



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

รายงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

(๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐)

สารบัญ

สารจากประธานกรรมการ	๑
สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๓
ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ	
ประวัติความเป็นมา	๖
วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ	๗
แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ	๙
แผนวิสาหกิจ	๑๐
ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ	๑๑
ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ Website	๑๑
สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน	๑๒
ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ	๑๓
ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต	๑๔
โครงสร้างการบริหารองค์กร	
ผังโครงสร้างองค์กร	๑๖
หน้าที่รับผิดชอบ	๑๗
คณะกรรมการ	๑๘
คณะผู้บริหาร	๒๑
โครงสร้างอัตรากำลัง	๒๕
โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น	๒๖
หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ	๓๑
แผนงานโครงการสำคัญ	๓๑
การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	๓๗
บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ ประจำปี ๒๕๖๐	๓๘
ผลการดำเนินงานขององค์กร	
บริการการเดินอากาศ	๔๓
บริการด้านบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ	๔๘
งานออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ	๕๐
บริการสื่อสารการบิน	๕๐
บริการข่าวสารการบิน	๕๑
บริการเกี่ยวเนื่อง	๕๑
การดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคล	๕๗
ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน	๖๐
ผลการประเมินผลการดำเนินงาน	๖๐

รางวัลที่ได้รับระหว่างปี	๖๒
เรื่องเด่นในรอบปี	๖๓
การบริหารจัดการองค์กร	
การบริหารความเสี่ยง	๖๔
การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ	๖๖
การควบคุมภายใน	๖๖
ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล	
รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี	
นโยบายการกำกับกิจการที่ดี	๖๖
โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ	๖๗
รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐	๖๘
บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ	๘๐
คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ	๙๒
คำตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง	๙๔
นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์	๙๔
รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร	
รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ	๙๕
การตรวจสอบภายใน	๙๗
รายงานทางการเงิน	๙๘
แนວໂນ້ມทางการเงิน	๑๐๕
รายงานของผู้สอบบัญชี	

สารจากประธานกรรมการ

ในช่วงปีที่ผ่านมา ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างทุกคนของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ร่วมกันปฏิบัติภารกิจที่สำคัญยิ่งของชาติ ในการอำนวยความสะดวกการเดินทางสำหรับประมุขและผู้แทนรัฐบาลของมิตรประเทศ ตลอดจนประชาชนที่มาร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช พระมหากษัตริย์ผู้เป็นที่รักยิ่งของปวงชนชาวไทย นับเป็นความภูมิใจของบริษัทฯ ที่ได้มีส่วนร่วมถวายงานเป็นครั้งสุดท้าย

ในปี ๒๕๖๐ อุบัติการณ์การบินของประเทศยังคงเผชิญกับความท้าทายจากเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการตรวจสอบมาตรฐานการบินของไทย มาตรการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญ ที่ทำให้ปริมาณเที่ยวบินในช่วงต้นปีลดลงจากที่คาดไว้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางปัจจัยท้าทายดังกล่าว ปริมาณเที่ยวบินของประเทศโดยรวม ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากปัจจัยสนับสนุนอื่น ๆ เช่น นโยบายส่งเสริมทางเศรษฐกิจของรัฐบาล และการเติบโตของกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ เป็นต้น

ท่ามกลางสภาวะแวดล้อมทางการบิน บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นเดินหน้าเพื่อยกระดับคุณภาพ ความปลอดภัย และมาตรฐานบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เทียบเท่าหรือสูงกว่ามาตรฐานสากล เพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ และการขยายขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity) เที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทั้งทางอากาศและสายการบินในเขตความรับผิดชอบของประเทศไทย

ในฐานะสมาชิกประชาคมอาเซียน บริษัทฯ ได้เข้าร่วมสนับสนุนการดำเนินงานของประเทศ โดยผลักดันและพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และในปีนี้เป็นปีที่อาเซียนครบรอบ ๕๐ ปี งานสำคัญที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมผลักดัน คือการจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) เพื่อให้เกิดการบริหารการจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อ ภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” นอกจากนี้ในฐานะสมาชิกการบินโลก บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินภายในประเทศทดลองการปฏิบัติการบินแบบ Continuous Descent Operations ซึ่งเป็นปฏิบัติการบินที่ช่วยให้สายการบินประหยัดเชื้อเพลิงในการทำการบินในเขตประชิดสนามบิน ส่งผลทำให้มลภาวะทางอากาศลดลงได้

การดำเนินงานโครงการสำคัญทางยุทธศาสตร์ มีความก้าวหน้าตามลำดับ อาทิ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre) รวมทั้งการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบอุปกรณ์สื่อสารและระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานสำคัญทั่วประเทศ

ผลโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากลตามแนวทางการเฝ้าควบคุมอย่างต่อเนื่อง (Universal Security Audit Programme-Continuous Monitoring Approach : USAP-CMA) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ พบว่าบริษัทฯ เป็นหน่วยงานเดียวที่ผลการตรวจสอบผ่านทั้งหมด ไม่พบข้อบกพร่อง หรือต้องให้คำแนะนำเพิ่มเติมใด ๆ สิ่งนี้เป็นเครื่องพิสูจน์ความมุ่งมั่น และทุ่มเทแรงกายแรงใจของพนักงานทุกส่วน และความตั้งใจของผู้บริหารในการพัฒนากระบวนการทำงาน ตลอดจนศักยภาพของบุคลากรให้ถึงพร้อมทุกด้าน

ในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้มอบนโยบาย กำกับดูแล และติดตามผลการปฏิบัติงานในภารกิจอันสำคัญนี้อย่างต่อเนื่อง จึงขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงฝ่ายจัดการและพนักงานมา ณ โอกาสนี้ และขอให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะมุ่งมั่นและพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสืบไป

พลเอก



(คณิต สาทัทักษ์)

ประธานกรรมการบริษัทฯ

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ แม้ว่าจะมีเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินในช่วงเวลาก็ตาม ธุรกิจการบินของโลกยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากสถิติปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทย มีเที่ยวบินเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๖ จากปีที่ผ่านมา โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ในรอบ ๑๐ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๑-๒๕๖๐ เท่ากับร้อยละ ๘ และคาดการณ์ว่าจะมีมากกว่าหนึ่งล้านเที่ยวบินในปี ๒๕๖๑

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ดำเนินการเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บริการมีมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด และตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ยังวางแผนที่จะขยายขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity) ให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีมาตรฐานทัดเทียมกับมาตรฐานสากล โดยเร่งรัดพัฒนาโครงการสำคัญตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔ อาทิ

- **โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System: TMCS)** ซึ่งได้รับความเห็นชอบในหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ และมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์และทดสอบการทำงาน เชื่อมโยงกับระบบทั่วประเทศ รวมทั้งทดสอบระบบเบื้องต้นแล้ว และในปี ๒๕๖๐ ได้จัดฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและวิศวกร เพื่อให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานกับระบบใหม่ รวมทั้งได้เริ่มต้นการทดสอบการใช้งานระบบคู่ขนานกับระบบปัจจุบัน (ระบบปัจจุบันใช้งานเป็นหลักและระบบใหม่ใช้งานทดลองคู่ขนาน) ในการให้บริการ Bangkok Approach Control ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นแห่งแรก ตั้งแต่วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๐ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการปรับปรุง/ทบทวนแผนการถ่ายโอนระบบทั่วทั้งประเทศ ก่อนจะเป็นการทดสอบการใช้งานระบบใหม่แบบคู่ขนานกับระบบปัจจุบัน ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมทั้งศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Bangkok Area Control) จากนั้นจะเปิดใช้งานระบบใหม่ต่อไป

- **โครงการออกแบบและประเมินศักยภาพระบบห้วงอากาศ และกำหนดแนวทางเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินทั้งระบบ** บริษัทฯ ได้ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญจากต่างประเทศ (บริษัท National Air Traffic Services สหราชอาณาจักร) มาดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบและกำหนดแผนการพัฒนาระบบการบินของประเทศ ทั้งระบบห้วงอากาศ (Airspace System) และระบบท่าอากาศยาน (Airport System) รวมถึงแผนอื่น ๆ ที่จำเป็น โดยคาดว่าจะนำเสนอผลการศึกษาต่อกระทรวงคมนาคมภายในปี ๒๕๖๑ เพื่อพิจารณาในการขยายผลในทางปฏิบัติต่อไป ทั้งนี้ แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศจะมุ่งเน้นความร่วมมือระหว่างหน่วยงานการบินทั้งในส่วนของการบินพลเรือนและหน่วยงานด้านความมั่นคง เพื่อให้การบริหารระบบห้วงอากาศมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และขยายขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบิน เพื่อประโยชน์ในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและเพื่อรองรับภารกิจด้านความมั่นคงของประเทศ

- โครงการ Distributed Multi-Nodal Air Traffic Flow Management (ATFM) Network

เป็นโครงการพัฒนาความร่วมมือในกลุ่มประเทศเอเชียแปซิฟิก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารความสมดุลระหว่างความต้องการทำการบินและความสามารถรองรับปริมาณการบิน และเพิ่มศักยภาพการปฏิบัติงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ เริ่มโครงการในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ โดยร่วมมือกับ Civil Aviation Authority of Singapore ริเริ่มพัฒนาและทดลองระบบ Collaborative Decision Making (CDM) ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งได้รับการยอมรับเป็นอย่างดี จึงได้มีการขยายผลร่วมกับ Hong Kong Civil Aviation Department นำไปสู่การจัดตั้งโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM และขยายความร่วมมือไปยังประเทศอื่นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย เครือรัฐออสเตรเลีย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ และหน่วยงานของประเทศต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการ ได้ร่วมกันดำเนินการต่อเนื่องด้วยการให้บริการภายใต้ขอบเขตจำกัดของปริมาณจราจรที่รองรับได้ในส่วนสนามบินและในห้วงอากาศ ในสถานการณ์จริง รวมทั้งพัฒนารอบ/กระบวนการในการประเมินผลภายหลังการปฏิบัติงาน (Post-Operations Analysis) เพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุง/พัฒนาการปฏิบัติการในอนาคต จัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับระบบสนับสนุนการให้บริการ รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้รูปแบบมาตรฐานสากลในการแลกเปลี่ยนข้อมูล และจัดทำร่าง Interface Control Document สำหรับเชื่อมต่อระบบสนับสนุนระหว่างหน่วยงาน เพื่อนำไปพัฒนาข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบสนับสนุนของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค

- โครงการ Common Regional Virtual Private Network (CRV Network) เป็นการดำเนินงานตามแนวความคิดในการพัฒนากิจการบินของภูมิภาคและของโลกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ The International Civil Aviation Organization: ICAO) โดยจะนำเครือข่ายสื่อสาร CRV มาใช้งานทดแทนเครือข่ายสื่อสารปัจจุบันที่อาจไม่มีประสิทธิภาพรองรับปริมาณข้อมูลการบินในอนาคต การดำเนินงานเรื่องนี้ในปี ๒๕๕๖ ผู้แทนของ บริษัทฯ ได้รับเสนอให้เป็นประธานของ ICAO's the Common Regional VPN Task Force (CRV TF) เพื่อศึกษาข้อมูลของเครือข่ายสื่อสาร CRV และคัดสรรผู้ให้บริการที่มีความเหมาะสม ซึ่งต่อมาในปี ๒๕๖๐ ได้ดำเนินการคัดสรรผู้ให้บริการ CRV ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเรียบร้อยแล้ว และในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ ประเทศไทยและเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศคู่แรกในภูมิภาคที่ทำการทดสอบความพร้อมสำหรับการนำมาใช้งาน (Operational Readiness) ของเครือข่ายสื่อสาร CRV ผลลัพธ์เป็นไปด้วยดี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดหาเครือข่ายสื่อสาร CRV เพื่อเริ่มใช้งานต่อไป

สำหรับการเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบริการการเดินอากาศภายในโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากลตามแนวทางการเฝ้าควบคุมอย่างต่อเนื่อง (Universal Safety Audit Program (USAP) – Continuous Monitoring Approach (CMA) บริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะกรรมการกำกับมาตรฐานระบบการรักษาความปลอดภัยการบริการการเดินอากาศ พร้อมคณะทำงานจัดทำมาตรฐานระบบการรักษาความปลอดภัยการบริการการเดินอากาศ ให้ครอบคลุมครบทุกด้าน เพื่อรองรับการตรวจสอบของ ICAO ซึ่งผลการตรวจสอบของ ICAO เมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๐ ผ่านทั้งหมด ไม่พบข้อบกพร่องแต่อย่างใด

ในส่วนของการส่งเสริมนวัตกรรม ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องนั้น ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้รับรางวัลชนะเลิศ HIS Jane's ATC Award ประเภท Service Provision จากผลงาน “Air Traffic Flow Management (ATFM) Platform” ซึ่งจัดขึ้นในงาน World ATM Congress 2017 ซึ่งเป็นรางวัลมอบให้กับองค์กรที่ได้คิดค้นพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ช่วยยกระดับความปลอดภัย เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจราจรทางอากาศ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม “AEROTHAI ATFM Platform” เป็นระบบที่สามารถประมาณการปริมาณเที่ยวบินได้ล่วงหน้า เพื่อใช้สำหรับการกำหนดเวลาวิ่งขึ้นจากสนามบิน (Calculated Take-Off Time)

นอกจากนี้ ผลงาน “เครื่องมือสนับสนุนการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศในสภาพการปฏิบัติงานที่ไม่ปกติ (Air Traffic Flow Management for Adverse Conditions) จากทีมนวัตกรรมของ บริษัทฯ ยังได้รับรางวัล ผลงานนวัตกรรมระดับเหรียญทองแดง ประเภท P (Transport – Motor Vehicles – Ships – Aviation Accessories) ในงาน “45th International Exhibition of Invention of Geneva”

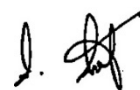
ในด้านผลลัพธ์ขององค์กรที่สำคัญ ผลการตรวจประเมินการดำเนินงานของบริษัทฯ ตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่างรัฐบาลไทย กับ บริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เป็นผู้กำกับดูแล ในปี ๒๕๕๙ มีผลคะแนนประเมินรวม ๔.๓๕๓๖ มากกว่าปี ๒๕๕๘ ที่ได้รับ ๔.๑๒๒๐ จากคะแนนเต็ม ๕

ในส่วนของการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ บริษัทฯ ได้ดำเนินระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) อย่างต่อเนื่องและจริงจัง โดยบริหารจัดการตามหลักเกณฑ์สากล ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางที่กระทรวงการคลังกำหนด และได้ทำการฝึกซ้อมสถานการณ์สมมติ ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคทุกแห่ง เพื่อให้มีความพร้อมรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเครดิตจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด โดยคงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ “AAA” ส่วนแนวโน้มอันดับเครดิตได้กำหนดที่ระดับ “Stable” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการเป็นองค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศที่มีประสิทธิภาพและคุณภาพ มีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์ของบริษัทฯ

ในปี ๒๕๖๑ เป็นปีสำคัญยิ่ง เนื่องจากบริษัทฯ จะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม CANSO Global ATM Summit & Annual General Meeting ครั้งที่ ๒๒ ซึ่งเป็นการประชุมระดับผู้นำขององค์กรผู้ให้บริการเดินอากาศระดับโลก รวมทั้งเป็นปีที่จะครบรอบการก่อตั้ง ๗๐ ปี ในโอกาสที่สำคัญนี้ ดิฉัน ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนจะร่วมกันปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ เพื่อร่วมสร้างคุณประโยชน์ให้กับกิจการบินของชาติและภูมิภาค และเพื่อให้องค์กรก้าวสู่ทศวรรษใหม่ที่เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนสืบไป

ในนามของบริษัทฯ และพนักงาน ขอขอบพระคุณผู้ถือหุ้น พนักงานผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ให้ความไว้วางใจ สนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา และขอให้เชื่อมั่นว่าบริษัทฯ จะรักษาระดับคุณภาพการให้บริการที่เป็นไปตามมาตรฐานและความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยจะมุ่งมั่นพัฒนาระบบบริการการเดินอากาศที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ด้วยต้นทุนที่เหมาะสมและคุ้มค่าตลอดไป



(นางสาริณี อังคุสิทธ์)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ประวัติความเป็นมา

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ ๒ เกิดขึ้นในทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบิน จึงต้องเลิกกิจการ ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ สิ้นสุด การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทย ได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) เมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๔๙๑ เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย จนกระทั่งต่อมารัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกิจบริษัทฯ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติและการพัฒนากิจการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาลตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๐๖ และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมา ได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจําาร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลและตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้วยความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากร รวมถึงประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศอย่างใกล้ชิด เพื่อบูรณาการเป็นองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลก และมีส่วนพัฒนากิจการการบินของประเทศต่อไป

วิสัยทัศน์

**“มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศ
สู่การเป็นหนึ่งในองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลกอย่างยั่งยืน”**
(วิสัยทัศน์ประกอบการพัฒนาและดำเนินการกิจองค์กรตามกรอบยุทธศาสตร์ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

พันธกิจ

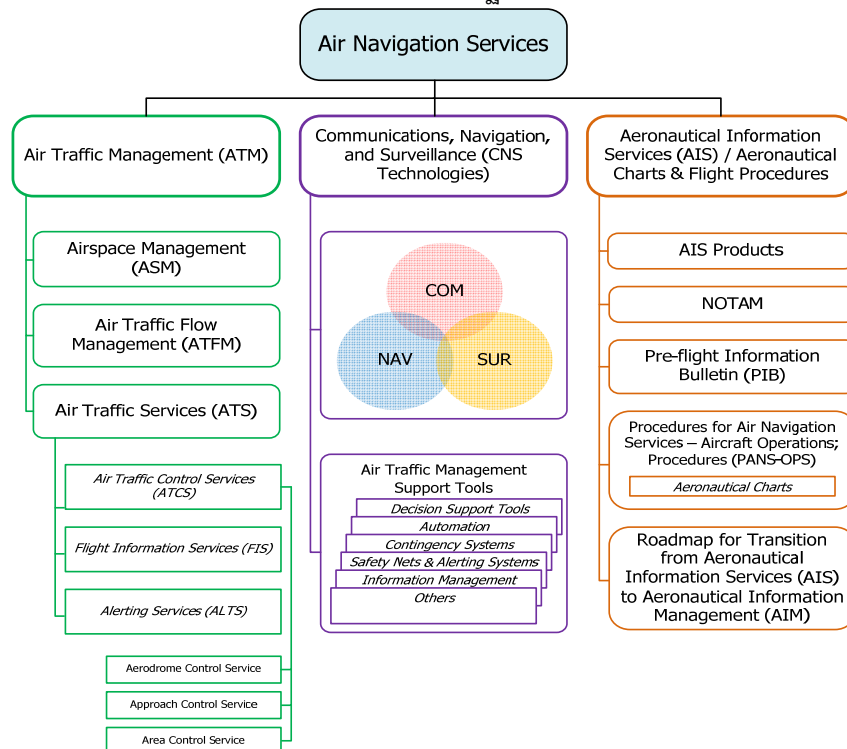
“เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ โดยตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มและผลประโยชน์แห่งชาติ”

ภารกิจ

บริษัทฯ มีภารกิจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

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

รวมทั้ง บริการเกี่ยวเนื่อง และงานตามนโยบายรัฐบาล



ภาพรวมภารกิจให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services)

ภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) บริษัทฯ ให้บริการการเดินอากาศในบริเวณพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศของสนามบินและเขตประชิดสนามบิน (Terminal Airspace) จำนวน ๓๕ แห่งทั่วประเทศ และเขตบริการจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (Enroute Airspace) ผ่านระบบการบริหารจราจรทางอากาศ ระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Air Traffic Management/Communications, Navigation and Surveillance Systems: ATM/CNS) การให้บริการการเดินอากาศของบริษัทฯ ในพื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วย

การบริหารจราจรทางอากาศ (ATM) ได้แก่

- 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 ลักษณะคือ ๑) ให้บริการ ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และ ๒) ให้บริการ ณ สนามบินนั้น ๆ
 - บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service) ปฏิบัติงานโดยศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (Area Control Centre: ACC) ตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานทุกลำที่บินในพื้นที่รับผิดชอบภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)
 - (๒) บริการข่าวสารสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service: FIS) และ
 - (๓) งานเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services: ALTS)

การจัดการเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ (CNS)

มีระบบโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศ หลัก ๆ ได้แก่

- ก. ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System) เพื่อติดต่อสื่อสารภาคพื้นระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับหน่วยเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และการสื่อสารภาคพื้นสู่อากาศยานระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน
- ข. ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) เป็นระบบที่ใช้ช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งการนำร่องสำหรับปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และนำร่องสำหรับการบินลงสู่สนามบิน ให้เป็นไปอย่างเที่ยงตรงและแม่นยำ ซึ่งรวมถึงระบบนำร่องอากาศยานด้วยสัญญาณดาวเทียม (Performance Based Navigation – PBN) ด้วย

ค. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System) เป็นระบบที่บอกตำแหน่ง พิกัด และระดับความสูงของอากาศยานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดตามการทำการบินของอากาศยานได้ 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 และถ่ายทอดข่าวแผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวอากาศการบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน

นอกจากนี้ จากการที่บริษัทฯ มีบุคลากรที่มีความชำนาญในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารข้อมูลและการให้บริการเกี่ยวเนื่อง และได้มีการดำเนินงานด้านวิจัยพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และอื่น ๆ เพื่อนำมาใช้ในการกิจของบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลานาน บริษัทฯ จึงได้ขยายขอบเขตของงานวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ให้สามารถตอบสนองความต้องการใช้งานได้ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้ในอุตสาหกรรมการบินมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่เน้นการผลิตอุปกรณ์หรือบริการเสริม เพื่อใช้งานภายในองค์กรแทนการจัดหาจากต่างประเทศที่มีราคาแพง มาสู่การผลิตหรือจัดบริการเสริมให้แก่สายการบินและหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ อาทิ บริการเกี่ยวเนื่องด้านการบิน (บริการอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน บริการเครือข่ายสื่อสาร บริการออกแบบ ผลิตและติดตั้ง บริการบินทดสอบ บริการฝึกอบรมและเป็นที่ปรึกษา บริการสื่อสารสายการบินด้วยข้อมูล บริการมาตรฐานเครื่องวัด เป็นต้น) บริการเกี่ยวเนื่องด้านการขนส่งและบริการสารสนเทศและการสื่อสารให้กับหน่วยงานภาครัฐ

แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ (Statement of Directions: SODs)

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม:

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ บนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง:

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

แนวนโยบายสำหรับ บวท.:

พัฒนาโครงข่าย อุปกรณ์ และระบบงานให้ทันสมัย มีคุณภาพและเพียงพอ รวมทั้งให้บริการที่มีความปลอดภัยและรวดเร็ว ตรงเวลาตามมาตรฐานสากล และเพิ่มศักยภาพในการหารายได้จากบริการที่เกี่ยวข้อง

แผนวิสาหกิจ

ภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินทางทางอากาศ สู่การเป็นหนึ่งในองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลกอย่างยั่งยืน” ซึ่งมีนัยสำคัญประกอบด้วยพันธกิจองค์กรในการให้บริการการเดินทาง การบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร เพื่อความมั่นคงและยั่งยืน และการประเมินตนเองตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ บริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๐–๒๕๖๔ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
๑. การให้บริการการเดินทางทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๑. ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคงเป็นไปตามมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน ๒. เพิ่มความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	๓. พัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรบุคคลเพื่อการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน ๔. พัฒนาสภาพแวดล้อมบุคลากรและยกระดับความผูกพันต่อองค์กร
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	๕. เป็นองค์กรที่ดีในสังคมและบรรลุเป้าหมายในการบริหารการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ ๖. พัฒนาโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศ ความรู้และนวัตกรรม เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กรทุกระดับ ๗. พัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการทั่วทั้งองค์กรเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพ ๘. บริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล
๔. การสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๙. สนับสนุนและดำเนินงานพัฒนาระบบการเดินทางทางอากาศภายใต้ความร่วมมือในอุตสาหกรรมการบิน
๕. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ	๑๐. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางทางอากาศและดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

บริษัทฯ ถือเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) โดย คค. ได้มอบหมายให้บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน และบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของการประกอบการขนส่งทางอากาศ และเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ให้เป็นไปด้วยความสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ ภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีการบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดค่าเช่า และให้ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเป็นธรรมจากผู้รับบริการ

ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ Website

สำนักงานใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๒ ซอยงามดูพลีทุ่งมหาเมฆ สาทร

กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

โทรศัพท์ : ๐ ๒๒๘๗ ๓๕๓๑-๔๑

โทรสาร : ๐ ๒๒๘๗ ๓๐๓๑

Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๐ หมู่ที่ ๓ ถนนสนามบิน ตำบล

คลองหลา อำเภอคลองหอยโข่ง

จังหวัดสงขลา ๙๐๑๑

โทรศัพท์ : ๐ ๗๔๒๕ ๑๐๕๑-๖๐

โทรสาร : ๐ ๗๔๒๕ ๑๓๓๙

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

ที่อยู่ : ๒๐๐ เขاب่อไร่ตำบลไม้ขาว

อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต ๘๓๑๑๐

โทรศัพท์ : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๑-๕

โทรสาร : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๘-๙

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ที่อยู่ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน

จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๘๔๑๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๒

โทรสาร : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๓

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ที่อยู่ : ถนนสนามบิน ตำบลอรัญญิก

อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ๖๕๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๒๒

โทรสาร : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๕๐

ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ

นครราชสีมา

ที่อยู่ : บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง

อำเภอเฉลิมพระเกียรติ

จังหวัดนครราชสีมา ๓๐๒๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๔๒๕ ๗๖๗๐

โทรสาร : ๐ ๔๔๒๕ ๖๕๗๖

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ที่อยู่ : ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง

จังหวัดอุดรธานี ๔๑๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๒๒๔ ๓๗๓๕

โทรสาร : ๐ ๔๒๒๔ ๙๗๓๔

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ที่อยู่ : ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง

จังหวัดอุบลราชธานี ๓๔๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๙๘

โทรสาร : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๙๘

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

ที่อยู่ : ๖๐ ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ

อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ๕๐๒๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๓๒๗ ๗๗๗๖

โทรสาร : ๐ ๕๓๒๗ ๗๖๐๐

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

ที่ตั้ง : หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน

อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๗๗๑๑๐

โทรศัพท์ : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๑

โทรสาร : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๓

สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน	๒๕๖๐	๒๕๕๙	๒๕๕๘
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) ๑/			
รายได้รวม	๑๒,๑๙๔.๑๑	๑๑,๖๓๘.๙๓	๑๐,๗๗๓.๓๘
ค่าใช้จ่ายรวม	๑๐,๑๙๓.๖๔	๙,๒๗๖.๐๖	๘,๘๖๓.๙๗
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๒,๐๐๐.๔๗	๒,๓๖๒.๘๗	๑,๙๐๙.๔๑
<u>หมายเหตุ ๑/</u> งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ			
ฐานะการเงิน (ล้านบาท) ๒/			
สินทรัพย์รวม	๑๔,๔๒๘.๖๒	๑๓,๓๘๕.๖๑	๑๒,๐๘๙.๙๖
หนี้สินรวม	๑๓,๔๖๓.๘๖	๑๒,๔๖๕.๓๓	๑๑,๒๐๐.๗๓
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๙๖๔.๗๖	๙๒๐.๒๘	๘๘๙.๒๓
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๓.๙๖	๑๓.๕๕	๑๒.๖๐
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๖.๓๑	๗.๑๙	๘.๒๕
(ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)			
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น	๑.๖๔	๑.๔๔	๑.๒๑
และดอกเบี้ย (เท่า)			
<u>หมายเหตุ ๒/</u> งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ			

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

๑. แผนการเดินทางอากาศสากลและภูมิภาคของ ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้กำหนดแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP, Doc 9750) เป็นทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของโลก โดยในฉบับแก้ไขครั้งที่ ๕ ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบันที่ได้รับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชาสามัญครั้งที่ ๓๙ ของ ICAO (The 39th Session of the ICAO Assembly) ในปี ๒๕๕๙ นั้น ได้มีการปรับกรอบเวลาในการดำเนินการแผนขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ ASBUs (Aviation System Block Upgrades) ที่จากเดิมแบ่งช่วงเวลาในการดำเนินการออกเป็นช่วงละ ๕ ปี เป็นช่วงละ ๖ ปีแต่ยังคงการแบ่งกรอบการพัฒนา (Performance Improvement Area: PIA) ตามฉบับแก้ไขก่อนหน้านี้ กล่าวคือ ยังคงแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่

- (๑) Airport Operations หรือการปฏิบัติการในเขตสนามบิน
- (๒) Globally Interoperable Systems and Data – through Globally Interoperable SWIM หรือการทำงานร่วมกันได้ของระบบอุปกรณ์และการเชื่อมต่อ/แลกเปลี่ยนข้อมูล
- (๓) Optimum Capacity and Flexible Flights – through Global Collaborative ATM หรือความสามารถในการรองรับการจราจรฯ สูงสุดและเที่ยวบินที่มีความยืดหยุ่น/คล่องตัว
- (๔) Efficient Flight Path – through Trajectory Based Operations หรือเส้นทางบินที่มีประสิทธิภาพ

