  |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น                       |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน                                                                     |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2558)            | เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน                                                            |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41                            | เรื่อง เกษตรกรรม                                                                               |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์                                                              |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง การรวมธุรกิจ                                                                            |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง สัญญาประกันภัย                                                                          |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก                         |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่                                                   |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)  | เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน                                                                        |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง งบการเงินรวม                                                                            |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง การร่วมการงาน                                                                           |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น                                        |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558) | เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม                                                                    |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)   | เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล – กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)   | เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งงูใจให้แก่ผู้เช่า                                              |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2558)   | เรื่อง ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษี ของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น                      |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)   | เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบ กฎหมาย                                  |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)   | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ                                                 |

|                                                                                |        |                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2558)                            | เรื่อง | รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา                                                                                                                               |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2558)                            | เรื่อง | สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์                                                                                                                                        |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)                  | เรื่อง | การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน                                                                                  |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)                  | เรื่อง | การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่                                                                                                                              |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)                  | เรื่อง | สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม                                                                                                    |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)                  | เรื่อง | การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง                                               |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า                                                                                                                                            |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | ข้อตกลงสัมปทานบริการ                                                                                                                                                        |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า                                                                                                                                                  |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์<br>ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์                                                                                                                                       |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ                                                                                                                                   |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า                                                                                                                                                    |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน                                                                                                                         |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558)                 | เรื่อง | เงินที่นำส่งรัฐ                                                                                                                                                             |
| - มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 |        |                                                                                                                                                                             |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)                                      | เรื่อง | สินค้าคงเหลือ                                                                                                                                                               |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)                                      | เรื่อง | งบกระแสเงินสด                                                                                                                                                               |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)                                      | เรื่อง | นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด                                                                                                                 |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)                                     | เรื่อง | เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน                                                                                                                                           |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)                                     | เรื่อง | สัญญาก่อสร้าง                                                                                                                                                               |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)                                     | เรื่อง | ภาษีเงินได้                                                                                                                                                                 |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2559)                                     | เรื่อง | ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์                                                                                                                                                      |

|                                                       |                                                                                                |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง สัญญาเช่า                                                                               |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง รายได้                                                                                  |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล    |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ                             |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม                                                                         |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน                                |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน                                     |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ                                                                    |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า                                                     |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง                                      |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง กำไรต่อหุ้น                                                                             |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์                                                                  |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น                       |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน                                                            |
| มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง เกษตรกรรม                                                                               |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์                                                              |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง การรวมธุรกิจ                                                                            |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง สัญญาประกันภัย                                                                          |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่                                                   |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน                                                                        |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559) | เรื่อง การร่วมการงาน                                                                           |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559) | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น                                        |
| มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559) | เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม                                                                    |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)   | เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)   | เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า                                          |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559)   | เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น                    |

|                                                                   |                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27<br>(ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบ<br>กฎหมาย                                                                                                                         |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29<br>(ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ                                                                                                                                           |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31<br>(ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา                                                                                                                                       |
| การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32<br>(ปรับปรุง 2559)            | เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์                                                                                                                                              |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1<br>(ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน<br>การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน                                                                                     |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4<br>(ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่า<br>หรือไม่                                                                                                                                |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5<br>(ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ<br>และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม                                                                                                       |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7<br>(ปรับปรุง 2559)  | เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี<br>ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทาง<br>การเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง                                              |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า                                                                                                                                        |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ                                                                                                                                                              |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า                                                                                                                                                        |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์<br>ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้<br>สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559)<br>เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์                                                                                                                                             |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ                                                                                                                                         |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า                                                                                                                                                          |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับ<br>เหมืองผิวดิน                                                                                                                           |
| การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21<br>(ปรับปรุง 2559) | เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ                                                                                                                                                                   |

มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 และในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินผลกระทบของมาตรฐาน และการตีความมาตรฐานดังกล่าว และเชื่อว่าโดยส่วนใหญ่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในหลักการสำคัญ และจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท



#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

##### 4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

4.1.1 รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ รับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

4.1.2 รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาและอัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

4.1.3 รายได้จากงานรับทำ รับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน

4.1.4 ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

4.1.5 ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

##### 4.2 ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยได้มีการกำหนดค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2548 ดังนี้

| ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ | อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ |
|-------------------------|-----------------------------------------------------|
| เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี | 50                                                  |
| เกินกว่า 1 ปี ขึ้นไป    | 100                                                 |

##### 4.3 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือรับรู้ราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

##### 4.4 เงินลงทุน

เงินลงทุนรับรู้ราคาทุน ได้แก่

4.4.1 เงินลงทุนชั่วคราว เป็นเงินลงทุนที่บริษัทฯ คาดว่าจะถือครองครบกำหนด หรือเปลี่ยนเป็นเงินสดภายในหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำไม่เกิน 12 เดือน

4.4.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น เป็นเงินลงทุนที่บริษัทฯ คาดว่าจะถือครองครบกำหนดเกินกว่าหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำเกินกว่า 12 เดือน

##### 4.5 อาคารและอุปกรณ์

4.5.1 อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่เริ่มใช้งานสินทรัพย์ ในอัตราดังนี้

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร | 7 - 20 ปี |
| ระบบอำนวยความสะดวก        | 5 - 20 ปี |

|                                    |         |    |
|------------------------------------|---------|----|
| เรดาร์และอุปกรณ์                   | 7 - 15  | ปี |
| อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า          | 10 - 20 | ปี |
| อุปกรณ์โทรพิมพ์                    | 7       | ปี |
| เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น   | 7 - 20  | ปี |
| เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน | 5 - 7   | ปี |
| รถยนต์และรถยนต์ลากจูง              | 5       | ปี |
| เครื่องบิน                         | 5 - 25  | ปี |
| สินทรัพย์รับบริจาค                 | 5 - 25  | ปี |

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญ  
บันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์ถาวร

4.5.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรง  
ตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5 - 10 ปี

#### 4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ค่าตัดจำหน่าย คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ ร้อยละ 20 ต่อปี

#### 4.7 ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทฯ ดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุน  
ของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

#### 4.8 รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี  
ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคมานั้น

#### 4.9 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ  
รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน  
ตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้น  
รับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

#### 4.10 สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ในการทำอนุพันธ์ทางการเงิน ได้แก่ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP : IRS) ที่มี  
วัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความเสี่ยง ส่วนต่างของดอกเบี้ยรับรู้เป็นรายได้อื่น หรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นในงบรายได้และ  
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

#### 4.11 ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก

บริษัทฯ ดำเนินการโดยมิได้คำกำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัท  
สายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัท  
สายการบินที่เป็นสมาชิก หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนหน่วยบินและรายได้ที่แต่ละสายการบินให้บริการในงวดนั้นๆ

#### 4.12 การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น บริษัทฯ ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้ และใช้อัตราผลตอบแทนในท้องตลาดของหุ้นกู้ ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดบัญชีนั้น

#### 4.13 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง "กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งจดทะเบียนแล้ว" ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 2 - 15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และบริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 8.5 - 15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

#### 4.14 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดในมือและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน

### 5. ข้อมูลเพิ่มเติม

#### 5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

|                       | งบการเงินรวม |          | งบการเงินเฉพาะบริษัท |          |
|-----------------------|--------------|----------|----------------------|----------|
|                       | 2559         | 2558     | 2559                 | 2558     |
| เงินสดในประเทศ        | 4.13         | 3.54     | 1.83                 | 1.25     |
| เงินฝากธนาคารในประเทศ | 2,656.94     | 3,947.24 | 2,582.70             | 3,886.97 |
| รวม                   | 2,661.07     | 3,950.78 | 2,584.53             | 3,888.22 |

#### 5.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

|                                | งบการเงินรวม |        | งบการเงินเฉพาะบริษัท |      |
|--------------------------------|--------------|--------|----------------------|------|
|                                | 2559         | 2558   | 2559                 | 2558 |
| เงินฝากธนาคาร - ประจำ 6 เดือน  | 1,758.81     | 0.54   | 1,758.26             | -    |
| เงินฝากธนาคาร - ประจำ 12 เดือน | 158.76       | 105.77 | -                    | -    |
| รวม                            | 1,917.57     | 106.31 | 1,758.26             | -    |

