



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รายงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๑
(๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ - ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑)

สารบัญ

สารจากประธานกรรมการ	๑
สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๓
ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ	
ประวัติความเป็นมา	๕
วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ	๖
แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ	๙
แผนวิสาหกิจ	๙
ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ	๑๐
ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ Website	๑๐
สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน	๑๒
ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ	๑๓
ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต	๑๔
โครงสร้างการบริหารองค์กร	
ผังโครงสร้างองค์กร	๑๖
หน้าที่รับผิดชอบ	๑๗
คณะกรรมการ	๑๘
คณะผู้บริหาร	๒๐
โครงสร้างอัตรากำลัง	๒๕
โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น	๒๖
หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ	๓๑
แผนงานโครงการสำคัญ	๓๑
การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ	๔๐
บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ ประจำปี ๒๕๖๑	๔๒
ผลการดำเนินงานขององค์กร	
บริการการเดินอากาศ	๕๓
การบริหารจราจรทางอากาศ	๕๔
การจัดการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ	๕๔
บริการสื่อสารการบิน	๕๗
บริการข่าวสารการบิน	๕๘
บริการเกี่ยวเนื่อง	๕๙
การดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคล	๖๔
ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน	๖๘
การประเมินผลการดำเนินงาน	๖๙

รางวัลที่ได้รับระหว่างปี	๗๐
เรื่องเด่นในรอบปี	๗๐
การบริหารจัดการองค์กร	
การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน	๗๓
การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ	๗๔
ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล	
รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี	
นโยบายการกำกับกิจการที่ดี	๗๔
โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ	๗๕
รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑	๗๖
บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ	๘๗
คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ	๑๐๒
คำตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง	๑๐๔
นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์	๑๐๔
รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร	
รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ	๑๐๕
การตรวจสอบภายใน	๑๐๗
รายงานทางการเงิน	๑๐๘
แนວໂນ້ມทางการเงิน	๑๑๓
รายงานของผู้สอบบัญชี	

สารจากประธานกรรมการ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ซึ่งนับเป็นภารกิจที่สำคัญในระบบการขนส่งของประเทศที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก มีความมุ่งมั่นพัฒนาการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับสายการบินผู้ให้บริการ มาโดยตลอดระยะเวลา ๗๐ ปี

ในปี ๒๕๖๑ อุตสาหกรรมการบินของประเทศยังคงเผชิญกับความท้าทายจากเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน อย่างไรก็ตาม ปริมาณเที่ยวบินของประเทศโดยรวมและในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงต้องสร้างความพร้อมทั้งด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย การส่งเสริมบุคลากรเพื่อเพิ่มศักยภาพ ตลอดจนการปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการ และการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานในกิจการบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรทางอากาศ

บริษัทฯ ได้มีการลงทุนโครงการสำคัญทางยุทธศาสตร์ ซึ่งโครงการมีความก้าวหน้าตามลำดับ อาทิ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre) รวมทั้งการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบอุปกรณ์สื่อสารและระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานสำคัญทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศให้มีมาตรฐานและพร้อมรองรับปริมาณจราจรทางอากาศในภูมิภาค และเป็นไปตามแผนการพัฒนาระบบการบินของโลกตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO กำหนด

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้บูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อร่วมเป็นพันธมิตรในกิจการบินเพื่อพัฒนาองค์ความรู้และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับเทคโนโลยีและวิธีปฏิบัติใหม่ ๆ ที่ใช้ในการให้บริการการเดินอากาศ และแนวทางการรับมือกับความท้าทายและโอกาสต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับสากล

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของบุคลากร จึงได้ดำเนินโครงการพัฒนาทักษะ ความรู้ความสามารถอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งจัดการคัดเลือกบุคลากรเพื่อเข้าปฏิบัติงานให้พร้อมรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ และส่งเสริมบุคลากรในการเพิ่มศักยภาพการพัฒนานวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อภารกิจขององค์กรและชุมชน รวมทั้งสนับสนุนโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

การบริหารจัดการของบริษัทฯ ยึดมั่นภายใต้หลักการ “การกำกับดูแลที่ดี” ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ผ่านกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ที่ดำเนินงานร่วมกับองค์กรและชุมชน

สำหรับการดำเนินงานในอนาคตบนความท้าทายของโลกการบิน บริษัทฯ จะยังคงยกระดับการพัฒนาคุณภาพการให้บริการให้สอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยเชื่อมั่นว่าความก้าวหน้าขององค์กรจะช่วยส่งเสริมการเติบโตที่ยั่งยืนของกิจการบินของประเทศและของภูมิภาค

ในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้มอบนโยบาย กำกับดูแล และติดตามผลการปฏิบัติงานใน
ภารกิจอันสำคัญนี้อย่างต่อเนื่อง จึงขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงฝ่ายจัดการและ
พนักงานมา ณ โอกาสนี้ และขอให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะมุ่งมั่นและพัฒนาการบริการให้มีประสิทธิภาพอย่าง
ต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสืบไป

พลอากาศเอก



(ศิริเกียรติ์ ชัยยะมะ)

ประธานกรรมการบริษัทฯ

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘ จากปีที่ผ่านมา โดยมีเที่ยวบินทั้งหมด ๑.๐๓ ล้านเที่ยวบิน และคาดการณ์เพิ่มขึ้นเป็น ๑.๑๐ ล้านเที่ยวบินในปี ๒๕๖๒ แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า คาดว่าจะมีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๔.๔ ต่อปี บริษัทฯ จึงได้เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ด้วยการพัฒนาประสิทธิภาพของระบบโครงสร้างการให้บริการการเดินทางอากาศ และนำวิธีการปฏิบัติที่เป็นมาตรฐาน เทคโนโลยีที่ทันสมัย และการบริหารห่วงอากาศที่มีประสิทธิภาพมาใช้งาน

โครงการสำคัญทางยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง อาทิ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน ปัจจุบันได้ดำเนินการติดตั้งระบบอุปกรณ์ทั่วทั้งประเทศแล้ว และอยู่ในขั้นตอนสำคัญของการถ่ายโอนระบบการปฏิบัติงานจากระบบปัจจุบันไปสู่ระบบใหม่ และโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Network Management Centre) ซึ่งเป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างภาคพลเรือนและภาคความมั่นคง ภายใต้แนวคิดของ ICAO “Network to Move the World” ซึ่งทั้งสองโครงการจะเปิดใช้งานอย่างสมบูรณ์และเริ่มให้บริการในปี ๒๕๖๒

บริษัทฯ ได้ริเริ่มโครงการออกแบบและประเมินศักยภาพระบบห่วงอากาศ และกำหนดแนวทางเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบิน (National Capacity Enhancement) เพื่อดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ ออกแบบและกำหนดแผนการพัฒนาระบบการบินของประเทศ ทั้งระบบห่วงอากาศ (Airspace System) และระบบท่าอากาศยาน (Airport System) รวมทั้งแผนอื่น ๆ ที่จำเป็น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับหน่วยงานพันธมิตร เพื่อดำเนินการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของทั้งในระดับโลกและในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก อาทิ การดำเนินการด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management) ระหว่างประเทศ การจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) เพื่อสนับสนุนแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market) การบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System-Wide Information Management) และการจัดทำแผนการเดินทางอากาศสากลของ ICAO

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้รับเกียรติเป็นเจ้าภาพในนามประเทศไทยจัดการประชุมประจำปีขององค์กร Civil Air Navigation Services Organization (CANSO) ได้แก่ การประชุม CANSO Asia Pacific Conference และการประชุม CANSO Global ATM Submit & Annual General Meeting ครั้งที่ ๒๒ ซึ่งมีผู้แทนจากหน่วยงานด้านการบินเข้าร่วมประชุมเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับเทคโนโลยี วัฏปฏิบัติใหม่ ๆ ที่ใช้ในการให้บริการการเดินทางอากาศ ความท้าทายและโอกาสต่าง ๆ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังดำเนินการพัฒนามาตรฐานการให้บริการการเดินทางอากาศเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมาย/ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง พร้อมกันเตรียมความพร้อมเพื่อยื่นขอใบรับรองเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศ ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนามาตรการให้บริการการเดินทางอากาศ เพื่อจัดให้มีระบบมาตรฐานการให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ครอบคลุมภารกิจการให้บริการด้านบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services) บริการระบบสื่อสาร/ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ/ระบบติดตามอากาศยาน (Communications/ Navigation/Surveillance) บริการ

ข้อมูลข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service) และบริการแผนภูมิการบินและการออกแบบวิธีปฏิบัติการบิน (Aeronautical Chart and Instrument Flight Procedures Design)

บริษัทฯ ตระหนักถึงการพัฒนาระบบการให้บริการที่ควบคู่กับการสร้างความยั่งยืนให้กับองค์กร โดยการสร้างและพัฒนาความสามารถบุคลากรในด้านต่าง ๆ การพัฒนาประสิทธิภาพในการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยความมุ่งมั่นดำเนินงานด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม ส่งเสริมกิจกรรมทางสังคม อาทิ การส่งเสริมวัฒนธรรมชุมชน การแข่งขันกีฬาของเยาวชน และความรับผิดชอบต่อสังคมผ่านกระบวนการทำงานหลักขององค์กร อาทิ การลดมลภาวะก๊าซเรือนกระจก และมลภาวะทางเสียงจากการบิน

ในด้านผลลัพธ์ขององค์กรที่สำคัญ บริษัทฯ ได้รับการประเมินผลการดำเนินงานประจำปี ๒๕๖๑ จากบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด โดยได้จัดอันดับเครดิตของบริษัทฯ ไว้ที่ระดับ “AAA” ส่วนแนวโน้มอันดับเครดิตได้กำหนดที่ระดับ “Stable” สะท้อนถึงสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์

ในส่วนของการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ บริษัทฯ นำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management) มาดำเนินการ และจะขอการรับรองมาตรฐาน (ISO22301:2012) โดยมีเป้าหมายการรับรองในพื้นที่ ส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ ดอนเมือง สุวรรณภูมิ) และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ๙ แห่ง ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ และยังคงมีการประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสการเกิดของเหตุการณ์ ที่อาจกระทบต่อการกิจหลัก และได้ทำการฝึกซ้อมสถานการณ์สมมติ ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคทุกแห่ง เพื่อให้บริษัทฯ มีความพร้อมรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ในวาระครบรอบการดำเนินงาน ๗๐ ปี บริษัทฯ มีความภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งที่ได้ส่งมอบบริการที่มีคุณภาพให้กับสายการบินผู้ให้บริการ และร่วมสร้างคุณประโยชน์ให้กับกิจการบินของชาติและภูมิภาค ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และในปีแห่งการเจริญเติบโตต่อไป ฝ่ายบริหารและพนักงานทุกคนยังคงยึดมั่นปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความรู้ ความสามารถ เพื่อร่วมกันสร้างองค์กรให้ก้าวหน้าอย่างมั่นคงและยั่งยืนสืบไป

ในนามของบริษัทฯ และพนักงาน ขอขอบพระคุณผู้ถือหุ้น หน่วยงานผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ให้ความไว้วางใจ สนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา



(นายสมนึก รงค์ทอง)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ

■ 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 ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติและการพัฒนากิจการการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาลตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๐๖ และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมา ได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจักษ์ร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปแบบบริษัท จำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลและตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้วยความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากร รวมถึงประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศอย่างใกล้ชิด เพื่อบูรณาการเป็นองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลก และมีส่วนพัฒนากิจการการบินของประเทศต่อไป

■ วิสัยทัศน์

**“มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศ
สู่การเป็นหนึ่งในองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลกอย่างยั่งยืน”**
(วิสัยทัศน์ประกอบการพัฒนาและดำเนินการกิจองค์กรตามกรอบยุทธศาสตร์ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๕)

■ พันธกิจ

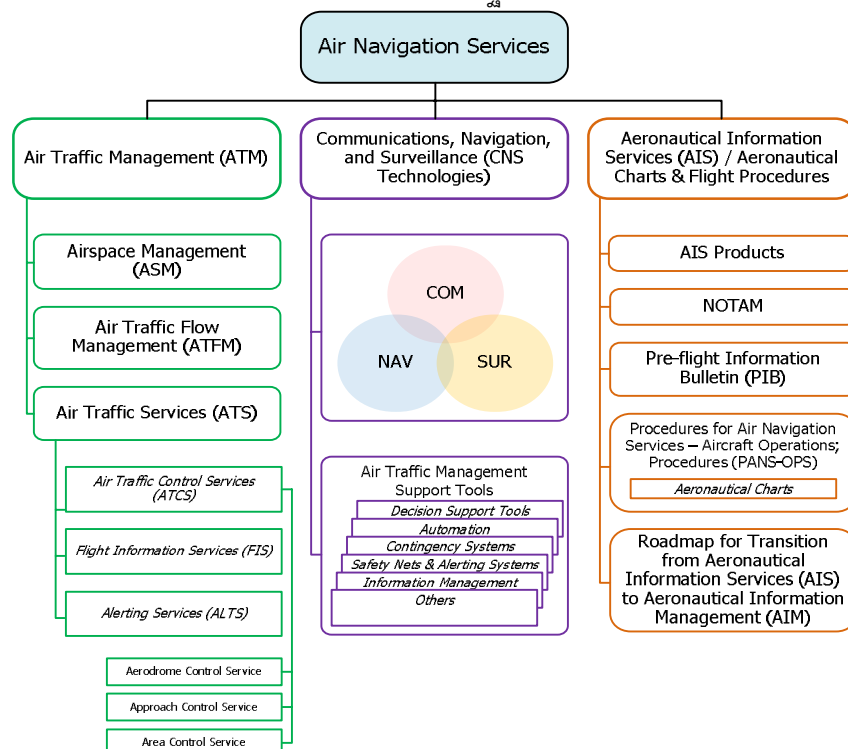
“เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งสร้างคุณค่าเพิ่มแก่ระบบการบินของประเทศและผลประโยชน์แห่งชาติ”