จากแผนพัฒนาระดับโลกดังกล่าว ICAO ได้แปลงถ่ายกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกพร้อมได้ระบุนโยบายการพัฒนาที่มีความสำคัญลำดับต้นมาเป็นแผนบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ATM Plan) ที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยง/สอดคล้องประสานกันของระบบบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ของภูมิภาคฯ โดยได้มีการระบุเกณฑ์เป้าหมายข้อกำหนดที่ต้องการในเรื่องสนามบิน ท้องฟ้า และเส้นทางบิน (Preferred Aerodrome/Airspace and Route Specifications: PARS) และเกณฑ์ระดับที่ต้องการในเรื่องการให้บริการจราจรทางอากาศ (Preferred ATM Service Levels: PASL) รวมถึงองค์ประกอบระดับภูมิภาคและระดับโลกที่สำคัญ ปัจจัยด้านมนุษย์ และการประสานความร่วมมือระหว่างทหารและพลเรือนไว้ด้วย ทั้งนี้ในปี ๒๕๕๙ ที่ประชุมกลุ่มวางแผนและดำเนินการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ครั้งที่ ๒๗ (APANPIRG/27) ได้ให้การรับรอง Asia/Pacific Seamless ATM Plan, Version 2.0 ซึ่ง ICAO ได้ปรับปรุงขึ้นใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเดินทางอากาศสากล ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๕ โดยได้มีการปรับวันที่เป้าหมายการดำเนินการออกไปจากเดิมที่กำหนดไว้ในปี ๒๕๖๑ เป็นปี ๒๕๖๒ และได้มีการเพิ่มเติมเรื่องในระดับภูมิภาคและ Block1ASBU Modules ที่รัฐภาคีควรพิจารณาดำเนินการเข้ามาซึ่งบริษัทฯ ได้นำแผนกลยุทธ์ ASBUs มาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของบริษัทฯ และได้จัดให้มีการพัฒนาตามกลยุทธ์ ASBUs และ Asia/Pacific Seamless ATM Plan มาอย่างต่อเนื่อง

๒. แนวทางการร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(ASEAN Economic Community: AEC)

นับตั้งแต่วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ อาเซียนได้เข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเป็นทางการ โดยในด้านการขนส่งทางอากาศ อาเซียนมีแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) เพื่อรองรับการเป็น AEC ให้เกิดการเชื่อมโยงน่านฟ้าของประเทศสมาชิกเข้าด้วยกันอย่างเสรี มีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและมั่นคงทั้งภายในอาเซียนเองและมุ่งสู่ภายนอกอาเซียนต่อไป เพื่อสนับสนุน ASAM แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ๒๕๕๙-๒๕๖๘ (ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025 or Kuala Lumpur Transport Strategy Plan: KLTSP) ได้ระบุเป้าหมายและกิจกรรมในด้านการขนส่งทางอากาศไว้ โดยในด้านการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ (AT-4 Enhanced Air Traffic Management Efficiency and Capacity through a Seamless ASEAN Sky) บริษัทฯ ได้เข้าร่วมสนับสนุนการดำเนินงานของคณะผู้แทนไทยในเวทีอาเซียน เพื่อผลักดันเป้าหมายและกิจกรรมในการสนับสนุน ICAO อย่างต่อเนื่อง ในการผลักดันและการพัฒนาการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และในการแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและบริการการเดินอากาศของอาเซียน

ทั้งนี้ความสำเร็จที่สำคัญภายใต้ KLTSP ที่บริษัทฯ มีส่วนผลักดันในปี ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นปีที่อาเซียนฉลองครบรอบ ๕๐ ปีในการก่อตั้ง คือ การจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) แล้วเสร็จก่อนเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี ๒๕๖๓ ซึ่งแผนงานนี้เป็นแผนงาน ๕ ปี (๒๕๖๑ – ๒๕๖๕) เพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนนำไปเป็นแนวทางเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สัมพันธ์กันภายในภูมิภาค โดยมีเป้าหมายให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อ ซึ่งหมายถึงมีการประสานรวมกันโดยมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” ครอบคลุม ๕ ด้านกล่าวคือ การดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เขตประชิดสนามบิน และตามเส้นทางบิน ความร่วมมือระหว่างพลเรือนและทหาร และระบบที่สามารถทำงานร่วมกันได้ตามมาตรฐานสากล

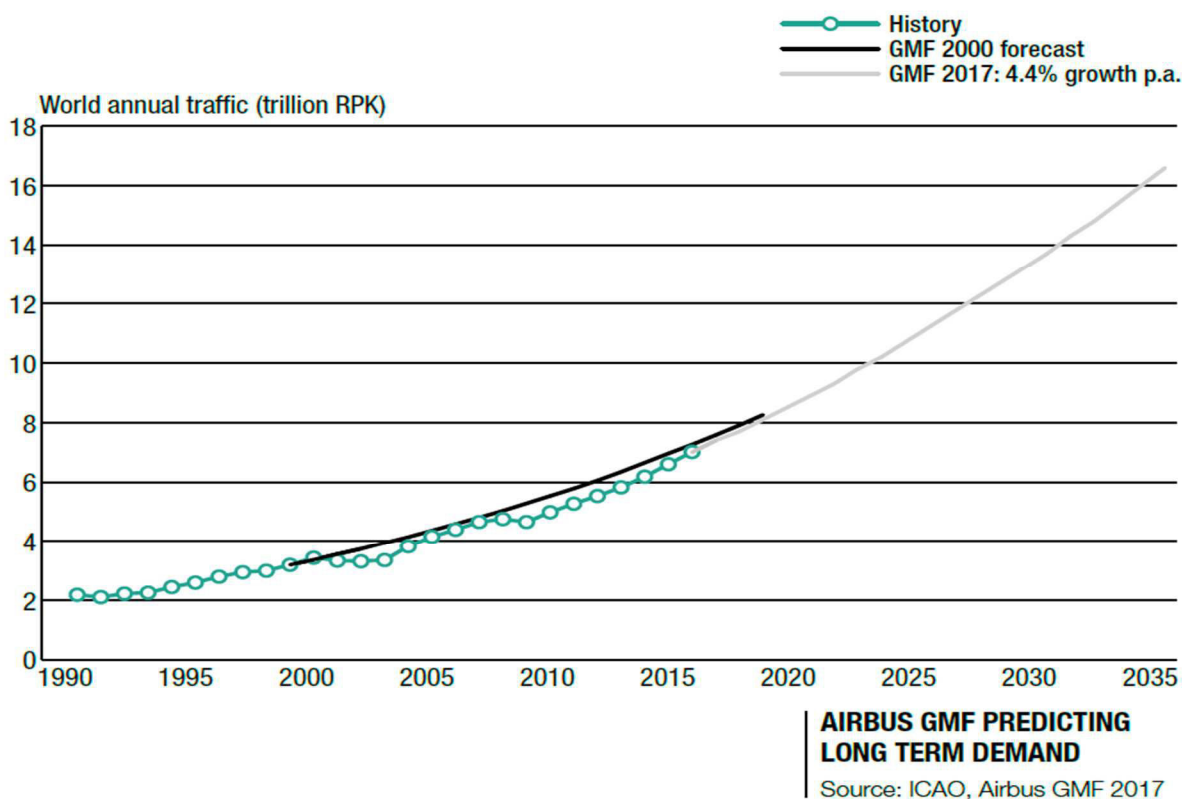
ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต

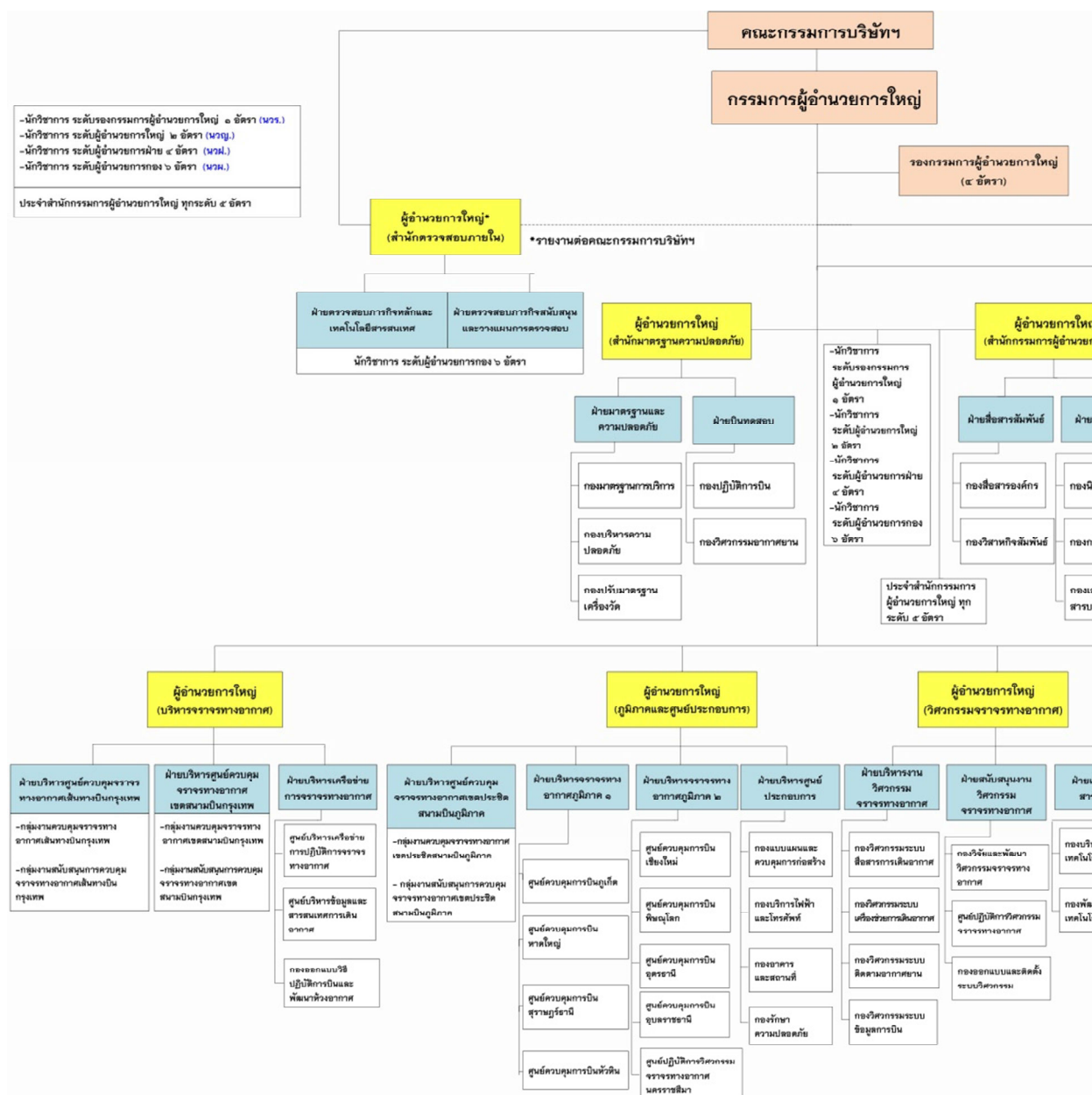
จากการประเมินภาพรวมธุรกิจการบินและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต พบว่าธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท Airbus ได้คาดการณ์ไว้ว่าในปี ค.ศ. ๒๐๑๗-๒๐๓๕ หรือ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๘ ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๔.๔ ต่อปี และจะเพิ่มขึ้น ๒ เท่า ทุก ๑๕ ปี โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๕.๕ ต่อปี ซึ่งสูงกว่าทั้งภูมิภาคยุโรป (ร้อยละ ๓.๓ ต่อปี) และอเมริกาเหนือ (ร้อยละ ๓.๔ ต่อปี) เนื่องจากการเปิดเสรีทางการบิน ทำให้ปริมาณผู้โดยสารและการเชื่อมต่อการเดินทางเพิ่มขึ้น

สำหรับปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะมีเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินในบางช่วงเวลาก็ตาม ปี ๒๕๖๐ มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดจำนวน ๙๕๐,๖๖๑ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๖ จากปีที่ผ่านมา โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ในรอบ ๑๐ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๑-๒๕๖๐ เท่ากับร้อยละ ๘ หรือกล่าวได้ว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๐๖ ในรอบ

๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๐ เทียบ ปี ๒๕๕๑) และคาดการณ์ในปี ๒๕๖๑ จะมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดมากกว่า ๑ ล้าน เที่ยวบินหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๖ เมื่อเทียบกับปี ๒๕๖๐

ในปี ๒๕๖๐ ที่ผ่านมามีเหตุการณ์ที่สำคัญหลายเหตุการณ์ที่ส่งผลต่อปริมาณเที่ยวบินที่ต่ำกว่าคาดการณ์ อาทิ มาตรการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญที่ทำให้ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศในช่วงต้นปี ลดลงจากที่คาดไว้อย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงผลการตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program-Continuous Monitoring Approach : USOAP-CMA) ที่ส่งผลให้รัฐบาลออกมาตรการด้านต่าง ๆ มาเป็นระยะ เป็นต้น แนวโน้มในปี ๒๕๖๑ มีสัญญาณดีขึ้นด้วยปัจจัย บวกหลายปัจจัย ไม่ว่าจะเป็นผลการตรวจสอบประเมินมาตรฐานด้านความปลอดภัยของไทย ซึ่งมีการแก้ไข ข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns) ครบถ้วน ซึ่งต่อมาในเดือนตุลาคม ๒๕๖๐ ICAO เห็นชอบให้ประเทศไทยพ้นจากการเป็นประเทศที่มีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย ด้านการบินแล้ว และปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มากขึ้น เนื่องจาก ประเทศไทยยังเป็นจุดหมายท่องเที่ยวลำดับต้นของชาวจีนและความต้องการของนักท่องเที่ยวจีนที่ยังมีสูง





หน้าที่รับผิดชอบ

โครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ ปัจจุบันมีคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้กำกับดูแล และมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ดำรงตำแหน่งผู้บริหารสูงสุด แบ่งเป็น ๑๐ สายงาน โดยมีผู้อำนวยการใหญ่แต่ละสายงานทำหน้าที่รับผิดชอบดังนี้

- สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
รับผิดชอบงานกำกับดูแลกิจการที่ดีและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม งานประมวลจริยธรรมและจรรยาบรรณ การสนับสนุนกิจการคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ดูแลงานด้านกฎหมาย พัสดุ ระบบสารสนเทศและงานเลขานุการ การสื่อสาร รวมทั้งบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- สำนักตรวจสอบภายใน
รับผิดชอบการตรวจสอบ สอบทาน และประเมินผลอย่างอิสระเกี่ยวกับความเชื่อถือได้ และความครบถ้วน ของระบบงานและรายงานการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง
- สำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์
รับผิดชอบในการวิเคราะห์นโยบาย วางแผนกลยุทธ์ พัฒนางองค์กร วิเคราะห์โครงการ บริหารผลการดำเนินงาน และบริหารความเสี่ยงขององค์กร
- สายงานพัฒนาธุรกิจ
รับผิดชอบผลการจัดทำกลยุทธ์ทางธุรกิจ และดำเนินกิจกรรมเชิงพาณิชย์กับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ
- สายงานมาตรฐานความปลอดภัย
รับผิดชอบการดำเนินการด้านมาตรฐานการบริการและการบริหารความปลอดภัยในการดำเนินงานตามภารกิจหลัก
- สายงานบริหารจราจรทางอากาศ
รับผิดชอบผลการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตเส้นทางบิน ในเขตแกลงข่าวการบิน กรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region : BKK FIR) เขตสนามบิน และเขตประชิดสนามบิน ในส่วนกลาง รวมทั้งการบริหารห้วงอากาศ ความ

คล่องตัวการจราจรทางอากาศ การบริหารข้อมูลสารสนเทศการเดินทางอากาศ และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ

- สายงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบกร
รับผิดชอบให้บริการจราจรทางอากาศใน BKKFIR ในส่วนภูมิภาค การบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการบิน ภูมิภาค ระบบไฟฟ้า สาธารณูปโภค อาคารสถานที่ ระบบรักษาความปลอดภัย และการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
รับผิดชอบผลการบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศโดยการออกแบบ จัดหา พัฒนา ติดตั้ง บำรุงรักษา และบริหารระบบสนับสนุนการบริการจราจรทางอากาศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบและบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล
- สายงานทรัพยากรบุคคล
รับผิดชอบการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อให้บุคลากรของบริษัทฯ มีอัตรา ศักยภาพ พฤติกรรมและผลตอบแทนที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ
- สายการเงิน
รับผิดชอบผลการดำเนินงานด้านงบประมาณ บริหารด้านการเงิน บัญชี และรายได้ของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการ

รายชื่อคณะกรรมการต่าง ๆ มีดังนี้

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

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มีดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติมและรายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ตามหมวดที่ ๒)

- | | |
|--|-------------------------|
| ๑. พลเอก คณิต สาทัทักษ์ | ประธานกรรมการบริษัทฯ |
| ๒. นายประสิทธิ์ สืบชนะ | รองประธานกรรมการบริษัทฯ |
| ๓. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยมะ | รองประธานกรรมการบริษัทฯ |
| ๔. นายกฤษเทพ สิมลี | กรรมการบริษัทฯ |
| ๕. นายพุมพิงศ์ ปราสาททองโอสถ | กรรมการบริษัทฯ |
| ๖. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร | กรรมการบริษัทฯ |
| ๗. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ | กรรมการบริษัทฯ |
| ๘. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา | กรรมการบริษัทฯ |
| ๙. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล | กรรมการบริษัทฯ |
| ๑๐. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา | กรรมการบริษัทฯ |
| ๑๑. นางสาวณิ อังคุสิงห์ | กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |

คณะกรรมการบริษัท



พลเอก คณิต สาทักษ์
ประธานกรรมการบริษัทฯ



นายประสิทธิ์ สืบชนะ
รองประธานกรรมการบริษัทฯ



พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ขยเมะ
รองประธานกรรมการบริษัทฯ



นายกฤษเทพ สิมลี
กรรมการบริษัทฯ



นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ
กรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ



เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร
กรรมการบริษัทฯ



นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์
กรรมการบริษัทฯ



พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา
กรรมการบริษัทฯ



พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล
กรรมการบริษัทฯ



พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา
กรรมการบริษัทฯ



นางสาวริณี อังศ์สิงห์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหาร



นางสารณี อังสุสิงห์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสมนึก รงค์ทอง
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางอรอุไร โกเมน
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายพินกร ชวงศ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสุทธิพงษ์ คงพูล
นักวิชาการ
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางสาวดวงดา สมิตสุวรรณ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)



นางจิตกมล สุนทรสิน
ผู้อำนวยการใหญ่
(การเงิน)



นายสุขเหลื่อ เชี่ยวอาชีพ
ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)



นายท้าวณรังค์ เทื่อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นายช้วนอญ อุทัย
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)



นางสิริเกศ เนียมลอย
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)



พันจ่าอากาศเอก วรารุธ รทิพินทร์
ผู้อำนวยการใหญ่
(ภูมิภาคและศูนย์ปฏิบัติการ)



นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นางสาวทิพาภรณ์ นิปากร
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นางสาววรรณ ทรงเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



นายพีชายุ มูรา
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นายชาตรี ศิทธิพงษ์ศักดิ์
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นายชาตรี ภิมานันท์
ผู้อำนวยการประจำ
สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหารระดับสูง

๑. นางสาวธนิ อังศุสิงห์

ตำแหน่งปัจจุบัน	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๕ มิถุนายน ๒๕๐๒
อายุ	๕๘ ปี
วันที่รับตำแหน่ง	๕ มิถุนายน ๒๕๕๗
การศึกษา	- ปริญญาตรี ศิลปศาสตร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง (วทอ.) รุ่นที่ ๓๔ - หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ ๖ วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง - หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ ๗ วิทยาลัยนักรับราชการ ป.ป.ช. สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์ - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ ๑ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๒๑๙ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๗ – ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๔ – ปี ๒๕๕๗ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๓ – ปี ๒๕๕๔ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

๒. นายสมนึก รงค์ทอง

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๗ กรกฎาคม ๒๕๐๔
อายุ	๕๖ ปี
วันเข้าทำงาน	๑๕ พฤษภาคม ๒๕๒๗
การศึกษา	- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาไฟฟ้า-สื่อสาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๖
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูงกองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๓๖ ปีการศึกษา ๒๕๔๕ - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Advanced Management Program (AMP), University of Pennsylvania, USA. รุ่นที่ ๑ ปี ๒๕๕๖

	- ประกาศนียบัตร หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ (ปรอ.) รุ่นที่ ๒๖ ปีการศึกษา ๒๕๕๗	
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๕ – ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
	ปี ๒๕๕๓ – ปี ๒๕๕๕	ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)
	ปี ๒๕๕๐ – ปี ๒๕๕๓	รองผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม)

๓. นางอรุณโร โกเมน

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	
วัน เดือน ปี เกิด	๑ ธันวาคม ๒๕๐๐	
อายุ	๕๙ ปี	
วันเข้าทำงาน	๑๗ มิถุนายน ๒๕๒๘	
การศึกษา	- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - ปริญญาโท พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	
คุณสมบัติเพิ่มเติม	- หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.) รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๔๘ สถาบันพระปกเกล้า - หลักสูตรนักบริหารการคลัง (นบค.) รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๕๖ สถาบันวิทยาการเศรษฐกิจและการคลัง	
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๘ – ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
	ปี ๒๕๕๗ – ปี ๒๕๕๘	นักวิชาการระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
	ปี ๒๕๕๓ – ปี ๒๕๕๗	ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

๔. นายทินกร ชวงศ์

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	
วัน เดือน ปี เกิด	๑๙ กันยายน ๒๕๐๕	
อายุ	๕๕ ปี	
วันเข้าทำงาน	๑ กรกฎาคม ๒๕๒๙	
การศึกษา	- ประกาศนียบัตรสาขาสื่อสารการบิน สถาบันการบินพลเรือน - ปริญญาตรีรัฐศาสตรบัณฑิตเอกการปกครอง มหาวิทยาลัยรามคำแหง	
คุณสมบัติเพิ่มเติม	- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาทหารชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๔๗ ปีการศึกษา ๒๕๕๖ - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัย และพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDPA) รุ่นที่ ๓ ปี ๒๕๕๘	
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๘ – ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
	ปี ๒๕๕๕ – ปี ๒๕๕๘	ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)

๕. นายสุทธิพงษ์ คงพล

ตำแหน่งปัจจุบัน	นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๑๔ มกราคม ๒๕๐๙
อายุ	๕๑ ปี
วันเข้าทำงาน	๑ กรกฎาคม ๒๕๓๓
การศึกษา	- ปริญญาตรี นิเทศศาสตร์ สาขาการโฆษณา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูงกองบัญชาการฝึกศึกษาทหาร อากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๔๖ ปีการศึกษา ๒๕๕๕
	- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัย และพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ ๒ ปี ๒๕๕๗
	- หลักสูตรAdvanced 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 ๒๕๖๐ บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น ๓,๐๗๔ คน จำแนกได้ ดังนี้

ทุ่งมหาเมฆ	๑,๗๐๐ คน
สุวรรณภูมิ	๓๙๕ คน
ดอนเมือง	๑๗๕ คน
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	๑๖๐ คน
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	๑๑๘ คน
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	๘๕ คน
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	๔๕ คน
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	๑๓๘ คน
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	๑๐๑ คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	๗๗ คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	๔๑ คน
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานนครราชสีมา	๓๙ คน

จำนวนลูกจ้างบริษัทฯ

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ บริษัทฯ มีลูกจ้างรวมทั้งสิ้น ๓๓ คน

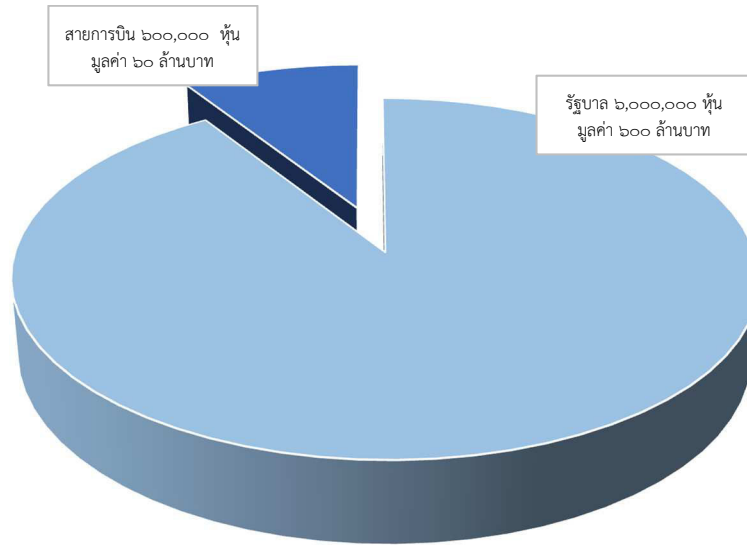
ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	๒๕๖๐	๒๕๕๙	๒๕๕๘
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	๗,๕๙๒.๘๕	๖,๙๔๑.๑๔	๖,๔๖๙.๙๗
ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว	๑๐.๒๖	๙.๘๙	๑๐.๑๔

โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม ๑๐๖ สายการบิน (ณ กันยายน ๒๕๖๐)



รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี ๒๕๖๐ มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	๖,๐๐๐,๐๐๐

รายชื่อผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้น ประจำปี๒๕๖๐มีดังนี้

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
1	ASIANA AIRLINES	1,905
2	AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES	1,270
3	AIR FRANCE	272
4	AIR HONGKONG LTD.	544
5	AIR-INDIA	1,270
6	THAI AIRASIA CO.,LTD.	104,249
7	SRILANKAN AIRLINES LIMITED	1,905
8	AIR MACAU CO.,LTD.	1,179
9	ALL NIPPON AIRWAYS CO.,LTD.	3,085
10	AUSTRIAN AIRLINES AG	635
11	INDONESIA AIR ASIA	2,268
12	AIR ASIA SDN BHD	11,523
13	BRITISH AIRWAYS	1,270
14	BIMAN BANGLADESH AIRLINES	635
15	BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED	61,561
16	AEROLOGIC GMBH.	635
17	BHUTAN AIRLINES (TASHI AIR PVT. LIMITED)	635
18	CHINA AIRLINES	3,085
19	BEIJING CAPITAL AIRLINES	181
20	AIR CHINA LIMITED	4,627
21	SHANDONG AIRLINES	2,268
22	CEBU PACIFIC AIR	635
23	CHINA EASTERN AIRLINES	9,527
24	HAINAN AIRLINES HOLDING COMPANY LIMITED	2,903
25	CHINA CARGO AIRLINES	544
26	CARGOLUX AIRLINES INT'L S.A.	454
27	CATHAY PACIFIC AIRWAYS	6,079
28	SPRING AIRLINES	7,259

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
29	HONG KONG AIRLINES LTD	3,357
30	SICHUAN AIRLINES	2,268
31	SHANGHAI AIRLINES	6,260
32	CHINA SOUTHERN AIRLINES	11,160
33	SHENZHEN AIRLINES	3,811
34	JUNEYAO AIRLINES CO.,LTD	4,446
35	LUFTHANSA GERMAN AIRLINES	635
36	MALDIVIAN	1,089
37	DRUK AIR	635
38	EASTAR JET	1,905
39	ETIHAD AIRWAYS	2,450
40	ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION	1,815
41	EVA AIRWAYS CORP.	4,083
42	FEDERAL EXPRESS CORP.	1,089
43	FINNAIR OYJ	635
44	GULF AIR B.S.C. (C)	635
45	GARUDA INDONESIAN AIRWAYS	1,905
46	HONG KONG DRAGON AIRLINES LTD.	1,905
47	HONG KONG EXPRESS AIRWAYS LTD.	1,452
48	VIETNAM AIRLINES JSC	3,811
49	INTERGLOBE AVIATION LTD.	1,270
50	MAHAN AIR	544
51	JET AIRWAYS (INDIA) LIMITED	3,176
52	JAPAN AIRLINES CO.,LTD.	3,176
53	JEJU AIR	1,905
54	JIN AIR	635
55	JETSTAR ASIA AIRWAYS PTE LTD.	4,537
56	JETSTAR AIRWAYS PTY LTD.	998
57	KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	635