#### 5.3 ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

|                   | งบการเงินรวม |          | งบการเงินเฉพาะบริษัท |          |
|-------------------|--------------|----------|----------------------|----------|
|                   | 2559         | 2558     | 2559                 | 2558     |
| ลูกหนี้ค่าบริการ  |              |          |                      |          |
| เซ็ครับ           | 4.26         | 3.46     | 4.26                 | 3.46     |
| ลูกหนี้สายการบิน  | 1,169.56     | 1,234.27 | 1,169.56             | 1,234.27 |
| ลูกหนี้ในประเทศ   | 81.79        | 57.02    | 81.41                | 55.61    |
| ลูกหนี้ต่างประเทศ | 24.44        | 23.90    | 24.44                | 23.90    |

|                           | หน่วย : ล้านบาท |          |                      |          |
|---------------------------|-----------------|----------|----------------------|----------|
|                           | งบการเงินรวม    |          | งบการเงินเฉพาะบริษัท |          |
|                           | 2559            | 2558     | 2559                 | 2558     |
| รายได้ค่าบริการค้างรับ    | 2.74            | 1.51     | 2.74                 | 1.51     |
|                           | 1,282.79        | 1,320.16 | 1,282.41             | 1,318.75 |
| หัก ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ | (227.72)        | (207.70) | (227.72)             | (207.70) |
| รวมลูกหนี้ค่าบริการ       | 1,055.07        | 1,112.46 | 1,054.69             | 1,111.05 |
| ลูกหนี้อื่น               |                 |          |                      |          |
| ดอกเบี้ยค้างรับ           | 8.86            | 5.21     | 8.70                 | 5.03     |
| ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา   | 58.26           | 138.05   | 58.26                | 138.05   |
| ลูกหนี้พนักงาน            | 0.18            | 0.25     | 0.18                 | 0.25     |
| ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า    | 46.11           | 41.03    | 46.11                | 41.03    |
| ลูกหนี้เงินยืมทดรอง       | 22.52           | 28.31    | 5.59                 | 11.58    |
| รวมลูกหนี้อื่น            | 135.93          | 212.85   | 118.84               | 195.94   |
| รวม                       | 1,191.00        | 1,325.31 | 1,173.53             | 1,306.99 |

ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 ส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้ค้างชำระค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้าโครงการจัดซื้อระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินและบริการเดินอากาศพร้อมติดตั้ง จำนวน 1 ระบบ จำนวน 67.36 ล้านบาท และบริษัทฯ มิได้ชำระเงินงวดสุดท้าย จำนวน 40.00 ล้านบาท ให้แก่ผู้ขาย ซึ่งเมื่อหักกลบลบหนี้แล้ว ผู้ขายมีหนี้ที่จะต้องชำระให้กับบริษัทฯ จำนวน 27.36 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการแสวงหาข้อเท็จจริงของศาลปกครองกลาง และรอคำสั่งจากศาลปกครองกลางกำหนดวันนัดพิจารณาคดีครั้งแรก

#### 5.4 วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

|                     | หน่วย : ล้านบาท      |        |
|---------------------|----------------------|--------|
|                     | งบการเงินเฉพาะบริษัท |        |
|                     | 2559                 | 2558   |
| อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์ | 101.54               | 113.86 |
| อะไหล่เครื่องบิน    | 25.43                | 20.74  |
| อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ  | 2.05                 | 8.65   |
| วัสดุสำนักงาน       | 3.41                 | 4.22   |
| อะไหล่อื่น ๆ        | 0.78                 | 0.77   |
| รวม                 | 133.21               | 148.24 |

#### 5.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

|              | หน่วย : ล้านบาท      |      |
|--------------|----------------------|------|
|              | งบการเงินเฉพาะบริษัท |      |
|              | 2559                 | 2558 |
| เงินมัดจำ    | 4.65                 | 4.58 |
| งานระหว่างทำ | 0.53                 | 3.30 |
| บัญชีพัก     | (0.66)               | 0.27 |
| รวม          | 4.52                 | 8.15 |

## 5.6 เงินลงทุนระยะยาวอื่น ประกอบด้วย

|                                | งบการเงินรวม |       | งบการเงินเฉพาะบริษัท |       |
|--------------------------------|--------------|-------|----------------------|-------|
|                                | 2559         | 2558  | 2559                 | 2558  |
| กองทุนรวมอายุภักษ์ หนึ่ง       | 10.00        | 10.00 | 10.00                | 10.00 |
| เงินฝากธนาคาร – ประจำ 36 เดือน | 0.10         | 0.10  | -                    | -     |
| เงินฝากธนาคาร – ประจำ 15 เดือน | -            | 38.00 | -                    | -     |
| รวม                            | 10.10        | 48.10 | 10.00                | 10.00 |