■ ภารกิจ

บริษัทฯ มีภารกิจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

๑. การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ภายในเขตแกลงข่าวการบิน กรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region: Bangkok FIR) 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) การให้บริการการเดินอากาศในพื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วย

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 ส่วนตามบริเวณที่ควบคุม คือ
 - บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Service) ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ บริเวณสนามบิน รวมทั้งควบคุมจราจรทางอากาศให้กับอากาศยานบนทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ในพื้นที่รับผิดชอบบริเวณโดยรอบสนามบิน
 - บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) จัดการจราจรในเขตประชิดสนามบิน เป็นเสมือนตัวกลางในการจัดการจราจรระหว่างหอบังคับการบินและศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งสามารถแบ่งการควบคุมออกเป็น ๒ ลักษณะคือ ๑) ให้บริการ ณ ที่ตั้ง สำนักงานใหญ่ 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

บริการข้อมูลข่าวสารการบิน (AIS)

คือ บริการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ข้อมูลและข่าวสารด้านการบิน ซึ่งจำเป็นต่อความปลอดภัย ความเป็นระเบียบ และประสิทธิภาพของการเดินอากาศ บริษัทฯ โดยศูนย์บริหารข้อมูลและสารสนเทศการเดินอากาศ ให้บริการ ดังต่อไปนี้

- ก. บริการข้อมูลข่าวสารประกาศผู้ทำงานในอากาศ (NOTAM) ในฐานะ International NOTAM Office
- ข. บริการข้อมูลข่าวสารอากาศการบิน ในฐานะศูนย์รวบรวมและเป็นคลังข้อมูลข่าวสารอากาศการบินของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (ROBEX และ Regional OPMET Data Bank) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลคำพยากรณ์และการเตือนภัยจาก ๓๓ สนามบินทั่วประเทศและพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบในภูมิภาคตามแบบแผนของ ICAO ROBEX Scheme และเปลี่ยนแจกจ่ายข้อมูลกับผู้ใช้บริการ ตามมาตรฐานของ ICAO
- ค. บริการข้อมูลข่าวสารประจำสนามบิน โดยทำการให้ข้อมูลและแนะนำนักบินก่อนทำการบิน และดำเนินการรับ-ส่งแผนการบิน และข้อมูลที่เกี่ยวข้องประจำสนามบินภายในประเทศและสนามบินนานาชาติทั่วประเทศ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังเป็นผู้จัดทำวิธีปฏิบัติทางการบิน (Procedures for Air Navigation Services Aircraft Operation (PANS-OPS)) ตาม ICAO Doc 8168

นอกจากนี้ จากการที่บริษัทฯ มีบุคลากรที่มีความชำนาญในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารข้อมูลและการให้บริการเกี่ยวเนื่อง และได้มีการดำเนินงานด้านวิจัยพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และอื่น ๆ เพื่อนำมาใช้ในภารกิจมาเป็นระยะเวลานาน บริษัทฯ จึงได้ขยายขอบเขตของงานวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ให้สามารถตอบสนองความต้องการใช้งานได้ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้ในอุตสาหกรรมการบินมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่เน้นการผลิตอุปกรณ์หรือบริการเสริมเพื่อใช้งานภายในองค์กรแทนการจัดหาจากต่างประเทศที่มีราคาแพง มาสู่การผลิตหรือจัดบริการเสริมให้แก่สายการบินและหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ อาทิ บริการเกี่ยวเนื่องด้านการบิน (บริการอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน บริการเครือข่ายสื่อสาร บริการออกแบบ ผลิตและติดตั้ง บริการบินทดสอบ บริการฝึกอบรมและเป็นที่ปรึกษา บริการสื่อสารสายการบินด้วยข้อมูล บริการมาตรฐานเครื่องวัด) บริการเกี่ยวเนื่องด้านการขนส่ง และบริการสารสนเทศและการสื่อสารให้กับหน่วยงานภาครัฐ

■ 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 **“มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินทางสู่การเป็นหนึ่งในองค์กรระดับโลกที่ยั่งยืน”** ซึ่งมุ่งเน้นการรักษามาตรฐาน และยกระดับคุณภาพการให้บริการให้สามารถเทียบเคียงได้กับแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) โดยบริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
๑. การให้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๑. ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคงเป็นไปตามมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน ๒. มีความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๒. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	๓. มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน ๔. มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	๕. มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน ๖. มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม (Best in Class) ๗. เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม ด้วยการพัฒนาสารสนเทศ และการจัดการความรู้เป็นพื้นฐาน ๘. มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และสมดุล เพื่อให้มีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้
๔. การสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๙. สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ และสร้างความพึงพอใจให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม
๕. การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	๑๐. มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ ๑๑. สร้างความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศที่มีศักยภาพแข่งขันได้

■ ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

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

■ ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ Website

สำนักงานใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๒ ซอยงามดูพลี หุ่ยมหาเมฆ สาท

กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

โทรศัพท์ : ๐ ๒๒๘๘๗ ๓๕๓๑-๔๑

โทรสาร : ๐ ๒๒๘๘๗ ๓๑๓๑

Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ที่อยู่ : ถนนสนามบิน ตำบลรัษฎา

อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ๖๕๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๒๒

โทรสาร : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๕๐

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๐ หมู่ที่ ๓ ถนนสนามบิน
ตำบลคลองหลา อำเภอคลองหอยโข่ง
จังหวัดสงขลา ๙๐๑๑๕

โทรศัพท์ : ๐ ๗๔๒๕ ๑๐๕๑-๖๐

โทรสาร : ๐ ๗๔๒๕ ๑๓๓๙

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

ที่อยู่ : ๒๐๐ เขاب่อไทร ตำบลไม้ขาว
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

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

ที่อยู่ : ๖๐ ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ
อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ๕๐๒๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๓๒๗ ๐๖๒๔

โทรสาร : ๐ ๕๓๒๗ ๗๖๐๐

ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา

ที่อยู่ : บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง

อำเภอเฉลิมพระเกียรติ

จังหวัดนครราชสีมา ๓๐๒๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๔๒๕ ๗๖๗๐

โทรสาร : ๐ ๔๔๒๕ ๖๕๗๖

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ที่อยู่ : ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง

จังหวัดอุดรธานี ๔๑๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๒๒๔ ๖๘๐๓

โทรสาร : ๐ ๔๒๒๔ ๙๗๓๔

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ที่อยู่ : ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง

จังหวัดอุบลราชธานี ๓๔๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๙๘

โทรสาร : ๐ ๔๕๒๕ ๖๕๕๓

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

ที่ตั้ง : หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน

อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๗๗๑๑๐

โทรศัพท์ : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๑

โทรสาร : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๓

■ สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน

	๒๕๖๑	๒๕๖๐	๒๕๕๙
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) ๑/			
รายได้รวม	๑๓,๑๑๕.๘๕	๑๒,๑๙๔.๑๑	๑๑,๖๓๘.๙๓
ค่าใช้จ่ายรวม	๑๐,๗๕๗.๔๑	๑๐,๑๙๓.๖๔	๙,๒๗๖.๐๖
ค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๒,๓๕๘.๔๔	๒,๐๐๐.๔๗	๒,๓๖๒.๘๗
<u>หมายเหตุ ๑/</u> งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ			
ฐานะการเงิน (ล้านบาท) ๒/			
สินทรัพย์รวม	๑๕,๘๗๗.๗๑	๑๔,๔๒๘.๖๒	๑๓,๓๘๕.๖๑
หนี้สินรวม	๑๔,๘๗๗.๗๓	๑๓,๔๖๓.๘๖	๑๒,๔๖๕.๓๓
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๙๙๙.๙๘	๙๖๔.๗๖	๙๒๐.๒๘
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๔.๘๘	๑๓.๙๖	๑๓.๕๕
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๕.๕๔	๖.๓๑	๗.๑๙
(ไม่รวมค่าบริการร่อยจ่ายคืนสะสม)			
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น	๒.๑๑	๑.๖๔	๑.๔๔
และดอกเบี้ย (เท่า)			
<u>หมายเหตุ ๒/</u> งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ			

■ ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

แผนการเดินทางอากาศสากลและภูมิภาคของ ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้กำหนดแผนการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP, Doc 9750) เป็นทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบการเดินทางอากาศของโลก โดยในฉบับแก้ไขครั้งที่ ๕ ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบันที่ได้รับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชาสมัชชาสามัญ ครั้งที่ ๓๙ ของ ICAO (The 39th Session of the ICAO Assembly) ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ นั้น ได้มีการปรับกรอบเวลาในการดำเนินการแผนขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ ASBUs (Aviation System Block Upgrades) ที่จากเดิมแบ่งช่วงเวลาในการดำเนินการออกเป็นช่วงละ ๕ ปี เป็นช่วงละ ๖ ปี แต่ยังคงการแบ่งกรอบการพัฒนา (Performance Improvement Area: PIA) ตามฉบับแก้ไขก่อนหน้า กล่าวคือ ยังคงแบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ได้แก่

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

จากแผนพัฒนาระดับโลกดังกล่าว ICAO ได้แปลงถ่ายกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกพร้อมได้ระบุรายการพัฒนาที่มีความสำคัญลำดับต้นมาเป็นแผนบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ATM Plan) ที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยง/สอดคล้องประสานกันของระบบบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ของภูมิภาคฯ โดยได้มีการระบุเกณฑ์เป้าหมายข้อกำหนดที่ต้องการในเรื่องสนามบิน ห้วงอากาศ และเส้นทางบิน (Preferred Aerodrome/Airspace and Route Specifications: PARS) และเกณฑ์ระดับที่ต้องการในเรื่องการให้บริการจราจรทางอากาศ (Preferred ATM Service Levels: PASL) รวมถึงองค์ประกอบระดับภูมิภาคและระดับโลกที่สำคัญ ปัจจัยด้านมนุษย์ และการประสานความร่วมมือระหว่างทหารและพลเรือนไว้ด้วย ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 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 และได้มีการเพิ่มเติมเรื่องในระดับภูมิภาค และ Block 1 ASBU Modules ที่รัฐภาคีควรพิจารณาดำเนินการเข้ามา ซึ่ง บริษัทฯ ได้นำแผนกลยุทธ์ ASBUs มาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ และได้จัดให้มีการพัฒนาตามกลยุทธ์ ASBUs และ Asia/Pacific Seamless ATM Plan มาอย่างต่อเนื่อง

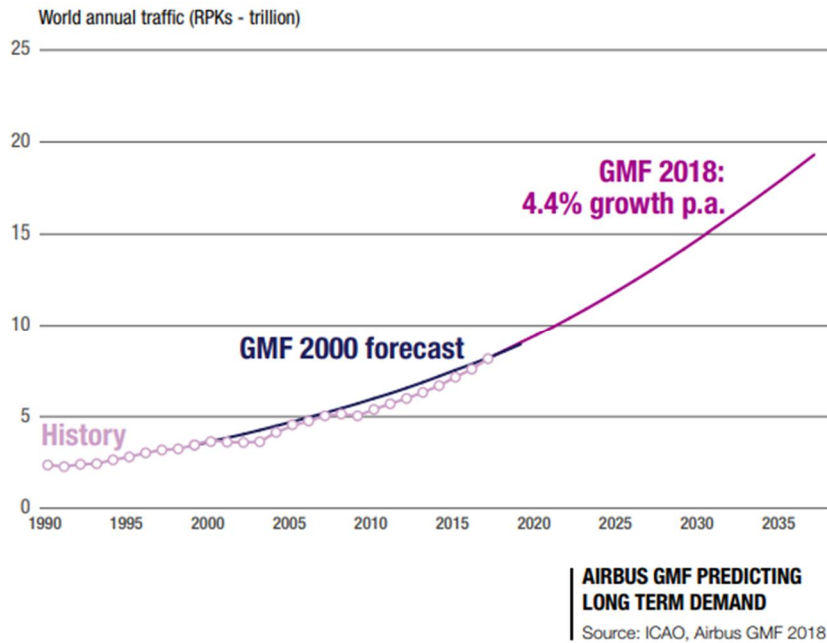
แนวทางการร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

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 หรือ 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) ในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกและในการแลกเปลี่ยนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและบริการการเดินอากาศของอาเซียน

ในปี ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นปีที่อาเซียนฉลองครบรอบ ๕๐ ปีในการก่อตั้งนั้น บริษัทฯ มีส่วนผลักดันความสำเร็จที่สำคัญภายใต้ KLTSP คือ การจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) แผนงานนี้เป็นแผนงาน ๕ ปี (๒๕๖๑ – ๒๕๖๕) เพื่อให้ประเทศสมาชิกอาเซียนนำไปเป็นแนวทางเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สัมพันธ์กันภายในภูมิภาค โดยมีเป้าหมายให้เกิดการบริหารการจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อ ซึ่งหมายถึงมีการประสานรวมกัน โดยมีขั้นตอนการดำเนินงานและการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกันภายใต้แนวความคิด “Seamless ASEAN Sky” ครอบคลุม ๕ ด้าน กล่าวคือ การดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน เขตประชิดสนามบิน และตามเส้นทางบิน ความร่วมมือระหว่างพลเรือนและทหาร และระบบที่สามารถทำงานร่วมกันได้ตามมาตรฐานสากล ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ บริษัทฯ เป็นหนึ่งกำลังที่สำคัญของอาเซียนที่จะช่วยผลักดันให้เกิดการดำเนินงานได้จริง ภายใต้กรอบการดำเนินงานของอาเซียนในเวที ASEAN Air Transport Working Group (ATWG), ASEAN Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTTC) และ ATM Strategic Planning Group (ATM SPG) ตามลำดับ