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
58	KOREAN AIRLINES CO.,LTD.	3,539
59	KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	635
60	K-MILE AIR CO., LTD.	1,361
61	KANNITHI AVIATION CO.,LTD.	5,625
62	KENYA AIRWAYS PLC	1,270
63	AIR ASTANA JSC	635
64	LAO AIRLINES	2,450
65	YUNNAN LUCKY AIR CO.,LTD	1,361
66	MALAYSIA AIRLINES BERHAD	6,351
67	MYANMAR AIRWAYS INTERNATIONAL CO.,LTD.	1,543
68	EGYPT AIR	272
69	MALINDO AIRWAYS SDN BHD	3,176
70	NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA	363
71	NIPPON CARGO AIRLINES CO.,LTD.	544
72	NOKSCOOT AIRLINES CO.,LTD	2,450
73	NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED	57,795
74	ORIENT THAI AIRLINES	3,811
75	OKAY AIRWAYS COMPANY LIMITED	998
76	OMAN AIR (SAOC)	1,270
77	PHILIPPINE AIRLINES	1,633
78	JETSTAR PACIFIC AIRLINES AVIATION JOINT STOCK COMPANY	1,270
79	QANTAS AIRWAYS LTD.	817
80	QATAR AIRWAYS COMPANY	3,811
81	ROYAL BRUNEI AIRLINES	544
82	AIR AUSTRAL	181
83	REGENT AIRWAYS	363
84	ALIA-THE ROYAL JORDANIAN AIRLINE CORPORATION	1,270

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
85	NEPAL AIRLINES CORPORATION	272
86	SIBERIA AIRLINES	227
87	SPICEJET	1,270
88	SINGAPORE AIRLINES LTD.	3,811
89	SILKAIR(SINGAPORE) PRIVATE LTD	5,081
90	SINGAPORE AIRLINES CARGO PTE. LTD.	272
91	URAL AIRLINES	544
92	SWISS INTERNATIONAL AIR LINES LTD.	635
93	THAI AIRASIA X CO.,LTD.	3,811
94	TIGER AIRWAYS SINGAPORE PTE.LTD.	6,170
95	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.,LTD.	64,328
96	THAI SMILE AIRWAYS COMPANY LIMITED	31,121
97	TURKISH AIRLINES INC.	1,270
98	THAI LION MENTARI CO.,LTD.	47,951
99	THAI VIETJET AIR JOINT STOCK CO.,LTD	5,444
100	T' WAY AIR	635
101	EMIRATES	5,716
102	MYANMAR NATIONAL AIRLINES	1,543
103	UNITED PARCEL SERVICE CO., LTD.	454
104	UZBEKISTAN AIRWAYS	181
105	SABAIDEE AIRWAYS CO.,LTD.	6,760
106	VIETJET AVIATION JOINT STOCK COMPANY	2,541
	รวมผู้ถือหุ้นข.	600,000

หมายเหตุ: รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๐

หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ

หน่วย: ล้านบาท

ธนาคาร	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ ๓๐ กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
		๒๕๖๐	๒๕๕๙	๒๕๕๘	
กรุงไทย	๑,๓๙๐.๒๘	-	-	๔๖๒.๒๘	ไม่ค้ำประกัน
ไทยพาณิชย์	๑,๕๑๙.๕๕	-	-	๕๓๑.๐๕	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	๑,๑๐๐.๐๐	-	-	๕๔๘.๘๐	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	๑,๖๕๐.๐๐	๖๙๗.๙๕	๘๒๔.๘๙	๙๕๑.๘๓	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	๑,๒๐๐.๐๐	-	-	๙๐๐.๐๐	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	๓,๔๘๐.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	ไม่ค้ำประกัน
กรุงศรีอยุธยา	๒,๐๗๕.๔๓	๖๖๐.๓๔	๒,๐๗๕.๔๓	-	ไม่ค้ำประกัน
รวม	๑๒,๔๑๕.๒๖	๑,๓๕๙.๒๙	๒,๙๐๑.๓๒	๓,๓๙๔.๙๖	

แผนงานโครงการสำคัญ

บริษัทฯ มีโครงการสำคัญที่ดำเนินการในแต่ละด้านตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔ ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๕ – ๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท)

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบในหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการและการดำเนินงาน เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ และมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่กำลังเพิ่มมากขึ้น และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีและอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของระบบการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management System) เข้าใช้งานประกอบด้วยโครงการย่อย ดังนี้

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

เพื่อเป็นศูนย์กลางบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้บริการตามเส้นทางบินทั่วประเทศด้วยเทคโนโลยีตามแนวคิดยุคใหม่ที่เสริมด้วยงานเชิงกลยุทธ์ด้านใหม่ ในการบริหารห่วงอากาศและจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนด้วยเทคโนโลยี

อัตโนมัติที่ลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพิ่มความคล่องตัว เพิ่มความสามารถ การรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบิน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมบนพื้นฐานของ ความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศสูงสุดเป็นหลัก

(๒) การเพิ่มขีดความสามารถระบบเทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อ โครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems Enhancement and ATM Network Integration)

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศ ให้มีขีดความสามารถในการ แข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินทางอากาศระบบใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วย เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ (ระบบนำร่องและนำร่อง) และระบบติดตามอากาศยาน พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูลและการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศระหว่างส่วนกลางกับ ภูมิภาค ให้เป็นระบบเดียวกันที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั้งประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับ บริการการเดินอากาศของประเทศ ให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพต่อประชาชนและสายการบิน/ ผู้ใช้บริการ

(๓) จัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง

เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการบินทดสอบโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ทั้งในด้านปริมาณการใช้งาน และด้านขีดความสามารถที่จำเป็นสำหรับการบินทดสอบระบบอุปกรณ์สนับสนุน การเดินอากาศพื้นฐานที่จะมีเพิ่มมากขึ้น และบินทดสอบเทคโนโลยีการเดินอากาศยุคใหม่จะนำมาใช้งานใน อนาคต รวมทั้งสนับสนุนภารกิจการบินอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการบริหารจัดการและดำรงไว้ซึ่งภารกิจหลัก โดย อากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

ในปี ๒๕๕๙ โดยภาพรวมโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ได้ ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์และทดสอบการทำงานเชื่อมโยงกับระบบทั่วประเทศ รวมทั้งทดสอบระบบ เบื้องต้นแล้ว และในปี ๒๕๖๐ ได้จัดฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและวิศวกร เพื่อให้มี ความพร้อมในการปฏิบัติงานกับระบบใหม่ รวมทั้งได้เริ่มต้นการทดสอบการใช้งานระบบคู่ขนานกับระบบ ปัจจุบัน (ระบบปัจจุบันใช้งานเป็นหลักและระบบใหม่ใช้งานทดลองคู่ขนาน) ในการให้บริการ Bangkok Approach Control ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นแห่งแรก ตั้งแต่วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๐ ปัจจุบันอยู่ ระหว่างการปรับปรุง/ทบทวนแผนการถ่ายโอนระบบทั่วทั้งประเทศ ก่อนจะเป็นการทดสอบการใช้งานระบบ ใหม่แบบคู่ขนานกับระบบปัจจุบัน ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมทั้งศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทาง บิน (Bangkok Area Control) จากนั้นจะเปิดใช้งานระบบใหม่ต่อไป

๒. จัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre)

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๗ – ๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔๓๘.๔๒ ล้านบาท)

เพื่อพัฒนาการให้บริการในการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ เพิ่มศักยภาพการใช้ ห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพตามแนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบคล่องตัว (Flexible Use of Airspace: FUA) โดยการบริหารจัดการข้อมูลการบินต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างครบถ้วนทุกส่วน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และมีประสิทธิภาพในการบริหารน่านฟ้าให้

สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับอากาศยาน (Airspace Capacity) ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการให้บริการ ลดภาระงานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre) ควบคู่กับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในปัจจุบัน โดยในปี ๒๕๖๐ ได้มีการทบทวนและจัดทำรายละเอียดคุณสมบัติด้านเทคนิค เพื่อดำเนินการจัดหาระบบ/อุปกรณ์และการพัฒนาระบบ โดยคาดว่าจะจัดหาระบบและติดตั้งได้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๖๒

๓. จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ตำแหน่งปฏิบัติงาน (Controller Working Position: CWP) เพื่อรองรับการเพิ่มขยายตำแหน่งปฏิบัติงานสำหรับบริหารจราจรทางอากาศ ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๑ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๑๖.๑๗ ล้านบาท)

จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลทำให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศมีภาระงาน (Workload) ที่เพิ่มสูงขึ้น และต้องปฏิบัติงานที่อย่างเต็มขีดความสามารถ (Full Capacity) เพื่อบริหารจัดการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวให้มีความปลอดภัยและความคล่องตัวในการใช้งาน โดยบริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการจำนวนตำแหน่งปฏิบัติงาน (Controller Working Position: CWP) ให้เหมาะสมกับปริมาณการจราจรทางอากาศ เพื่อยกระดับความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศของเจ้าหน้าที่แต่ละคน เพื่อแก้ปัญหาความเหนื่อยล้าในการทำงาน ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบต่อการให้บริการได้ ดังนั้นบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องเพิ่มจำนวน CWP สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรทางอากาศที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี ๒๕๖๐ ดำเนินการจัดหา CWP และติดตั้งอุปกรณ์แล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทดสอบระบบต่อเนื่องสำหรับอุปกรณ์ระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) ในส่วนสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบแล้วเสร็จ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะสามารถส่งมอบอุปกรณ์ได้ภายในปี ๒๕๖๑

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

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๔ – ๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๒๘๖.๕๓ ล้านบาท)

ตามที่บริษัทฯ ได้ให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยเช่าพื้นที่สำนักงานและอาคารหอบังคับการบินดอนเมือง สำหรับปฏิบัติงานจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งต่อมา ทอท. มีโครงการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารต่าง ๆ บริษัทฯ จึงเห็นว่าอาคารหอบังคับการบินดอนเมือง มีข้อจำกัดเกี่ยวกับพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบอุปกรณ์ควบคุมจราจรทางอากาศให้รองรับการให้บริการด้วยเทคโนโลยีใหม่ด้านการให้บริการการเดินอากาศในอนาคตได้

บริษัทฯ จึงได้ก่อสร้างหอบังคับการบินใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย สามารถให้ข้อมูลเพื่อใช้ในการ

ควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการติดตามอากาศยานและยานพาหนะในสนามบิน เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยภาคพื้นในสนามบิน และเชื่อมโยงข้อมูลแบบอัตโนมัติและทำงานร่วมกันได้ทั้งกับหอบังคับการบินสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพและเส้นทางบินได้อย่างสมบูรณ์แบบโดยบริษัทฯ ยังคงใช้งานอาคารหอบังคับการบินเดิมและอุปกรณ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันต่อไป ควบคู่กับหอบังคับการบินใหม่ เพื่อเสริมศักยภาพในการควบคุมจราจรทางอากาศ และทำหน้าที่เป็นหอบังคับการบินสำรองต่างพื้นที่ (Offsite Backup) ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นในบริเวณอาคารเทียบอากาศยานด้านทิศเหนือด้วย โดยการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ และในปี ๒๕๕๘ ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) แล้วเสร็จ ปี ๒๕๕๙ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่แล้วเสร็จ และทดสอบเชื่อมโยงกับระบบใหม่ทั่วประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ รวมทั้งดำเนินการทดสอบระบบต่อเนื่องแล้วเสร็จ โดยในปี ๒๕๖๐ อยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมการเปิดใช้งานให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

๕. จัดหาและติดตั้งระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT (Multilateration) ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๓ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๑๒.๘๖ ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการตรวจสอบการรुक้าเข้าทางวิ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงพิจารณานำระบบ Multilateration System (MLAT) ซึ่งเป็นระบบตรวจจับการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะ ในบริเวณทางวิ่ง ทางขับและลานจอด เข้ามาใช้งานสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีอากาศยานใช้บริการหนาแน่น โดยระบบ MLAT ถูกพัฒนาด้วยเทคโนโลยีแบบใหม่ ที่ทำให้สามารถแสดงข้อมูลได้ทั้งตำแหน่ง ชื่อของอากาศยานและยานพาหนะรวมทั้งค่าตำแหน่งของอากาศยานที่ถูกต้อง แม่นยำ รวมทั้งความสามารถในการแจ้งเตือนกรณีอากาศยานรุก้าเข้าไปในทางวิ่ง (Runway Incursion) โดยในปี ๒๕๖๐ ได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่ง โดยจะจัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์ เพื่อดำเนินการจัดหาระบบอุปกรณ์และติดตั้งใช้งานในปี ๒๕๖๑ – ๒๕๖๓

๖. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสาร สนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT (Multilateration) ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔๒.๒๐ ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรในส่วนงานภาคพื้น ให้เหมาะสมและสอดคล้องตามความหนาแน่นของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตโดยมีการติดตั้งระบบ MLAT ซึ่งจำเป็นต้องมีข่ายสื่อสารรองรับระบบดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปี ๒๕๖๐ ได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่ง รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์สื่อสารส่วนหนึ่งแล้ว โดยจะจัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์ให้สอดคล้องกับตำแหน่งติดตั้งระบบ MLAT เพื่อดำเนินการจัดหาระบบอุปกรณ์สื่อสารและสนับสนุนในปี ๒๕๖๑ – ๒๕๖๒

๗. 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 – ๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๑๑.๑๔ ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๕ ปี และประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานชุมพร แม่สอด บุรีรัมย์ และกระบี่รวม ๔ แห่ง รวมทั้งก่อสร้างอาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานแม่สอด เพื่อทดแทนของเดิมตามแผนปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด ซึ่งได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารสถานี DVOR/DME ที่ท่าอากาศยานแม่สอดแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๐ และอยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาระบบ/อุปกรณ์ DVOR/DME โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จตามแผนในปี ๒๕๖๒

๘. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ ILS/DME (Instrument Landing System/Distance Measuring Equipment) ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทางวิ่ง 21L)

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๑ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๒๗.๙๘ ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ ILS/DME ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๕ ปี และประสิทธิภาพการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS/DME ท่าอากาศยานดอนเมือง ทางวิ่ง 21L เพื่อทดแทนของเดิม โดยในปี ๒๕๖๐ ได้ดำเนินการผูกพันสัญญาจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เรียบร้อยแล้ว และคาดว่าจะดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบการทำงานและเปิดใช้งานในปี ๒๕๖๑

๙. การสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนและแนวคิดห้วงอากาศอาเซียนไร้รอยต่อ

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๙ – ๒๕๖๓)

ด้วยการมีแผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) และการจัดแบ่งให้มีการดำเนินงานด้าน Air Traffic Management: ATM เป็นหนึ่งในงานสำคัญลำดับต้นในด้านเทคนิค 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) โดยภายใต้แผนการทำงานของคณะทำงานย่อยด้านความร่วมมือทางเทคนิค การขนส่งทางอากาศอาเซียน ในช่วงปี ๒๕๕๙-๒๕๖๐ (ASEAN Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) Work Plan 2016-2017) ซึ่งประเทศไทยได้รับมอบหมายบทบาทเทียบเคียงได้ กับหน่วยงานชั้นนำในอาเซียนดังเช่นสาธารณรัฐสิงคโปร์ ในบทบาท Lead Country ต่อแผนงานดังกล่าว

แผนงานโครงการสำคัญที่คาดว่าจะลงทุนภายใน ๓ ปีข้างหน้า

(๑) จัดสร้างอาคารสำนักงานใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๗ – ๒๕๖๖ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑,๐๙๗.๔๑ ล้านบาท)

จากปัญหาของข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ใช้สอยภายในบริเวณสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน รวมทั้งนโยบายในอนาคตของบริษัทฯ ในการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ ในด้านบุคลากรและการสร้างงานนวัตกรรม บริษัทฯ จึงมีแนวคิดในการจัดตั้ง ATM Professional Centre ซึ่งจะประกอบด้วย สถานที่/ระบบ/อุปกรณ์ ในการพัฒนาบุคลากรด้านบริการการเดินอากาศ และการสร้างงานวิจัยและพัฒนาให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล เพื่อแก้ปัญหาและพัฒนากระบวนการต่าง ๆ ที่จำเป็นและสำคัญสำหรับบริษัทฯ ในอนาคต จึงจำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่ใช้สอยภายในสำนักงานใหญ่ให้สามารถรองรับการปฏิบัติงานของพนักงานในปัจจุบันและในอนาคต ทั้งนี้เมื่อเปิดใช้งานศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Center: ATMC) จำเป็นต้องจัดสรรพื้นที่ใช้งานให้เป็นสัดส่วนและจัดทำ Zoning พื้นที่ให้สอดคล้องกับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมทั้งสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายต่าง ๆ โดยในปี ๒๕๖๐ อยู่ระหว่างการทบทวนความต้องการใช้งานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน เพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบและจัดทำแบบสำหรับก่อสร้างอาคาร AEROTHAI COMPLEX

(๒) ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๖๐ – ๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๔๗.๔๗ ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๕ ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานีรวม ๖ แห่ง โดยในปี ๒๕๖๐ ดำเนินการจัดหา แต่ไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค อยู่ระหว่างการทบทวนขอบเขตของงานใหม่ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒

การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ มีความตระหนักในเรื่องการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการดำเนินการและการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ซึ่งเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อพัฒนาไปสู่องค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Organization : HPO) เพื่อรองรับการปฏิบัติงานด้วยโครงสร้างพื้นฐานด้านสารสนเทศที่สะดวก รวดเร็ว และมีความน่าเชื่อถือสูง รวมถึงการบูรณาการระบบการทำงานให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูล และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน อันประกอบด้วย

๑. พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่เหมาะสม
 - ขยายการให้บริการ WLAN เพิ่มเติมบริเวณจุดปฏิบัติงานในพื้นที่สำนักงาน
 - บำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อความมั่นคงปลอดภัย เพื่อป้องกันปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดจากไวรัสคอมพิวเตอร์ อีเมลขยะ และการโจมตีในรูปแบบอื่น ๆ
 - พัฒนา/ปรับปรุงคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงต่าง ๆ รวมถึงการซ่อมบำรุงตามวงจรรอบ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมั่นคงปลอดภัยและมีความน่าเชื่อถือ
 - พัฒนาระบบบริหารการยืนยันตัวตน (Identity Management) เพื่อรองรับสิทธิ์การเข้าใช้งานสำหรับระบบต่าง ๆ ตามนโยบายและแนวปฏิบัติด้านความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลสารสนเทศ
๒. เสริมสร้างศักยภาพของการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยระบบสารสนเทศ
 - พัฒนาระบบข้อมูลเพื่อสนับสนุนการบริหารองค์กรสู่ความเป็นเลิศ โดยการนำระบบธุรกิจอัจฉริยะ (Business Intelligence) เข้ามาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารระดับสูงด้วยข้อมูลที่ถูกต้องและแม่นยำ
 - พัฒนาระบบสารสนเทศด้านทรัพยากรบุคคล (Human Resource Information System) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลโดยรวม
 - พัฒนาระบบบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากขึ้น ลดความซ้ำซ้อนของงาน ทำให้สามารถบูรณาการขั้นตอนและรายงานได้อย่างถูกต้องและรวดเร็วยิ่งขึ้น
 - พัฒนาระบบบริหารโครงการเพื่อสนับสนุนการติดตามความคืบหน้าโครงการบริหารจัดการโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด
 - พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนงานบริหารจราจรทางอากาศ ในด้านบริหารข้อมูล Incident Log ซึ่งเป็นการลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการบันทึกข้อมูล ทั้งยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานจราจรทางอากาศ โดยใช้สถิติต่าง ๆ เกี่ยวกับ Incident Log เป็นเครื่องมือช่วยในการบริหารงานได้
 - พัฒนาระบบสารสนเทศสนับสนุนงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการเพื่อให้มีระบบสารสนเทศสำหรับฝ่ายบริหารในการบริหารอาคารสถานที่และระบบสาธารณูปโภคและวางแผนในการลงทุนตลอดจนการดูแลบำรุงรักษาอาคารสถานที่และอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

- พัฒนาระบบบริหารจัดการงานสารสนเทศฯ ด้านการพัฒนา/ปรับปรุงโปรแกรมประยุกต์ สำหรับเป็นเครื่องมือช่วยในการปรับปรุงกระบวนการพัฒนาโปรแกรมประยุกต์ รวมถึงการปรับปรุงคุณภาพซอฟต์แวร์โดยใช้หลักการของ Continuous Integration Process (CIP)
 - จัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ เพื่อยกระดับความน่าเชื่อถือของระบบสารสนเทศ ในอันที่จะรับมือภัยคุกคามต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับกฎหมายด้านสารสนเทศที่เพิ่งมีผลบังคับใช้
๓. พัฒนาศักยภาพอิเล็กทรอนิกส์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนด้วยการบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อบริการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ด้วยข้อมูลที่ถูกต้องและแม่นยำ
 - เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ในหลายๆ ด้าน รวมถึงสนับสนุนช่องทางข่าวสารของราชการผ่าน G-News ของรัฐบาล
 - รับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่าง ๆ ผ่านช่องทางการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ เพื่อนำมาปรับปรุงการให้บริการ
๔. พัฒนาและส่งเสริมบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถและทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- ส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรโดยมุ่งเน้นให้ความรู้ทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความมั่นคงปลอดภัย
 - สร้างความตระหนักรู้ความสำคัญและข้อพึงปฏิบัติด้านความมั่นคงปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงภัยคุกคามใกล้ตัวที่อาจนำมาซึ่งความเสียหายต่อบริษัทฯ ได้

บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ ประจำปี ๒๕๖๐

๑. การประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ไทย – มาเลเซีย Special Air Traffic Services Coordination Procedure (ATSCP) Coordination Meeting
๒. การประชุม Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Operational Trial Project
๓. การประชุม Collaborative Miles-in-Trail Conversion Program (CMCP)
๔. การประชุม Thailand-Cambodia Executive Meeting
๕. การสัมมนา Reduced Vertical Separation Minimum Seminar (RVSM Seminar)
๖. การประชุมความร่วมมือ 3 CEOs ของหน่วยงานด้านการบินของไทย ระหว่างบริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๗. การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting
๘. การลงนามบันทึกข้อตกลง

๑. การประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ไทย – มาเลเซีย Special Air Traffic Services Coordination Procedure (ATSCP) Coordination Meeting

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ ๒๔-๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ณ โรงแรมคันทารี จังหวัดเชียงใหม่ เป็นการประชุมซึ่งบริษัทฯ และกรมการบินพลเรือนมาเลเซีย (Department of Civil Aviation Malaysia: DCA Malaysia) ได้มีข้อตกลงร่วมกันให้มีขึ้นเป็นพิเศษสืบเนื่องจากการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ที่บริษัทฯ และ DCA Malaysia สลับกันเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมร่วมกันเป็นประจำทุกปี (ปีละ ๒ ครั้ง) เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย รวมถึงการหารือร่วมกันเพื่อสานต่อการดำเนินงานจากการประชุมครั้งที่ผ่านมามาให้เกิดความต่อเนื่อง และเป็นไปตามข้อตกลงของทั้งสองหน่วยงาน โดยอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นในการปฏิบัติงาน การจัดทำเส้นทางบินแบบ Uni-Directional การกำหนด Operational Procedure ความคืบหน้าแผนดำเนินการเรื่อง ATS Inter-Facility Data Communication (AIDC) การทบทวนแก้ไขข้อตกลงต่าง ๆ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการจราจรทางอากาศและเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)

๒. การประชุม Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Operational Trial Project

บริษัทฯ และหน่วยงาน Civil Aviation Authority Singapore (CAAS) สาธารณรัฐสิงคโปร์ จะสลับกันเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Distributed Multi-Nodal ATFM Operational Trial ซึ่งบริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมแล้ว ดังนี้

- การประชุมครั้งที่ ๔ ระหว่างวันที่ ๒๖-๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ณ โรงแรม AETAS Lumpini กรุงเทพฯ
- การประชุมครั้งที่ ๖ ระหว่างวันที่ ๑๘-๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ ณ โรงแรม AETAS Lumpini กรุงเทพฯ
- การประชุมครั้งที่ ๗ ระหว่างวันที่ ๕-๑๖ กันยายน ๒๕๕๘ ณ โรงแรม Amara Hotel & Resort
- การประชุมครั้งที่ ๘ ระหว่างวันที่ ๒๒-๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ณ โรงแรม Pullman Bangkok Hotel G
- การประชุมครั้งที่ ๑๑ ระหว่างวันที่ ๒๙ สิงหาคม – ๑ กันยายน ๒๕๕๙ ณ โรงแรม Banyan Tree
- การประชุมครั้งที่ ๑๒ ระหว่างวันที่ ๒๐-๒๔ มีนาคม ๒๕๖๐ ณ โรงแรม Pullman Bangkok Hotel G

โดยการประชุมจัดขึ้นเพื่อหารือเกี่ยวกับการเตรียมการและการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการพัฒนา Cross-Border ATFM Operation ในรูปแบบ Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Network ซึ่งปัจจุบันได้รับความร่วมมือจากทุกประเทศสมาชิกเป็นอย่างดีในการร่วมพัฒนา Platform และการพยายามยกระดับ Level of Participation โดยมีเป้าหมายให้ทุกประเทศสมาชิกเป็น Level-3 ซึ่งสามารถรับและส่งข้อมูล Calculated Take-Off Time (CTOT) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาความร่วมมือ Cross-Border ATFM Operation โดยมีการออกแบบ Operational Use Case และ Scenario สำหรับการเชื่อมต่อระบบโดยคณะ Technical Sub-Group สรุปผลการออกมาตรการ ATFM ในสถานการณ์ต่าง ๆ โดยประเทศไทย สาธารณรัฐสิงคโปร์ และเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และความ

คืบหน้าการพัฒนาของสมาชิก Level-2 และ Level-3 รวมทั้งร่วมพัฒนาร่าง ATFM Post-Operations Analysis Framework เพื่อนำเสนอในเวทีนานาชาติต่อไป การเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมดังกล่าว เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ

๓. การประชุม Collaborative Miles-in-Trail Conversion Program (CMCP)

บริษัทฯ และ Civil Aviation Administration of China – Air Traffic Management Bureau (CAAC ATMB) ได้ร่วมกันดำเนินการโครงการ Collaborative Miles-in-Trail Conversion Program (CMCP) ซึ่งบริษัทฯ ได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมครั้งที่ ๔ ระหว่างวันที่ ๒๑-๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ณ โรงแรม Pullman Bangkok Hotel G กรุงเทพฯ

โดยการประชุมจัดขึ้นเพื่อแก้ปัญหา Delay ที่เกิดจาก Flow Restriction ในรูปแบบ Miles-in-Trail หรือ Minutes-in-Trail โดยพัฒนารายละเอียดเกี่ยวกับแนวปฏิบัติ (Concept of Operations) ในการใช้ Ground Delay Program ผ่านการออกมาตรการ CTOT สำหรับเที่ยวบินที่บินระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทางบิน A1, A202 และร่วมวางแผนการดำเนินกิจกรรมในระยะต่อไป รวมทั้งร่วมระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การกำหนดรูปแบบ NOTAM การพัฒนา Operating Procedure ตลอดจนการกำหนดกระบวนการทดลอง Demonstration Flight ให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับ Platform โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Ops Trial

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหา Major Delay ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทางบิน A1, A202 การปรับใช้กระบวนการ ATFM แบบ Pre-Tactical แทนที่ใช้ Flow Restriction ในรูปแบบ Miles-in-Trail หรือ Minutes-in-Trail วางแผนการทดสอบการปฏิบัติการ รวมทั้งผลักดันการมีส่วนร่วมของ Vietnam Air Traffic Management (VATM) การเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมดังกล่าว เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานตามกลยุทธ์การเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ

๔. ประชุม Thailand-Cambodia Executive Meeting

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดประชุม Thailand-Cambodia Executive Meeting เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๐.๐๐ – ๑๒.๐๐ น. ณ โรงแรมสุโขทัย กรุงเทพฯ โดยเป็นการประชุมระหว่างหน่วยงาน State Secretariat of Civil Aviation (SSCA) หน่วยงาน Cambodia Air Traffic Services Company Limited (CATS) และบริษัทฯ เพื่อยกระดับความร่วมมือและการทำงานร่วมกันของอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงให้เป็นแบบ Strategic partner เพื่อให้การพัฒนาในด้าน ATM/ATFM เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันและเพิ่มศักยภาพในการบริหารห้วงอากาศ

นอกจากนี้ ความร่วมมือดังกล่าวยังเป็นการสนับสนุนเป้าหมายของ ASEAN Single Aviation Market (ASAM) และวิสัยทัศน์ของ Seamless Sky ที่จะส่งผลให้เกิดความสอดคล้องในการทำงานร่วมกันของระบบ และความปลอดภัยในการบริหารจราจรทางอากาศในน่านฟ้าที่มีพรมแดนติดกันภายใน อนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

ที่ประชุมให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับราชอาณาจักรกัมพูชา และประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านบริหารจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management) ด้าน AirTraffic Flow Management (ATFM) ด้านการบริหารข้อมูลและการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Information Management and Exchange) เพื่อยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานร่วมกันในเรื่องการบริหารจราจรทางอากาศ รวมทั้งสร้างกรอบการทำงานร่วมกันเพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