## 5.7 อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

|                                       | ราคาทุน   |                        |       | ค่าเสื่อมราคาสะสม |           |        | ตามบัญชี |            |            |            |
|---------------------------------------|-----------|------------------------|-------|-------------------|-----------|--------|----------|------------|------------|------------|
|                                       | ยอดยกมา   |                        |       | ยอดยกไป           | ยอดยกมา   |        |          | ยอดยกไป    |            |            |
|                                       | 1 ต.ค. 58 | เพิ่ม                  | ลด    | 30 ก.ย. 59        | 1 ต.ค. 58 | เพิ่ม  | ลด       | 30 ก.ย. 59 | 30 ก.ย. 59 | 30 ก.ย. 58 |
| อาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท            |           |                        |       |                   |           |        |          |            |            |            |
| อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร             | 2,831.31  | 104.27                 | -     | 2,935.58          | 1,598.00  | 121.51 | -        | 1,719.51   | 1,216.07   | 1,233.31   |
| ระบบอำนวยความสะดวก                    | 1,248.69  | 113.02                 | 4.89  | 1,356.82          | 672.34    | 87.34  | 4.70     | 754.98     | 601.84     | 576.35     |
| เรตาร์และอุปกรณ์สื่อสาร <sup>1/</sup> | 5,581.73  | 756.13                 | 23.67 | 6,314.19          | 4,106.96  | 384.16 | 22.43    | 4,468.69   | 1,845.50   | 1,474.77   |
| อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า             | 334.73    | 44.02                  | -     | 378.75            | 195.54    | 19.10  | -        | 214.64     | 164.11     | 139.19     |
| อุปกรณ์โทรพิมพ์                       | 0.06      | -                      | -     | 0.06              | 0.06      | -      | -        | 0.06       | -          | -          |
| เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น      | 1,113.47  | 98.16                  | 3.11  | 1,208.52          | 712.79    | 78.17  | 3.11     | 787.85     | 420.67     | 400.68     |
| เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน    | 981.46    | 85.91                  | 34.18 | 1,033.19          | 713.74    | 82.97  | 33.74    | 762.97     | 270.22     | 267.72     |
| (รวมระบบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์)        |           |                        |       |                   |           |        |          |            |            |            |
| รถยนต์และรถลากจูง                     | 3.52      | -                      | -     | 3.52              | 2.07      | 0.32   | -        | 2.39       | 1.13       | 1.45       |
| เครื่องบิน                            | 491.42    | 330.52                 | -     | 821.94            | 111.93    | 26.26  | -        | 138.19     | 683.75     | 379.49     |
| สินทรัพย์รับบริจาค                    | 113.96    | 0.31                   | 0.24  | 114.03            | 110.40    | 1.01   | 0.14     | 111.27     | 2.76       | 3.56       |
| รวมอาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท         | 12,700.35 | 1,532.34 <sup>2/</sup> | 66.09 | 14,166.60         | 8,223.83  | 800.84 | 64.12    | 8,960.55   | 5,206.05   | 4,476.52   |
| อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ         |           |                        |       |                   |           |        |          |            |            |            |
| อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา                     | 3.19      | 0.08                   | -     | 3.27              | 2.49      | 0.13   | -        | 2.62       | 0.65       | 0.70       |
| รวมอาคารและอุปกรณ์งบการเงินรวม        | 12,703.54 | 1,532.42               | 66.09 | 14,169.87         | 8,226.32  | 800.97 | 64.12    | 8,963.17   | 5,206.70   | 4,477.22   |

หมายเหตุ <sup>1/</sup> เรตาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรตาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน

อุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

<sup>2/</sup> เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 1,531.76 ล้านบาท

ค่าอุปกรณ์ที่ซื้อเพิ่ม จำนวน 0.27 ล้านบาท และสินทรัพย์รับบริจาค จำนวน 0.31 ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงานโดย

กระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

5.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

|                                                   |  | หน่วย : ล้านบาท      |        |
|---------------------------------------------------|--|----------------------|--------|
|                                                   |  | งบการเงินเฉพาะบริษัท |        |
|                                                   |  | 2559                 | 2558   |
| โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 58     |  | 21.84                | 6.14   |
| บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด                           |  | 33.35 <sup>1/</sup>  | 15.70  |
|                                                   |  | 55.19                | 21.84  |
| หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม                             |  | (12.01)              | (4.87) |
| รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 59 |  | 43.18                | 16.97  |
| ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด                            |  | 7.14                 | 3.32   |
| <sup>1/</sup> รับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง   |  |                      |        |

5.9 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

|                             |  | หน่วย : ล้านบาท      |            |
|-----------------------------|--|----------------------|------------|
|                             |  | งบการเงินเฉพาะบริษัท |            |
|                             |  | 2559                 | 2558       |
| ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 58  |  | 1,989.52             | 1,073.92   |
| บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด     |  | 1,780.88             | 2,054.11   |
|                             |  | 3,770.40             | 3,128.03   |
| หัก โอนไปอาคารและอุปกรณ์    |  | (1,531.76)           | (1,121.08) |
| โอนไปสินทรัพย์ไม่มีตัวตน    |  | (33.35)              | (15.61)    |
| โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย         |  | (5.99)               | (1.82)     |
| ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 59 |  | 2,199.30             | 1,989.52   |

5.10 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

|                            |          | หน่วย : ล้านบาท      |          |
|----------------------------|----------|----------------------|----------|
|                            |          | งบการเงินรวม         |          |
|                            |          | 2559                 | 2558     |
|                            |          | งบการเงินเฉพาะบริษัท |          |
|                            |          | 2559                 | 2558     |
| เจ้าหนี้การค้า             |          |                      |          |
| เจ้าหนี้การค้าในประเทศ     | 123.18   | 125.69               | 123.18   |
| เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ   | 3.84     | 9.60                 | 3.84     |
| บัญชีหักรับสินค้าและบริการ | 252.28   | 952.31               | 252.28   |
| รวมเจ้าหนี้การค้า          | 379.30   | 1,087.60             | 379.30   |
| เจ้าหนี้อื่น               |          |                      |          |
| บัญชีหักเช็คจ่ายระหว่างทาง | 771.65   | 97.89                | 763.11   |
| บัญชีหักลูกหนี้รอตัดบัญชี  | 52.10    | 62.74                | 52.10    |
| เจ้าหนี้พนักงาน            | 8.56     | 12.62                | 8.56     |
| รายได้รับล่วงหน้า          | 8.46     | 10.26                | 8.46     |
| รวมเจ้าหนี้อื่น            | 840.77   | 183.51               | 832.23   |
| รวม                        | 1,220.07 | 1,271.11             | 1,211.53 |

1,258.63

5.11 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

|                             | ธนาคาร   |          |            |          |          |               | รวม      |
|-----------------------------|----------|----------|------------|----------|----------|---------------|----------|
|                             | กรุงเทพ  |          | ไทยพาณิชย์ | ออมสิน   |          | กรุงศรีอยุธยา |          |
| วงเงิน                      | 1,390.28 | 1,100.00 | 1,519.55   | 1,650.00 | 1,200.00 | 2,075.43      |          |
| ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 58  | 116.00   | 84.80    | 131.80     | 126.94   | 100.00   | -             | 559.54   |
| บวก โอนจากเงินกู้ระยะยาว    | 116.00   | 84.80    | 65.90      | 126.94   | 100.00   | 415.09        | 908.73   |
|                             | 232.00   | 169.60   | 197.70     | 253.88   | 200.00   | 415.09        | 1,468.27 |
| หัก ชำระระหว่างงวด          | (232.00) | (169.60) | (197.70)   | (126.94) | (200.00) | -             | (926.24) |
| ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 59 | -        | -        | -          | 126.94   | -        | 415.09        | 542.03   |

5.12 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

|                                   | งบการเงินรวม |          | งบการเงินเฉพาะบริษัท |          |
|-----------------------------------|--------------|----------|----------------------|----------|
|                                   | 2559         | 2558     | 2559                 | 2558     |
| เงินรางวัลพิเศษ                   | -            | 933.62   | -                    | 933.62   |
| ค่าเช่าที่ราชพัสดุและภาษีโรงเรือน | 51.15        | 51.11    | 51.15                | 51.11    |
| ค่าสาธารณูปโภค                    | 27.90        | 26.32    | 27.90                | 26.32    |
| อื่นๆ                             | 18.92        | 15.11    | 15.12                | 11.93    |
| รวม                               | 97.97        | 1,026.16 | 94.17                | 1,022.98 |