■ **ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต**

จากการประเมินภาพรวมธุรกิจการบินและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต พบว่าธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท Airbus ได้คาดการณ์ไว้ว่าในปี ค.ศ. ๒๐๑๘-๒๐๓๗ หรือ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐ หรืออีก ๒๐ ปีข้างหน้า ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๔.๔ ต่อปี และจะเพิ่มขึ้น ๒ เท่า ทุก ๑๕ ปี โดยภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๕.๕ ต่อปี เป็นการเพิ่มขึ้นถึง ๓ เท่าจากปัจจุบัน โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนกลายเป็นประเทศที่มีปริมาณเที่ยวบินมากที่สุด ซึ่งคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้น ๓.๕ เท่าของปริมาณเที่ยวบินของสหรัฐอเมริกา



สำหรับปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะมีเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินในบางช่วงเวลาก็ตาม ปี ๒๕๖๑ มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดจำนวน ๑,๐๒๗,๖๘๙ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๘ จากปีที่ผ่านมา โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี ในรอบ ๑๐ ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๑-๒๕๖๑ เท่ากับร้อยละ ๘ หรือกล่าวได้ว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้น ๑.๒ เท่า ในรอบ ๑๐ ปี (ปี ๒๕๖๑ เทียบปี ๒๕๕๑) และคาดการณ์ในปี ๒๕๖๒ จะมีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดประมาณ ๑.๑ ล้านเที่ยวบิน

ในปี ๒๕๖๑ ที่ผ่านมามีเที่ยวบินในภาพรวมเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูง โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศที่มีอัตราเพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ ๑๒ ในขณะที่เที่ยวบินผ่านน่านฟ้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗ และเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ตามลำดับ ในปี ๒๕๖๒ มีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งภาครัฐและภาคความมั่นคงตระหนักถึงความจำเป็นและมีส่วนร่วมสนับสนุนและผลักดันให้มีการแก้ปัญหาและพัฒนาาระบบห้วงอากาศของประเทศ

■ หน้าที่รับผิดชอบ

โครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ ปัจจุบันมีคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้กำกับดูแล และมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ดำรงตำแหน่งผู้บริหารสูงสุด แบ่งเป็น ๑๐ สายงาน โดยมีผู้อำนวยการใหญ่แต่ละสายงานทำหน้าที่รับผิดชอบดังนี้

- สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
รับผิดชอบงานกำกับดูแลกิจการที่ดีและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม งานประมวลจริยธรรมและจรรยาบรรณ การสนับสนุนกิจการคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ดูแลงานด้านกฎหมาย พัสดุ ระบบสารบรรณและงานเลขานุการ 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 และเขตประชิดสนามบินในส่วนกลาง รวมทั้งการบริหารห้วงอากาศ ความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ การบริหารข้อมูล

สารสนเทศการเดินทางอากาศ และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ

- สายงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ
รับผิดชอบให้บริการจราจรทางอากาศใน BKK FIR ในส่วนภูมิภาค การบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการบิน ภูมิภาค ระบบไฟฟ้า สาธารณูปโภค อาคารสถานที่ ระบบรักษาความปลอดภัย และการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
รับผิดชอบผลการบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศโดยการออกแบบ จัดทำ 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 ๒๕๖๑ มีดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติมและรายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ตามหมวดที่ ๒)

๑. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ	ประธานกรรมการบริษัทฯ
๒. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา	รองประธานกรรมการบริษัทฯ
๓. นายพุมพิงค์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการบริษัทฯ
๔. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา	กรรมการบริษัทฯ
๕. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการบริษัทฯ
๖. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการบริษัทฯ
๗. พันเอก พีรวัส	พรหมกัณฑ์พะเนา	กรรมการบริษัทฯ
๘. นายสมนึก	รงค์ทอง	กรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัท



พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ
ประธานกรรมการบริษัท



พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา
รองประธานกรรมการบริษัท



นายวุฒิพงศ์ ประสาททองโอสถ
กรรมการบริษัท



นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา
กรรมการบริษัท



นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์
กรรมการบริษัท



พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล
กรรมการบริษัท



พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนาวิ
กรรมการบริษัท



นายสมนึก รงค์ทอง
กรรมการบริษัท

■ คณะผู้บริหาร



นางสาริณี อังคฺสิงห์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ดำรงตำแหน่ง ๕ มิถุนายน ๒๕๕๗ – ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑)



นายสมนึก รงค์ทอง
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ดำรงตำแหน่ง ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ – ปัจจุบัน)



นายทินกร ชวงศ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสุทธิพงษ์ คงพล
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางอรุไร โกเมน
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ
นักวิชาการ
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางสาววรารณ์ ทรงเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)



นางชิตกมล สุนทรลิต
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)



นางสิริเกศ เนียมลวย
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)

คณะผู้บริหาร



นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นางสาวทิพภรณ์ นิปการ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ
รักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)



นายชาตรี ศิธิพงษ์ศักดิ์
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)



นายชำนาญ ฤาชัย
ผู้อำนวยการใหญ่
(ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)



นายชีμαιย์ มุรธา
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางสาวรพร รอดอยู่
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหารระดับสูง

๑. นายสมนึก รงค์ทอง

ตำแหน่งปัจจุบัน	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๗ กรกฎาคม ๒๕๐๔
อายุ	๕๗ ปี
วันเข้าทำงาน	๑๕ พฤษภาคม ๒๕๒๗
การศึกษา	- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาไฟฟ้า-สื่อสาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๖ - 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 ๒๕๖๑ – ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๕ – ปี ๒๕๖๑ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๓ – ปี ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)

๒. นางอรุไร โกเมน

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๑ ธันวาคม ๒๕๐๐
อายุ	๖๐ ปี
วันเข้าทำงาน	๑๗ มิถุนายน ๒๕๒๘
การศึกษา	- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - ปริญญาโท พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.) รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๔๘ สถาบันพระปกเกล้า - หลักสูตรนักบริหารการคลัง (นบค.) รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๕๖ สถาบันวิชาการเศรษฐกิจและการคลัง
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๘ – ปี ๒๕๖๑ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๗ – ปี ๒๕๕๘ นักวิชาการระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๓ – ปี ๒๕๕๗ ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

๓. นายทินกร ชูวงศ์

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๑๙ กันยายน ๒๕๐๕
อายุ	๕๖ ปี
วันเข้าทำงาน	๑ กรกฎาคม ๒๕๒๙
การศึกษา	- ประกาศนียบัตรสาขาสื่อสารการบิน สถาบันการบินพลเรือน - ปริญญาตรีรัฐศาสตรบัณฑิต เอกการปกครอง มหาวิทยาลัยรามคำแหง
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๔๗ ปีการศึกษา ๒๕๕๖ - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ ๓ ปี ๒๕๕๘
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๘ – ปี ๒๕๖๑ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๕ – ปี ๒๕๕๘ ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)

๔. นายสุทธิพงษ์ คงพล

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๑๔ มกราคม ๒๕๐๙
อายุ	๕๒ ปี
วันเข้าทำงาน	๑ กรกฎาคม ๒๕๓๓
การศึกษา	- ปริญญาตรี นิเทศศาสตร์ สาขาการโฆษณา มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๔๖ ปีการศึกษา ๒๕๕๕ - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ ๒ ปี ๒๕๕๗ - หลักสูตร Advanced Executive Program (AEP), Northwestern University Aviation รุ่นที่ ๒ ปี ๒๕๕๗
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๑ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๕ - ปี ๒๕๕๘ ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

๕. นายสุขเหลือ เขียวอาชีพ

ตำแหน่งปัจจุบัน	นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๑๐ มีนาคม ๒๕๐๖
อายุ	๕๕ ปี
วันเข้าทำงาน	๑ กรกฎาคม ๒๕๒๙
การศึกษา	- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (สาขาการจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
คุณวุฒิเพิ่มเติม	- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัย และพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ ๕ ปี ๒๕๕๘ - หลักสูตร วิทยาลัยการทัพอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ ๔๐ ประจำปี ๒๕๕๙
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๑ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

โครงสร้างอัตรากำลัง

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น ๓,๑๒๒ คน จำแนกได้ ดังนี้

ทุ้งมหาเมฆ	๑,๗๓๙	คน
สุวรรณภูมิ	๔๑๐	คน
ดอนเมือง	๑๙๖	คน
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	๑๔๙	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	๑๑๖	คน
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	๘๓	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	๔๓	คน
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	๑๓๗	คน
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	๑๐๐	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	๗๕	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	๓๗	คน
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานนครราชสีมา	๓๗	คน

จำนวนลูกจ้างบริษัทฯ

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ บริษัทฯ มีลูกจ้างรวมทั้งสิ้น ๓๔ คน จำแนกได้ ดังนี้

ชาย	๑๓	คน
หญิง	๒๑	คน

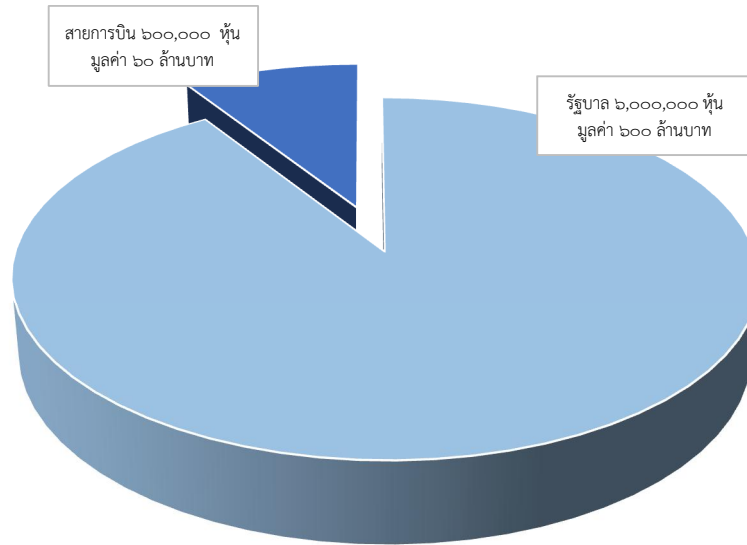
ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	๒๕๖๑	๒๕๖๐	๒๕๕๙
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	๗,๖๓๐.๒๓	๗,๕๙๒.๘๕	๖,๙๔๑.๑๔
ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว	๑๐.๖๖	๑๐.๒๖	๙.๘๙

โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม ๑๐๙ สายการบิน (ณ วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑)



รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี ๒๕๖๑ มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	๖,๐๐๐,๐๐๐

รายชื่อผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้น ประจำปี ๒๕๖๑ มีดังนี้

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
1	ASIANA AIRLINES	1,174
2	AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES	1,174
3	AIR FRANCE	419
4	AIR HONGKONG LTD.	503
5	AIR-INDIA	2,348
6	THAI AIRASIA CO.,LTD.	111,349
7	SRILANKAN AIRLINES LIMITED	1,425
8	AIR MACAU CO.,LTD.	1,174
9	ALL NIPPON AIRWAYS CO.,LTD.	3,438
10	PEACH AVIATION LIMITED	587
11	AUSTRIAN AIRLINES AG	587
12	INDONESIA AIR ASIA	2,096
13	AIR ASIA SDN BHD	10,901
14	BRITISH AIRWAYS PLC.	587
15	BIMAN BANGLADESH AIRLINES	587
16	BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED	53,162
17	AEROLOGIC GMBH.	587
18	BHUTAN AIRLINES (TASHI AIR PVT. LIMITED)	587
19	CHINA AIRLINES	3,438
20	BEIJING CAPITAL AIRLINES	335
21	AIR CHINA LIMITED	6,373
22	SHANDONG AIRLINES	2,096
23	CEBU PACIFIC AIR	587
24	CHINA EASTERN AIRLINES	12,075
25	HAINAN AIRLINES HOLDING COMPANY LIMITED	2,935
26	CHINA CARGO AIRLINES	503
27	CARGOLUX AIRLINES INT'L S.A.	503
28	CATHAY PACIFIC AIRWAYS	6,205

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
29	SPRING AIRLINES	10,565
30	HONG KONG AIRLINES LTD	2,767
31	SICHUAN AIRLINES	3,857
32	SHANGHAI AIRLINES	5,199
33	CHINA SOUTHERN AIRLINES	9,224
34	SHENZHEN AIRLINES	3,186
35	JUNEYAO AIRLINES CO.,LTD	4,696
36	LUFTHANSA GERMAN AIRLINES	587
37	MALDIVIAN	503
38	DRUK AIR	839
39	EASTAR JET	2,348
40	ETIHAD AIRWAYS	1,761
41	ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION	671
42	EVA AIRWAYS CORP.	3,857
43	FEDERAL EXPRESS CORP.	1,006
44	FINNAIR OYJ	839
45	GULF AIR B.S.C. (C)	587
46	GARUDA INDONESIAN AIRWAYS	1,174
47	HONG KONG DRAGON AIRLINES LTD.	1,174
48	HONG KONG AIR CARGO CARRIER LIMITED	503
49	HONG KONG EXPRESS AIRWAYS LTD.	1,677
50	VIETNAM AIRLINES JSC	3,522
51	INTERGLOBE AVIATION LTD.	1,174
52	MAHAN AIR	587
53	JET AIRWAYS (INDIA) LIMITED	2,935
54	JAPAN AIRLINES CO.,LTD.	3,522
55	JEJU AIR	2,096
56	JIN AIR	1,509