๕. การสัมมนา Reduced Vertical Separation Minimum Seminar (RVSM Seminar)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการสัมมนา Reduced Vertical Separation Minimum Seminar (RVSM Seminar) ระหว่างวันที่ ๖-๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ ณ สำนักงานสาขาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (ICAO APAC) การสัมมนามีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานรัฐและผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Aircraft Operators) ทำความเข้าใจร่วมกันในปัญหาการปฏิบัติงานที่เกิดขึ้น รวมถึงเพื่อให้เกิดความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานในเรื่อง RVSM โดยการสัมมนาครั้งนี้จะมีผู้เชี่ยวชาญจาก EUROCONTROL และจากประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเข้าร่วม

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

บริษัทฯ ในฐานะที่รับผิดชอบ Monitoring Agency for Asia Region ซึ่งเป็น Regional Monitoring Agency (RMA) ของภูมิภาคเอเชียในการสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานด้านการบิน ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินในเขตห้วงอากาศ Reduced Vertical Separation Minima (RVSM) ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบินในเขตห้วงอากาศ RVSM ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อระดับความปลอดภัยในห้วงอากาศ

ทั้งนี้ การสัมมนาบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ โดยมีผู้เข้าร่วมประมาณ ๖๐ คน จากหน่วยงาน State Civil Aviation Authority (CAA), Airlines และ RMAs โดยผู้เข้าร่วมการสัมมนาได้แสดงความสนใจถามคำถามต่าง ๆ และร่วมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ตลอดการสัมมนา

๖. การประชุมความร่วมมือ 3 CEOs ระหว่างบริษัทวิทยุการบินฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดการประชุมร่วมกันทุกไตรมาส โดยมีผู้บริหารระดับสูงสุด และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องของทั้ง ๓ หน่วยงานเข้าร่วมประชุม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานร่วมกันของ ๓ หน่วยงานในการพัฒนากิจการบินของประเทศ ผ่านการหารือในรูปแบบความร่วมมือด้านกลยุทธ์ และด้านปฏิบัติการ (Strategic and Operational Standing Agenda) เพื่อวางแผนร่วมกันในการพัฒนาระบบ/อุปกรณ์ ระบบงานต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งร่วมมือในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

๗. การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting

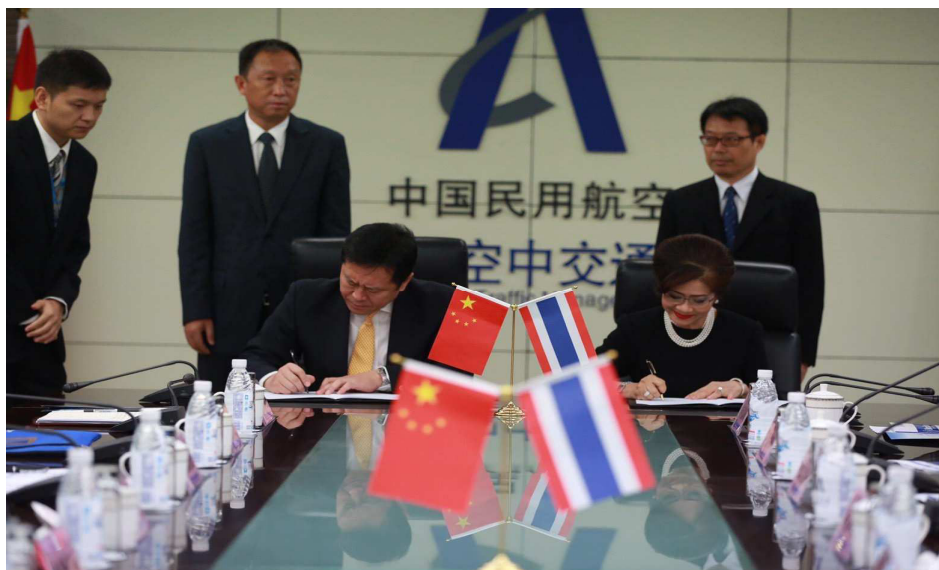
การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting เป็นการประชุมที่จัดขึ้นปีละ ๒ ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคมและกันยายนของทุกปี เพื่อให้ผู้ใช้บริการการบินอากาศและผู้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศได้มีโอกาสพบปะเพื่อหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานร่วมกัน รวมถึงเป็นการเผยแพร่ข้อมูลโครงการสำคัญที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการในปีที่ผ่านมาและโครงการพัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศต่าง ๆ ที่มีแผนการดำเนินการในปีถัดไป และแจ้งผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการภายนอกประจำปีให้ผู้ให้บริการได้รับทราบ การประชุมดังกล่าวถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการรับฟังข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการ เพื่อนำมาปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด และเกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันต่อไป อีกทั้งยังเป็นการสื่อสารข่าวสารและข้อมูลที่สำคัญที่จะแจ้งให้ผู้ให้บริการได้รับทราบ อีกทั้งเป็นการสร้างความสัมพันธ์ในระดับบุคคลและระดับองค์กรกับผู้ใช้บริการอีกด้วย

๘. การลงนามบันทึกความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน South-West Air Traffic Management Bureau (SW ATMB) of Civil Aviation Administration of China (CAAC) และบริษัทฯ

เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้ลงนามในบันทึกความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) ระหว่างหน่วยงาน South-West Air Traffic Management Bureau (SW ATMB) of Civil Aviation Administration of China (CAAC) ณ สำนักงานใหญ่ SW ATMB เมืองเฉิงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อสานต่อความร่วมมือในอนาคตระหว่างทั้ง ๒ หน่วยงาน

บันทึกความร่วมมือฯ มีเนื้อหาครอบคลุมความร่วมมือดังนี้

- ความร่วมมือด้านการวิจัย (Research)
- ความร่วมมือด้านการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้าน (1) Quality Management (2) Risk Management และ (3) Emergency Responses Management
- ความร่วมมือในการพัฒนา General Aviation Operation
- ความร่วมมือในจัด Official visit การให้คำปรึกษา รวมถึงการฝึกอบรมสำหรับผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ของทั้ง ๒ หน่วยงาน
- ความร่วมมือด้านการแลกเปลี่ยน Best Practice ด้าน (1) Corporate Structure (2) กลยุทธ์องค์กร และ (3) Human Resource Management and Development
- ความร่วมมือด้านการสนับสนุน Seamless Air Traffic Management
- ความร่วมมือในการสนับสนุนการปฏิบัติตาม Standards and Recommended Practices (SARPs) ของ ICAO
- ความร่วมมือในการร่วมกันสนับสนุนการพัฒนาด้านเทคนิคการฝึกอบรม และการให้คำปรึกษาแก่ประเทศอื่น ๆ



Mr. Zhang Yong, Director General SWA และนางสาวริณี อังศุสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ลงนามในบันทึกความร่วมมือ เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐ ณ สำนักงานใหญ่ SWA
เมืองเฉิงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน

ผลการดำเนินงานองค์กร

บริการการเดินอากาศ

บริการควบคุมจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มีจำนวนเที่ยวบินทั้งหมดในเขต Bangkok FIR จำนวน ๙๕๐,๖๖๑
เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จำนวน ๔๑,๕๙๕ เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ ๔.๕๘

ปริมาณเที่ยวบินใน Bangkok FIR(ภาพรวม)

ประเภทเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง	
	๒๕๕๙	๒๕๖๐	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น (+)% ลดลง (-)%
เที่ยวบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ	๕๒๑,๖๑๑	๕๓๔,๙๙๙	๑๓,๓๘๘	๒.๕๗
- แบบทำการบินประจำ	๔๑๐,๐๗๖	๔๑๙,๐๗๒	๘,๙๙๖	๒.๑๙
- แบบทำการบินไม่ประจำ	๑๕,๕๓๕	๑๖,๐๑๓	๔๗๘	๐.๕๖
- แบบทำการบินผ่านน่านฟ้า	๙๕,๖๐๑	๙๙,๙๑๔	๔,๓๑๓	๔.๕๐
เที่ยวบินพาณิชย์ภายในประเทศ	๓๗๔,๔๘๒	๔๐๓,๒๑๑	๒๘,๗๒๙	๗.๖๙
รวมจำนวนเที่ยวบินพาณิชย์	๘๙๖,๐๙๓	๙๓๘,๒๑๐	๔๒,๑๑๗	๔.๗๐
เที่ยวบินทหาร	๑๒,๙๗๓	๑๒,๔๕๑	-๕๒๒	-๔.๐๒
รวมจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด	๙๐๙,๐๖๖	๙๕๐,๖๖๑	๔๑,๕๙๕	๔.๕๘

ปริมาณเที่ยวบิน ท่ออากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

๑. ตารางปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้น-ลง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ปีงบประมาณ ๒๕๖๐			
ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สนามบิน		รวม
	สุวรรณภูมิ (VTBS)	ดอนเมือง (VTBD)	
Flight Type			
International	๒๕๕,๔๓๓	๘๓,๗๙๖	๓๓๙,๒๒๙
Domestic	๙๐,๕๒๗	๑๘๖,๗๔๑	๒๗๗,๒๖๘
Flight Rule			
IFR	๓๔๕,๘๘๔	๒๕๘,๑๙๗	๖๐๔,๐๘๑
Overfly VFR (Include Z,YX)	๗๖	๑๒,๓๔๐	๑๒,๔๑๖
รวมเที่ยวบิน	๓๔๕,๙๖๐	๒๗๐,๕๓๗	๖๑๖,๔๙๗

๒. ตารางเปรียบเทียบการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๙ กับ ๒๕๖๐

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สนามบิน		รวม
	สุวรรณภูมิ (VTBS)	ดอนเมือง (VTBD)	
รวมเที่ยวบิน ปีงบประมาณ ๒๕๕๙	๓๓๓,๕๖๓	๒๕๙,๔๑๕	๕๙๒,๙๗๘
รวมเที่ยวบิน ปีงบประมาณ ๒๕๖๐	๓๔๕,๙๖๐	๒๗๐,๕๓๗	๖๑๖,๔๙๗

ปริมาณเที่ยวบินปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๙ เท่ากับร้อยละ ๓.๙๖

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน (ที่มีปริมาณเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด ๔ อันดับแรก)

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สุวรรณภูมิ	ดอนเมือง	ภูเก็ต	เชียงใหม่
Flight Type				
International	๒๕๕,๔๓๓	๘๓,๗๙๖	๕๐,๘๒๔	๑๗,๕๐๔
Domestic	๙๐,๕๒๗	๑๘๖,๗๔๑	๕๕,๑๗๔	๕๘,๕๕๖
Type of Operation				
S : Schedule	๓๓๘,๗๐๙	๒๔๒,๗๖๔	๑๐๐,๐๑๖	๗๑,๐๙๗
N : Non-Schedule	๔,๔๕๓	๓,๑๕๓	๓,๗๙๕	๕๒๙
G : General	๒,๗๕๑	๗,๗๔๖	๑,๐๔๑	๔๒๗
M : Military	๓๑	๑๖,๔๖๒	๑,๐๔๕	๒,๓๒๐
X : Others	๑๖	๔๑๒	๑๐๑	๑,๖๘๗
Flight Rule				
IFR	๓๔๕,๘๘๔	๒๕๘,๑๙๗	๑๐๕,๓๐๑	๗๑,๖๖๕
VFR (included Y,Z)	๗๖	๑๒,๓๔๐	๖๙๗	๔,๓๙๕
ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เฉลี่ยต่อวัน	๓๔๕,๙๖๐ ๙๔๕	๒๗๐,๕๓๗ ๗๓๙	๑๐๕,๙๙๘ ๒๙๐	๗๖,๐๖๐ ๒๐๘
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง ของจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวัน (ปี ๒๕๖๐/ปี ๒๕๕๙) (ช่วงเดียวกันของปีงบประมาณ)	ร้อยละ ๓	ร้อยละ ๔	ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๗

การปรับปรุง Bangkok Area Control Centre Sectorization Upgrade (BASU)

จากอัตราการเติบโตของธุรกิจการบินที่เติบโตอย่างต่อเนื่องทั้งในประเทศและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control Centre) มีความจำเป็นที่จะต้องแบ่งพื้นที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน (Sector) เพิ่มเติม เพื่อรักษาระดับมาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

แต่จากข้อจำกัดของระบบ/อุปกรณ์ที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันที่ไม่สามารถรองรับข้อมูลที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ได้ทำให้ระบบ/อุปกรณ์เกิดปัญหาใช้งานไม่ได้บ่อยครั้ง (Frozen) ส่งผลกระทบให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเกิดภาระงาน (Workload) เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความผิดพลาดหรืออาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์จราจรทางอากาศ ซึ่งผลกระทบกับความปลอดภัยในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศทำให้ต้องเร่งดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบ/อุปกรณ์ปัจจุบัน และขยายเพิ่มตำแหน่งปฏิบัติงาน (Controller Working Position) ให้สามารถปฏิบัติงานรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นก่อนการเปิดใช้งานระบบ Thailand Modernization CNS/ATM System (TMCS)

ในส่วนของคุณย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control Centre) ได้เตรียมความพร้อมในขั้นตอนการเปลี่ยนถ่ายระบบ (Transition/Cutover) จากระบบที่ใช้งานปัจจุบันไปสู่ระบบใหม่ (Bangkok Area Control Centre Sectorization Upgrade: BASU) โดยได้ปรับปรุงขยายเพิ่มระบบ/อุปกรณ์เพื่อรองรับการเพิ่มตำแหน่งปฏิบัติงานอีกจำนวน ๘ ตำแหน่งหรือ 4 Sectors ได้แก่ Sector 3 Sector 5/1 Sector 7/1 และ Overfly Sector รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพระบบประมวลผลของระบบติดตามอากาศยาน (Flight Data Processing) ให้สูงขึ้นซึ่งส่งผลให้คุณย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพสามารถให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศได้อย่างมีมาตรฐาน ความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

นำการปฏิบัติการบินแบบ Continuous Descent Operations (CDO) เข้าใช้งาน

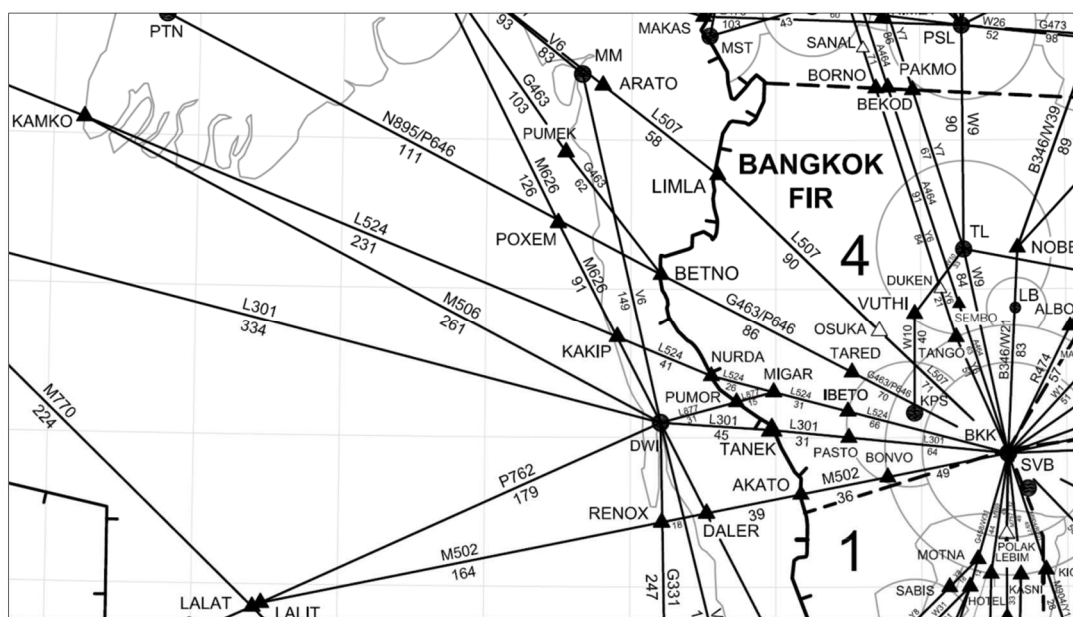
ปัจจุบันจากสภาพปัญหาภาวะเรือนกระจกซึ่งส่งผลให้เกิดภาวะโลกร้อน ในปี ๒๕๖๐ คุณย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control Centre) ร่วมกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสนามบินภูมิภาค (Provincial Approach Control Centre) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานในโครงการพัฒนาการปฏิบัติการบินแบบ Continuous Descent Operations (CDO) สำหรับเที่ยวบินที่ทำการบินลง ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต กระบี่ พิชญ์โลก และเชียงใหม่ ซึ่งเป็นวิธีการลดระดับเพดานบินเพื่อนำเครื่องบินเข้าสู่ท่าอากาศยาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศให้มีความปลอดภัยมากขึ้น (Increase Safety) ผู้ใช้ห้วงอากาศสามารถวางแผนการปฏิบัติการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ (Flight Predictability) รวมถึงแก้ปัญหาด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการลดการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยาน (Fuel Burn) ลดมลภาวะทางเสียง (Noise Abatement) ลดการผลิตก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) ของอากาศยานลง ลดขั้นตอนการสื่อสารระหว่างนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ รวมทั้งลดการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ต่างหน่วยงาน

ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control Centre) ได้จัดทำแนวปฏิบัติร่วมกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสนามบินภูมิภาค (Provincial Approach Control Centre) ในการดำเนินการเที่ยวบินสาธิต (Demonstration Flights) และทดลองการปฏิบัติ CDO

การบริหารจราจรทางอากาศ

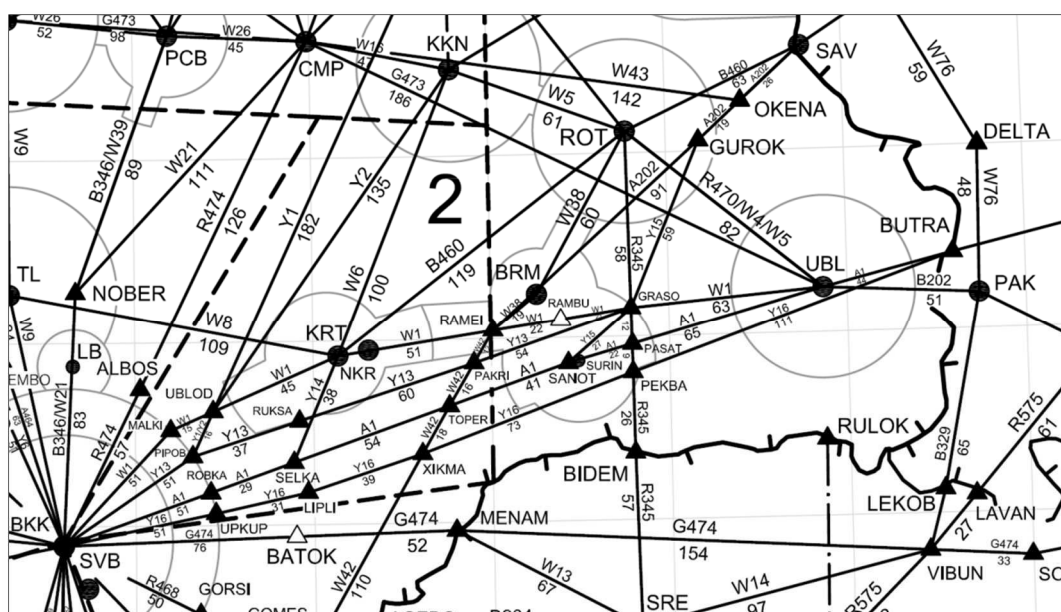
การจัดสร้างและปรับปรุงเส้นทางบิน

จากการวิเคราะห์ปริมาณจราจรทางอากาศและข้อจำกัดจากปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับและความคล่องตัว จึงได้มีการจัดสร้างและเปิดใช้งานเส้นทางบิน L524 และ L877 แล้วเมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ ทำให้สามารถจัดการจราจรแบบ Uni-directional ระหว่าง Bangkok ACC และ Yangon ACC สำหรับอากาศยานขึ้น-ลง ท่าอากาศยานดอนเมืองและสุวรรณภูมิ บนเส้นทางบิน L877, L301 และ M502 และสามารถให้ 50 NM Longitudinal Separation ซึ่งช่วยเพิ่มความปลอดภัย การจัดการจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น และลดภาระงานให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในบริเวณอ่างเบงกอล



รูปที่ ๑ : การจัดสร้างและปรับปรุงเส้นทางบินด้านเหนืออ่าวเบงกอล

นอกจากนี้ยังได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างและจัดสร้างเส้นทางบินคู่ขนานด้านตะวันออก Y13, Y14, Y15 และ Y16 เพื่อให้สามารถจัดการจราจรแบบ Uni-directional โดยมีเส้นทางบินขาเข้าท่าอากาศยานดอนเมืองแยกกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเส้นทางบินขาออกสำหรับเที่ยวบิน International ที่จะไปทาง A202 แยกกับ A1 ช่วยให้การจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้น และเพิ่มความปลอดภัย รวมทั้งรองรับการจัดการจราจรช่วงที่มีการฝึกทางทหาร



รูปที่ ๒ : การจัดสร้างเส้นทางบินคู้ขนานด้านตะวันออก Y13, Y14, Y15 และ Y16

บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Service: ATFM Service)

ศูนย์บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok ATFM Unit : Bangkok ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินที่ต้องการทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน ไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่งจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และ เอเชียใต้ ทำการบินสู่ยุโรป และจากเอเชียใต้ทำการบินสู่อเมริกาเหนือ

บริษัทฯ ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT) ซึ่ง บริษัทฯ พัฒนาขึ้นภายใต้การดูแลของคณะทำงาน ICAO ATFMSteering Group

การใช้งานกระบวนการ Cross-Border ATFM ในประเทศไทย

ระหว่างการทดลองปฏิบัติงาน (Operational Trial) ดังกล่าว บริษัท ฯ นำกระบวนการ Cross-Border ATFM มาประยุกต์ใช้งานในเหตุการณ์ต่าง ๆ อาทิ การฝึกซ้อมการแสดงของกองทัพอากาศ เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ (ม.ค. ๖๐) การฝึกบรรวมของกองทัพอากาศ ในปฏิบัติการ Cobra Gold (มี.ค.๖๐) Cope Tiger (ก.พ.๖๐) Thai Boomerang (ก.ย.๖๐) และ สนับสนุนการปิดซ่อมทางวิ่งสนามบินสุวรรณภูมิ (มี.ค. – พ.ค.๖๐) ซึ่งผลการให้บริการ ATFM ช่วยให้สามารถลดการบินวนรอ และเพิ่มความปลอดภัยภาคอากาศได้

นอกจากนี้มีการทดลองให้บริการ ATFM รองรับ Air Traffic Flow Restriction จากประเทศเพื่อนบ้านที่จุดส่งมอบอากาศยานที่ขอบเขตแกลงข่าวการบิน (Flight Information Region / FIR Boundary) ซึ่งเมื่อรวมกับการสนับสนุนภารกิจฝึกรบร่วม ทอ. ในปฏิบัติการ Cobra Gold, Cope Tiger และ Thai Boomerang เป็นการเริ่มให้บริการ ATFM ในกรณีสภาพคับคั่งห้วงอากาศ ตาม Phase 2 โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network

บริการ ATFM สำหรับเที่ยวบินผ่านอัฟกานิสถานไปทางตะวันตกในช่วงกลางคืนโดยใช้ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System: BOBCAT)

ระบบ BOBCAT ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านประเทศอัฟกานิสถานไปทางตะวันตก ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศคับคั่ง เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปได้อย่างความสะดวก รวดเร็ว และ มีความคล่องตัว เนื่องด้วยอัฟกานิสถานเป็นทางผ่านสำคัญสำหรับการจราจรทางอากาศจากเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สู่ยุโรป และจากเอเชียใต้สู่อเมริกาเหนือ

บริษัทฯ บริหารการปฏิบัติงานระบบ BOBCAT ผ่านศูนย์บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ กรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit: Bangkok ATFMU) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐

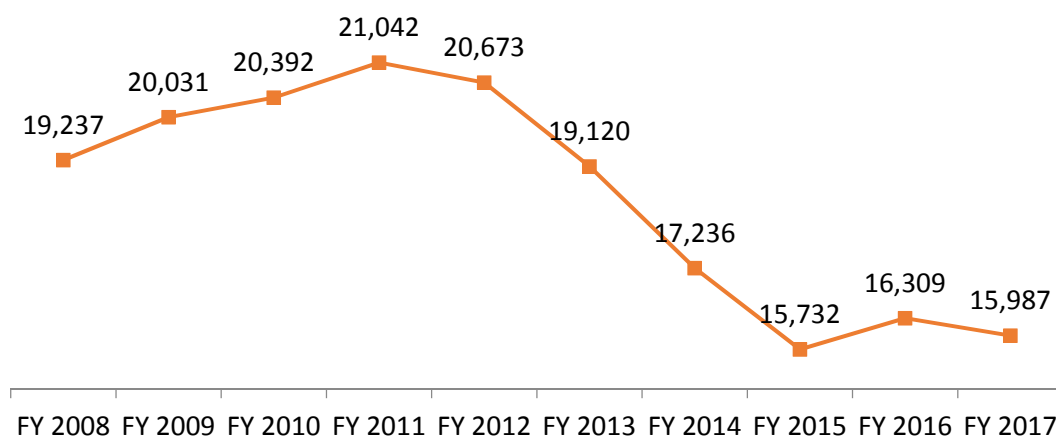
จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีการทำการบินผ่านอัฟกานิสถานที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากสายการบินต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ คาดว่าระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๓๐ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) ประมาณ ๕๓๐ ล้านกิโลกรัม ตั้งแต่มีการนำระบบ BOBCAT มาใช้งานจริงจนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๙ คิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๓๐ ล้านบาท หรือกว่า ๔,๕๐๐ ล้านบาทโดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คาดว่าสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ

๑๑ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกประมาณ ๔๗ ล้านกิโลกรัม และค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๑ ล้านเหรียญสหรัฐ

ทั้งนี้ ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๐ Afghanistan Civil Aviation Authority (ACAA) แจ้งสายการบินว่ามีแผนจะติดตั้งระบบติดตามอากาศยานในน่านฟ้าอัฟกานิสถาน และเพิ่มค่าบริการเดินอากาศ อย่างไรก็ตามจากการตรวจสอบพบว่ายังไม่มีควมคืบหน้าการติดตั้งและให้บริการติดตามอากาศยานในน่านฟ้าอัฟกานิสถาน ในขณะที่เดียวกันได้รับแจ้งจากสายการบินว่ามีการขึ้นค่าบริการเดินอากาศผ่านน่านฟ้าอัฟกานิสถานแล้ว ซึ่งประเด็นเรื่องนี้อาจมีความเกี่ยวข้องกับปริมาณเที่ยวบินในระบบ BOBCAT ที่ลดลงร้อยละ ๒ หนึ่ง ปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่างไทย – ยุโรปยังมีอัตราการเจริญเติบโตค่อนข้างช้า (ไม่ถึงร้อยละ ๑ ต่อปี)

ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศโดยใช้ระบบ BOBCAT

Flights Using BOBCAT ATFM Service (Number of Slot Requests)



ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ
ในช่วงให้บริการของระบบ BOBCAT (เฉพาะเวลากลางคืน)

	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	ปี ๒๕๖๐
ปริมาณการบิน/คืน	๕๒	๔๗	๔๓	๔๕	๔๕
ปริมาณการบินสูงสุด/คืน	๖๖	๖๐	๕๕	๕๙	๕๕

งานออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ

การพัฒนาห้วงอากาศเขตประชิดสนามบินในปี ๒๕๖๐ โดยได้ออกแบบและจัดทำวิธีปฏิบัติการบิน (Instrument Flight Procedure) แล้วเสร็จ จำนวน ๑๐ สนามบิน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ การเดินอากาศแก่อากาศยาน ได้แก่ ๑. สนามบินสุวรรณภูมิ ๒. สนามบินดอนเมือง ๓. สนามบินเชียงใหม่ ๔. สนามบินอุบลราชธานี ๕. สนามบินพิษณุโลก ๖. สนามบินเลย ๗. สนามบินสกลนคร ๘. สนามบินนครพนม ๙. สนามบินปัตตานี ๑๐. สนามบินตราด

การพัฒนาห้วงอากาศเขตเส้นทางบินในปี ๒๕๖๐ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่าง สนามบินต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ได้จัดสร้างเส้นทางบินใหม่ ซึ่งมีการนำเทคโนโลยี Performance Based Navigation ชนิด RNAV 5 มาประยุกต์ใช้งาน จำนวน ๗ เส้นทางบิน ได้แก่ เส้นทางบินระหว่างประเทศ L524, L877 และเส้นทางบินในประเทศ Y13, Y14, Y15, Y16, Y17

บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Communication Services)

๑. บริษัทฯ ให้บริการสื่อสารการบินประจำภาคพื้น รับ-ส่ง แลกเปลี่ยนข้อมูลโดยระบบแลกเปลี่ยน ข้อมูลการบินอัตโนมัติ ระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศ และระหว่างศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน ตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลัก (Main Aeronautical Communication Centre) ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รับ/ส่ง และถ่ายทอดข้อมูลข่าวสาร การบินแก่ทุกส่วนงานที่เชื่อมโยงเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN และ Aeronautical Telecommunication Network: ATN) ตามมาตรฐานขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ ICAO ANNEX 10 Volume II