5.13 ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

|                                                                  | งบการเงินเฉพาะบริษัท |          |
|------------------------------------------------------------------|----------------------|----------|
|                                                                  | 2559                 | 2558     |
| ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 58   | 3,867.02             | 2,299.28 |
| บวก ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด               | 2,362.87             | 1,909.41 |
| เรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิก | 0.05                 | -        |
|                                                                  | 6,229.94             | 4,208.69 |
| หัก คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด | (380.65)             | (341.67) |
| ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 59                   | 5,849.29             | 3,867.02 |

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2559 ครั้งที่ 69 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2559 ได้อนุมัติให้คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย (Overcollection) ปีงบประมาณ 2558 ให้แก่สายการบินผู้ถือหุ้น ในอัตราร้อยละ 20 โดยให้เป็นส่วนลดค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในปีงบประมาณ 2559 (เมษายน - กันยายน 2559) ส่วนที่เหลือร้อยละ 80 ให้นำมาใช้จ่ายลงทุนในปี 2559

ผู้รับ

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้รวม 11,638.93 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวม 9,276.06 ล้านบาท จึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 2,362.87 ล้านบาท เมื่อรวมกับค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยอดยกมา จำนวน 3,867.02 ล้านบาท และเรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิก จำนวน 0.05 ล้านบาท และคืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก จำนวน 380.65 ล้านบาทแล้ว คงเหลือค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ณ วันสิ้นงวด จำนวน 5,849.29 ล้านบาท

สำหรับรายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่ 2 มีโครงข่ายที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 – วันที่ 30 กันยายน 2559 จำนวน 74.75 ล้านบาท โดยแสดงรวมอยู่ในรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์และค่าบริการข้อมูลการบิน

#### 5.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

|                                           | หน่วย : ล้านบาท |               |                      |               |
|-------------------------------------------|-----------------|---------------|----------------------|---------------|
|                                           | งบการเงินรวม    |               | งบการเงินเฉพาะบริษัท |               |
|                                           | 2559            | 2558          | 2559                 | 2558          |
| รายได้รอการรับรู้                         | 2.76            | 3.56          | 2.76                 | 3.56          |
| ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้กรมสรรพากร | 305.97          | 56.27         | 305.80               | 56.03         |
| เงินประกันสัญญา                           | 70.95           | 49.72         | 70.81                | 49.60         |
| บัญชีหักจัดสรรหุ้น ข                      | 2.46            | 3.09          | 2.46                 | 3.09          |
| บัญชีหักรายการระหว่างกัน                  | 12.62           | 0.05          | 12.62                | 0.05          |
| รวม                                       | <u>394.76</u>   | <u>112.69</u> | <u>394.45</u>        | <u>112.33</u> |

#### 5.15 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

|               |            |           |                    |                   |          |            | หน่วย : ล้านบาท |
|---------------|------------|-----------|--------------------|-------------------|----------|------------|-----------------|
| ธนาคาร        | สัญญา      | วงเงิน    | ระยะเวลา           | โอนเป็นหนี้ที่ครบ | ชำระ     | ยอดคงเหลือ | ยอดคงเหลือ      |
|               | ลงวันที่   |           |                    | กำหนดชำระใน 1 ปี  |          | ระหว่างงวด | ณ 30 ก.ย. 59    |
| กรุงไทย       | 15 ม.ค. 47 | 1,390.28  | 15 ปี ปลดหนี้ 3 ปี | 116.00            | 230.28   | -          | 346.28          |
| ไทยพาณิชย์    | 15 ก.ค. 48 | 1,519.55  | 14 ปี ปลดหนี้ 2 ปี | 65.90             | 333.35   | -          | 399.25          |
| กรุงไทย       | 25 ส.ค. 49 | 1,100.00  | 15 ปี ปลดหนี้ 2 ปี | 84.80             | 379.20   | -          | 464.00          |
| ออมสิน        | 3 ก.ย. 50  | 1,650.00  | 15 ปี ปลดหนี้ 2 ปี | 126.94            | -        | 697.95     | 824.89          |
| ออมสิน        | 18 ก.ย. 52 | 1,200.00  | 14 ปี ปลดหนี้ 2 ปี | 100.00            | 700.00   | -          | 800.00          |
| ออมสิน        | 23 ก.ย. 56 | 3,480.00  | 15 ปี ปลดหนี้ 3 ปี | -                 | -        | 1.00       | 1.00            |
| กรุงศรีอยุธยา | 28 เม.ย.59 | 2,075.43  | 5 ปี               | 415.09            | -        | 1,660.34   | -               |
| รวม           |            | 12,415.26 |                    | 908.73            | 1,642.83 | 2,359.29   | 2,835.42        |