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
57	JETSTAR ASIA AIRWAYS PTE LTD.	4,276
58	JETSTAR AIRWAYS PTY LTD.	922
59	KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	671
60	KOREAN AIRLINES CO.,LTD.	3,270
61	KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	587
62	K-MILE AIR CO., LTD.	839
63	KUNMING AIRLINES	503
64	KENYA AIRWAYS PLC	1,174
65	AIR ASTANA JSC	252
66	LAO AIRLINES	2,264
67	YUNNAN LUCKY AIR CO.,LTD	1,258
68	MALAYSIA AIRLINES BERHAD	5,283
69	MYANMAR AIRWAYS INTERNATIONAL CO.,LTD.	2,348
70	EGYPT AIR	252
71	MALINDO AIRWAYS SDN BHD	2,348
72	NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA	252
73	NIPPON CARGO AIRLINES CO.,LTD.	503
74	NOKSCOOT AIRLINES CO.,LTD	3,438
75	NEPTUNE AIR	168
76	NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED	56,684
77	NORDWIND AIRLINES	335
78	OKAY AIRWAYS COMPANY LIMITED "OKAYJET"	839
79	OMAN AIR (SAOC)	1,174
80	PHILIPPINE AIRLINES	2,348
81	JETSTAR PACIFIC AIRLINES AVIATION JOINT STOCK COMPANY	1,342
82	QANTAS AIRWAYS LTD.	587
83	QATAR AIRWAYS COMPANY	5,953
84	ROYAL BRUNEI AIRLINES SDN BHD	503

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
85	AIR AUSTRAL	168
86	REGENT AIRWAYS	335
87	ALIA-THE ROYAL JORDANIAN AIRLINES (ROYAL JORDANIAN)	1,174
88	NEPAL AIRLINES CORPORATION	252
89	SIBERIA AIRLINES	168
90	SPICEJET	1,761
91	SINGAPORE AIRLINES LTD.	3,522
92	SILKAIR(SINGAPORE) PRIVATE LTD	2,935
93	URAL AIRLINES	503
94	SWISS INTERNATIONAL AIR LINES LTD.	587
95	THAI AIRASIA X CO.,LTD.	4,696
96	SCOOT TIGERAIR PTE.LTD.	7,547
97	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.,LTD.	59,618
98	THAI SMILE AIRWAYS COMPANY LIMITED	29,851
99	TURKISH AIRLINES INC.	1,258
100	THAI LION MENTARI CO.,LTD.	52,785
101	THAI VIETJET AIR JOINT STOCK CO.,LTD	11,739
102	T' WAY AIR	1,174
103	EMIRATES	5,870
104	MYANMAR NATIONAL AIRLINES	1,593
105	US- BANGLA AIRLINES	252
106	UNITED PARCEL SERVICE CO., LTD.	419
107	UZBEKISTAN AIRWAYS	168
108	NEW GEN AIRWAYS COMPANY LIMITED	7,630
109	VIETJET AVIATION JOINT STOCK COMPANY	3,522
	รวมผู้ถือหุ้น ข.	600,000

หมายเหตุ: รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๑

■ หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ

หน่วย: ล้านบาท

ธนาคาร	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ ๓๐ กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
		๒๕๖๑	๒๕๖๐	๒๕๕๙	
ออมสิน	๑,๖๕๐.๐๐	๕๗๑.๐๑	๖๘๗.๙๕	๘๒๔.๘๙	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	๓,๔๘๐.๐๐	-	๑.๐๐	๑.๐๐	ไม่ค้ำประกัน
กรุงศรีอยุธยา	๒,๐๗๕.๔๓	-	๖๖๐.๓๔	๒,๐๗๕.๔๓	ไม่ค้ำประกัน
รวม	๗,๒๐๕.๔๓	๕๗๑.๐๑	๑,๓๔๙.๒๙	๒,๙๐๑.๓๒	

■ แผนงานโครงการสำคัญ

➤ โครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕

๑. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๕ – ๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท)

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

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

เพื่อเป็นศูนย์กลางบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้บริการตามเส้นทางบินทั้งประเทศด้วยเทคโนโลยีตามแนวคิดยุคใหม่ที่เสริมด้วยงานเชิงกลยุทธ์ด้านใหม่ ในการบริหารห้วงอากาศและจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนด้วยเทคโนโลยีอัตโนมัติที่ลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพิ่มความคล่องตัว เพิ่มความสามารถการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบิน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมบนพื้นฐานของความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศสูงสุดเป็นหลัก

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

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินทางอากาศระบบใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วย

เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ (ระบบนำร่องและนำร้อน) และระบบติดตามอากาศยาน พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูลและการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศระหว่างส่วนกลางกับภูมิภาค ให้เป็นระบบเดียวกันที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการการเดินอากาศของประเทศ ให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพต่อประชาชนและสายการบิน/ผู้ให้บริการ

(๓) จัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง

เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการบินทดสอบโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ทั้งในด้านปริมาณการใช้งาน และด้านขีดความสามารถที่จำเป็นสำหรับการบินทดสอบระบบอุปกรณ์สนับสนุนการเดินอากาศพื้นฐานที่จะมีเพิ่มมากขึ้น และบินทดสอบเทคโนโลยีการเดินอากาศยุคใหม่จะนำมาใช้งานในอนาคต รวมทั้งสนับสนุนภารกิจการบินอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการบริหารจัดการและดำรงไว้ซึ่งภารกิจหลัก โดยอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ๒๕๕๙

ในปี ๒๕๕๙ โดยภาพรวมโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์และทดสอบการทำงานเชื่อมโยงกับระบบทั่วประเทศ รวมทั้งทดสอบระบบแล้ว และในปี ๒๕๖๐ ได้จัดฝึกอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและวิศวกร เพื่อให้มีความพร้อมในการปฏิบัติงานกับระบบใหม่ รวมทั้งได้ทดสอบการใช้งานระบบใหม่คู่ขนานกับระบบปัจจุบัน (ระบบปัจจุบันใช้งานเป็นหลักและระบบใหม่ใช้งานทดลองคู่ขนาน) ในการให้บริการ Bangkok Approach Control ท่ออากาศยานสุวรรณภูมิเป็นแห่งแรก ตั้งแต่วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๐ หอบังคับการบินดอนเมือง เมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๑ และศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๑ สำหรับศูนย์ควบคุมการบินที่เหลือ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ (Bangkok Area Control Centre) และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค (Bangkok Approach Control Centre) จะเริ่มดำเนินการในปี ๒๕๖๒ รวมทั้งการใช้งานระบบใหม่เป็นหลัก และระบบปัจจุบันเป็นระบบสำรอง จะเริ่มดำเนินการภายหลังจากได้รับรองผลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หลังจากนั้นจะเปิดใช้งานระบบใหม่ต่อไป

๒. จัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre) (ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๗ - ๒๕๖๒ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔๓๘.๔๒ ล้านบาท)

เพื่อพัฒนาการให้บริการในการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ เพิ่มศักยภาพการใช้ห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพตามแนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบคล่องตัว (Flexible Use of Airspace: FUA) โดยการบริหารจัดการข้อมูลการบินต่าง ๆ อย่างเป็นระบบ สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างครบถ้วนทุกส่วนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ และมีประสิทธิภาพในการบริหารน่านฟ้าให้สอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับอากาศยาน (Airspace Capacity) ส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการให้บริการลดภาระงานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งศูนย์บริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ (ATM Network Management Centre) ควบคู่กับการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศในปัจจุบัน โดยในปี ๒๕๖๐ ได้มีการทบทวนและจัดทำรายละเอียดคุณสมบัติด้านเทคนิค เพื่อดำเนินการจัดหาระบบ/อุปกรณ์และการพัฒนาระบบ โดยในปี ๒๕๖๑ ได้ลงนามสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๑ อยู่ระหว่างรอการส่งมอบอุปกรณ์และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 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 ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบต่อการใช้บริการได้ ดังนั้นบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องเพิ่มจำนวน CWP สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรทางอากาศที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี ๒๕๖๐ ดำเนินการจัดหา CWP และติดตั้งอุปกรณ์แล้วเสร็จ ปัจจุบันอุปกรณ์ระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) ในส่วนสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน ได้ดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบแล้วเสร็จ สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะดำเนินการจัดหาใหม่ในปี ๒๕๖๒

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 โดยเข้าพื้นที่สำนักงานและอาคารหอบังคับการบินดอนเมือง สำหรับการใช้งานจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งต่อมา ทอท. มีโครงการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงการใช้งานอาคารต่าง ๆ บริษัทฯ จึงเห็นว่าอาคารหอบังคับการบินดอนเมือง มีข้อจำกัดเกี่ยวกับพื้นที่ ทำให้ไม่สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบอุปกรณ์ควบคุมจราจรทางอากาศให้รองรับการให้บริการด้วยเทคโนโลยีใหม่ด้านการให้บริการการเดินอากาศในอนาคตได้

บริษัทฯ จึงได้ก่อสร้างหอบังคับการบินใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย สามารถให้ข้อมูลเพื่อใช้ในการควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการติดตามอากาศยานและยานพาหนะในสนามบิน เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยภาคพื้นในสนามบิน และเชื่อมโยงข้อมูลแบบอัตโนมัติและทำงานร่วมกันได้ทั้งกับหอบังคับการบินสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพและเส้นทางบินได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดยบริษัทฯ ยังคงใช้งานอาคารหอบังคับการบินเดิมและอุปกรณ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันต่อไป ควบคู่กับหอบังคับการบินใหม่ เพื่อเสริมศักยภาพในการควบคุมจราจรทางอากาศ และทำหน้าที่เป็นหอบังคับการบินสำรองต่างพื้นที่ (Offsite Backup) ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นในบริเวณอาคารเทียบอากาศยานด้านทิศเหนือด้วย โดยการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๗ และในปี ๒๕๕๘ ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) แล้วเสร็จ ปี ๒๕๕๙ ได้ดำเนินการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่แล้วเสร็จ และทดสอบเชื่อมโยงกับระบบใหม่ทั่วประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ การเดินอากาศ

รวมทั้งดำเนินการทดสอบระบบต่อเนื่องแล้วเสร็จ โดยในปี ๒๕๖๑ ได้มีการทดลองใช้งานระบบใหม่ที่หอบังคับการบินดอนเมืองแห่งใหม่ ตั้งแต่วันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๑ เพื่อเตรียมความพร้อมการเปิดใช้งานให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบินอากาศ

๕. จัดหาและติดตั้งระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT (Multilateration) ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๓ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๑๒.๘๖ ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการตรวจสอบการรुक้าเข้าทางวิ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ จึงพิจารณานำระบบ Multilateration System (MLAT) ซึ่งเป็นระบบตรวจจับการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะในบริเวณทางวิ่ง ทางขับและลานจอด เข้ามาใช้งานสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีอากาศยานใช้บริการหนาแน่น โดยระบบ MLAT ถูกพัฒนาด้วยเทคโนโลยีแบบใหม่ ที่ทำให้สามารถแสดงข้อมูลได้ทั้งตำแหน่ง ชื่อของอากาศยานและยานพาหนะรวมทั้งค่าตำแหน่งของอากาศยานที่ถูกต้อง แม่นยำ รวมทั้งความสามารถในการแจ้งเตือนกรณีอากาศยานรุก้าเข้าไปในทางวิ่ง (Runway Incursion) โดยในปี ๒๕๖๐ ได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่ง โดยในปี ๒๕๖๑ จัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์คู่ขนานกับการขอใช้พื้นที่ติดตั้งอุปกรณ์จาก ท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่ง ซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้ว โดยจะดำเนินการจัดหาระบบอุปกรณ์และติดตั้งใช้งานในปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๓ ต่อไป

๖. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสาร สนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT (Multilateration) ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๘ – ๒๕๖๓ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔๒.๒๐ ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรในส่วนงานภาคพื้น ให้เหมาะสมและสอดคล้องตามความหนาแน่นของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตโดยมีการติดตั้งระบบ MLAT ซึ่งจำเป็นต้องมีขายสื่อสารรองรับระบบดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปี ๒๕๖๐ ได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่ง รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์สื่อสารส่วนหนึ่งแล้ว โดยจะจัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์ให้สอดคล้องกับตำแหน่งติดตั้งระบบ MLAT เพื่อดำเนินการจัดหาระบบอุปกรณ์สื่อสารและสนับสนุนในปี ๒๕๖๔ – ๒๕๖๓

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)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 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 โดยในปี ๒๕๖๑ ได้ดำเนินการผูกพันสัญญาจัดหาแล้ว โดยแม่สอดและกระบี่ได้ดำเนินการติดตั้งและบินทดสอบแล้ว สำหรับชุมพร และบุรีรัมย์จะดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบการทำงานและเปิดใช้งานในปี 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 ๒๕๖๑ ได้ดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบการใช้งานและผ่านการรับรองผลการบินทดสอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว

๙. การสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน และแนวคิดห้วงอากาศอาเซียนไร้รอยต่อ

(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 โดยในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ร่วมกับประเทศอาเซียนจัดทำแผนแม่บทการบริหารจราจรทางอากาศอาเซียน (ASEAN ATM Master Plan) แล้วเสร็จ ซึ่งเป็นกิจกรรมสำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ๒๕๕๙-๒๕๖๘ (ASEAN Transport Strategic Plan: ATSP 2016-2025) ในปี ๒๕๖๒-๒๕๖๓ ผลักดันการดำเนินงานภายใต้แผน ASEAN ATM Master Plan เชิงรุกเพื่อสนับสนุนงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผน ASAM ผ่านการเข้าประชุม ATTC และกิจกรรมโครงการความร่วมมืออาเซียน รวมทั้งการประชุม ATWG ทุกครั้ง พร้อมทั้งร่วมสังเกตการณ์การประชุมระดับสูงของอาเซียนในโอกาสที่เหมาะสม ดำเนินงานและ/หรือสนับสนุนการดำเนินงานแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตามแผนงานอาเซียนในด้าน ATM อย่างต่อเนื่อง