๒. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเคเบิลใต้น้ำและ ระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบิน ต่างประเทศ 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	32 Kbps
๗	กรุงเทพ/พนมเปญ	ดาวเทียม	64 Kbps
๘	กรุงเทพ/ร่างกุ้ง	ดาวเทียม	64 Kbps
๙	กรุงเทพ/ไฮจิมีนห์	ดาวเทียม	19.2 Kbps
๑๐	กรุงเทพ/แดกกา	ดาวเทียม	32 Kbps
๑๑	กรุงเทพ/เวียงจันทน์	ดาวเทียม	32 Kbps
๑๒	กรุงเทพ/ภูฏาน	อินเทอร์เน็ต	-

๓. ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน ๒๔๔,๘๖๙,๘๑๓ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๒๙,๖๔๐,๑๒๒ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๑๐

บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS)

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

๑. บริการข้อมูลข่าวประกาศนักบิน (Notice to Airmen: NOTAM)

๑.๑ เป็นสำนักงานประกาศนักบินระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) เขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน และบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล NOTAM ตามมาตรฐาน ICAO ANNEX 15

๑.๒ ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศนักบินระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๒๔,๔๖๐ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๓,๒๒๐ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๑๕.๑๖

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

๒.๑ บริหารจัดการข้อมูลข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้อง (Flight Plan and Air Traffic Service Messages) ทั้งประเทศ ตามมาตรฐาน ICAO Doc.4444

๒.๒ ปริมาณข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้องที่รับ - ส่งผ่านระบบบริหารจัดการข้อมูลแผนการบิน สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๗,๕๕๕,๐๖๖ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๒,๑๒๗,๔๙๗ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๒๘.๒๐

๓. บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Data Services)

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

บริการเกี่ยวเนื่อง

ผลการดำเนินงานด้านบริการเกี่ยวเนื่อง

จากแนวทางการบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์ (Strategic Arms) ตลอดจนแสวงหารายได้เพิ่มเติมจากธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพื่อชดเชยรายได้หลักซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ภายนอกบริษัทฯ จึงได้กำหนดให้สายงานพัฒนาธุรกิจเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ดำเนินกิจกรรมโดยใช้ความสามารถพิเศษขององค์กร

ได้แก่ มาตรฐานและฝีมือการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งเป็นที่ยอมรับในแวดวงอุตสาหกรรมการบินและความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการจราจรทางอากาศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ตลอดจนให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง สํารวจตรวจสอบ และเปรียบเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้งานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญในปี ๒๕๖๐ ดังนี้

๑. การผลิต/จัดหาและบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์

ให้บริการปรับปรุง ตรวจซ่อม จัดหา ติดตั้งและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ รวมจำนวน ๑๖ โครงการ อาทิ

- ปรับปรุงระบบ MUX ผ่านข่ายดาวเทียม สำหรับระบบวิทยุ VHF/UHF Air to Ground ให้กรมสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ กองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศประเภทบอกทิศทางและระยะทาง Doppler Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance Measuring Equipment (DVOR/DME) ให้กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ กองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ Instrument Landing System/ Distance Measuring Equipment (ILS/DME) ให้กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ กองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงรักษาระบบถ่ายทอดข่าวสารอัตโนมัติ Automatic Message Switching System (AMSS) ให้กองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DME ประจำหอบังคับการบินสระพรานนาค ลพบุรี ให้บริษัท เซลโฟล จำกัด
- ซ่อมบำรุงเครื่องลงคะแนนเลือกตั้งอิเล็กทรอนิกส์รุ่นที่ ๔ จำนวน ๖๒ ชุด (๓๑๐ เครื่อง) ให้สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- จัดทำระบบวิทยุสื่อสารสำรองที่สนามบินนานาชาติวัดไต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อรองรับการประชุม ASEAN Summit ให้กับ Lao Air Traffic Management (LATM)
- จัดหาและติดตั้งระบบ Flight Information Display System (FIDS) ที่สนามบินนานาชาติพาโร ราชอาณาจักรภูฏาน
- จัดหา ติดตั้ง ปรับแต่ง และเปลี่ยนถ่ายระบบถ่ายทอดข่าวสารอัตโนมัติ Automatic Message Switching System (AMSS) เป็นระบบ ATS Message Handling System (AMHS) ให้กรมการขนส่งทางอากาศ ราชอาณาจักรภูฏาน
- บริการการพยากรณ์ระดับการให้บริการของระบบดาวเทียม The Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service ในน่านฟ้าสาธารณรัฐเวียดนามให้กับ Vietnam Air Traffic Management (VATM)
- บริการการพยากรณ์ระดับการให้บริการของระบบดาวเทียม The Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service ในน่านฟ้าของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ให้บริษัท Partner Associates International Co., Ltd. (PAI)

- จัดจำหน่ายอุปกรณ์วิทยุสื่อสาร VHF ให้บริษัท Partner Associates International Co., Ltd. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์
- บริการเปลี่ยนแปลงความถี่ใช้งานดาวเทียมไทยคม 5 ให้บริษัท ไทยคม จำกัด (มหาชน)
- ซ่อมบำรุงและรักษาระบบวิทยุสื่อสารให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ซ่อมบำรุงและรักษาระบบวิทยุสื่อสารแนวท่อก๊าซให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์
- ซ่อมบำรุงและรักษาวิทยุสื่อสารแนวท่อก๊าซนครสวรรค์ให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

๒. บริการบินทดสอบ

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

- บินทดสอบระบบไฟนาร์วัน PAPI สนามบินในประเทศ ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัดจำนวน ๙ สนามบิน คือ สนามบินเชียงใหม่ สนามบินเชียงใหม่ สนามบินดอนเมือง สนามบินตราด สนามบินภูเก็ต สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินหาดใหญ่
- บินทดสอบ ILS/DME/MM (Commissioning Check) กองบิน ๔ ลพบุรี ให้กับ บริษัท ยูนิเทค แอสโซซิเอทส์ จำกัด
- บินทดสอบระบบไฟ Approach Light สนามบินหาดใหญ่ให้กับบริษัท ควินตัส แอดวานซ์ จำกัด
- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และ NDB ให้กับกรมการบินพาณิชย์ ราชอาณาจักรกัมพูชา
- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ๗ สนามบิน ในราชอาณาจักรเนปาล
- บินทดสอบ Flight Inspection and Validation at Different Airports in Cambodia ให้ Cambodia Air Traffic Services Co., Ltd.
- บินทดสอบ Flight Validation for PBN ให้กับ บริษัท Partner Associates International Co., Ltd. (PAI) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

๓. บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

ให้บริการแก่สายการบินรวมทั้งสิ้น ๖๖ รายใน ๑๒ ประเทศ ได้แก่ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน ราชอาณาจักรเนปาล สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ราชอาณาจักรกัมพูชา มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐ

อินเดีย และเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แก่ Reliance Commercial Dealers Ltd., Turbo Aviation Pvt. Ltd., PT TRI-MG Intra Asia Airlines, Ligare Aviation Ltd., Go Air Pvt. Ltd., PT Garuda Indonesia เป็นต้น โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการทั้งสิ้น ๘๘ ลำ

๔. บริการสอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัด

ทำการสอบเทียบมาตรฐานอุปกรณ์เครื่องมือวัดให้หน่วยงานภายในและภายนอก รวมทั้งสิ้น ๑,๒๘๖ เครื่อง โดยให้บริการแก่หน่วยงานภายนอกจำนวน ๑๑ ราย รวมทั้งสิ้น ๑๒๐ เครื่อง เป็นผู้ให้บริการรายใหม่ ๔ ราย ได้แก่ บริษัท บริษัท ซี เอสพีเอ็ม (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เอ็น.ซี.ซี แมนเนจเม้นท์ แอนด์ ดิเวลลอปเม้นท์ จำกัด บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) Thai Aviation Service Co.,Ltd. ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการตามบันทึกข้อตกลงการสอบเทียบเครื่องมือวัดหรืออุปกรณ์ให้กับห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องส่งวิทยุกระจายเสียง สำหรับการทดลองประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียงร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) นอกจากนี้ได้ให้บริการนี้แก่หน่วยงานในต่างประเทศ คือ Cambodia Air Traffic Service Co, Ltd.

๕. บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสาร

ให้บริการใช้งานอุปกรณ์สื่อสารภายในกิจการของบริษัทฯ และบริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน กลุ่มบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มีอุปกรณ์สื่อสารที่สนับสนุนงานภารกิจหลักของบริษัทฯ จำนวน ๑,๕๐๖ ชุด และให้บริการเช่าใช้งานจำนวน ๑๑,๐๒๕ ชุด

๖. บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

พัฒนางจรข่ายสื่อสารเป็นระบบสื่อสารดาวเทียมรูปแบบ IP Broadband ยี่ห้อ VIASAT รุ่น LinkwayS2 พร้อมใช้งานผ่านข่ายสื่อสาร IP Cloud เพื่อให้ทันสมัย เพิ่มประสิทธิภาพและมีความยืดหยุ่นใช้งานได้หลายรูปแบบการเชื่อมต่อ และได้นำระบบ IP VPN มาใช้เป็นข่ายสื่อสารสำรองสำหรับบริการระบบสื่อสารด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในวงจรเสียง (voice) และวงจรข้อมูล (data) ซึ่งปัจจุบันให้บริการแก่หน่วยงาน ด้านการบินในต่างประเทศจำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ และสาธารณรัฐประชาชนบังคลาเทศ

๗. บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

ติดตั้งสถานีภาคพื้นระยะไกล (Remote Ground Station) เพิ่มเติมจำนวน ๒๑ สถานี ใน ๕ ประเทศ ประกอบด้วย

- ประเทศออสเตรเลีย จำนวน ๑๐ สถานี
ACARS จำนวน ๘ สถานี
VDLM2 จำนวน ๒ สถานี
- ประเทศอินโดนีเซีย (ฝั่งตะวันตก) จำนวน ๒ สถานี
ACARS จำนวน ๒ สถานี
- ประเทศสาธารณรัฐเกาหลีใต้ จำนวน ๔ สถานี
ACARS จำนวน ๔ สถานี
- ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์จำนวน ๑ สถานี
ACARS จำนวน ๑ สถานี
- ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม จำนวน ๔ สถานี
ACARS จำนวน ๒ สถานี
VDLM2 จำนวน ๒ สถานี

จำนวนสถานี RGS รวมทั้งสิ้น ๑๖๑ สถานี โดยเป็นสถานี RGS ประเภท ACARS จำนวน ๑๓๖ สถานี ใน ๑๕ ประเทศ และสถานี RGS ประเภท VDLM2 จำนวน ๒๕ สถานี ใน ๖ ประเทศ เพื่อให้บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการใน ๑๕ ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐเกาหลีใต้ ไต้หวัน นิวซีแลนด์ บรูไน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ มองโกเลีย มาเลเซีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐสิงคโปร์ เครือรัฐออสเตรเลีย สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และสาธารณรัฐอินเดีย มีสายการบินที่ใช้บริการจำนวน ๑๗๕ สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการกว่า ๗,๒๐๐ ลำ และมีปริมาณการรับ – ส่งข้อมูลการบินทั้งหมดประมาณ ๑๓๘.๐๓ ล้านกิโลบิตเพิ่มขึ้นจำนวน ๑๑.๗๒ ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ ๘.๒๘ จากปีงบประมาณ ๒๕๕๔

๘. บริการฝึกอบรมจัดประชุมเชิงปฏิบัติการและให้คำปรึกษา

จัดฝึกอบรมให้กับหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ รวม ๔ หลักสูตร ดังนี้

- กรมการบินพลเรือนมองโกเลีย จำนวน ๓ หลักสูตร คือ
หลักสูตร Radar Approach Assessor
หลักสูตร MLAT Refreshment Training Course for ATC Instructor and ATC
Consultant Services for MLAT Implementation and OJT และ
หลักสูตร FDMC Familiarization and Training
- กรมการบินพลเรือนเนปาล จำนวน ๑ หลักสูตร คือ
หลักสูตร MSSR Preventive Maintenance

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

ให้บริการ Air Situation Display/ Ground Situation Display (ASD/GSD) แก่หน่วยงานภายในเพื่อสนับสนุนภารกิจหลักในบทบาท Strategic Arms ได้แก่ ศูนย์บริหารข้อมูลและสารสนเทศการเดินอากาศ และให้หน่วยงานภายนอกเช่น สายการบินนกแอร์ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท บางกอก เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด และวิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนในการพัฒนาระบบอุปกรณ์และบุคลากรของหน่วยงานภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ทั้งนี้การดำเนินการส่วนนี้ยังเป็นประโยชน์ทางอ้อมต่อภารกิจหลักของบริษัทฯ ส่งผลให้เกิดความคล่องตัวของกิจการการบินภายในประเทศเพื่อนบ้าน สามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นตามอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ และมีส่วนส่งเสริมให้ประเทศไทยพัฒนาเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ซึ่งการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ที่สำคัญของบริษัทฯ ได้แก่

๑. ซ่อมบำรุงเครื่องช่วยการเดินอากาศ (DVOR/DME) ที่สนามบินหลวงพระบางกับ Air Traffic Management (LATM) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๒. บินทดสอบเครื่องช่วยเดินอากาศกับ บริษัท Cambodia Air Traffic Services Co., Ltd. (CATS) ตามข้อตกลงความร่วมมือกับ CATS ในด้านความปลอดภัยในการให้บริการเดินอากาศในภูมิภาค

๓. บริการ Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service กับบริษัท Partner Associates International Co., Ltd. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ และ Vietnam Air Traffic Management (VATM)

๔. บริการข่ายสื่อสาร ATS Direct Speech Circuit และข่าย AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) ผ่านข่ายสื่อสารดาวเทียมให้กับ DCA, Myanmar เพื่อให้การบริการควบคุมจราจรทางอากาศในเส้นทาง Bay of Bengal

๕. บริการให้คำปรึกษาและดำเนินการเชื่อมต่อวงจร ATS Message Handling System (AMHS) ระหว่างหน่วยงาน Department of Air Transport, Bhutan (DoAT) และหน่วยงาน Airports Authority of India (AAI)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษา วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ และขยายโอกาสทางธุรกิจ โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐ จำนวน ๑ รายการ คือ Integrated Emergency Alarm System เป็นระบบที่ใช้ในการแจ้งเหตุฉุกเฉินจากศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถติดต่อสื่อสารได้หลายช่องทาง พร้อมทั้งแจ้งสัญญาณเตือนภัยได้ภายในระบบเดียว ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานข้อบังคับของหน่วยงานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

การดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคล

การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

ในวาระที่ประเทศไทยจะก้าวไปสู่ Thailand 4.0 บริษัทฯ ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ของประเทศไทยเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การสร้างสังคมที่มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน จึงมุ่งเน้นภารกิจสำคัญในการจัดการทรัพยากรบุคคล ๓ ประการใหญ่ ๆ คือ การพัฒนาผู้นำและการวางแผนทดแทนตำแหน่งที่สำคัญในองค์กร (Leadership Development and Succession Plan) การพัฒนาความสามารถหลักของบุคลากร (Competency-Based Management) และการเสริมสร้างความผูกพันต่อองค์กรของบุคลากร (Enhancing Employee Engagement) โดยในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้ทบทวนและพัฒนาระบบความสามารถหลัก (AEROTHAI Competency Management System) ทั้งในการกำหนดกรอบความสามารถหลักของบุคลากรในทุกระดับตำแหน่ง (Core Competencies) ความสามารถเชิงวิชาชีพ (Functional Competencies) สำหรับทุกสายงาน รวมทั้ง ความสามารถหลักด้านผู้นำ (Leadership Competencies) นอกจากนี้ ได้จัดให้มีโครงการ Building AEROTHAI Leadership Pipeline ให้กับฝ่ายบริหารกลุ่มเป้าหมายทุกระดับตำแหน่ง จำนวนรวม ๗๓ คน เพื่อประเมินความสามารถหลักผู้นำ (Leadership Competencies) อย่างเป็นระบบ ด้วยแบบประเมินจิตวิทยา แบบประเมินผู้นำ ๓๖๐ องศา และกิจกรรม Assessment Center ซึ่งนับเป็นเครื่องมือที่ได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายในหน่วยงานชั้นนำของโลก โดยนอกจาก บริษัทฯ จะได้ข้อมูลเกี่ยวกับระดับความสามารถหลักของฝ่ายจัดการมาประกอบการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) แล้ว ผู้เข้าร่วมโครงการฯ ยังได้รับผลสะท้อนกลับ (Feedback) เกี่ยวกับจุดแข็งและจุดที่ต้องพัฒนาเพิ่มเติมของตนเอง พร้อมทั้ง แนวทางการพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) จึงนับเป็นการเตรียมความพร้อมและพัฒนาผู้บริหารในการทดแทนผู้บริหารที่จะเกษียณอายุลงรวมทั้ง ดำรงตำแหน่งบริหารที่จัดตั้งขึ้นมาใหม่ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายในกิจการบินต่อไป

ด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ คงดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่สนับสนุนให้พนักงานสร้างสมดุลในชีวิตการทำงาน (Work Life Balance) เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในทุก ๆ ด้านทั้งร่างกาย จิตใจของบุคลากร ตลอดจนครอบครัวของบุคลากร อาทิเช่น โครงการส่งเสริมคุณภาพชีวิตแบบครบวงจร ซึ่งเป็นโครงการที่เน้นการให้ความรู้และการปฏิบัติตัวในชีวิตประจำวันเพื่อป้องกันการเกิดโรคประจำตัว พร้อมทั้งได้มีการปรับปรุงสวัสดิการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มบุคลากรต่าง ๆ เช่น กิจกรรมการนวดผ่อนคลายเพื่อลดความเครียดและความเหนื่อยล้าให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศที่ต้องปฏิบัติงานต่อเนื่อง การจัดคลาสออกกำลังกาย (Zumba , โยคะ) และกิจกรรมสร้างสมดุลร่างกาย (Body Balance) เป็นต้น ด้านการส่งเสริมกิจกรรมในมิติด้านจริยธรรมและมิติด้านสังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการจัดกิจกรรม “วิทยุการบินฯ มินิโอลิมปิก” เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเล่นและพัฒนา กีฬาโอลิมปิกในเยาวชนทั่วประเทศ ซึ่งเล็งเห็นว่าผลสำเร็จของโครงการดังกล่าวสามารถพัฒนานักกีฬาจากระดับเยาวชนไปสู่นักกีฬาระดับประเทศที่สร้างชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรและประเทศไทย นอกจากนั้นได้มีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมเป็นระยะตลอดปี ทั้งในส่วนกลางและต่างจังหวัด

บริษัทฯ มุ่งเน้นความสำคัญของบุคลากร เนื่องจากตระหนักเสมอว่าผลการดำเนินงานที่ดีขององค์กรส่วนหนึ่งมาจากความมุ่งมั่นและอุทิศตนของบุคลากรเพื่อความสำเร็จขององค์กรซึ่งเป็นพลังที่เกิดจากความ

ผูกพันของพนักงาน (Employee Engagement) โดยมีการดำเนินการมาอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ตลอดจนได้มีการทบทวนกระบวนการเพื่อเสริมสร้างความผูกพันต่อองค์กรและนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรบุคคลอันจะนำไปสู่การเสริมสร้างความผูกพันในบุคลากรซึ่งจะนำไปสู่องค์กรที่ยั่งยืนต่อไป ทั้งนี้ ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้เพิ่มการจัดกิจกรรมเพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารสองทาง (Two-Way Communication) อย่างต่อเนื่อง โดยมีการจัด “กิจกรรมพนักงานพบกรรมการผู้อำนวยการใหญ่” เป็นประจำทุกเดือน ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ตัวแทนของทุกหน่วยงานในองค์กรได้เข้ารับฟังความคืบหน้าในการดำเนินการเรื่องต่าง ๆ จากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่โดยตรง และสอบถามข้อซักถามอย่างเปิดกว้าง

การพัฒนาและบริหารการจัดการเรียนรู้

บริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถทั้งความสามารถหลักเชิงกว้างและความสามารถหลักเชิงวิชาชีพและจัดให้มีบรรยากาศแห่งการเรียนรู้ในองค์กรดำเนินการภายใต้แผนวิสาหกิจฉบับปี ๒๕๖๐-๒๕๖๔ และแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคล (AEROTHAI HR Model) ประกอบด้วยงานพัฒนาและฝึกอบรมงานการจัดการความรู้และงานส่งเสริมนวัตกรรม

งานพัฒนาและฝึกอบรม

บริษัทฯ พัฒนาศักยภาพของบุคลากรโดยจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนา ดังนี้

๑. การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับฝ่ายบริหารให้มีความสามารถเหมาะสมกับระดับตำแหน่งตามกรอบความสามารถด้านภาวะผู้นำ (Leadership Competency: LC)
๒. การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงานให้มีความสามารถใน ๓ ด้านคือความสามารถหลักของพนักงาน (Core Competency: CC) ความสามารถเชิงวิชาชีพ (Functional Competency: FC) และความสามารถด้านภาวะผู้นำ (Leadership Competency: LC) โดยจัดให้มีการประเมินความสามารถของพนักงานและการดำเนินการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) ภายใต้กรอบ AEROTHAI Competency Based Learning Model

นอกจากนี้ บริษัทฯ สนับสนุนให้บุคลากรมีการเพิ่มพูนความรู้เพื่อพัฒนาให้เป็นกำลังสำคัญของบริษัทฯ ในอนาคต โดยการให้ทุนการศึกษาเพื่อไปศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียงทั้งในและต่างประเทศจนถึงระดับปริญญาเอกในสาขาวิศวกรรมศาสตร์ สาขาด้านการบิน และอื่น ๆ

๓. การพัฒนาบุคลากรสายอาชีพและความจำเป็นเฉพาะ

๓.๑ การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศ ได้แก่

๑. การพัฒนาบุคลากรเพื่อเป็นเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
๒. การพัฒนาบุคลากรเพื่อปฏิบัติงานด้าน AIS
๓. การพัฒนาบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่ด้านมาตรฐานและความปลอดภัย
๔. การพัฒนาบุคลากรเพื่อปฏิบัติงานด้านสนับสนุนการให้บริการการเดินอากาศ
๕. การพัฒนาขีดความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษสำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

๖. การพัฒนาบุคลากรภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization of CNS/ATM Systems: TMCS)
๗. การพัฒนาบุคลากรที่สอดคล้องกับแนวทาง Universal Security Audit Program - Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA)
๘. การพัฒนาบุคลากรเพื่อทำหน้าที่เป็น Instructors ในแต่ละระดับ
- ๓.๒ การพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ ได้แก่
 ๑. การพัฒนาบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็น CNS Engineer ในการดูแลระบบ/อุปกรณ์ด้านบริการการเดินอากาศ
 ๒. การพัฒนาบุคลากรภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization of CNS/ATM Systems: TMCS)
 ๓. การพัฒนาบุคลากรเพื่อทำหน้าที่เป็น Instructors

งานการจัดการความรู้

บริษัทฯ นำเครื่องมือการจัดการความรู้เข้ามาดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ เพื่อนำองค์ความรู้ที่ได้ไปขับเคลื่อนการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพและยกระดับความสามารถไปสู่ระดับสากลตามกระบวนการดั่งนี้ การระบุมารู้ที่สำคัญระดับองค์กร (KM Focus Areas) การบ่งชี้ความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน (KM Identification) การสร้างและแสวงหาองค์ความรู้การถ่ายทอดและถ่ายโอนความรู้และการรวบรวมจัดเก็บความรู้ นอกจากนี้ ยังได้จัดให้มีการประเมินผลความสำเร็จของการจัดการความรู้อย่างต่อเนื่องทุกปี สำหรับปี ๒๕๖๐ ได้มีการทบทวนการจัดการความรู้ โดยให้ทุกหน่วยงานจัดทำแผนที่ความรู้ (Knowledge Map) ที่สอดคล้องกับการทบทวนกระบวนการทำงาน สำหรับใช้ค้นหาองค์ความรู้สำคัญและผู้เชี่ยวชาญในแต่ละด้านที่เชื่อมโยงกับกระบวนการสำคัญภายในองค์กร

งานส่งเสริมนวัตกรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมนวัตกรรมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง ในปี ๒๕๖๐ ได้ปรับมุมมองการนำเสนอผลงานนวัตกรรมในลักษณะ User Challenge โดยนำแนวทางของ ICAO (ICAO Performance Based Transition Guidance) มาเป็นกรอบในการพัฒนาผลงานซึ่งมีตัวชี้วัดจำนวน ๑๑ ตัว (Eleven Key Performance Areas: 11 KPAs) มีผลงานเสนอเข้าประกวดทั้งสิ้นจำนวน ๑๓ ผลงานในจำนวนนี้ส่งเข้ารับรางวัลสภาวิจัยแห่งชาติ: รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้นจำนวน ๖ ผลงานดังนี้

- ระบบรายงานและแจ้งเตือนความผิดปกติของสภาพอากาศบริเวณสนามบิน
- ระบบตรวจสอบการทำงานระยะไกลสำหรับเครือข่ายวิทยุสื่อสาร (บน Web Browser)
- แอปพลิเคชันแจ้งกำหนดเวลาขึ้นแก่อากาศยานที่มีเที่ยวบินเข้าสู่ประเทศไทยสำหรับการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ
- ระบบตรวจสอบ SQUAWK อัตโนมัติ ๒
- โปรแกรมสอบเทียบอุปกรณ์ลดทอนกำลังงานไฟฟ้า (Attenuation) และค่าความสูญเสียในสายนำสัญญาณ (RF Cable loss)
- สถานีวิทยุ TETRA เคลื่อนที่อเนกประสงค์

นอกจากนี้ ยังนำผลงาน“เครื่องมือสนับสนุน/การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ/ในสภาพการปฏิบัติงานที่ไม่ปกติ” ซึ่งเป็นผลงานนวัตกรรมที่ได้รับรางวัลจากการประกวดผลงานนวัตกรรมองค์กรประจำปี ๒๕๕๙ เข้าร่วมการประกวดและจัดแสดงในเวทีภายนอกโดยได้รับรางวัลดังนี้

๑. เวทีรางวัลสภากิจแห่งชาติ: รางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้นได้รับรางวัลระดับดีมาก สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศและนิเทศศาสตร์
๒. เวที 45th International Exhibition of Inventions of GENEVA 2017 ณ กรุงเจนีวา สมาพันธรัฐสวิส ได้รับรางวัลผลงานนวัตกรรมระดับเหรียญทองแดงในกลุ่มผลงานประเภท Class P: Transport – Motor Vehicles –Ships – Aviation Accessories
๓. เวที World ATM Congress 2017 ได้รับรางวัล HIS Jane’s ATC Award ประเภท Service Provision จากผลงาน Air Traffic Flow Management (ATFM) Platform

ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน

จากนโยบายภาครัฐในปี ๒๕๖๐ ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕ ของกรอบวงเงินลงทุนผลการเบิกจ่ายลงทุนสะสมเบื้องต้นของบริษัทฯ ในปี ๒๕๖๐ มียอดเบิกจ่ายสะสมจริงเบื้องต้น จำนวน ๑,๕๒๖.๘๘ ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐) หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๙.๒๙ เมื่อเทียบกับวงเงินเบิกจ่ายในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ที่ได้รับอนุมัติ จำนวน ๑,๗๑๐.๐๐ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบเบิกจ่ายลงทุน จำนวน ๑๘๓.๑๒ ล้านบาท หากปรับตามเงื่อนไขที่กระทรวงการคลัง กำหนดไว้ (เช่นการจัดหาได้ต่ำกว่างบประมาณ) จะทำให้ผลการเบิกจ่ายลงทุนคิดเป็นร้อยละ ๑๐๐.๖๓ ซึ่งผลการดำเนินงานได้ร้อยละ ๑๐๐ เป็นปีที่สองติดต่อกัน

ผลการประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมินผลดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่าง รัฐบาลไทย กับ บริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแลโดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนโดยใช้ “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 ตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ	ปี ๒๕๕๙	
	กระบวนการ/ระบบ	ผลลัพธ์
น้ำหนัก	๕๐	๕๐
คะแนน/ผลจากค่าเกณฑ์วัด (ถ่วงน้ำหนัก)	๓๔๒.๗๕/๒.๑๘๓๓	๒.๑๗๐๓
ผลการประเมินรวม	๔.๓๕๓๖	

การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเครดิตจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด โดยคงอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ ที่ระดับ“AAA” ส่วนแนวโน้มอันดับเครดิตได้กำหนดที่ระดับ “Stable” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศแต่เพียงรายเดียวของประเทศไทย ตลอดจนสถิติด้านความปลอดภัยที่ดี สถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์ของบริษัทฯ ทั้งนี้ ในมุมมองของทริสเรทติ้ง เห็นว่าสถานะเครดิตของบริษัทฯ ได้รับการเสริมเพิ่มขึ้นจากโอกาสการได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากรัฐบาลในกรณีที่บริษัทฯ มีปัญหาทางการเงิน อย่างไรก็ตามจุดแข็งดังกล่าวถูกลดทอนบางส่วนจากความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินจากเหตุการณ์ต่าง ๆ

สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่าบริษัทฯ จะยังคงเป็นผู้ให้บริการเดินอากาศแต่เพียงรายเดียวในประเทศไทยในอนาคตและยังคงสะท้อนถึงความสามารถของบริษัทฯ ในการรักษาผลการดำเนินงานที่ดีเอาไว้ได้ต่อไป นอกจากนี้ ทริสเรทติ้งยังคาดว่าบริษัทฯ จะยังคงรักษาสถานะสภาพคล่องให้อยู่ในระดับสูงได้ต่อไปด้วย อันดับเครดิตของบริษัทฯ อาจถูกปรับลดลงได้หากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับรัฐบาลลดความสำคัญลงจนถึงระดับที่ทำให้ทริสเรทติ้งเห็นว่าโอกาสในการได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากรัฐบาลเปลี่ยนแปลงไป

รางวัลที่ได้รับระหว่างปี

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้รับรางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่น ดังนี้

ตารางแสดงผลงานการประกวดสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ปี ๒๕๖๐

ประเภทรางวัล	สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล	ได้รับรางวัลเป็นปีที่
๑. รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ (แพลทินัม) สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ ๑๐ ติดต่อกันขึ้นไป	๑. สำนักงานใหญ่ ห้างมาเมฆ	๑๒
	๒. ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	๑๒
	๓. ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	๑๑
	๔. ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	๑๑
	๕. ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	๑๐
	๖. ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทาง อากาศนครราชสีมา	๑๐
	๗. ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	๑๐
๒. รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ (เพชร) สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ ๕-๙ ติดต่อกันขึ้นไป	- ที่ทำการสุวรรณภูมิ	๙
๓. รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ (ทอง) สำหรับสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ ๑-๔ ติดต่อกันขึ้นไป	- ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	๒
	- ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	๑
๔. รางวัลสถานประกอบการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับจังหวัด	- ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	๑

เรื่องเด่นในรอบปี

บริษัทฯ มีบทบาทที่สำคัญในการร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยมีผลการดำเนินงานในรอบปี ๒๕๖๐ ที่สำคัญ ได้แก่

(๑) ผลการตรวจสอบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยการบริการเดินอากาศภายใต้โครงการ USAP-CMA จากการที่ ICAO มีแผนที่จะดำเนินการตรวจสอบการกำกับดูแลการรักษาความปลอดภัยสากลตามแนวทางการเฝ้าควบคุมอย่างต่อเนื่อง (Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach: USAP-CMA) ในประเทศไทย ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยทางการบิน ได้แก่ การให้การฝึกอบรมสำหรับบุคลากรด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Training of Aviation Security Personnel) การทบทวนและจัดให้มีการควบคุมคุณภาพและมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Quality Control Function) และการดำเนินการด้านการตอบสนองต่อการกระทำอันผิดกฎหมาย (Response to Acts of Unlawful Interference) โดยบริษัทฯ ได้วางแผนและดำเนินการในเรื่องดังกล่าว อย่างสอดคล้องกับแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme) ภายใต้การนำของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวมทั้งความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจ

ICAO ได้เข้ามาตรวจเยี่ยมการดำเนินงานของบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ณ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และวันที่ ๑๗-๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ณ หอบังคับการบินสุวรรณภูมิ และหอบังคับการบินดอนเมือง โดยมุ่งเน้นการกำกับดูแลให้กิจการบินมีมาตรการรักษาความปลอดภัยทางการบิน (Aviation Security) ที่มีประสิทธิภาพ โดยการตรวจสอบตามโครงการ USAP-CMA จะครอบคลุมระบบการรักษาความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ การฝึกอบรมบุคลากร การควบคุมคุณภาพและมาตรฐาน จนถึงระบบการรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน เป็นต้น ประเด็นของการตรวจสอบแบ่งเป็น ๔ ข้อหลัก ได้แก่

๑. ความเชื่อมโยงจากมาตรฐานสากลและข้อกำหนดในแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Aviation Security Programme: NCASP) สู่การปฏิบัติของบริษัทฯ
๒. การรักษาความปลอดภัยทางกายภาพและข้อมูลสารสนเทศ
๓. แนวปฏิบัติกรณีมีการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย โดยเฉพาะกรณี Hijack และ Bomb threat
๔. ด้านบุคลากร

ICAO ได้แจ้งผลการตรวจตามโครงการ USAP-CMA ว่าบริษัทฯ เป็นหน่วยงานเดียวที่ผลการตรวจสอบผ่านทั้งหมด ไม่พบข้อบกพร่องใด ๆ หรือต้องให้คำแนะนำเพิ่มเติมใด ๆ

(๒) โครงการจัดหา Common Regional Virtual Private Network (CRV Netork) เป็นโครงการสำหรับพิจารณาจัดหาเครือข่าย CRV ที่เป็นเครือข่ายสื่อสารในลักษณะ Multiprotocol Label Switching Network เพื่อมาใช้งานทดแทนเครือข่ายในลักษณะ Point-to-Point ที่อาจไม่มีประสิทธิภาพรองรับปริมาณข้อมูลการบินในอนาคต โดยเครือข่าย CRV จะเป็นไปตามแนวความคิดเรื่อง ASBUs ของ ICAO และ ICAO APAC Regional Office ได้พิจารณาให้ CRV เป็นเครือข่ายพื้นฐานของ System Wide

Information Management (SWIM) โดยในปี ๒๕๕๖ ICAO APAC ได้ทำการจัดตั้งคณะทำงาน The Common Regional VPN Task Force (CRV TF) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลของ CRV และคัดสรรผู้ให้บริการที่มีความเหมาะสม ทั้งนี้ผู้แทนของ บริษัทฯ ได้รับเสนอให้เป็น Chairman ของ CRV TF นี้ ผลการดำเนินการคัดสรรในปี ๒๕๖๐ ปรากฏว่า บริษัท PCCW Global, Hong Kong ผ่านการพิจารณาคัดเลือกให้เป็นผู้ให้บริการ CRV ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และ ICAO APAC Regional Office ได้ออกหนังสือ State Letter แนะนำประเทศรัฐภาคีเร่งดำเนินการติดตั้งใช้งานเครือข่าย CRV กับบริษัท PCCW Global, Hong Kong โดยเร็ว ทั้งนี้ ในเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ บริษัทฯ และหน่วยงาน Civil Aviation Department (CAD) ของฮ่องกง เป็นหน่วยงานคู่แรกในภูมิภาค Asia/Pacific ที่ได้ทำการทดสอบความพร้อมสำหรับการนำมาใช้งาน (Operational Readiness) ของเครือข่าย CRV และได้ผลลัพธ์ที่ได้เป็นไปด้วยดี ซึ่งผลการทดสอบนี้เป็นที่ยืนยันว่า เครือข่าย CRV มีความพร้อมสำหรับนำมาใช้งาน และบริษัทฯ จะเร่งดำเนินการในส่วนของการจัดหาเครือข่าย CRV จาก บริษัท PCCW Global มาเริ่มใช้งานต่อไป

(๓) การบริหารจัดการช่วงปิดซ่อมทางวิ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากสภาพการใช้งานทางวิ่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ชำรุดจากการใช้ประโยชน์ตลอดเวลา บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้แจ้งปิดซ่อมทางวิ่งฝั่งตะวันออก (บางส่วน) เป็นระยะเวลา ๖๐ วัน ระหว่างวันที่ ๓ มีนาคม – ๒ พฤษภาคม ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติงานร่วมกับ ทอท. และสายการบินต่าง ๆ โดยได้มีการวางแผนการทำงานร่วมกัน เพื่อปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการจราจรทางอากาศให้เกิดความปลอดภัยและล่าช้าน้อยที่สุด ซึ่งปรากฏผลในช่วงเวลาดังกล่าว นอกจากไม่เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ใดๆ ภาพรวมความล่าช้าภาคอากาศ และภาคพื้นดิน น้อยกว่าช่วงปกติร้อยละ ๘.๖๖ และร้อยละ ๑๘.๙๐ ตามลำดับ ส่งผลให้ได้รับคำชมเชยจากนักบิน สายการบิน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในส่วนภาคพื้นและอากาศ

การบริหารจัดการองค์กร

การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงตามหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี ๒๕๕๕ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง ซึ่งพิจารณาจากแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้ติดตามผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเกี่ยวกับแนวโน้มและผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ตามแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในปี ๒๕๖๐ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ และได้เริ่มประเมินความเสี่ยงที่สำคัญขององค์กร ตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๖๐ ดังนี้

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในด้านการเบิกจ่ายงบลงทุนและการดำเนินโครงการตามแผนวิสาหกิจให้เป็นไปตามเป้าหมายเบิกจ่ายและแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในปีงบประมาณ โดยผลการประเมินด้านการเบิกจ่ายงบลงทุน มีความเสี่ยงต่ำ สำหรับการดำเนินโครงการตามแผนวิสาหกิจ พบว่ามี

ความเสี่ยงที่ยังต้องบริหารจัดการติดตามและเร่งรัดโครงการที่ล่าช้า เพื่อให้สามารถกลับเข้าสู่แผนปฏิบัติการ และดำเนินงานให้ได้ตามเป้าหมายต่อไป

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานให้ความสำคัญในด้านการให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ และการพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง โดยผลการประเมินในภาพรวมพบว่ามีความเสี่ยงที่ยังต้องบริหารจัดการต่อไป จำนวน ๓ จาก ๔ เรื่อง ได้แก่ (๑) เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (Bangkok Approach Control Centre: BACC) เกิดความเหนื่อยล้าจากการปฏิบัติงานต่อเนื่อง ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการในการจัดชั่วโมงการทำงานให้เหมาะสม การศึกษาและนำระบบ Fatigue Risk Management System เข้าใช้งาน การสรรหาเร่งรัดการผลิตเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการจัดตั้งอำนาจความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ในระหว่างพักการปฏิบัติให้เหมาะสม (๒) การจุดบั้งไฟและการปล่อยโคมลอย/โคมควัน ในพื้นที่ปฏิบัติการบินจนอาจจะเกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งบริษัทฯ มีมาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยงโดยผลักดันความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก ทั้งกับหน่วยงานด้านการบินที่เกี่ยวข้องภาครัฐ และฝ่ายปกครอง โดยเฉพาะกรณีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ การอนุญาตให้จุดบั้งไฟ/ปล่อยโคมลอย การแจ้งเหตุการณ์พบเห็นบั้งไฟ/โคมลอย และการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง และ (๓) ปริมาณจราจรทางอากาศในการควบคุมของ Bangkok Area Control Centre ไม่สอดคล้องกับพื้นที่ห้วงอากาศ ซึ่งต้องมีการติดตามผลการดำเนินมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนด รวมทั้งแนวทางแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว เพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องไปในปีงบประมาณ ๒๕๖๑

ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม เผื่อระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน อันเป็นผลต่อรายได้ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนเพิ่มขึ้น ทำให้มีสภาพคล่องทางการเงินสูง มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงด้านการเงินจึงอยู่ในระดับต่ำมาก

ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติหลักธรรมาภิบาลและกฎหมายการบิน กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยพิจารณาความเสี่ยงใน ๓ มิติดังนี้

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

มิติที่ ๒ กฎหมายทั่วไป โดยพิจารณาจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดี และค่าเสียหายจากการฟ้องของ บริษัทฯ 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 ที่อาจกระทบต่อการกิจหลัก และได้ทำการฝึกซ้อมสถานการณ์สมมติ ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคทุกแห่ง เพื่อให้มีความพร้อมรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น โดยจะวิเคราะห์กำหนดสถานการณ์สมมุติตามสภาพแวดล้อมในการฝึกซ้อม

การควบคุมภายใน

บริษัทฯ จัดให้วางระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสมกับภารกิจและบทบาทการดำเนินงาน ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอยู่เสมอ โดยมีการประเมินองค์ประกอบทั้ง ๕ องค์ประกอบ ตามมาตรฐานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล

รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ซึ่งนโยบายฯ และแผนแม่บทฯ ฉบับดังกล่าวมีการปฏิบัติที่เป็นไปตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีสำหรับรัฐวิสาหกิจปี พ.ศ.๒๕๕๒ และยังคงมีความเหมาะสมต่อการดำเนินงานในสภาพปัจจุบัน ดังนี้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ

“บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยึดมั่นการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้บริการที่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตอบสนองความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”

การดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ที่ประกอบด้วย แผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนงานด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของบริษัทฯ แผนงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนจนแนวทางส่งเสริมการดำเนินงานกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดทุกแผนงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ จากผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินการในหน่วยงานภาครัฐในปี ๒๕๕๙ แสดงถึงมีความมีคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานสูงมาก ตามเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ระยะที่ ๓) พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจจำนวน ๕๔ แห่ง ดำเนินกิจกรรมความร่วมมือต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันโดยจัดตั้งศูนย์ปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบขึ้นในบริษัทฯ จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมจริยธรรมของบุคลากร และด้านการป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ แผนบูรณาการต่อต้านการทุจริตประพฤติมิชอบของยุทธศาสตร์ชาติฯ ระยะที่ ๓ ภายใต้การกำกับดูแลของศูนย์ปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบ กระทรวงคมนาคม แผนปฏิบัติการและแผนบูรณาการนี้ จะได้บรรจุอยู่ในการจัดทำแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕

ในส่วนของโครงการเพื่อสังคม ในปี ๒๕๖๐ บริษัทฯ ได้นำผลงานโครงการนวัตกรรมชุมชนในปี ๒๕๕๙ มาพัฒนาให้เหมาะสมกับการดำเนินชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ในหลวงรัชกาลที่ ๙ และได้มอบทุนการศึกษามูลนิธิธรรมาภิบาลไทย ให้กับเด็กด้อยโอกาสทั่วประเทศ จำนวน ๒๒๔ ทุน

พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร

การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

บริษัทฯ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ และในปี ๒๕๖๐ มีหน่วยงานภายนอกร้องขอข้อมูลจากบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท วิวัฒน์ก่อสร้าง จำกัด ได้ยื่นหนังสือขอข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการทำสัญญาจ้างบริษัท Selex ES S.p.A. ในการก่อสร้างอาคารหอเรตาร์ จำนวน ๖ แห่ง เพื่อนำไปใช้ประกอบการพิจารณาข้อพิพาทระหว่างบริษัท วิวัฒน์ก่อสร้าง จำกัด กับ บริษัท Selex ES S.p.A.

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๓๗ กำหนดให้คณะกรรมการ บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กำหนดให้มีกรรมการ จำนวนรวมทั้งสิ้น ๑๑ คน ประกอบด้วย กรรมการจากผู้ถือหุ้น ก. (ฝ่ายรัฐบาล) จำนวน ๙ คน และ กรรมการจาก ผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่าง ๆ) จำนวน ๒ คน โดยกรรมการผู้ถือหุ้น ก. แบ่งเป็นสัดส่วนของกระทรวงคมนาคม จำนวน ๘ คน และกระทรวงการคลัง จำนวน ๑ คน และ กรรมการจากผู้ถือหุ้น ข. จำนวน ๒ คน (เป็นการเสนอแต่งตั้งโดยสายการบินผู้ถือหุ้น)

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๓๓ กำหนดให้กรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า ๓ คน และการเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๓๔ ดังนี้

(๑) รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของบริษัทฯ และให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ

(๒) ผู้ถือหุ้น ข. มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคน และให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ

เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีทุก ๆ ปีต่อไปก็ดี กรรมการต้องออกจากตำแหน่ง โดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้งคือที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มที่ว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้นจะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ๑๑ คน ดังนี้

๑. พลเอก คณิต สาทัทักษ์

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐)

อายุ ๖๕ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้บัญชาการกองพลทหารราบที่ ๒ รักษาพระองค์
- แม่ทัพภาคที่ ๑
- ที่ปรึกษาพิเศษกองทัพบก
- ประธานคณะที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม
- ตุลาการศาลทหารสูงสุด
- ราชนครักษ์พิเศษ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านความมั่นคง
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

๒. นายประสิทธิ์ สืบชนะ

รองประธานกรรมการบริษัท

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙ และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ 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

- ด้านบริหารจัดการองค์กร
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

๓. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมะ

รองประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๐)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง รองปลัดกระทรวงกลาโหม

การศึกษา

- โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๑๖
- โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ ๒๓
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ ๓๕
- วิทยาลัยเสนาธิการทหาร รุ่นที่ ๓๘
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๑
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ
- ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพอากาศ
- รองเสนาธิการทหารอากาศ
- ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศ
- ผู้บัญชาการโรงเรียนการบิน

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๒๒๗ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ ๒๔ สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ ๒๑
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ ๔๑ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

๔. นายกฤษเทพ สิมลี**กรรมการบริษัท**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐)

อายุ ๕๘ ปี

ตำแหน่ง รองปลัดกระทรวงคมนาคม

การศึกษา

- ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโทศิลปศาสตร สาขาผู้นำทางสังคม ธุรกิจและการเมือง มหาวิทยาลัยรังสิต
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๓
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง รุ่นที่ ๕๔ สถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ ๙ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรมโยธา
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- กรรมการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานฝ้ายท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบทางด่วน ชั้น ๒

๕. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ**กรรมการบริษัท**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ และครบวาระการดำรงตำแหน่งและได้รับการเสนอชื่อให้ดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๘ เมื่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเห็นชอบแล้ว จึงได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘)

อายุ ๕๒ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

การอบรม

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

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

๖. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วีรพงศ์เพชร**กรรมการบริษัทฯ**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- วิศวกรรมอากาศยาน National Defense Academy of Japan
- Accident Investigation, Sweden

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการฝ่ายนิรภัยการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๒๔๕ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด

๗. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ**กรรมการบริษัทฯ**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙)

อายุ ๕๐ ปี

ตำแหน่ง กรรมการร่างกฎหมายประจำ

การศึกษา

- ปริญญาตรีนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการร่างกฎหมายประจำ
- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง

การอบรม

- หลักสูตรการร่างกฎหมายและให้ความเห็นทางกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- หลักสูตรนักบริหารระดับกลางกับการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง (นบส.๑) สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รองรับ AEC สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการพัฒนาคุณภาพชีวิตสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ ๕ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรโฆษกกระทรวง สำนักงานนายกรัฐมนตรี

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาการปกครอง การเมือง (การปกครอง) สาขากฎหมาย (กฎหมายปกครอง) และสาขาความมั่นคง (การบริหารราชการแผ่นดิน)

๘. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

การศึกษา

- ปริญญาตรีรัฐประศาสนศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ปริญญาโทพัฒนบริหารศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สบ ๑๐)
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
- รักษาการแทนผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๔

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านความมั่นคง
- ด้านกฎหมาย

๙. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ ๔๗ ปี

ตำแหน่ง รักษาการแทน รองผู้บัญชาการตำรวจท่องเที่ยว

การศึกษา

- ปริญญาตรีรัฐประศาสนศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ปริญญาโทสังคมศาสตร์ สาขาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาเอกรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่
- รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ
- ผู้บังคับการประจำสำนักงานผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (ทำหน้าที่ประสานนโยบายกับนายกรัฐมนตรี)
- ผู้บังคับการตำรวจท่องเที่ยว
- ผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ

การอบรม

- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ ๒๐ สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- ฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ Ravens Challenge ASEAN 2017 ครั้งที่ ๔ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านความมั่นคง
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท รักษาความปลอดภัย กรุงเทพธุรกิจบริการ จำกัด

๑๐. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา**กรรมการบริษัท**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗
และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่
๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งให้
ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ ๔๗ ปี

ตำแหน่ง นายทหารปฏิบัติการ ประจำกองบัญชาการกองทัพไทย

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าสื่อสาร โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ (MPA) มหาวิทยาลัยบูรพา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- นายทหารปฏิบัติการประจำกองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักงาน กสทช .
- ประจำกรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม (กสทช.) ประจำรองประธาน กสทช./ประธานกรรมการกิจการโทรคมนาคม (กทค.)
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองกิจการพลเรือน สำนักปฏิบัติการกิจการพลเรือน 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 กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- นายทหารควบคุมการเดินสายและติดตั้ง Fiber Optic จากสถานีรถไฟปราจีนบุรี-สถานีรถไฟ อรัญประเทศ
- ผู้ช่วยเลขานุการ ประธานกรรมการบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการกำกับดูแลและดำเนินงานโครงการบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการประชาสัมพันธ์ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการในคณะกรรมการตามมาตรา ๒๒ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ดำเนินการกรณี บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด บริษัท ทูมูฟ จำกัด และบริษัท ดิจิตอล โฟน จำกัด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมการทำงานหรือการดำเนินงานในกิจการของรัฐ 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
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน 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
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (ACCP) รุ่นที่ ๒๖ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Driving Company Success with IT Governance (ITG) รุ่นที่ ๕ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ ๒ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านความมั่นคง
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ (บริหารองค์กร)

การดำรงตำแหน่งอื่น

- รองหัวหน้าคณะทำงานตรวจสอบเนื้อหาสาระการเผยแพร่ข่าวสารต่อสาธารณะสำนักงาน กสทช.

๑๑. นางสาวริณี อังคุลสิงห์

กรรมการบริษัทฯ

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

อายุ ๕๘ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิษุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา

- ปริญญาตรีศิลปศาสตร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิษุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัท วิษุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๔
- หลักสูตร ก้าวสู่การเป็น 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

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

รายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๖๐

๑. พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และพ้นจากตำแหน่ง เนื่องจากอายุครบ ๖๕ ปีบริบูรณ์ เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๐)

อายุ ๖๕ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ สังกัดกระทรวงกลาโหม

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๗

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้บัญชาการทหารอากาศ คนที่ ๒๑
- ประธานกรรมการบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
- ประธานกรรมการสหประชาชาติด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม
- ที่ปรึกษาประธานกรรมการ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

การอบรม

- หลักสูตรโรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ ๓๑
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๔

ความเชี่ยวชาญ

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

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการอิสระ บริษัท ซีพี โลตัส (มหาชน)
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ที่ปรึกษาคณะรักษาความสงบแห่งชาติ

- รองประธานอนุกรรมการป้องกัน การรักษาความมั่นคงประเทศ และกิจการทหาร
คณะกรรมการบริหารราชการแผ่นดิน สภานิติบัญญัติ

๒. นายไชยเจริญ อติแพทย์

กรรมการบริษัท

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และ
ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม
๒๕๖๐)

อายุ ๖๕ 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
- คณะกรรมการบริหาร ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (เอ็มเทค)
- คณะกรรมการบริหาร ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (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

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริหาร สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงไอซีที (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม)
- คณะกรรมการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของรัฐ
- องค์กร อ.ก.พ. วิสามัญเกี่ยวกับการสร้างและพัฒนาคุณภาพกำลังคนภาครัฐ

- ประธานบริหาร ASEAN CIO Association
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาวิศวกรรม สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารและสาขาพัฒนาบุคลากร

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบาย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐวิสาหกิจและวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า “มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศ สู่การเป็นหนึ่งในองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลกอย่างยั่งยืน” อีกทั้งโดยแนวนโยบายได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสมตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงงานตามความจำเป็น ได้แก่

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

ทั้งนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน ๖ คน

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

ภายหลังการประชุม บริษัทฯ ได้จัดบันทึกถ้อยแถลงการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกถ้อยแถลงการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) พร้อมจัดทำสรุปมติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งให้กับผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่างๆ) ได้รับทราบการประชุมดังกล่าวทุกครึ่งปีเป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่ลงในเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน)

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของรัฐวิสาหกิจ และในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติ

หน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จัดทำทุก ๖ เดือน และใช้แบบการประเมินผลคณะกรรมการฯ ๒ รูปแบบ ได้แก่ การประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และการประเมินเป็นรายคณะ ซึ่งสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๕๙ – มีนาคม ๒๕๖๐)		ครั้งที่ ๒ (เมษายน – กันยายน ๒๕๖๐)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	๑๐๘.๑	ดีเยี่ยม	๑๐๗.๘	ดีเยี่ยม
รายคณะ	๑๑๖.๗	ดีเยี่ยม	๑๑๖.๕	ดีเยี่ยม

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

การประเมินตนเองรายคณะ ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน ๔ หัวข้อ ได้แก่ การประชุมและคณะกรรมการ การสื่อสาร ขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย รวมทั้งได้ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเดินทางร่วมกิจกรรม CSR การเดินทางตรวจเยี่ยม ฐานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในการกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น และการเดินทางต่างประเทศ เพื่อศึกษาฐานงานด้านกิจการการบินที่เกี่ยวข้อง อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่และปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฐมนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสาร การฟังบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

๑. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ

๒. เอกสารข้อมูล บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับของบริษัทฯ และข้อมูลองค์กร ได้แก่ ประวัติบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ ค่านิยม ภารกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบ โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร ผลประกอบการ ข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการและการดำเนินงานที่สำคัญ รวมทั้งแผนงานต่าง ๆ
๓. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุมเบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายนาม คณะกรรมการคณะต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ รายชื่อกรรมการอิสระ การประเมินผลการกรรมการเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ.๒๕๔๒ พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปี ๒๕๖๐ กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปี ๒๕๖๐ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน ๕ คน โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ โดยมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ – ๕ มกราคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

- | | |
|-----------------------|---------------|
| ๑. พลอากาศเอก อิทธิพร | ศุภวงศ์ |
| ๒. นายประสิทธิ์ | สืบชนะ |
| ๓. นายพุฒิพงศ์ | ปราสาททองโอสธ |
| ๔. นางสาวิณี | อังศุสิงห์ |

- ระหว่างวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------|---------------|
| ๑. พลเอก คณิต | สาพิทักษ์ |
| ๒. นายประสิทธิ์ | สืบชนะ |
| ๓. นายพุฒิพงศ์ | ปราสาททองโอสธ |
| ๔. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ | วิรุฬห์เพชร |
| ๕. นางสาวิณี | อังศุสิงห์ |

คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

- | | | |
|---|-------------|------------------|
| ๑. นางสาวริณี | อังศุสิงห์ | เลขานุการ |
| กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | |
| ๒. นางสาววราภรณ์ | ทรงเจริญ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | | |
| ๓. นายสุขเหลือ | เชียวอาชีพ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) | | |
| ๔. นางธनिया | สุนทรศานติก | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี | | |

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปี๒๕๖๐ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม ๑๒ ครั้ง ดังนี้

รายนาม	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์ ^{๑/}	๓/๓
พลเอก คณิต สาทักษ์ ^{๒/}	๑๒/๑๒
นายประสิทธิ์ สืบชนะ ^{๓/}	๑๐/๑๐
พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ขยเมะ ^{๔/}	๕/๕
นายกฤษฎเทพ สิมลี ^{๕/}	๕/๘
นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ ^{๖/}	๘/๑๒
เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุห์เพชร ^{๗/}	๑๑/๑๑
นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์ ^{๘/}	๙/๑๑
พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา ^{๙/}	๖/๙
พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล ^{๑๐/}	๖/๑๑
พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนาว์ ^{๑๑/}	๑๒/๑๒
นางสาวริณี อังศุสิงห์ ^{๑๒/}	๑๒/๑๒
นายไชยเจริญ อติแพทย์ ^{๑๓/}	๓/๓

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

- หมายเหตุ
- ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๐
 - ๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐
 - ๓/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙ และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

- ๔/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๐
- ๕/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐
- ๖/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๘ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘
- ๗/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐
- ๘/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙
- ๙/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐
- ๑๐/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
- ๑๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
- ๑๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
- ๑๓/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๐

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคนในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คณะกรรมการบริหาร มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ - ๒๙ มกราคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. นายประสิทธิ์	สีบชนะ	ประธานกรรมการ
๒. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโฮสถ	กรรมการ
๓. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร	กรรมการ
๔. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๕. นางสาวริณี	อังศุสิงห์	กรรมการและ เลขานุการ
๖. นางสาววราภรณ์	ทรงเจริญ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นายสุขเหลือ	เชียวอาชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. นางธนิยา	สุนทรศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. นายกฤษฎเทพ	สิมลี	ประธานกรรมการ
๒. นายพุดพิงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๓. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร	กรรมการ
๔. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๕. นางสาวริณี	อังศุสิงห์	กรรมการและ เลขานุการ
๖. นางสาววราภรณ์	ทรงเจริญ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นายสุขเหลื่อ	เชียวอาชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. นางธนิยา	สุนทรศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๔๒ วรรค ๔ ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม ๑๒ ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่ เข้าประชุม
นายประสิทธิ์	สืบชนะ ^{๑/}	๔/๔
นายกฤษฎเทพ	สิมลี ^{๒/}	๘/๘
นายพุดพิงศ์	ปราสาททองโอสถ ^{๓/}	๑๐/๑๒
เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร ^{๔/}	๑๑/๑๑
นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ ^{๕/}	๖/๑๑
นางสาวริณี	อังศุสิงห์ ^{๖/}	๑๒/๑๒

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ	๑/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๕๙ และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการ บริษัทฯ เมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐
	๒/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐
	๓/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๘ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘
	๔/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ และพ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

- ๕/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙
- ๖/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน

คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คณะกรรมการตรวจสอบ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ - ๒๙ มกราคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

- | | | |
|--|------------------------|------------------|
| ๑. พลเอก คณิต | สาพิทักษ์ | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายไชยเจริญ | อติแพทย์ ^{๑/} | กรรมการ |
| ๓. พันเอกพีรวัส | พรหมกลัดพะเนา | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน) | | เลขานุการ |
| ๕. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลักและเทคโนโลยีสารสนเทศ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๖. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุนและวางแผนการตรวจสอบ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

หมายเหตุ ๑/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

- | | | |
|--|---------------|------------------|
| ๑. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ | สุทธิชาญบัญชา | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ | หักพาล | กรรมการ |
| ๓. พันเอกพีรวัส | พรหมกลัดพะเนา | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน) | | เลขานุการ |
| ๕. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลักและเทคโนโลยีสารสนเทศ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๖. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุนและวางแผนการตรวจสอบ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ – ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๙ ประกอบด้วย

๑. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวิณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๓. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)		เลขานุการ
๔. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ
- ระหว่างวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ – ๒๙ มกราคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร	ประธานกรรมการ
๒. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๓. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ
๔. นางสาวิณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๕. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)		เลขานุการ
๖. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ
- ระหว่างวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร	ประธานกรรมการ
๒. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๓. นางสาวิณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)		เลขานุการ
๕. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการกิจของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องประเมินสถานการณ์ และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ – ๒๙ มกราคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
๒. นายไชยเจริญ	อติแพทย์ ^{๑/}	กรรมการ
๓. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
๕. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ ครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
๒. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร	กรรมการ
๓. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๔. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๕. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
๖. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๒. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๓. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดคำตอบแทนและผลประโยชน์อื่น ของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
๔. นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ
๕. ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ – ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๙ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก อิทธิพร	ศุภวงค์	ประธานกรรมการ
๒. พลเอก คณิต	สาพิทักษ์	กรรมการ
๓. นายประสิทธิ์	สืบชนะ	กรรมการ
๔. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการ
๕. นายไชยเจริญ	อติแพทย์	กรรมการ
๖. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๗. นางสาวิณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๘. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๙. นายมาโนช	สวัสดิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ – ๒๙ มกราคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก อิทธิพร	ศุภวงค์ ^{๑/}	ประธานกรรมการ
๒. พลเอก คณิต	สาพิทักษ์	กรรมการ
๓. นายประสิทธิ์	สืบชนะ	กรรมการ
๔. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการ
๕. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร	กรรมการ
๖. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๗. นายไชยเจริญ	อติแพทย์ ^{๒/}	กรรมการ
๘. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๙. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ
๑๐. นางสาวิณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๑๑. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๑๒. นางสาวพุทธรวัลย์	น้อยรอด	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ

๑/ พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๐

๒/ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ – ๒๙ เมษายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. พลเอก คณิต	สาพิทักษ์	ประธานกรรมการ
๒. นายประสิทธิ์	สืบชนะ	กรรมการ
๓. นายกฤษเทพ	สิมลี	กรรมการ
๔. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๕. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร	กรรมการ
๖. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๗. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา	กรรมการ
๘. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ
๙. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๑๐. นางสาวิณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๑๑. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๑๒. นางสาวพุทธรวัลย์	น้อยรอด	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. พลเอก คณิต	สาพิทักษ์	ประธานกรรมการ
๒. นายประสิทธิ์	สืบชนะ	กรรมการ
๓. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชเยมะ	กรรมการ
๔. นายกฤษเทพ	สิมลี	กรรมการ
๕. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๖. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร	กรรมการ
๗. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๘. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา	กรรมการ
๙. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ
๑๐. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๑๑. นางสาวิณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๑๒. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๑๓. นางสาวพุทธรวัลย์	น้อยรอด ^{๑/}	ผู้ช่วยเลขานุการ
๑๔. นายมาโนช	สวัสดิ ^{๒/}	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๐

๒/ ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๐

อำนาจหน้าที่

กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณาการเลื่อนตำแหน่ง และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ ประกอบด้วย

๑. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวชอุณหจิต	สังข์ใหม่	กรรมการ
๓. นางสาวนาถสินี	ยุติธรรมดำรง	กรรมการ
๔. นางสาวริณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๕. ดร.อภิชัย	จันทร์เสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
๖. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๗. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณากลั่นกรองและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญาตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ รายชื่อกรรมการอิสระ มีดังนี้

๑. พลเอก คณิต	สาพิทักษ์
๒. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ
๓. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ
๔. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา
๕. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล
๖. พันเอก พีรวัส	พรหมกัณฑ์พะเนา

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

กรรมการอิสระ จะมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและเป็นประจำทุกปี ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มีการประชุมคณะกรรมการอิสระ รวม ๒ ครั้ง และกรรมการเข้าร่วมประชุมโดยพร้อมเพรียงกัน

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายรวมถึง คำตอบแทนคงที่ ค่าเบี้ยประชุม เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด

ค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี ๒๕๖๐

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
๑	คณะกรรมการบริษัทฯ	๑,๑๙๘,๗๕๐.๐๐
๒	คณะกรรมการบริหาร	๖๔๐,๐๐๐.๐๐
๓	คณะกรรมการตรวจสอบ	๓๘๗,๐๙๖.๐๐
๔	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๓๒๐,๐๐๐.๐๐
๕	คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	๑๐๗,๕๐๐.๐๐
๖	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการ แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	๗๐๗,๕๐๐.๐๐
๗	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๑๑๒,๐๐๐.๐๐
รวม		๓,๔๗๒,๘๔๖.๐๐

๑/ คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี ๒๕๖๐

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
๑	พลเอก คณิต สาทักษ์	๕๒๙,๑๕๓.๐๐
๒	นายประสิทธิ์ สืบชนะ	๔๑๐,๐๐๐.๐๐
๓	พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ขยเมะ	๑๓๕,๓๓๓.๓๓
๔	นายฤทธิเทพ สิมลี	๓๐๐,๖๔๕.๐๐
๕	นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ	๔๐๐,๐๐๐.๐๐
๖	เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร	๔๕๗,๕๐๐.๐๐
๗	นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์	๔๑๐,๐๐๐.๐๐
๘	พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา	๒๙๒,๙๐๓.๐๐
๙	พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล	๓๒๐,๐๐๐.๐๐
๑๐	พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	๕๐๐,๐๐๐.๐๐
๑๑	นางสาริณี อังคสุสิงห์	๔๘๐,๐๐๐.๐๐
๑๒	ดร.อภิชัย จันทระเสน	๒๕๕,๐๐๐.๐๐
๑๓	นางสาวนาถสินี ยุติธรรมดำรง	๑๕,๐๐๐.๐๐
๑๔	นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	๑๒,๐๐๐.๐๐
๑๕	พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์ ^{๒/}	๑๓๖,๒๙๐.๐๐
๑๖	นายไชยเจริญ อติแพทย์ ^{๓/}	๑๕๔,๑๙๒.๐๐
รวม		๔,๘๐๘,๐๑๖.๓๓

หมายเหตุ

^๑/คำตอบแทนประกอบด้วย คำตอบแทนคงที่ และค่าเบี้ยประชุม

^๒/พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๖ มกราคม ๒๕๖๐

^๓/นายไชยเจริญ อติแพทย์ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๐

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี ๒๕๖๐ (ตุลาคม ๒๕๕๙ - กันยายน ๒๕๖๐) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๒ ครั้ง โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ได้ดังนี้

			จำนวนครั้ง ในการประชุม
๑. นางสาวิณี อังสุสิงห์	ประธานกรรมการ		๑๒
๒. นางอรอุไร โกเมน	กรรมการฝ่ายนายจ้าง		๑๒
๓. นางสาวสิริเกศ เนียมลอย	"		๙
๔. นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ	"		๙
๕. นายวรารุณ รพีพันธุ์	"		๖
๖. นายสุขเหลือเชี่ยวชาญชีพ	"		๑๒
๗. นางสาววารารณ ทรวงเจริญ	"		๑๐
๘. นางชิดกมล สุนทรสิต	"		๑๒
๙. นายชนะ ทัดท่าทราย	"		๑๑
๑๐.นางเกลียวทอง ลาภนันทน์	กรรมการและเลขานุการ		๑๒
๑๑.นายปริญญญา เทียนทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง		๑๒
๑๒.นายสุกิจ กลิ่นหอม	"		๑๒
๑๓.นายเมธี คำแหง	"		๑๑
๑๔.นายนิรุช พุทธสถิตย์	"		๑๐
๑๕.นางกษมพร สวัสดิชัย	"		๑๑
๑๖.นายกันต์ ทีฆนันทพร	"		๙
๑๗.นายสังข์สิทธิ์ ประสมทอง	"		๑๒
๑๘.นายสุตเชตร เวียงสี	"		๙
๑๙.นายสพล สิงห์ดารา	"		๑๑
๒๐.พันจ่าอากาศเอก ไชยันต์ ช้างแรงการ	"		๑
๒๑.นายวีรยุทธ วีรการณ์	"		๒
๒๒.นายเอกศักดิ์ โพธิ์ทอง	"		๒

หมายเหตุ

ลำดับที่ ๑๔ ๑๖ และ ๑๘ ได้รับการแต่งตั้งใหม่ตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๕๙

ลำดับที่ ๒๐ - ๒๒ ครบวาระตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๙

ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

ปี	จำนวน (ราย)	เงินเดือนและค่าตอบแทนอื่น (ล้านบาท)
๒๕๖๐	๕	๓๑.๖๘
๒๕๕๙	๕	๓๐.๒๔
๒๕๕๘	๕	๒๕.๘๘

หมายเหตุ ค่าตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทนเหมาจ่ายแทนการจัดหารถประจำตำแหน่ง และ เงินรางวัลพิเศษ

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ กำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลเพื่อป้องกันการขัดแย้งกันของผลประโยชน์ส่วนตนกับบริษัทฯ (Conflict of Interests) เพื่อป้องกันกิจกรรมที่อาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อน กิจกรรมที่ผิดกฎหมายและไม่เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ เสียผลประโยชน์หรือขัดขวางการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ หากบุคลากรมีส่วนเกี่ยวข้องกับรายการต่าง ๆ ต้องแจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงความสัมพันธ์หรือความเกี่ยวข้องของตนในรายการดังกล่าว

บริษัทฯ ประกาศเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยครอบคลุมพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒ และประกาศคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่อง หลักเกณฑ์การรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดโดยธรรมจรรยาของเจ้าหน้าที่ของรัฐพ.ศ. ๒๕๔๓ เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯ คือ ให้พนักงานทุกคนและฝ่ายจัดการทุกระดับรับรองความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของตนเองเป็นประจำทุกปี เพื่อให้ระลึกเสมอว่าได้รับรองความโปร่งใสของตนเองไว้กับบริษัทฯ รวมถึงให้มีการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ตามสถานภาพของผู้รายงาน ช่วงเวลาของการรายงาน และการลงนามคำวินิจฉัยของผู้บังคับบัญชาโดยตรงของผู้รายงาน เพื่อเป็นการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บังคับบัญชา ที่มีต่อรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของผู้รายงานที่เป็นผู้ใต้บังคับบัญชา ข้อมูลการรายงานฯ ทำให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับได้ทราบถึงการรับรองความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของผู้รายงานซึ่งแสดงถึงคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ

**รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ
บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด
ประจำปี ๒๕๖๐**

ในปี ๒๕๖๐ คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีวาระการดำเนินงานดังนี้

๑. วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ – ๓๑ มกราคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑.๑	พลเอก คณิต สาพิทักษ์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
๑.๒	นายไชยเจริญ อติแพทย์	กรรมการตรวจสอบ
๑.๓	พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	กรรมการตรวจสอบ
๒. วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐ - ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย

๒.๑	พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา	ประธานกรรมการตรวจสอบ
๒.๒	พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล	กรรมการตรวจสอบ
๒.๓	พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	กรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม ๘ ครั้ง มีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายในเข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง และได้ประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นการเฉพาะ ๑ ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สรุปสาระสำคัญการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ ดังนี้

๑. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
๒. สอบทานความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลที่ดี โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเองตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. ๒๕๕๔

๓. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่า เป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตาม การดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่ามีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้
๔. ทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุม รวมทั้งประเมินตนเองเป็นรายบุคคลและประเมินผลการปฏิบัติงาน ทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะ และผลการดำเนินงานตามดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน ๓.๙๘ และ ๓.๘๐ จากคะแนนเต็ม ๔.๐๐ ตามลำดับ
๕. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ดัชนีวัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี แผนการตรวจสอบประจำปี รวมทั้งให้ความเห็นชอบงบประมาณประจำปี ๒๕๖๑ ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบ ประจำปี ๒๕๖๐ ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ทบทวนแผนการฝึกอบรม และทรัพยากรของสำนักตรวจสอบภายในประจำปี ๒๕๖๑ อีกทั้งติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงาน ตามแผนการตรวจสอบ และสอบทานรายงานของสำนักตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๐
๖. บริษัทฯ มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชีประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๑,๗๖๐,๐๐๐.๐๐ บาท

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

พลตำรวจเอกประธานกรรมการตรวจสอบ
(เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

การตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบภายใน มีหน้าที่ในการปฏิบัติงานตรวจสอบด้วยความเป็นอิสระและเที่ยงธรรม ตามมาตรฐานปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน เพื่อสร้างความเชื่อมั่น (Assurance) และให้คำปรึกษา (Consulting) เพื่อให้กระบวนการทำงานภายในองค์กรมีการกำกับดูแลกิจการ การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในที่ดี บรรลุวัตถุประสงค์การดำเนินงานขององค์กร และเป็นเครื่องมือที่สำคัญให้กับคณะกรรมการตรวจสอบ และผู้บริหารระดับสูงในการให้คำปรึกษา และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและแก้ไข เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผลในการดำเนินงาน

สำนักตรวจสอบภายในมีการจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕) และแผนการตรวจสอบ ประจำปี ๒๕๖๑ โดยกำหนดกิจกรรมตรวจสอบครอบคลุมภารกิจ ตามแผนวิสาหกิจของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และความเสี่ยงที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน (Risk-Based Approach) ขององค์กร โดยได้นำความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้บริหารระดับสูงและผู้มีส่วนได้เสียมาประกอบการพิจารณา

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในครอบคลุม ความครบถ้วนและเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงินการปฏิบัติตามกฎหมายกฎระเบียบนโยบายคำสั่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องระบบงานที่มีผลกระทบสำคัญต่อการดำเนินงานและการรายงานความเหมาะสมของการรักษาทรัพย์สินรวมทั้งประเมินการใช้ทรัพยากรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าโดยได้ให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO การปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้งจะมีการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมการประเมินความเสี่ยงกิจกรรมควบคุม การติดตามประเมินผลการปฏิบัติรวมทั้งมีการสอบทานประเมินความเพียงพอและประเมินประสิทธิผลของการควบคุมภายในเพื่อป้องกันการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น

◆ บุคลากรของสำนักตรวจสอบภายใน :

สำนักตรวจสอบภายในส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ทักษะและพัฒนาความสามารถต่าง ๆ ตามภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายเพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญมีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายในโดยผู้ตรวจสอบภายในทั้งหมดได้รับการอบรมที่มีองค์ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติงานตรวจสอบเกินกว่า ๔๐ ชั่วโมงต่อคนต่อปี ปัจจุบันมีผู้ตรวจสอบภายในได้รับวุฒิปริญญาชีพ ได้แก่ ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาต (Certified Internal Auditor: CIA) ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในระบบสารสนเทศ (Certified Information Systems Auditor: CISA) Certified Ethical Hacker (CEH) ใบอนุญาตเป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (Certified Public Accountant: CPA) ประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในของประเทศไทย (Certified Professional Internal Auditor of Thailand: CPIAT) และประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายใน (Certified Professional Internal Auditor: CPIA)

◆ **การรักษาคุณภาพงานของผู้ตรวจสอบภายใน :**

สำนักตรวจสอบภายในกำหนดให้มีการควบคุมการปฏิบัติงานในทุกระดับ โดยมีการประเมินการปฏิบัติงานตามสายบังคับบัญชา มีการประเมินคุณภาพภายหลังการตรวจสอบจากหน่วยรับตรวจ และมีการประเมินตนเองเป็นประจำทุกปี และได้นำผลการประเมินมาปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายในตามข้อเสนอแนะที่ได้รับจากการประเมินอย่างสม่ำเสมอ

รายงานทางการเงิน

๑ รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ๒๕๖๐ ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผล เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๒. ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	๒๕๖๐	๒๕๕๙	๒๕๕๘
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) ๑/			
รายได้รวม	๑๒,๑๙๔.๑๑	๑๑,๖๓๘.๙๓	๑๐,๗๗๓.๓๘
ค่าใช้จ่ายรวม	๑๐,๑๙๓.๖๔	๙,๒๗๖.๐๖	๘,๘๖๓.๙๗
ค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๒,๐๐๐.๔๗	๒,๓๖๒.๘๗	๑,๙๐๙.๔๑
<u>หมายเหตุ ๑/</u> งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ			

ฐานะการเงิน (ล้านบาท) ๒/

สินทรัพย์รวม	๑๔,๔๒๘.๖๒	๑๓,๓๘๕.๖๑	๑๒,๐๘๙.๙๖
หนี้สินรวม	๑๓,๔๖๓.๘๖	๑๒,๔๖๕.๓๓	๑๑,๒๐๐.๗๓
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๙๖๔.๗๖	๙๒๐.๒๘	๘๘๙.๒๓

อัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๓.๙๖	๑๓.๕๕	๑๒.๖๐
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๖.๓๑	๗.๑๙	๘.๒๕
(ไม่รวมค่าบริการร่อยจ่ายคืนสะสม)			
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น	๑.๖๔	๑.๔๔	๑.๒๑
และดอกเบี้ย (เท่า)			

หมายเหตุ ๒/ งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

๓. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน – งบการเงินเฉพาะบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๒,๐๐๐.๔๗ ล้านบาท

รายการ	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๙ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	๑๑,๔๓๓.๖๐	๑๐,๘๘๘.๙๖	๕๓๔.๖๔	๕
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	๖๘๘.๗๙	๖๘๑.๓๒	๗.๔๗	๑
รายได้อื่น	๗๑.๗๒	๕๘.๖๕	๑๓.๐๗	๒๒
รายได้รวม	๑๒,๑๙๔.๑๑	๑๑,๖๓๘.๙๓	๕๕๕.๑๘	๕
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	๑๐,๑๕๕.๒๑	๙,๒๐๙.๗๒	๙๔๕.๔๙	๑๐
ต้นทุนทางการเงิน	๓๘.๔๓	๖๖.๓๔	(๒๗.๙๑)	(๔๒)
ค่าใช้จ่ายรวม	๑๐,๑๙๓.๖๔	๙,๒๗๖.๐๖	๙๑๗.๕๘	๑๐
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๒,๐๐๐.๔๗	๒,๓๖๒.๘๗	(๓๖๒.๔๐)	(๑๕)

๓.๑ รายได้

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๒,๑๙๔.๑๑ ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๑,๔๓๓.๖๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๔ ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๖๘๘.๗๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน ๗๑.๗๒ ล้านบาท

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๑,๔๓๓.๖๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๕๓๔.๖๔ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ โดยมีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ ๔.๘ เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่เป็นการทำการบินภายในประเทศ และการทำการบินผ่านของสายการบินที่เป็นสมาชิก

รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๖๘๘.๗๙ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๗.๔๗ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑ ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าบริการขายสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการบิน (AOC) สำหรับรายได้อื่น จำนวน ๗๑.๗๒ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน ๑๓.๐๗ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๒ ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าบริการส่งมอบงานล่าช้า

๓.๒ ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๐,๑๙๓.๖๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน ๗,๕๙๒.๘๕ ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน ๒,๕๖๒.๓๖ ล้านบาท และต้นทุนทางการเงิน จำนวน ๓๘.๔๓ ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ตาม มาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านความปลอดภัยได้ประมาณ ๓๖๖.๙๐ ล้านบาท

๔. วิเคราะห์ฐานะการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

๔.๑ สินทรัพย์

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ จำนวน ๑๔,๔๒๘.๖๒ ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ ๔๔ และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนร้อยละ ๕๖ โดยมี องค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๙ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	๖,๓๑๑.๐๐	๕,๙๒๒.๐๖	๓๘๘.๙๔	๗
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๑๐.๑๐	๑๐.๑๐	-	-
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๒.๙๒	๔.๒๗	(๑.๓๕)	(๓๒)
- อาคารและอุปกรณ์	๕,๐๘๐.๖๙	๕,๒๐๖.๗๐	(๑๒๖.๐๑)	(๒)
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	๕๖.๖๖	๔๓.๑๘	๑๓.๔๘	๓๑
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๒,๙๖๗.๒๕	๒,๑๙๙.๓๐	๗๖๗.๙๕	๓๕
รวม	๑๔,๔๒๘.๖๒	๑๓,๓๘๕.๖๑	๑,๐๔๓.๐๑	๘

สินทรัพย์รวมในปี ๒๕๖๐ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๐๔๓.๐๑ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๘ ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น เนื่องจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างเพิ่มขึ้น

๔.๒ หนี้สิน

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ จำนวน ๑๓,๔๖๓.๘๖ ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ ๗๕ และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ ๒๕ โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๙ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	๙,๖๐๐.๒๙	๗,๕๘๖.๘๕	๒,๐๑๓.๔๔	๒๗
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	๕๔๓.๐๓	๕๔๒.๐๓	๑.๐๐	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
- เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	๐.๑๑	๐.๑๑	-	-
- เงินกู้ยืมระยะยาว	๘๑๖.๒๗	๒,๓๕๙.๒๙	(๑,๕๔๓.๐๒)	(๖๕)
- ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	๒,๕๐๔.๑๖	๑,๙๗๗.๐๕	๕๒๗.๑๑	๒๗
รวม	๑๓,๔๖๓.๘๖	๑๒,๔๖๕.๓๓	๙๙๘.๕๓	๘

หนี้สินรวมในปี ๒๕๖๐ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๙๙๘.๕๓ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๘ โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม จำนวน ๗,๓๗๙.๑๙ ล้านบาทประกอบด้วย ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมคงเหลือจากปี ๒๕๕๙ จำนวน ๕,๘๔๙.๒๙ ล้านบาท ซึ่งได้นำไปใช้จ่ายลงทุนแล้ว แต่ยังคงต้องแสดงเป็นหนี้สินตามมาตรฐานการบัญชี และค่าบริการรอจ่ายคืนประจำปี ๒๕๖๐ จำนวน ๒,๐๐๐.๔๗ ล้านบาท

สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน และเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารออมสิน และธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน

๔.๓ ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ จำนวน ๙๖๔.๗๖ ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๙ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	๓๐๔.๗๖	๒๖๐.๒๘	๔๔.๔๘	๑๗
รวม	๙๖๔.๗๖	๙๒๐.๒๘	๔๔.๔๘	๕

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วยหนี้สินรวม ๑๓,๔๖๓.๘๖ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๙๓ และส่วนของผู้ถือหุ้น ๙๖๔.๗๖ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๗

๕. สภาพคล่องทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด คงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ จำนวน ๓,๑๐๕.๓๕ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด ๔๔๔.๒๘ ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่กำหนด จำนวน ๑,๐๐๐ ล้านบาท ของธนาคาร กรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี จำนวน ๕๔๒.๐๓ ล้านบาท

รายการ	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๙ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	๓,๓๖๐.๙๖	๒,๘๓๘.๖๙	๕๒๒.๒๗
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(๑,๓๒๔.๐๗)	(๓,๕๕๒.๘๙)	๒,๒๒๘.๘๒
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(๑,๕๙๓.๔๘)	(๕๗๒.๙๕)	(๑,๐๒๐.๕๓)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	๐.๘๗	(๒.๕๖)	๓.๔๓
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๓,๑๐๕.๓๕	๒,๖๖๑.๐๗	๔๔๔.๒๘

๖. อัตราส่วนทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก และค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๕๙	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๓.๙๖	๑๓.๕๕	๐.๔๑
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	๖.๓๑	๗.๑๙	(๐.๘๘)
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๖๔	๑.๔๔	๐.๒๐

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) โดยในทางปฏิบัติ กรณีมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก หรือกรณีมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะสามารถเรียกเก็บจากบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่คงไว้ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญ ให้นำมาใช้จ่ายลงทุน นอกจากนี้ การลงทุนบางส่วนมาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาของบริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว

แนวโน้มทางการเงิน

๑. แนวโน้มทางการเงินในปี ๒๕๖๑

ตามประมาณการแผนการเงินประจำปี ๒๕๖๑ (ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๐ (๖๐๒) เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๐ บริษัทฯ คาดว่า จะมีรายได้รวมในปี ๒๕๖๑ จำนวน ๑๓,๒๑๔.๑๙ ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศจำนวน ๑๒,๔๔๘.๓๔ ล้านบาท โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๐ ร้อยละ ๖.๘ และโดยมีอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่เรียกเก็บปัจจุบันสำหรับ En Route Charge อัตรา ๓,๕๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge อัตรา ๕๐๐ บาทต่อหน่วย และมีรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและอื่นๆ จำนวน ๗๖๕.๘๕ ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการได้รับอนุมัติไว้รวมจำนวน ๒,๘๖๓.๘๒ ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๓๕๐.๓๗ ล้านบาท

ทั้งนี้ จากการทบทวนปริมาณเที่ยวบินให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยคาดการณ์แนวโน้มของปริมาณเที่ยวบินคาดว่าจะมีปริมาณเที่ยวบินลดลงเล็กน้อย โดยคาดว่าจะมีปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ในปี ๒๕๖๑ ที่ทบทวนใหม่ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๐ ร้อยละ ๖.๔ ทำให้มีประมาณการรายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศลดลงเพียงเล็กน้อย

สำหรับงบลงทุนประจำปี ๒๕๖๑ มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๐ จำนวน ๑,๗๕๐.๐๐ ล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕ โดยสามารถใช้จ่ายลงทุนจากเงินรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินผู้ถือหุ้นประจำปี ๒๕๖๐ โดยไม่ต้องเบิกใช้เงินกู้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑

๒. แนวโน้มทางการเงินในระยะ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕)

แผนรายได้และค่าใช้จ่ายในระยะ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕) แนวโน้มในระยะเวลา ๕ ปี ตามแผนการเงินประจำปี ๒๕๖๑ (ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕) บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้รวมเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๗ ต่อปี โดยสามารถคงอัตราค่าบริการฯ ที่เรียกเก็บปัจจุบันได้จนถึงปี ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายผลการดำเนินงานที่บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร และในปี ๒๕๖๕ ประมาณการปรับทบทวนอัตราค่าบริการเพิ่มขึ้นภายใต้อัตราค่าบริการขั้นสูงที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) สำหรับค่าใช้จ่ายดำเนินการมีอัตราค่าการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๘ ต่อปี โดยบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายตลอดระยะเวลา ๕ ปี

แผนการลงทุนและการจัดหาแหล่งทุนในระยะ ๕ ปี จากแผนการลงทุนในระยะ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕) ซึ่งสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕ ของบริษัทฯ คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ ๑๓,๗๐๐.๐๐ ล้านบาท การลงทุนส่วนใหญ่อยู่ในภาคความปลอดภัยและสนับสนุนภาคความปลอดภัย เป็นการจัดหาระบบ/อุปกรณ์เพื่อรักษาเสถียรภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการการบินทางอากาศ โดยเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์เดิมที่เสื่อมสภาพและจัดหาเพิ่มเติมการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบินทางอากาศที่ครบถ้วนมีศักยภาพแข่งขันได้และสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

และการลงทุนเพื่อการพัฒนาเทคโนโลยีระบบบริการการเดินทางอากาศตามแผนการพัฒนาระบบการบิน (Aviation System Block Upgrade : ASBUs) ของ ICAO โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีแหล่งเงินลงทุนส่วนใหญ่จากเงินรายได้ค่าบริการรอจ่ายคืนและเงินทุนหมุนเวียนอื่น และจากแหล่งเงินกู้ภายนอกบางส่วน

รายงานของผู้สอบบัญชี
(ตามเอกสารแนบ)



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ(กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 งบรายได้และค่าใช้จ่ายรวมและงบรายได้และค่าใช้จ่ายเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะบริษัท รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้ แสดงฐานะการเงินรวมของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ และฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มกิจการและเลิกกิจการ หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริต

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

หรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบการปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปลักษณะความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท โดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่



- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ณ.ธ

(นางสาวบรรลุน ศิริสิงห์สังชัย)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