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 บริษัทฯ มีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน 12,415.26 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการเงินกู้ยืมระยะยาวโดยการกู้เงินใหม่เพื่อชดเชยเงินกู้เดิม (Refinance) จำนวน 4 วงเงิน ที่ได้กู้ยืมจากธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ โดยจัดหาแหล่งเงินกู้ใหม่จากธนาคารกรุงศรีอยุธยา วงเงินกู้ 2,075.43 ล้านบาท ระยะเวลา 5 ปี มีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2559

#### 5.16 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึง วันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวน 1,047.56 ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะทยอยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงในระยะเวลา 5 ปี ปีละจำนวน 209.51 ล้านบาท ในงวดนี้มีรายละเอียดดังนี้



หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

|                                                         | <u>2559</u>     | <u>2558</u>     |
|---------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|
| ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน – ยอดยกมา                   | 1,488.88        | 949.79          |
| ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอน – ระหว่างงวด                | 209.51          | 209.51          |
| ผลประโยชน์พนักงาน – ระหว่างงวด                          | 341.32          | 402.52          |
| จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน – ระหว่างงวด                   | (62.66)         | (72.94)         |
| ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานคงเหลือ                      | <u>1,977.05</u> | <u>1,488.88</u> |
| ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึงวันที่ 30 ก.ย. 54 | 1,047.56        | 1,047.56        |
| ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนสะสม                         | (1,047.56)      | (838.05)        |
| ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนคงเหลือ            | <u>-</u>        | <u>209.51</u>   |

**5.17 ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย**

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

|                             | <u>2559</u> | <u>2558</u> |
|-----------------------------|-------------|-------------|
| ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 58  | 2.06        | -           |
| บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด     | -           | 2.06        |
| หัก ลดลงระหว่างงวด          | (2.06)      | (-)         |
| ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 59 | <u>-</u>    | <u>2.06</u> |

**5.18 ทุนเรือนหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย**

หน่วย : ล้านบาท

2559      2558

ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว

หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท

หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)

600.00      600.00

หุ้น ข (บริษัทการบินต่างๆ เป็นผู้ถือหุ้น)

60.00      60.00

รวมทุนเรือนหุ้น

660.00      660.00

**5.19 เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง**

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2541 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทฯ นำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณในอัตราร้อยละ 10 ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปี ทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2541 เป็นต้นไป ต่อมาบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2546 ให้บริษัทฯ ไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่พ.ศ. 2545 – 2548 และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2548 ให้บริษัทฯ ยกเลิกการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป

สรุป

5.20 รายได้อื่น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

|                               | หน่วย : ล้านบาท |               |
|-------------------------------|-----------------|---------------|
|                               | <u>2559</u>     | <u>2558</u>   |
| ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร         | 36.06           | 51.27         |
| กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา | -               | 16.06         |
| เงินปันผล                     | 0.13            | 0.02          |
| รายได้อื่น                    | <u>22.46</u>    | <u>166.08</u> |
| รวม                           | <u>58.65</u>    | <u>233.43</u> |