๑๐. จัดสร้างอาคารหอบังคับการบินแห่งใหม่ ณ ท่าอากาศยานแม่สอด

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓ วงเงินทั้งสิ้น ๖๖.๓๒ ล้านบาท)

เพื่อทดแทนหอบังคับการบินปัจจุบันที่รับโอนจากกรมท่าอากาศยานมาใช้งานตั้งแต่ปี ๒๕๔๑ สำหรับรองรับการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ และใช้เป็นพื้นที่ปฏิบัติงานด้านบริหารจราจรทางอากาศและวิศวกรรมจราจรทางอากาศ เพื่อให้สอดคล้องกับรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

ได้กำหนดแนวนโยบายในการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค โดยในส่วนของพื้นที่ภาคเหนือของประเทศไทยจะพัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก เพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นในอนาคตและการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค โดยในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาแล้ว อยู่ระหว่างผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓

➤ **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 ซึ่งจะประกอบด้วยสถานที่/ระบบ/อุปกรณ์ ในการพัฒนาบุคลากรด้านบริการการเดินทาง และการสร้างงานวิจัยและพัฒนาให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล เพื่อแก้ปัญหาและพัฒนาระบบงานต่าง ๆ ที่จำเป็นและสำคัญสำหรับบริษัทฯ ในอนาคต จึงจำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่ใช้สอยภายในสำนักงานใหญ่ให้สามารถรองรับการปฏิบัติงานของพนักงานในปัจจุบันและในอนาคต ทั้งนี้เมื่อเปิดใช้งานศูนย์บริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Center: ATMC) จำเป็นต้องจัดสรรพื้นที่ใช้งานให้เป็นสัดส่วนและจัดทำ Zoning พื้นที่ให้สอดคล้องกับการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมทั้งสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายต่าง ๆ โดยในปี ๒๕๖๑ ได้ทบทวนความต้องการใช้งานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน เพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบและจัดทำแบบสำหรับก่อสร้างอาคาร AEROTHAI COMPLEX แล้วเสร็จ คาดว่าจะจัดจ้างที่ปรึกษาออกแบบในปี ๒๕๖๒

๒. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานลำปาง

นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๓ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๔๗.๔๗ ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า ๑๕ ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานีรวม ๖ แห่ง โดยในปี ๒๕๖๑ ดำเนินการจัดหาแต่ไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค อยู่ระหว่างการทบทวนขอบเขตของงานใหม่ โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓

๓. จัดสร้างอาคารหอบังคับการบิน อาคารสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และอาคารบ้านพักพนักงาน ณ ท่าอากาศยานเบตง

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๔ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๑๓๐.๒๖ ล้านบาท)

ตามที่คณะรัฐมนตรี เห็นชอบโครงการก่อสร้างสนามบินเบตง จังหวัดยะลา ของกรมท่าอากาศยาน ดังนั้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องทำการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบิน สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และอาคารบ้านพักพนักงาน ณ ท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา เพื่อรองรับการเปิดใช้งาน

ณ ท่าอากาศยานเบตง โดยในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้ประสานงานกับกรมท่าอากาศยานในการพิจารณาอนุญาตให้ใช้พื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการสำรวจพื้นที่เพิ่มเติมสำหรับเป็นพื้นที่ทางเลือกในการก่อสร้างสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และจะเริ่มดำเนินการจัดจ้างในปี ๒๕๖๒

➤ การพัฒนาองค์กรด้านวิศวกรรม

๑. โครงการปรับปรุงระบบเรดาร์ทุติยภูมิ (SSR) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๑ ระบบ

ตามที่บริษัทฯ ได้ติดตั้งใช้งานระบบเรดาร์ทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar : SSR) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นระบบที่ติดตั้งใช้งานตามโครงการ SATCONS (Suvarnabhumi Air Traffic Control System) ตั้งในปี ๒๕๔๔ จนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลากว่า ๑๒ ปี อะไหล่สำรองสำหรับการซ่อมบำรุงมีไม่เพียงพอ จึงได้ดำเนินโครงการปรับปรุงระบบเรดาร์ทุติยภูมิ (SSR) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อแก้ไขข้อขัดข้องของระบบ/อุปกรณ์ แล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๖๑

๒. โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ Doppler VHF Omni-directional Radio Range / Distance Measuring Equipment (DVOR/DME) ณ ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานกระบี่ และ สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศโคราช จังหวัดนครราชสีมา

บริษัทฯ ได้ใช้งานระบบ/อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานกระบี่ และสถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศโคราช จังหวัดนครราชสีมา จนถึงปัจจุบันเป็นระยะเวลากว่า ๒๐ ปี ประกอบกับอะไหล่สำรองเริ่มจะไม่เพียงพอต่อการซ่อมบำรุง เนื่องจากบริษัทผู้ผลิตยกเลิกสายการผลิตไปแล้ว ดังนั้น โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานกระบี่ และ สถานีเครื่องช่วยการเดินอากาศโคราช จังหวัดนครราชสีมา ทำให้บริษัทฯ ได้ระบบ/อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ใหม่ ทดแทนของเดิม แล้วเสร็จเดือนกันยายน ๒๕๖๑

๓. โครงการเปิดใช้งาน ATN/AMHS (ATS Message Handling System)

บริษัทฯ ได้ดำเนินการทดสอบและเปิดใช้งานวงจรสื่อสารข้อมูลการบินระหว่างประเทศ AMHS อย่างต่อเนื่องตามแผนการใช้งานวงจร ATN/AMHS ของ ICAO โดยมีเป้าหมายการเปิดใช้งานวงจร ATN/AMHS ของ ICAO ให้ได้ครบทุกวงจรภายในปี ๒๕๖๒

ปัจจุบันได้มีการเปิดใช้งานวงจร AMHS ไปแล้ว ๑๐ วงจรคือ

๑. วงจรกรุงเทพฯ-ฮ่องกง
๒. วงจรกรุงเทพฯ-มัมไบ
๓. วงจรกรุงเทพฯ-สิงคโปร์
๔. วงจรกรุงเทพฯ-พนมเปญ
๕. วงจรกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์
๖. วงจรกรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง
๗. วงจรกรุงเทพฯ-ทาร์กา

๘. วงจรกรุงเทพฯ-ภูม่าน

๙. วงจรกรุงเทพฯ-SITA

๑๐. วงจรกรุงเทพฯ-ปักกิ่ง

และมีวงจรที่อยู่ในระหว่างประสานงานและดำเนินการทดสอบ ๓ วงจร คือ

๑. วงจรกรุงเทพฯ-โรม

๒. วงจรกรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์

๓. วงจรกรุงเทพฯ-โฮจิมินห์

๔. โครงการปรับปรุงระบบแปลงข่าวการบินอัตโนมัติ (C-ATIS)

ตามที่บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะทำงานด้านเทคนิค เพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบการส่งข้อมูลข่าวอากาศการบินให้มีประสิทธิภาพ สามารถส่งผ่านข้อมูลจากเครื่องตรวจอากาศการบินอัตโนมัติ เข้าสู่ระบบ METNET ของกรมอุตุนิยมวิทยา และส่งต่อข้อมูลตรวจอากาศมายังระบบข้อมูลการบินของ บวท. ได้โดยอัตโนมัติ โดยความร่วมมือกับคณะทำงานด้านเทคนิคของกรมอุตุนิยมวิทยา

จากการดำเนินงานคณะทำงานฯ ได้พบปัญหาและอุปสรรค ในส่วนของกระบวนการส่งข้อมูลข่าวอากาศประจำสนามบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจะต้องเพิ่มข้อมูล ด้าน ATIS Information Runway in use เข้าไปในข่าว (METAR & SPECI) ด้วย

ดังนั้น เพื่อเป็นการลดภาระงานของผู้ควบคุมจราจรทางอากาศประจำสนามบิน และเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์ C-ATIS บริษัทฯ จึงทำการเชื่อมต่อข้อมูลข่าวอากาศการบินจากระบบข้อมูลการบิน เข้าสู่ระบบประกาศข้อมูลข่าวอากาศประจำสนามบิน (C-ATIS) โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ได้ทำการเชื่อมต่อข้อมูลข่าวอากาศการบินจากระบบข้อมูลการบิน เข้าสู่ระบบประกาศข้อมูลข่าวอากาศประจำสนามบิน (C-ATIS) ทั้งสิ้น ๒๖ แห่ง ทั่วประเทศ

๕. โครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์อ่านค่าและส่งข้อมูลแจ้งเตือนสำหรับสถานีวิทยุสื่อสาร จำนวน ๑๐๕ สถานี

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์อ่านค่าและส่งข้อมูลแจ้งเตือนสำหรับสถานีวิทยุสื่อสารจำนวน ๑๐๕ สถานี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการให้บริการของระบบอุปกรณ์สื่อสารการเดินอากาศ ณ สถานีต่าง ๆ ทั่วประเทศ รวมถึงข้อมูลสภาพแวดล้อมโดยรวมของสถานี โดยสามารถตรวจสอบการทำงานของระบบสื่อสารการเดินอากาศได้อย่างเป็นปัจจุบัน โดยสามารถทำการเฝ้าระวัง แก้ไข และควบคุมการทำงานของระบบได้ทันที ซึ่งเป็นการลดระยะเวลาขัดข้องของอุปกรณ์สื่อสาร โดยสามารถทำการตรวจสอบและควบคุมผ่านทาง Client Web Browser และ Mobile Client Web Browser ได้ทุกสถานที่ตลอดเวลา

๖. การปรับปรุงระบบงานเพื่อสนับสนุนการให้บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงระบบงานและคู่มือดำเนินการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศเพื่อให้การทำงานของระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตาม

อากาศยานทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามสมรรถนะและตามมาตรฐานและวิธีปฏิบัติของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ประสานความร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ ในการจัดสรรและขออนุญาตใช้คลื่นความถี่วิทยุและจัดตั้งสถานีเพื่อใช้ในการกิจการให้บริการจราจรทางอากาศ

๗. การตรวจสอบ/ปรับปรุงข้อมูลภูมิสารสนเทศการเดินอากาศ

ข้อมูลภูมิสารสนเทศด้านการเดินอากาศบนพื้นหลักฐาน World Geodetic System - 1984 (WGS-84) ตามมาตรฐานของ ICAO เป็นข้อมูลที่มีความสำคัญในการสนับสนุนการวิเคราะห์ ออกแบบและติดตั้งระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน รวมถึงเป็นข้อมูลตั้งต้นที่จำเป็นและสำคัญในการจัดทำแผนภูมิการบิน ฯลฯ บริษัทฯ จึงร่วมกับกรมแผนที่ทหารดำเนินการสำรวจรังวัด พิกัดทางราบและทางตั้งตำแหน่งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ซ่อมแซมหมุดหลักฐานอ้างอิงทางการบินและตำแหน่งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และขยายโครงข่ายพิกัดภูมิศาสตร์จากหมุดแห่งชาติมาไว้ประจำสนามบิน โดยในปี ๒๕๖๑ ได้ดำเนินการที่ทำอากาศยานที่ตั้งอยู่ทางภาคใต้ของประเทศไทย จำนวน ๑๐ แห่ง ได้แก่ ๑) ท่าอากาศยานชุมพร ๒) ท่าอากาศยานระนอง ๓) ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ๔) ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ๕) ท่าอากาศยานสมุย ๖) ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ๗) ท่าอากาศยานกระบี่ ๘) ท่าอากาศยานตรัง ๙) ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ และ ๑๐) ท่าอากาศยานนราธิวาส ในปี ๒๕๖๒ และปี ๒๕๖๓ มีแผนที่จะดำเนินการที่ทำอากาศยานทุกสนามบินในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยตามลำดับ

๘. การพัฒนาระบบข้อมูลภูมิสารสนเทศพื้นฐานด้านการเดินอากาศ

จากความต้องการใช้ข้อมูลภูมิสารสนเทศ (ข้อมูลเชิงพื้นที่) ที่มีคุณภาพ ถูกต้อง และมีความทันสมัย บริษัทฯ ได้ร่วมกับสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) ในการนำข้อมูลจากดาวเทียมและข้อมูลภูมิสารสนเทศ มาใช้ในการพัฒนาระบบข้อมูลภูมิสารสนเทศพื้นฐานด้านการเดินอากาศ และกระบวนการบริหารข้อมูลทั้งระบบเพื่อให้บริการข้อมูลด้านการเดินอากาศ โดยครอบคลุมพื้นที่สนามบิน ๓๗ แห่ง ได้แก่ ๑) ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ๒) ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ๓) ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ๔) ท่าอากาศยานน่าน ๕) ท่าอากาศยานลำปาง ๖) ท่าอากาศยานแพร่ ๗) ท่าอากาศยานสุโขทัย ๘) ท่าอากาศยานแม่สอด ๙) ท่าอากาศยานตาก ๑๐) ท่าอากาศยานพิษณุโลก ๑๑) ท่าอากาศยานเลย ๑๒) ท่าอากาศยานอุดรธานี ๑๓) ท่าอากาศยานนครพนม ๑๔) ท่าอากาศยานสกลนคร ๑๕) ท่าอากาศยานขอนแก่น ๑๖) ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ๑๗) ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ๑๘) ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ ๑๙) ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ๒๐) ท่าอากาศยานสุรินทร์ภักดี ๒๑) ท่าอากาศยานนครราชสีมา ๒๒) ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ๒๓) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๒๔) ท่าอากาศยานอุเทนpha ๒๕) ท่าอากาศยานตราด ๒๖) ท่าอากาศยานหัวหิน ๒๗) ท่าอากาศยานชุมพร ๒๘) ท่าอากาศยานระนอง ๒๙) ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ๓๐) ท่าอากาศยานสมุย ๓๑) ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ๓๒) ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ๓๓) ท่าอากาศยานกระบี่ ๓๔) ท่าอากาศยานตรัง ๓๕) ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ๓๖) ท่าอากาศยานปัตตานี ๓๗) ท่าอากาศยานนราธิวาส