ฐว

(นางสุไลวรรณ์ เพียรเพิ่มภัทร)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		2560	2559	2560	2559
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	3,105,352,654.36	2,661,066,652.57	3,024,020,529.50	2,584,530,515.12
เงินลงทุนชั่วคราว	5.2	1,717,042,661.18	1,917,572,038.60	1,512,719,419.43	1,758,255,689.32
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	5.3	1,360,209,981.93	1,190,996,220.16	1,343,537,463.98	1,173,532,238.54
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		12,594,145.00	14,694,980.00	-	-
วัสดุคงเหลือ	5.4	110,703,124.05	133,212,154.40	110,703,124.05	133,212,154.40
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.5	5,098,069.38	4,521,078.09	5,098,069.38	4,521,078.09
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		6,311,000,635.90	5,922,063,123.82	5,996,078,606.34	5,654,051,675.47
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	5.6	10,100,000.00	10,100,000.00	10,000,000.00	10,000,000.00
เงินให้กู้ยืมระยะยาว		2,915,793.00	4,271,000.00	-	-
อาคารและอุปกรณ์	5.7	5,080,688,500.00	5,206,703,407.65	5,079,931,176.94	5,206,053,330.29
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.8	56,660,369.49	43,178,008.80	56,660,369.49	43,178,008.80
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	5.9	2,967,252,511.78	2,199,295,130.56	2,967,252,511.78	2,199,295,130.56
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		8,117,617,174.27	7,463,547,547.01	8,113,844,058.21	7,458,526,469.65
รวมสินทรัพย์		14,428,617,810.17	13,385,610,670.83	14,109,922,664.55	13,112,578,145.12

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

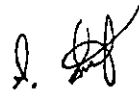
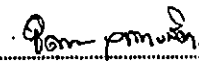
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หมายเหตุ	2560	2559	2560	2559
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.10	1,555,227,781.66	1,232,684,706.41	1,545,395,796.14	1,224,145,999.11
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.11	543,026,000.00	542,026,000.00	543,026,000.00	542,026,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.12	225,819,711.97	97,965,309.40	222,130,246.23	94,168,929.40
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		11,739,314.40	24,765,369.46	11,739,314.40	24,765,369.46
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	5.13	7,379,185,573.37	5,849,289,768.15	7,379,185,573.37	5,849,289,768.15
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.14	428,322,337.13	382,142,947.38	428,016,011.36	381,835,229.33
รวมหนี้สินหมุนเวียน		10,143,320,718.53	8,128,874,100.80	10,129,492,941.50	8,116,231,295.45
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินสงเสริมเพื่อการศึกษาบุตร		108,378.72	106,567.08	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.15	816,268,000.00	2,359,294,000.00	816,268,000.00	2,359,294,000.00
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.16	2,504,161,723.05	1,977,052,849.67	2,504,161,723.05	1,977,052,849.67
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		3,320,538,101.77	4,336,453,416.75	3,320,429,723.05	4,336,346,849.67
รวมหนี้สิน		13,463,858,820.30	12,465,327,517.55	13,449,922,664.55	12,452,578,145.12
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
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		304,758,989.87	260,283,153.28	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		964,758,989.87	920,283,153.28	660,000,000.00	660,000,000.00
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		14,428,617,810.17	13,385,610,670.83	14,109,922,664.55	13,112,578,145.12

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นางสารณี อังสุสิงห์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นางฉีกมล สุนทรสิต)
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

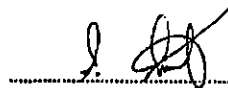
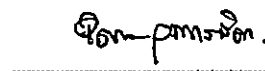
งบรายได้และค่าใช้จ่าย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	11,433,598,037.96	10,898,960,189.99	11,433,598,037.96	10,898,960,189.99
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	595,254,109.16	571,555,606.82	595,254,109.16	571,555,606.82
รายได้จากงานที่รับทำ	93,537,607.38	109,761,252.35	93,537,607.38	109,761,252.35
รายได้อื่น	5.19 71,725,498.84	58,653,662.71	71,725,498.84	58,653,662.71
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	21,887,627.10	21,414,015.51	-	-
รวมรายได้	12,216,002,880.44	11,660,344,727.38	12,194,115,253.34	11,638,930,711.87
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนงานรับทำ	55,536,983.52	68,660,104.37	55,536,983.52	68,660,104.37
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป	43,996,392.83	36,003,411.19	43,996,392.83	36,003,411.19
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	5.20 7,309,272,696.84	6,677,129,696.44	7,592,845,383.90	6,941,137,274.50
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	870,813,552.08	807,985,394.08	870,813,552.08	807,985,394.08
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	324,924,512.02	265,896,680.01	324,924,512.02	265,896,680.01
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน	392,377,682.64	305,893,475.62	392,377,682.64	305,893,475.62
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร	155,135,373.40	162,970,447.23	155,135,373.40	162,970,447.23
ค่าใช้จ่ายอื่น	5.21 719,584,239.00	621,172,863.10	719,584,239.00	621,172,863.10
ต้นทุนทางการเงิน	38,428,217.24	66,338,033.98	38,428,217.24	66,338,033.98
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	5.22 260,984,477.57	254,364,587.22	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	10,171,054,127.14	9,266,414,693.24	10,193,642,336.63	9,276,057,684.08
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	2,000,472,916.71	2,362,873,027.79	2,000,472,916.71	2,362,873,027.79
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	44,475,836.59	31,057,006.35	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นางสารณี อังสุสิงห์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นางจิตกมล สุนทรสิน)
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกซึ่งไม่ได้รวมเงินปันผล	2,000,413,844.89	2,362,738,773.65	2,000,413,844.89	2,362,738,773.65
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	44,475,836.59	31,057,006.35	-	-
รายการปรับกระทบเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	(566,376.66)	4,612,156.89	(566,376.66)	4,612,156.89
หนี้สงสัยจะสูญ	30,311,140.32	20,017,544.63	30,311,140.32	20,017,544.63
หนี้สูญ	19,177,625.09	1,861,537.35	19,177,625.09	1,861,537.35
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	870,955,156.38	808,113,251.30	870,813,552.08	807,985,394.08
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	1,039,231.73	5,987,804.74	1,039,231.73	5,987,804.74
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(1,238,508.25)	(1,073,994.82)	(1,238,508.25)	(1,073,994.82)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	2,133,116.61	1,961,052.12	2,133,116.61	1,961,052.12
รายได้รอการรับรู้โอนเป็นรายได้	(733,132.48)	(1,106,834.98)	(733,132.48)	(1,106,834.98)
ดอกเบี้ยรับ	(53,464,519.93)	(48,004,747.74)	(49,502,636.83)	(43,825,096.73)
ดอกเบี้ยจ่าย	38,428,217.24	66,338,033.98	38,428,217.24	66,338,033.98
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	584,306,364.85	550,828,659.99	584,306,364.85	550,828,659.99
ประมาณการหนี้สิน	-	(2,061,509.75)	-	(2,061,509.75)
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก				
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	3,535,237,996.38	3,801,268,733.71	3,494,582,438.59	3,774,263,521.15
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	(216,930,372.51)	114,216,237.37	(217,757,128.57)	113,376,515.48
วัสดุคงเหลือ	22,509,030.35	15,027,892.00	22,509,030.35	15,027,892.00
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(576,991.29)	3,630,166.18	(576,991.29)	3,630,166.18
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	322,541,785.95	(38,326,436.86)	321,248,507.73	(34,380,685.94)
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	(470,577,111.49)	(380,602,282.64)	(470,577,111.49)	(380,602,282.64)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	127,854,402.57	(928,192,236.49)	127,961,316.83	(928,812,389.49)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	46,709,122.23	270,300,502.88	46,710,514.51	270,354,838.74
เงินส่งเสริมการศึกษาบุตร	1,811.64	1,781.36	-	-
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	3,366,769,673.83	2,857,324,357.51	3,324,100,576.66	2,832,857,575.48
ดอกเบี้ยรับ	51,390,934.72	44,020,047.67	47,464,344.01	39,820,018.57
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(57,197,491.47)	(62,653,194.78)	(57,197,491.47)	(62,653,194.78)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,360,963,117.08	2,838,691,210.40	3,314,367,429.20	2,810,024,399.27

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หน่วย : บาท			
	2560	2559	2560	2559
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินรับเงินปันผล	59,071.82	134,254.14	59,071.82	134,254.14
เงินรับเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	4,213,659,908.91	2,353,800,412.60	4,213,659,908.91	2,353,800,412.60
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	(4,013,130,531.49)	(4,165,062,272.87)	(3,968,123,639.02)	(4,112,054,101.92)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	28,253,441.00	57,331,897.00	-	-
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น	(18,943,105.00)	(58,313,000.00)	-	-
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะยาว	156,671.00	24,891,404.00	-	-
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว	(6,010,965.00)	(23,517,407.00)	-	-
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	(1,529,100,088.98)	(1,780,878,609.59)	(1,529,100,088.98)	(1,780,878,609.59)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์	(248,850.00)	(351,527.70)	-	(274,594.70)
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)	-	38,000,000.00	-	-
เงินรับจากการขายอุปกรณ์	1,238,508.25	1,073,994.82	1,238,508.25	1,073,994.82
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,324,065,939.49)	(3,552,890,854.60)	(1,282,266,239.02)	(3,538,198,644.65)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินรับจากการกู้ยืมเงินระยะยาว	-	2,075,430,000.00	-	2,075,430,000.00
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมเงินระยะยาว	(1,000,000,000.00)	(1,642,830,000.00)	(1,000,000,000.00)	(1,642,830,000.00)
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(542,026,000.00)	(926,240,000.00)	(542,026,000.00)	(926,240,000.00)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(51,454,272.30)	(79,310,523.06)	(51,454,272.30)	(79,310,523.06)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,593,480,272.30)	(572,950,523.06)	(1,593,480,272.30)	(572,950,523.06)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	443,416,905.29	(1,287,150,167.26)	438,620,917.88	(1,301,124,768.44)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	2,661,066,652.57	3,950,779,087.72	2,584,530,515.12	3,888,217,551.45
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร	869,096.50	(2,562,267.89)	869,096.50	(2,562,267.89)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นสุดงวด	3,105,352,654.36	2,661,066,652.57	3,024,020,529.50	2,584,530,515.12

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

1. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

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

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ.2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี 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 2560

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
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 19 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
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 เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง เกษตรกรรม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การร่วมกิจการ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอนการบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับ เหมืองผิวดิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
(ปรับปรุง 2559)

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาประกันภัย

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การร่วมกิจการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
(ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์
(ปรับปรุง 2560) ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้
สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560)
เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
(ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
(ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
(ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับ
(ปรับปรุง 2560) เหมือนผิวดิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
(ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐาน
การรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นใน
หรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 และในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินผลกระทบ
ของมาตรฐาน และการตีความมาตรฐานดังกล่าว และเชื่อว่าโดยส่วนใหญ่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในหลักการสำคัญ
และจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

4.1.1 รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ รับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

4.1.2 รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาและ
อัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

4.1.3 รายได้จากงานรับทำ รับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน

4.1.4 ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทน
ที่แท้จริง

4.1.5 ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงิน
จากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและคามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่
ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยได้มีการกำหนดค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ
ไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2548 ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ

อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

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
อุปกรณ์โทรศัพท์	7	ปี
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	7 - 20	ปี
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	5 - 7	ปี
รถยนต์และรถยนต์ลากจูง	5	ปี
เครื่องบิน	5 - 25	ปี
สินทรัพย์รับบริจาค	5 - 25	ปี

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนก่อนปี 2557 บันทึกรวมอยู่ในเครื่องมือตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน

การพัฒนาาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญ และการจัดซื้อทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดรายได้มากกว่า 1 ปี บันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์ถาวร

4.5.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5 - 10 ปี

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ค่าตัดจำหน่าย คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ ร้อยละ 20 ต่อปี

4.7 ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทฯ ดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

4.8 รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคมานั้น

4.9 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

4.10 สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ในการทำอนุพันธ์ทางการเงิน ได้แก่ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP : IRS) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความเสี่ยง ส่วนต่างของดอกเบี้ยรับรู้เป็นรายได้อื่น หรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

4.11 ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก

บริษัทฯ ดำเนินการโดยมิได้ค้ำกำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนรายได้ที่แต่ละสายการบินใช้บริการในงวดนั้น ๆ

4.12 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น บริษัทฯ ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้ โดยใช้อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาล 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

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
เงินสดในประเทศ	4.55	4.13	2.25	1.83
เงินฝากธนาคารในประเทศ	3,100.80	2,656.94	3,021.77	2,582.70
รวม	3,105.35	2,661.07	3,024.02	2,584.53

5.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 6 เดือน	1,513.27	1,758.81	1,512.72	1,758.26
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 12 เดือน	203.77	158.76	-	-
รวม	1,717.04	1,917.57	1,512.72	1,758.26

5.3 ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
ลูกหนี้ค่าบริการ				
เชีครับ	6.97	4.26	6.97	4.26
ลูกหนี้สายการบิน	1,385.56	1,169.56	1,385.56	1,169.56
ลูกหนี้ในประเทศ	74.73	81.79	74.44	81.41
ลูกหนี้ต่างประเทศ	15.23	24.44	15.23	24.44
รายได้ค่าบริการค้างรับ	1.28	2.74	1.28	2.74
	1,483.77	1,282.79	1,483.48	1,282.41
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(258.07)	(227.72)	(258.07)	(227.72)
รวมลูกหนี้ค่าบริการ	1,225.70	1,055.07	1,225.41	1,054.69
ลูกหนี้อื่น				
ดอกเบี้ยค้างรับ	12.22	8.86	12.02	8.70
ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา	67.89	58.26	67.89	58.26
ลูกหนี้พนักงาน	0.12	0.18	0.12	0.18
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	31.06	46.11	31.06	46.11
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	23.22	22.52	7.04	5.59
รวมลูกหนี้อื่น	134.51	135.93	118.13	118.84
รวม	1,360.21	1,191.00	1,343.54	1,173.53

ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 ส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้ค้างชำระค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้าโครงการจัดซื้อระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินและบริการเดินอากาศพร้อมติดตั้ง จำนวน 1 ระบบ จำนวน 67.36 ล้านบาท และบริษัทฯ มิได้ชำระเงินงวดสุดท้าย จำนวน 40.00 ล้านบาท ให้แก่ผู้ขาย ซึ่งเมื่อหักกลบลบหนี้แล้ว ผู้ขายมีหนี้ที่จะต้องชำระให้กับบริษัทฯ จำนวน 27.36 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการแสวงหาข้อเท็จจริงของศาลปกครองกลางและรอคำสั่งจากศาลปกครองกลางกำหนดวันนัดพิจารณาคดีครั้งแรก

5.4 วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท		
งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	2560	2559
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	83.24	101.54
อะไหล่เครื่องบิน	21.53	25.43
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	1.23	2.05
วัสดุสำนักงาน	3.93	3.41
อะไหล่อื่น ๆ	<u>0.77</u>	<u>0.78</u>
รวม	<u>110.70</u>	<u>133.21</u>

5.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท		
งบการเงินเฉพาะบริษัท		
	2560	2559
เงินมัดจำ	4.51	4.65
งานระหว่างทำ	1.44	0.53
บัญชีพัก	<u>(0.85)</u>	<u>(0.66)</u>
รวม	<u>5.10</u>	<u>4.52</u>

5.6 เงินลงทุนระยะยาวอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
กองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง	10.00	10.00	10.00	10.00
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 36 เดือน	<u>0.10</u>	<u>0.10</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
รวม	<u>10.10</u>	<u>10.10</u>	<u>10.00</u>	<u>10.00</u>

5.7 อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท										
	รวม			ค่าเสื่อมราคาสะสม						
	ยอดยกมา			ยอดยกไป			ยอดยกไป			
	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 59
อาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท										
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	2,935.58	38.98	-	2,974.56	1,719.51	119.66	-	1,839.17	1,135.39	1,216.07
ระบบอำนวยความสะดวก	1,356.82	85.81	12.76	1,429.87	754.98	83.73	12.33	826.38	603.49	601.84
เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร	6,314.19	305.29	153.64	6,465.84	4,468.69	401.79	152.22	4,718.26	1,747.58	1,845.50
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	378.75	20.56	1.64	397.67	214.64	19.58	1.64	232.58	165.09	164.11
อุปกรณ์โทรพิมพ์	0.06	-	-	0.06	0.06	-	-	0.06	-	-
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	1,208.52	84.94	17.52	1,275.94	787.85	86.03	17.42	856.46	419.48	420.67
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	1,033.19	195.84	33.97	1,195.06	762.97	111.91	33.79	841.09	353.97	270.22

หน่วย : ล้านบาท

	รวมทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				คงเหลือ	
	ยอดยกมา		ยอดยกไป		ยอดยกมา		ยอดยกไป			
	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 59
รถยนต์และรถลากจูง	3.52	0.44	-	3.96	2.39	0.32	-	2.71	1.25	1.13
เครื่องบิน	821.94	-	-	821.94	138.19	32.30	-	170.49	651.45	683.75
สินทรัพย์รับบริจาค	114.03	0.20	3.37	110.86	111.27	0.73	3.37	108.63	2.23	2.76
รวมอาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท	14,166.60	732.06 ^{2/}	222.90	14,675.76	8,960.55	856.05	220.77	9,595.83	5,079.93	5,206.05
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ										
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	3.27	0.25	-	3.52	2.62	0.14	-	2.76	0.76	0.65
รวมอาคารและอุปกรณ์งบการเงินรวม	14,169.87	732.31	222.90	14,679.28	8,963.17	856.19	220.77	9,598.59	5,080.69	5,206.70

หมายเหตุ ^{1/} เรดาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรดาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน

อุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

^{2/} เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 731.86 ล้านบาท

และสินทรัพย์รับบริจาค จำนวน 0.20 ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทฯ ก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงาน

โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

5.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

	2560	2559
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 59	55.19	21.84
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	<u>28.25^{1/}</u>	<u>33.35^{1/}</u>
	83.44	55.19
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	<u>(26.78)</u>	<u>(12.01)</u>
รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 60	<u>56.66</u>	<u>43.18</u>
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	14.76	7.14

^{1/} รับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

5.9 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

	2560	2559
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 59	2,199.30	1,989.52
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	<u>1,529.10</u>	<u>1,780.88</u>
	3,728.40	3,770.40
หัก โอนไปอาคารและอุปกรณ์	<u>(731.86)</u>	<u>(1,531.76)</u>
โอนไปสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	<u>(28.25)</u>	<u>(33.35)</u>
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	<u>(1.04)</u>	<u>(5.99)</u>
ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 60	<u>2,967.25</u>	<u>2,199.30</u>

5.10 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
เจ้าหนี้การค้า				
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	948.16	135.80	948.16	135.80
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	4.23	3.84	4.23	3.84
บัญชีหักรับสินค้าและบริการ	<u>385.73</u>	<u>252.28</u>	<u>385.73</u>	<u>252.28</u>
รวมเจ้าหนี้การค้า	<u>1,338.12</u>	<u>391.92</u>	<u>1,338.12</u>	<u>391.92</u>
เจ้าหนี้อื่น				
บัญชีหักเช็คจ่ายระหว่างทาง	41.81	771.65	32.13	763.11
บัญชีหักลูกหนี้รอดัดบัญชี	156.60	52.10	156.60	52.10
เจ้าหนี้พนักงาน	11.06	8.56	11.06	8.56
รายได้รับล่วงหน้า	<u>7.64</u>	<u>8.46</u>	<u>7.49</u>	<u>8.46</u>
รวมเจ้าหนี้อื่น	<u>217.11</u>	<u>840.77</u>	<u>207.28</u>	<u>832.23</u>
รวม	<u>1,555.23</u>	<u>1,232.69</u>	<u>1,545.40</u>	<u>1,224.15</u>

5.11 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	ธนาคาร			รวม
	ออมสิน		กรุงศรีอยุธยา	
วงเงิน	<u>1,650.00</u>	<u>3,480.00</u>	<u>2,075.43</u>	
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 59	126.94	-	415.09	542.03
หัก ชำระระหว่างงวด	<u>(126.94)</u>	<u>-</u>	<u>(415.09)</u>	<u>(542.03)</u>
	-	-	-	-
บวก โอนจากเงินกู้ระยะยาว	<u>126.94</u>	<u>1.00</u>	<u>415.09</u>	<u>543.03</u>
ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 60	<u>126.94</u>	<u>1.00</u>	<u>415.09</u>	<u>543.03</u>

5.12 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและภาษีโรงเรือน	187.45	51.15	187.45	51.15
ค่าสาธารณูปโภค	28.52	27.90	28.52	27.90
อื่น ๆ	<u>9.85</u>	<u>18.92</u>	<u>6.16</u>	<u>15.12</u>
รวม	<u>225.82</u>	<u>97.97</u>	<u>222.13</u>	<u>94.17</u>

5.13 ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท	
		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		2560	2559
ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 59		5,849.29	3,867.02
บวก ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด		2,000.47	2,362.87
เรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิก		-	0.05
		7,849.76	6,229.94
หัก คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด		(470.57)	(380.65)
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 60		<u>7,379.19</u>	<u>5,849.29</u>

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2560 ครั้งที่ 70 เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2560 ได้อนุมัติให้คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย (Overcollection) ปีงบประมาณ 2559 ให้แก่สายการบินผู้ถือหุ้น ในอัตราร้อยละ 20 โดยให้เป็นส่วนลดค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในปีงบประมาณ 2560 (เมษายน - กันยายน 2560) ส่วนที่เหลือร้อยละ 80 ให้นำมาใช้จ่ายลงทุนในปี 2560 และชำระคืนเงินกู้

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2560 บริษัทฯ มีรายได้รวม 12,194.11 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวม 10,193.64 ล้านบาท จึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 2,000.47 ล้านบาท เมื่อรวมกับค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยอดยกมา จำนวน 5,849.29 ล้านบาท และคืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก จำนวน 470.57 ล้านบาทแล้ว คงเหลือค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ณ วันสิ้นงวด จำนวน 7,379.19 ล้านบาท

สำหรับรายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่ 2 มีโครงข่ายที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559 - วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 67.59 ล้านบาท โดยแสดงรวมอยู่ในรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์และค่าบริการข้อมูลการบิน

5.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท	
		งบการเงินรวม	
		2560	2559
		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		2560	2559
รายได้รอการรับรู้		2.23	2.76
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้กรมสรรพากร		324.10	305.97
เงินประกันสัญญา		99.48	70.95
บัญชีหักจัดสรรหุ้น ข		<u>2.51</u>	<u>2.46</u>
รวม		<u>428.32</u>	<u>382.14</u>

5.15 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท					
ธนาคาร	สัญญาคง	วงเงิน	ระยะเวลา	โอนเป็นหนี้ที่ครบ	ชำระ	ยอดคงเหลือ	ยอดคงเหลือ
	วันที่			กำหนดชำระใน 1 ปี			
					ระหว่างงวด	ณ 30 ก.ย. 60	ณ 30 ก.ย. 59
ออมสิน	3 ก.ย. 50	1,650.00	15 ปี ปลดหนี้ 2 ปี	126.94	-	571.01	697.95
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	1,000.00	245.25	1,660.34
รวม		<u>7,205.43</u>		<u>543.03</u>	<u>1,000.00</u>	<u>816.26</u>	<u>2,359.29</u>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 บริษัทฯ มีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน 7,205.43 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมจากธนาคารออมสินเพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ และเงินกู้ยืมจากธนาคารกรุงศรีอยุธยาเพื่อขอใช้เงินกู้เดิม (Refinance) โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

5.16 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวน 1,047.56 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ทยอยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงในระยะเวลา 5 ปี ปีละจำนวน 209.51 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้ทยอยโอนครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดปีบัญชี 2559 แล้ว โดยในงวดนี้ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงอัตราผลตอบแทนที่ใช้ในการคิดลด จากอัตราผลตอบแทนในท้องตลาดของหุ้นกู้เป็นอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาล

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่สำคัญที่ใช้ในการคำนวณประมาณการหนี้สินมีดังต่อไปนี้

	2560	2559
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
อัตราคิดลด	2.80	4.50
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.00	6.00

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน - ยอดยกมา	1,977.05	1,488.88
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอน - ระหว่างงวด	-	209.51
ผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	584.31	341.32
จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	(57.20)	(62.66)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานคงเหลือ	<u>2,504.16</u>	<u>1,977.05</u>
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึงวันที่ 30 ก.ย. 54	-	1,047.56
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนสะสม	<u>-</u>	<u>(1,047.56)</u>
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนคงเหลือ	<u>-</u>	<u>-</u>

5.17 ทุนเรือนหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2560	2559
ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		
หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)	600.00	600.00
หุ้น ข (บริษัทการบินต่าง ๆ เป็นผู้ถือหุ้น)	<u>60.00</u>	<u>60.00</u>
รวมทุนเรือนหุ้น	<u>660.00</u>	<u>660.00</u>

5.18 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

5.19 รายได้อื่น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2560	2559
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	42.70	36.06
เงินปันผล	0.06	0.13
อื่น ๆ	28.97	22.46
รวม	<u>71.73</u>	<u>58.65</u>

5.20 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2560	2559	2560	2559
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	6,277.21	5,711.83	6,277.21	5,711.83
ผลประโยชน์พนักงาน	584.31	550.83	584.31	550.83
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	447.76	414.47	447.76	414.47
เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ	-	-	283.57	264.01
รวม	<u>7,309.28</u>	<u>6,677.13</u>	<u>7,592.85</u>	<u>6,941.14</u>

5.21 ค่าใช้จ่ายอื่น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2560	2559
ค่าสอบบัญชีและค่าสอบทาน	1.76	1.64
ค่าจัดประชุม	24.41	23.17
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	14.52	12.47
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	36.20	22.60
ค่าบำรุงและบริจาค	23.02	19.01
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	240.88	198.67
ค่าเบี้ยประกันภัย	38.56	42.94
ค่าธรรมเนียม	11.20	13.10
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมและพัฒนา	131.85	100.25
ค่าตัดจำหน่ายพัสดุและสินทรัพย์	33.64	54.25
ค่ารักษาความปลอดภัย	47.78	44.31

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	2.13	1.98
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	1.46	4.49
หนี้สงสัยจะสูญ	30.31	20.02
หนี้สูญ	19.18	1.86
อื่น ๆ	62.68	60.41
รวม	719.58	621.17

5.22 ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ งบการเงินรวม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสวัสดิการพนักงาน	260.32	253.92
อื่น ๆ	0.66	0.44
รวม	260.98	254.36

5.23 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 2560 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน 3,017 ราย บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน ในงวดบัญชีนี้ จำนวน 449.46 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 447.76 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 1.70 ล้านบาท)

5.24 ค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดบัญชีปี 2560 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ ดังนี้

บาท

1. ค่าตอบแทนกรรมการรัฐวิสาหกิจรายเดือน	1,335,170.33
2. คณะกรรมการบริษัทฯ	1,078,750.00
3. คณะกรรมการบริหาร	520,000.00
4. คณะกรรมการตรวจสอบ	387,096.00
5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	320,000.00
6. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	107,500.00
7. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	97,000.00
8. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	707,500.00

ค่าเบี้ยประชุมประกอบด้วยค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งจากหน่วยงานภายนอก

5.25 รายการระหว่างกันกับเงินกองทุนสวัสดิการฯ

ในงวดบัญชีปี 2560 มีรายการรับ-จ่ายเงินสมทบกองทุนสวัสดิการระหว่างกัน จำนวน 283.57 ล้านบาท

5.26 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ตามที่บริษัทฯ ดำเนินภารกิจบริการควบคุมจราจรทางอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องตามสัญญาที่ทำไว้กับกระทรวงคมนาคม โดยได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 239) พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 254) พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ซึ่งต่อมากกรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัทฯ ตั้งแต่ปีบัญชี 2546 - 2554 โดยไม่มีประเด็นหรือข้อสังเกตเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในเดือนพฤศจิกายน 2556 เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัทฯ สำหรับปีบัญชี 2555 และมีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบสภาพกิจการในเดือนมีนาคม 2557 ว่ายังมีประเด็นเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้จากงานที่รับทำให้แก่ลูกค้าอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้าบริษัทสายการบินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีปี 2555 ซึ่งจากนั้น ได้มีการติดตามประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมสรรพากรเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2560 เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรได้แจ้งสรุปภาษีที่ต้องชำระสำหรับปี 2555 ทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์เบื้องต้นอย่างไม่เป็นทางการว่ามีรายได้งานรับทำให้แก่ลูกค้าที่ไม่ใช่สายการบิน รายได้ค่าเช่าอุปกรณ์วิทยุสื่อสาร เฉพาะส่วนของลูกค้าที่ไม่ใช่สายการบิน และรายได้ค่าบริการเครือข่ายสื่อสาร เฉพาะส่วนที่ให้บริการในประเทศ ที่อาจมีภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม เบี้ยปรับ และเงินเพิ่ม (คำนวณถึงเดือนกันยายน 2560) ของปี 2555 - 2560 ประมาณ 240 ล้านบาท เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 บริษัทฯ ได้มีหนังสือสอบถามไปยังกรมสรรพากรเพื่อขอทราบผลการตรวจรายได้ของบริษัทฯ ที่ไม่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามหนังสือกองบัญชีและรายได้ ที่ บข.งบ 990/2560 ลงวันที่ 13 พฤศจิกายน 2560

ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างประสานงานกับผู้อำนวยการสำนักบริหารภาษีธุรกิจขนาดใหญ่ กรมสรรพากร เพื่อหารือในเรื่องดังกล่าว