5.21 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

|                              | หน่วย : ล้านบาท     |                 |                             |                 |
|------------------------------|---------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------|
|                              | <u>งบการเงินรวม</u> |                 | <u>งบการเงินเฉพาะบริษัท</u> |                 |
|                              | <u>2559</u>         | <u>2558</u>     | <u>2559</u>                 | <u>2558</u>     |
| ค่าใช้จ่ายบุคลากร            | 5,711.83            | 5,236.31        | 5,711.83                    | 5,236.31        |
| ผลประโยชน์พนักงาน            | 550.83              | 612.04          | 550.83                      | 612.04          |
| เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ | 414.47              | 378.78          | 414.47                      | 378.78          |
| เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ      | -                   | -               | <u>264.01</u>               | <u>242.84</u>   |
| รวม                          | <u>6,677.13</u>     | <u>6,227.13</u> | <u>6,941.14</u>             | <u>6,469.97</u> |

5.22 ค่าใช้จ่ายอื่น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

|                                           | หน่วย : ล้านบาท |               |
|-------------------------------------------|-----------------|---------------|
|                                           | <u>2559</u>     | <u>2558</u>   |
| ค่าสอบบัญชี                               | 1.64            | 1.48          |
| ค่าจัดประชุม                              | 23.17           | 17.75         |
| ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา                       | 12.47           | 12.31         |
| ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์                   | 22.60           | 22.09         |
| ค่าบำรุงและบริจาด                         | 19.01           | 19.32         |
| ค่าใช้จ่ายเดินทาง                         | 198.67          | 180.75        |
| ค่าเบี้ยประกันภัย                         | 42.94           | 44.19         |
| ค่าธรรมเนียม                              | 13.10           | 7.71          |
| ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม                    | 100.25          | 69.77         |
| ค่าตัดจำหน่ายพัสดุและสินทรัพย์            | 54.25           | 91.13         |
| ค่ารักษาความปลอดภัย                       | 44.31           | 41.99         |
| ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์           | 1.98            | 1.89          |
| ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย IRS | -               | 0.12          |
| ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา           | 4.49            | -             |
| หนี้สงสัยจะสูญ                            | 20.02           | 86.09         |
| หนี้สูญ                                   | 1.86            | 1.48          |
| อื่นๆ                                     | <u>60.41</u>    | <u>86.66</u>  |
| รวม                                       | <u>621.17</u>   | <u>684.73</u> |

### 5.23 ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ งบการเงินรวม ประกอบด้วย

|                                     | หน่วย : ล้านบาท |               |
|-------------------------------------|-----------------|---------------|
|                                     | 2559            | 2558          |
| ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสวัสดิการพนักงาน | 253.92          | 231.35        |
| อื่นๆ                               | 0.44            | 0.59          |
| รวม                                 | <u>254.36</u>   | <u>231.94</u> |

### 5.24 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 บริษัทฯ ได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้น เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 342.66 ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 173.60 ล้านบาท ที่เหลืออีก จำนวน 169.06 ล้านบาท กำหนดโอนภายใน 10 ปี และหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงานพร้อมดอกเบี้ยในอัตรา ถัวเฉลี่ยเงินฝากประจำ 1 ปี ของธนาคาร ซึ่งบริษัทฯ ได้โอนเงินบำเหน็จค้างนำส่งส่วนที่เหลือเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ ครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดปีบัญชี 2545 แล้ว

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน 2,961 ราย บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน ในงวดบัญชีนี้ จำนวน 416.18 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 414.47 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 1.71 ล้านบาท)

### 5.25 ค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดบัญชีปี 2559 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ ดังนี้

|                                                                  | บาท          |
|------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1. ค่าตอบแทนกรรมการรัฐวิสาหกิจรายเดือน                           | 1,137,419.94 |
| 2. คณะกรรมการบริษัทฯ                                             | 975,000.00   |
| 3. คณะกรรมการบริหาร                                              | 360,000.00   |
| 4. คณะกรรมการตรวจสอบ                                             | 390,000.00   |
| 5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง                                    | 367,500.00   |
| 6. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน                                    | 97,500.00    |
| 7. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ                                    | 232,500.00   |
| 8. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม | 680,000.00   |

ค่าเบี้ยประชุมประกอบด้วยค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งจากหน่วยงานภายนอก

### 5.26 รายการระหว่างกันกับเงินกองทุนสวัสดิการฯ

ในงวดบัญชีปี 2559 มีรายการรับ-จ่ายเงินสมทบกองทุนสวัสดิการระหว่างกัน จำนวน 264.01 ล้านบาท

### 5.27 ภาระหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น

บริษัทฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีพิพาทแรงงานโดยมีทุนทรัพย์ตามคำฟ้อง จำนวน 19.24 ล้านบาท