๙. การพัฒนาระบบวิเคราะห์ประสิทธิภาพการให้บริการการเดินอากาศตามช่วงการบิน

บริษัทฯ ทำการศึกษาเพื่อจัดทำแผนปรับปรุงศักยภาพขององค์กรด้วยการวัดเปรียบเทียบกับสมรรถนะเพื่อกำหนดแนวปฏิบัติสู่ความเป็นเลิศ ประสิทธิภาพการเดินอากาศเป็นส่วนประกอบหนึ่งในการดำเนินการตามเป้าหมายเรื่องการเป็นองค์กรที่มีคุณภาพการให้บริการระดับแนวหน้า (AEROTHAI Service Mark) ปัจจุบันบริษัทฯ ยังขาดเครื่องมือสำหรับช่วยให้ข้อมูลสนับสนุนในด้านการวัดประสิทธิภาพของการเดินอากาศตามตัวชี้วัดในด้านต่าง ๆ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการพัฒนาระบบสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นและทำการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติเพื่อเป็นส่วนสนับสนุนในการประเมินผลตามตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพการเดินอากาศ ในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ซึ่งจะสามารถนำไปใช้เปรียบเทียบกับหน่วยงานให้บริการเดินอากาศอื่น ๆ ในระดับสากล อีกทั้งผลลัพธ์จากการประเมินจะเป็นประโยชน์ในการจัดทำแผนเพื่อพัฒนาศักยภาพของการดำเนินงานทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

➤ การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ด้วยตระหนักถึงความท้าทายและโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกที่เริ่มเข้าสู่ยุคระบบเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญต่อการขับเคลื่อนโดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการเปลี่ยนแปลงเพื่ก้าวเข้าสู่ยุคดิจิทัล (Digital Transformation) ตามนโยบาย Thailand 4.0 อันประกอบด้วย

๑. พัฒนาศักยภาพของโครงสร้างดิจิทัลและองค์ประกอบพื้นฐาน ให้มีเสถียรภาพ ทันสมัยและมีความมั่นคงปลอดภัย อย่างมีประสิทธิภาพ โดย

- ๑.๑ ปรับปรุงอุปกรณ์สำหรับการประชุมทางไกลแบบ Web Conference เพื่อเชื่อมโยงห้องประชุมจากส่วนกลาง และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค รวมทั้งศูนย์ควบคุมการบินกรุงเทพ (ดอนเมือง/สุวรรณภูมิ)

- ๑.๒ พัฒนา/ปรับปรุงคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงต่าง ๆ ทั้งทั้งองค์กร เพื่อยกระดับมาตรฐานการใช้งานและสอดคล้องกับแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ

๒. บริหารจัดการสารสนเทศ ความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสร้างนวัตกรรม ตลอดจนการวิจัยและพัฒนาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 และแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดย

- ๒.๑ พัฒนา/ปรับปรุงการดำเนินงานและการบริการด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ด้วยการพัฒนาระบบงานสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพทุกภาคส่วน ได้แก่

- ระบบสารสนเทศสำหรับงานนโยบายและยุทธศาสตร์
 - พัฒนาระบบบริหารแผนงานโครงการ ระยะที่ ๔
 - ปรับปรุงระบบรายงานตัวชี้วัดองค์กร
 - พัฒนาระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานบริหารจราจรทางอากาศ
 - พัฒนาระบบบันทึกการปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ ATC E-log ระยะที่ ๓

- ปรับปรุงระบบจัดตารางเวลาปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ
- พัฒนาระบบบริหารงานนอกแบบวิธีปฏิบัติการบิน
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
 - พัฒนาระบบซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน และระบบซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข
 - พัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลสำหรับงานนอกแบบและติดตั้งวิศวกรรม
ระยะที่ ๑
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานทรัพยากรบุคคล
 - พัฒนาระบบบริหารยานพาหนะสำหรับพื้นที่สุวรรณภูมิ
 - พัฒนาระบบแสดงข้อมูลเส้นทางเดินรถรับส่งพนักงานสำหรับพื้นที่ทุ่ง
มหาเมฆ
 - พัฒนาระบบบริหารห้องพักรับรองอาคารงาญดุฬี
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานสื่อสารและบริหารทั่วไป
 - พัฒนาระบบสื่อสารประชาสัมพันธ์ด้วย Mobile Application
- ระบบสารสนเทศสำหรับงานพัฒนาธุรกิจ
 - พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อติดตามงานรับทำ ระยะที่ ๒
 - พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนระบบ ISO9001 สายงานธุรกิจ
ระยะที่ ๒
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานการเงิน
 - พัฒนาระบบสารสนเทศรายงานเปอร์เซ็นต์การทำงานล่วงเวลา
 - พัฒนาระบบแจ้งเปลี่ยนผู้รับผลประโยชน์เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
 - พัฒนาระบบบริการข้อมูลสายการบิน
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ
 - พัฒนาระบบข้อมูลศูนย์ประกอบการ
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนการวัดค่าผลผลิตการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุม
จราจรทางอากาศและส่วนงานอื่น ๆ
 - พัฒนาระบบสารสนเทศจัดเก็บเวลาทำงานเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทาง
อากาศ
- ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานประเมินความปลอดภัย
 - พัฒนาระบบบันทึก LHD สำหรับตัวแทนรัฐภาคีจาก 24 FIR
 - พัฒนาระบบเปรียบเทียบผลการวัดความถี่มาตรฐาน
- ระบบบริหารจัดการงานสารสนเทศฯ ด้านการพัฒนา/ปรับปรุงโปรแกรมประยุกต์
 - พัฒนาระบบการพัฒนาโปรแกรมประยุกต์ ระยะที่ ๒
 - พัฒนาระบบแจ้งเตือนต่อเหตุการณ์ หรือข้อมูลสำคัญ ระยะที่ ๒
 - พัฒนาระบบแสดงผลงานกิจกรรมข้อมูลหลัก
 - พัฒนาระบบบริการพนักงานและผู้บริหาร

๒.๒ พัฒนาข้อมูลสารสนเทศและความรู้สำหรับบริหารองค์กรสู่ความเป็นเลิศ

- เริ่มต้นดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการนำเสนอข้อมูลสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจสำหรับบริหารองค์กร

๒.๓ ส่งเสริม/พัฒนาบุคลากรและสังคมให้รู้เท่าทันในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลให้เกิดประโยชน์และสร้างสรรค์

- จัดการฝึกอบรมให้ความรู้ความเข้าใจเพื่อเพิ่มทักษะเชิงดิจิทัลที่ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการ
- สร้างความตระหนักและให้ความรู้ความเข้าใจกับพนักงานผู้ใช้งานระบบสารสนเทศเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการกระทำความผิดทางคอมพิวเตอร์และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

■ **บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่นๆ ประจำปี ๒๕๖๑**

๑. การประชุม CANSO Asia Pacific Conference การประชุม CANSO Global ATM Summit & การประชุม Annual General Meeting (AGM) ครั้งที่ ๒๒ และการประชุมที่เกี่ยวข้อง
๒. การประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ไทย – มาเลเซีย Special Air Traffic Services Coordination Procedure (ATSCP) Coordination Meeting
๓. การประชุม Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Operational Project
๔. การประชุม Collaborative Miles-in-Trail Conversion Program (CMCP) และ การประชุม ASEAN ATFM Implementation Support Team Meeting ครั้งที่ ๑
๕. การประชุม Mekong Air Traffic Management Executive Meeting ครั้งที่ ๑ (MK-ATMEM/1) และการประชุม Mekong Air Traffic Management Coordination Group Meeting ครั้งที่ ๗ (MK-ATMCG/7)
๖. การประชุมความร่วมมือ 3 CEOs ของหน่วยงานด้านการบินของไทย ระหว่าง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๗. การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting
๘. การลงนามบันทึกข้อตกลง

๑. การประชุม CANSO Asia Pacific Conference การประชุม CANSO Global ATM Summit & การประชุม Annual General Meeting (AGM) ครั้งที่ ๒๒ และการประชุมที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ในนามประเทศไทยได้รับเกียรติเป็นเจ้าภาพการจัดประชุมประจำปีขององค์กร Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) ได้แก่ การประชุม CANSO Asia Pacific Conference การประชุม CANSO Global ATM Summit & การประชุม Annual General Meeting (AGM) ครั้งที่ ๒๒ และการประชุมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการจัดกิจกรรมทัศนศึกษาและงานเลี้ยงสำหรับผู้เข้าร่วมประชุมและผู้ติดตาม ระหว่างวันที่ ๗ – ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๑ ณ โรงแรม ดิ แอทธินี (The Athenaeum Hotel) กรุงเทพฯ

การประชุม CANSO Asia Pacific Conference มีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานสมาชิกภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกได้พบปะและแลกเปลี่ยนความรู้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับเทคโนโลยีและวิธีปฏิบัติใหม่ ๆ ที่ใช้ในการให้บริการการเดินอากาศ พร้อมหารือถึงปัญหาความท้าทายและโอกาสต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับสากล

สำหรับหัวข้อหลักของการประชุมในปีนี้เป็น “Charting the Course of ATM in the Asia Pacific” โดยที่ประชุมได้นำเสนอและอภิปรายเกี่ยวกับบทบาท แนวทาง กลยุทธ์ที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของกิจการบินจะมีต่ออนาคตของการจราจรทางอากาศภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมถึงความท้าทายและปัจจัยความสำเร็จของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งขีดความสามารถในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศด้านต่าง ๆ ทั้งในส่วนที่เป็นการดำเนินการภายในของตนเองและส่วนที่เป็นความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และหน่วยงานภาคอุตสาหกรรมทางด้านการบิน เพื่อยกระดับความปลอดภัย ประสิทธิภาพ และความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ ให้มีความพร้อมต่อการรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้นจากการเติบโตทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน

การประชุม CANSO Global ATM Summit และ การประชุม Annual General Meeting (AGM) ครั้งที่ ๒๒ มีผู้เข้าร่วมประชุมกว่า ๒๐๐ คน จากหน่วยงานด้านการบินจำนวน ๗๕ หน่วยงาน โดยการประชุม Global ATM Summit ในปีนี้มีหัวข้อหลักของการประชุม คือ “Digitization and Big Data is Everywhere...but Where Exactly in ATM?” ซึ่งได้ให้ความสำคัญกับ ๒ ประเด็นหลักที่กลายเป็นประเด็นที่ถูกให้ความสำคัญมากขึ้นในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ได้แก่ Digitalization และ Big Data ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญยิ่งที่ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศจะต้องพิจารณาการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในแต่ละวันและมีแต่จะเพิ่มจำนวนขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งผู้ให้บริการจราจรทางอากาศจะต้องนำข้อมูลเหล่านี้ไปประกอบการตัดสินใจที่ดีขึ้น เพื่อนำไปสู่การบริการที่มีประสิทธิภาพ

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมครั้งนี้ ประเทศไทยได้รับการยอมรับและเชื่อถือในกิจการบิน ว่ามีมาตรฐานในด้านการให้บริการจราจรทางอากาศอย่างปลอดภัยในระดับสากล รวมถึงได้แสดงถึงการมีส่วนร่วมของประเทศไทยในประชาคมการบินระหว่างประเทศ อีกทั้ง กระทรวงคมนาคมได้แสดงบทบาทในการส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศของประเทศ และเชื่อมโยงไปสู่การปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการสอดคล้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา) ที่เป็นหนึ่งในแผนงานสำคัญด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์ ภายใต้นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ครอบคลุมพื้นที่ ๓ จังหวัดในภาคตะวันออกและเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อหรือเกี่ยวข้อง ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาด้วยความพร้อมด้านการคมนาคม การขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน ความต้องการของผู้ประกอบการ การจัดหาทรัพยากรต่าง ๆ และความเชื่อมโยงกับศูนย์กลางเศรษฐกิจอื่น ๆ สร้างความเชื่อมั่นให้กับนานาชาติที่มีกับประเทศไทยยิ่งขึ้น อันจะเป็นผลต่อการสนับสนุนทั้งภาคการลงทุน เศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวของประเทศไทย ตามนโยบายรัฐบาลอีกประการหนึ่งด้วย



การประชุม CANSO Asia Pacific Conference



การประชุม CANSO Asia Pacific Conference



การประชุม CANSO Global ATM Summit และ
การประชุม Annual General Meeting (AGM) ครั้งที่ ๒๒

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

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ ๑๓-๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๐ ณ โรงแรม Le Meridien Chiang Rai Resort จังหวัดเชียงราย เป็นการประชุมซึ่งบริษัทฯ และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Malaysia) ได้มีข้อตกลงร่วมกันให้มีขึ้นเป็นพิเศษสืบเนื่องจากการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ที่บริษัทฯ และ DCA Malaysia สลับกันเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมร่วมกันเป็นประจำทุกปี (ปีละ ๒ ครั้ง) เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย รวมถึงการหารือร่วมกันเพื่อสานต่อการดำเนินงานจากการประชุมครั้งที่ผ่านมามีให้เกิดความต่อเนื่อง และเป็นไปตามข้อตกลงของทั้งสองหน่วยงาน โดยอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นในการปฏิบัติงาน การจัดทำและการใช้งานเส้นทางบินแบบ Uni-Directional การกำหนด Operational Procedure ความคับหน้าแผนดำเนินการเรื่อง ATS Inter-Facility Data Communication (AIDC) การร่าง Air Traffic Service Coordination Procedure (ATSCP) รายงานความคับหน้าแผนการแลกเปลี่ยนข้อมูลเรดาร์ และทบทวนแก้ไขข้อตกลงต่าง ๆ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการจราจรทางอากาศและเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)



การประชุม Aviation Consultative Committee (ACC)

๓. การประชุม Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Operational Project

บริษัทฯ ร่วมกับ หน่วยงาน Civil Aviation Authority Singapore (CAAS) หน่วยงาน Civil Aviation Department of Hong Kong (HK CAD) และหน่วยงาน Civil Aviation Administration of China (CAAC) ได้มีข้อตกลงร่วมกันในการสลับกันเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Distributed Multi-Nodal ATFM Operational Project โดยบริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Distributed Multi-Nodal ระหว่างวันที่ ๒๐-๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๑ ณ โรงแรม Novotel Bangkok Ploenchit Sukhumvit กรุงเทพฯ

การประชุมจัดขึ้นเพื่อหารือและพัฒนาความร่วมมือเกี่ยวกับการเตรียมการและการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการพัฒนา Cross-Border ATFM Operation ในรูปแบบ Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Network ซึ่งในปัจจุบันได้รับความร่วมมือจากทุกประเทศสมาชิกเป็นอย่างดีในการร่วมพัฒนา Platform และการพยายามยกระดับ Level of Participation โดยมีเป้าหมายให้ทุกประเทศสมาชิกเป็น Level-3 ซึ่งสามารถรับและส่งข้อมูล CTOT ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ในการพัฒนาความร่วมมือ Cross-Border ATFM Operation โดยมีการออกแบบ Operational Use Case และ Scenario สำหรับการเชื่อมต่อระบบโดยคณะ Technical Sub-Group สรุปผลการออกมาตรการ ATFM ในสถานการณ์ต่างๆ โดยประเทศไทย สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐประชาชนจีน และเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐ

ประชาชนจีน ได้ร่วมกันผลักดันการพัฒนา และการแสดงส่วนร่วมสำหรับสมาชิก Level-2 และ Level-3 รวมทั้งร่วมพัฒนาร่าง ATFM Post-Operations Analysis Framework เพื่อนำเสนอในเวทีนานาชาติต่อไป



การประชุม Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Operational Project

๔. 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 เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมดังกล่าวระหว่างการประชุม Distributed Multi-Nodal ระหว่างวันที่ ๒๐-๒๓ สิงหาคม ๒๕๖๑ ณ โรงแรม Novotel Bangkok Ploenchit Sukhumvit กรุงเทพฯ โดยการประชุมจัดขึ้นเพื่อแก้ปัญหา Delay ที่เกิดจาก Flow Restriction ในรูปแบบ Miles-in-Trail หรือ Minutes-in-Trail โดยพัฒนารายละเอียดเกี่ยวกับแนวปฏิบัติ (Concept of Operations) ในการใช้ Ground Delay Program ผ่านการออกมาตรการ CTOT สำหรับเที่ยวบินที่บินระหว่างประเทศไทยและจีนบนเส้นทางบิน A1, A202 และร่วมวางแผนการดำเนินกิจกรรมในระยะต่อไป รวมทั้งร่วมระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การกำหนดรูปแบบ NOTAM การพัฒนา Operating Procedure ตลอดจนการกำหนดกระบวนการทดลอง Demonstration Flight ให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับ Platform โครงการ Distributed Multi-Nodal

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ในการแก้ปัญหา Major Delay ระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะการประสานงานกับภูมิภาค Sanya (China Middle South Region) บนเส้นทางบิน A1, A202 การปรับใช้กระบวนการ ATFM แบบ Pre-Tactical แทนที่ใช้ Flow Restriction ในรูปแบบ Miles-in-Trail หรือ Minutes-in-Trail วางแผนการทดสอบการปฏิบัติการและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของ Vietnam Air Traffic Management (VATM) การเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมดังกล่าว เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ

การประชุม ASEAN ATFM Implementation Support Team Meeting ครั้งที่ ๑

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม ASEAN ATFM Implementation Support Team Meeting ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๑ ณ โรงแรม Novotel Bangkok Ploenchit Sukhumvit กรุงเทพฯ การประชุมดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อสนับสนุนการพัฒนา Cross-Border ATFM ของประเทศรัฐภาคีของกลุ่ม ASEAN ให้เป็นไปตาม ASEAN ATM Master Plan และ ICAO APAC Seamless ATM Plan

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการพัฒนา Cross-Border ATFM ของกลุ่มประเทศ ASEAN ให้เป็นไปในมาตรฐานที่ ICAO กำหนด และสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับ Platform โครงการ Distributed Multi-Nodal



การประชุม ASEAN ATFM Implementation Support Team Meeting ครั้งที่ ๑

๕. การประชุม Mekong Air Traffic Management Executive Meeting ครั้งที่ ๑ (MK-ATMEM/1) และการประชุม Mekong Air Traffic Management Coordination Group Meeting ครั้งที่ ๗ (MK-ATMCG/7)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Mekong Air Traffic Management Executive Meeting (MK-ATMEM/1) ในวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๑ และการประชุม Mekong Air Traffic Management Coordination Group Meeting ครั้งที่ ๗ (MK-ATMCG/7) ระหว่างวันที่ ๑๘ – ๒๑ กันยายน ๒๕๖๑ ณ โรงแรม Le Meridian จังหวัดเชียงใหม่

การประชุม MK-ATMEM/1 เป็นการประชุมเพื่อผลักดันให้มีการยกระดับการประชุม MK-ATMCG ให้มีขอบเขตการหารือในระดับกลยุทธ์ในการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการจราจรทางอากาศร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิก Mekong และ มีการทำงานร่วมกันแบบ Strategic partner ดังนั้น จึงเป็นโอกาสอันดีที่จะจัดให้มีการประชุมหารือระหว่างผู้บริหารระดับสูง เพื่อสร้างกรอบการทำงานร่วมกันในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศของภูมิภาค สร้างศักยภาพ และเชื่อมต่อน่านฟ้าแบบไร้รอยต่อ อีกทั้งยังเป็นการเชื่อมต่อน่านฟ้านานาชาติของกลุ่มแม่น้ำโขง สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐอินเดีย นอกจากนี้ การประชุมดังกล่าวยังสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อให้เป็นไปตาม Air Traffic Management Harmonisation Initiatives ของแผน ASEAN ATM Master Plan

การประชุม MK-ATMCG/7 จัดขึ้นเพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นด้านการบริหารจราจรทางอากาศ การสร้างเส้นทางบินใหม่ การหาข้อตกลงร่วมกันในการปรับโครงสร้างเส้นทางบินเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศในน่านฟ้าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ - เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อให้มีการประสานความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงานซึ่งจะก่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานด้าน Air Traffic Management และนำไปสู่การพัฒนาห้วงอากาศต่อไป

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ โดยการประชุม MK-ATMEM/1 โดยมีนโยบายที่จะผลักดันร่วมกันในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ATFM, ASM, Routes Review, Information and data sharing และ human resource development เพื่อการพัฒนาด้าน ATM ในอนาคตของประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งนี้ การประชุม MK-ATMCG/7 ได้แลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่ดี (Best Practice) อุปสรรค และข้อขัดข้อง เช่น CDM/ATFM PBN ในส่วน En-Route เป็นต้น รวมทั้งการวิจัยที่เกี่ยวกับวิธีการในอนาคต และร่วมหาแนวทางแก้ไขเพื่อสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจราจรทางอากาศในบริเวณน่านฟ้าดังกล่าว อีกทั้ง ได้ติดตามความก้าวหน้าและการพัฒนาด้าน ATM ของประเทศต่าง ๆ ในน่านฟ้าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการร่วมกันวางแผนทิศทางการดำเนินงานของ ASEAN Strategic Planning Group เพื่อหารือในเรื่องการพัฒนา ASEAN Master Plan ให้เป็นไปตามเป้าหมาย



การประชุม Mekong Air Traffic Management Executive Meeting ครั้งที่ ๑
(MK-ATMEM/1)



การประชุม Mekong Air Traffic Management Coordination Group Meeting ครั้งที่ ๗ (MK-ATMCG/7)

๖. การประชุมความร่วมมือ 3 CEOs ของหน่วยงานด้านการบินของไทย

ระหว่างบริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สลับกันเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมทุกไตรมาส โดยมีผู้บริหารระดับสูงสุด และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องของทั้ง ๓ หน่วยงานเข้าร่วมประชุม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานร่วมกันของ ๓ หน่วยงานด้านการบินของประเทศ และบูรณาการแผนงานร่วมกัน ผ่านการหารือในรูปแบบความร่วมมือด้านกลยุทธ์ และปฏิบัติการ



การประชุมความร่วมมือ 3 CEOs ของหน่วยงานด้านการบินของไทย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑
บริษัทฯ โดยได้รับเกียรติจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร) เป็นประธานการประชุมร่วมกับผู้บริหารระดับสูงสุดของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

๗. การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting

การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting เป็นการประชุมที่จัดขึ้นปีละ ๒ ครั้ง ในช่วงเดือนมีนาคม และกันยายนของทุกปี เพื่อให้ผู้ใช้บริการการเดินอากาศ และผู้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศได้มีโอกาสพบปะ เพื่อหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานร่วมกัน รวมถึงเป็นการเผยแพร่ข้อมูลโครงการสำคัญที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการในปีที่ผ่านมา และโครงการพัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศต่าง ๆ ที่มีแผนการดำเนินการในปีถัดไป และแจ้งผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการภายนอกประจำปี ให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบ การประชุมดังกล่าวถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้ให้บริการ เพื่อนำมาปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด และเกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันต่อไป อีกทั้งยังเป็นการสื่อสารข่าวสารและข้อมูลที่สำคัญที่จะแจ้งให้ผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ได้รับทราบและเป็นการสร้างความสัมพันธ์ในระดับบุคคล และระดับองค์กรกับผู้ใช้บริการอีกด้วย



การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting

การลงนามบันทึกข้อตกลง

๑. การลงนามบันทึกข้อตกลง ระหว่าง สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กับ บริษัทฯ ว่าด้วยการประสานความร่วมมือโครงการวิจัยศึกษาผลกระทบของชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์ต่อเทคโนโลยี GNSS สำหรับระบบนำร่องการบิน

เพื่อกำหนดขอบเขตความร่วมมือและความเข้าใจในการประสานงานร่วมกันในโครงการวิจัยศึกษาผลกระทบของชั้นบรรยากาศไอโอโนสเฟียร์ต่อเทคโนโลยี GNSS สำหรับระบบนำร่องการบิน รวมถึงการศึกษา วิจัย และการแลกเปลี่ยนความรู้ด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย



รองศาสตราจารย์ ดร. คมสัน มาลีสี คณบดี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) และนายสมนึก รงค์ทอง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ตำแหน่งในขณะนั้น) ลงนามบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๖๑ ณ คณะวิศวกรรมศาสตร์ สจล.

๒. การลงนาม Memorandum of Understanding on Air Navigation Services

Improvement ระหว่าง บริษัทฯ กับ École Nationale de l'Aviation Civile มหาวิทยาลัย

การบินพลเรือนแห่งชาติของสาธารณรัฐฝรั่งเศส

เพื่อร่วมมือกันด้านการศึกษาวิจัย การพัฒนาบุคลากร การฝึกอบรม และการให้คำปรึกษาที่เกี่ยวข้องกับการ
ให้บริการการเดินอากาศ



Mr. Olivier Chansou, President of École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)

และนางสาริณี อังสุสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. (ตำแหน่งในขณะนั้น)

ลงนามใน Memorandum of Understanding เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๑

ณ สำนักงานใหญ่ ENAC เมืองตูลุซ สาธารณรัฐฝรั่งเศส

๓. การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพอากาศ (ทอ.) กับ บริษัทฯ ฉบับประจำปี ๒๕๖๐

เพื่อเป็นแนวทางในการทำงานระหว่างกัน ทั้งในด้านวิปฏิบัติการบิน เทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรร่วมกัน รวมทั้งบูรณาการความร่วมมือ เพื่อให้ระบบการเดินอากาศมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูงสุด ทั้งด้านการปกป้องอธิปไตยของประเทศ และการพัฒนาการเดินอากาศในเชิงพาณิชย์ให้มีความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพอากาศ กับ บริษัทฯ มีการทบทวนและลงนามปีละครั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน



พลอากาศเอก จอม รุ่งสว่าง ผู้บัญชาการทหารอากาศ และนางสาวริณี อังศุสิงห์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. (ตำแหน่งในขณะนั้น) ลงนามในบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๑ ณ กองบัญชาการกองทัพอากาศ

๔. การลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ระหว่าง กรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) กับ บริษัทฯ ฉบับปี ๒๕๖๑

เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บริษัทฯ ในการให้บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินของประเทศ เป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว และเกิดความเข้าใจที่ตรงกัน ในบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบ เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมระหว่างหน่วยงานให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินกับหน่วยงานผู้มิอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๙



นายวันชัย ศักดิ์อุดมไชย อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา และนายสมนึก รงค์ทอง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. ลงนามในข้อตกลง เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๑ ณ โอเรียนเต็ล เรสซิเดนซ์ ถนนวิภาวดี กรุงเทพมหานคร

ผลการดำเนินงานขององค์กร

■ บริการการบินอากาศ

บริการควบคุมจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR

ประเภทเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง	
	๒๕๖๐	๒๕๖๑	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น (+) % ลดลง (-) %
เที่ยวบินระหว่างประเทศ	๔๓๕,๐๘๕	๔๘๖,๐๗๗	๕๐,๙๙๒	๑๒
เที่ยวบินภายในประเทศ	๔๑๕,๖๖๒	๔๓๔,๙๔๗	๑๙,๒๘๕	๕
เที่ยวบินผ่านน่านฟ้า	๙๙,๙๑๔	๑๐๖,๖๖๕	๖,๗๕๑	๗
รวมจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด	๙๕๐,๖๖๑	๑,๐๒๗,๖๘๙	๗๗,๐๒๘	๘

ปริมาณการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ในปี ๒๕๖๑ มีปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดจำนวน ๑,๐๒๗,๖๘๙ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๘ จากปีที่ผ่านมา เป็นจำนวนที่เพิ่มขึ้นเท่ากับ ๗๗,๐๒๘ เที่ยวบิน หรือเฉลี่ย ๒๑๑ เที่ยวบินต่อวัน

ปริมาณเที่ยวบินขึ้นลง ณ สนามบิน (ที่มีปริมาณเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวันมากที่สุด ๔ อันดับแรก)

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สุวรรณภูมิ	ดอนเมือง	ภูเก็ต	เชียงใหม่
Flight Type				
International	๒๗๒,๘๕๗	๙๖,๖๑๗	๖๑,๓๕๘	๒๐,๑๑๙
Domestic	๙๑,๓๐๔	๑๘๙,๔๓๙	๕๖,๕๑๑	๕๙,๔๓๐
Type of Operation				
S : Schedule	๓๕๘,๖๗๑	๒๕๙,๙๙๓	๑๑๐,๘๒๕	๗๓,๙๕๖
N : Non-Schedule	๒,๙๘๙	๒,๖๐๕	๔,๕๔๙	๑,๒๗๒
G : General	๒,๔๕๐	๗,๔๒๐	๑,๑๕๘	๓๕๖
M : Military	๑๘	๑๕,๕๐๐	๑,๒๒๓	๒,๕๗๔
X : Others	๓๓	๕๓๘	๑๑๔	๑,๓๙๑
Flight Rule				
IFR	๓๖๔,๐๙๕	๒๗๔,๒๓๑	๑๑๖,๙๙๑	๗๕,๙๕๐
VFR (included Y,Z)	๖๖	๑๑,๘๒๕	๘๗๘	๓,๕๙๙
ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ เฉลี่ยต่อวัน	๓๖๔,๑๖๑ ๙๙๘	๒๘๖,๐๕๖ ๗๘๔	๑๑๗,๘๖๙ ๓๒๓	๗๙,๕๔๙ ๒๑๘
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง ของจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยต่อวัน (ปีงบประมาณ ๒๕๖๑/๒๕๖๐)	ร้อยละ ๕	ร้อยละ ๖	ร้อยละ ๑๑	ร้อยละ ๕

■ การบริหารจราจรทางอากาศ

๑. การปรับปรุงเส้นทางบิน L507 และเส้นทางบิน Y6

เนื่องด้วยปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดหลายปีที่ผ่านมา จนทำให้เกินค่าขีดความสามารถในการรองรับบนเส้นทางบิน กอปรกับมีพื้นที่หวงห้ามของกองทัพอากาศซึ่งอยู่ใกล้เคียงและบางส่วนซ้อนทับกับเส้นทางบินหลัก ได้แก่ เส้นทางบิน Y6 Y7 A464 W9 W21 กับพื้นที่ VTD33 VTD34 และ VTD56 ซึ่งส่งผลให้การควบคุมจราจรทางอากาศบนเส้นทางบินดังกล่าวต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อจำกัดเพื่อให้มีระยะห่างกับพื้นที่หวงห้ามดังกล่าว และเกิดความปลอดภัย แต่การกำหนดเงื่อนไขความสูงบนพื้นที่หวงห้ามนั้นไม่สอดคล้องกับสมรรถนะการบินของอากาศยานพาณิชย์บนเส้นทางบิน ในขณะเดียวกันทางทหารก็ต้องการใช้พื้นที่การฝึกทางทหารเพิ่มขึ้น การเจรจาประสานงานความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับกองทัพอากาศ โดยบริษัทฯ ดำเนินการประสานงาน นำเสนอปรับโครงสร้างเส้นทางบิน/ปรับลดความสูงพื้นที่ฝึกบินของทหาร ที่เกี่ยวข้อง ซ้อนทับกัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และได้รับการพิจารณาเห็นชอบจากที่ประชุมร่วม

จากความสำเร็จของการเจรจาประสานงานการปรับปรุงเส้นทางบิน L507 และเส้นทางบิน Y6 นี้ ส่งผลให้เกิดการใช้ห้วงอากาศร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดภาระงานในการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับหน่วยงานทหารเกิดความปลอดภัยต่อการบินมากขึ้น เกิดความคล่องตัวของการปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน Y6 ยิ่งขึ้น

๒. การใช้พื้นที่ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือนอย่างมีประสิทธิภาพ

จากการประสานงานปรับปรุงเส้นทางบิน L507 และเส้นทางบิน Y6 ประสบผลสำเร็จ ส่งผลให้บริษัทฯ และหน่วยงานทหารต่างได้พื้นที่ห้วงอากาศเพิ่มขึ้นทั้งสองฝ่าย ทำให้การบริหารการใช้ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือนมีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

■ การจัดการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Service: ATFM Service)

การจัดการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ (ATFM Service) โดยศูนย์บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok ATFM Unit : Bangkok ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินที่ทำการบินทั้งในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ที่ทำการบินเข้าสู่ท่าอากาศยานและน่านฟ้าของประเทศไทย และในพื้นที่โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตอนใต้ของจีน ฮองกง และมาเก๊า) นอกจากนั้น Bangkok ATFMU ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินที่ทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน ไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่ง จาก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ เอเชียใต้ ทำการบินสู่ยุโรป และ จาก เอเชียใต้ ทำการบินสู่อเมริกาเหนือ โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative ATFM System (BOBCAT) บริษัทฯ ให้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศต่าง ๆ โดยใช้ระบบสนับสนุนที่พัฒนาขึ้นเอง และปฏิบัติการภายใต้การดูแลของคณะทำงาน ICAO Asia-Pacific ATFM Steering Group โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network บริษัทฯ เป็นหนึ่งในผู้นำโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network ซึ่งเป็นโครงการร่วมระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีน เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐสิงคโปร์ ประเทศไทย เครือรัฐออสเตรเลีย ได้รับการสนับสนุนจากประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อพัฒนาแนวทางการให้บริการ ATFM สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ซึ่ง

สอดคล้องกับบริบทประเทศไทย ที่มีปริมาณการบินส่วนมากระหว่างประเทศ และสำหรับสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีปริมาณการบินระหว่างประเทศประมาณร้อยละ ๘๐

โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network

โครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network พัฒนาสู่การทดลองปฏิบัติงาน (Operational Trial) ในช่วงปี ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ ในระยะแรก (Phase 1) เน้นการลดปัญหาความคับคั่งสนามบินปลายทางจากสถานการณ์ที่ส่งผลกับความสามารถรองรับอากาศยาน เช่น สภาพอากาศปิด มีปฏิบัติการทางทหาร หรือ มีการปิดซ่อมทางวิ่ง ทำให้อากาศยานทำการบินเข้าออกสนามบินได้น้อยกว่าที่วางแผนตารางการบินไว้ และในปี ๒๕๖๐ ได้เริ่มดำเนินการต่อเนื่องเข้าสู่ Phase 2 โดยเป็นการขยายการทดลองปฏิบัติงานจาก Phase 1 โดยโครงการฯ จะเริ่มนำบริการ ATFM มาสนับสนุนกรณีปัญหาความคับคั่งในห้วงอากาศในขณะเดียวกันได้มีการเริ่มวางแผนดำเนินการเชื่อมต่อระบบสนับสนุน บริการ ATFM ในรูปแบบการดำเนินการ System-Wide Information Management (SWIM) ด้วยเช่นกัน ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ เริ่มให้บริการ ATFM สำหรับกรณีปัญหาความคับคั่งที่สนามบินปลายทางอย่างเป็นทางการ สนับสนุนสถานการณ์ทั้งในรูปแบบที่วางแผนรองรับล่วงหน้าได้ และสถานการณ์ฉุกเฉิน ในขณะเดียวกันได้มีการทดลองให้บริการ ATFM สำหรับกรณีปัญหาความคับคั่งห้วงอากาศ สืบเนื่องจากปฏิบัติการฝึกรบร่วมทางทหาร และความหนาแน่นปริมาณจราจรทางอากาศ การใช้งานกระบวนการ Cross-Border ATFM ในประเทศไทย ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ นำกระบวนการ Cross-Border ATFM มาประยุกต์ใช้งานในเหตุการณ์ต่าง ๆ ในประเทศไทย อาทิ

- พระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (ตุลาคม ๒๕๖๐)
- การฝึกซ้อมการแสดงของ ทอ. เนื่องในวันเด็กแห่งชาติ (มกราคม ๒๕๖๑)
- สถานการณ์ไฟไหม้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานขอนแก่น (มกราคม ๒๕๖๑)
- การฝึกซ้อมและแสดงการบินเนื่องในวันกองทัพไทย (มกราคม ๒๕๖๑)
- การฝึกรบร่วมของ ทอ. ในปฏิบัติการ Cobra Gold (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑)
- Cope Tiger (มีนาคม ๒๕๖๑)
- การปิดซ่อมทางวิ่งท่าอากาศยานภูเก็ต (มกราคม – กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑) และท่าอากาศยานกระบี่ (มีนาคม ๒๕๖๑)
- ปฏิบัติการตรวจสอบ Initial Approach Chart (IAP) ท่าอากาศยานภูเก็ต (มีนาคม ๒๕๖๑)
- ปฏิบัติการตรวจสอบเครื่องช่วยการนำร่อง (Instrument Landing System: ILS) ท่าอากาศยานดอนเมือง (มิถุนายน ๒๕๖๑, สิงหาคม ๒๕๖๑)
- ปริมาณจราจรทางอากาศคับคั่งในห้วงอากาศรอบนอกกรุงเทพ (มิถุนายน ๒๕๖๑ - ปัจจุบัน)
- พิธีปลดประจำการอากาศยานกองทัพอากาศ ท่าอากาศยานดอนเมือง (สิงหาคม ๒๕๖๑)
- พิธีส่งมอบภารกิจผู้บัญชาการทหารอากาศ ท่าอากาศยานดอนเมือง (กันยายน ๒๕๖๑)

นอกจากนั้น บริษัทฯ ให้บริการ ATFM รองรับสถานการณ์ในประเทศเพื่อนบ้านในโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network และ Air Traffic Flow Restriction จากประเทศเพื่อนบ้านที่จุดส่งมอบอากาศยานที่ขอบเขตแฉ่งข่าวการบิน (Flight Information Region / FIR Boundary) ต่าง ๆ อาทิ

- สภาพอากาศปิดในช่วงเวลาปริมาณจราจรคับคั่งท่าอากาศยาน Changi สิงคโปร์ (พฤศจิกายน ๒๕๖๐, ธันวาคม ๒๕๖๐, เมษายน ๒๕๖๑, พฤษภาคม ๒๕๖๑)
- ปฏิบัติการซ้อมและแสดงการบินระหว่าง Singapore Air Show 2018 และอุบัติเหตุอากาศยาน

ระหว่าง Air Show ที่ท่าอากาศยาน Changi สิงคโปร์ (กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑)

- การประชุม ASEAN Summit ที่ประเทศสิงคโปร์ (เมษายน ๒๕๖๑) - การปิดช่องทางวิ่งท่าอากาศยานพนมเปญ (พฤษภาคม-กันยายน ๒๕๖๑)
- ปฏิบัติการฝึกซ้อม Bersama Shield 2018 ที่ประเทศสิงคโปร์ (พฤษภาคม ๒๕๖๑)
- ปฏิบัติการซ้อมและแสดงการบินสำหรับ Singapore National Day (มิถุนายน-สิงหาคม ๒๕๖๑)
- ผลกระทบจากไต้ฝุ่น Ewinia ต่อปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานฮ่องกง (มิถุนายน ๒๕๖๑)
- สภาพจราจรคับคั่งในประเทศจีน เกาหลี และญี่ปุ่นสำหรับเที่ยวบินทำการบินผ่านเส้นทางบิน A1/A202 (ธันวาคม ๒๕๖๐-กันยายน ๒๕๖๑)
- สภาพจราจรคับคั่งในประเทศจีนภาคตะวันตก ส่งผลให้มี Air Traffic Flow Restriction ที่ FIR Boundary ระหว่างน่านฟ้าลาว - จีน (มิถุนายน- กันยายน ๒๕๖๑)
- การปิดช่องทางวิ่งท่าอากาศยาน Incheon (โซล เกาหลีใต้) (กันยายน- ธันวาคม ๒๕๖๑) ผลการให้บริการ ATFM ตามสถานการณ์ข้างต้นทั้งสำหรับในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ ช่วยลดการบินวนรอ เพิ่มความปลอดภัย

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

ระบบ BOBCAT ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านประเทศอัฟกานิสถานไปทางตะวันตก ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศคับคั่ง เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็วและมีความคล่องตัว เนื่องด้วยอัฟกานิสถานเป็นทางผ่านสำคัญสำหรับการจราจรทางอากาศจากเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สู่ยุโรปและจากเอเชียใต้สู่อเมริกาเหนือ บริษัทฯ บริหารการปฏิบัติงานระบบ BOBCAT ผ่านศูนย์บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit: Bangkok ATFMU) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีการทำการบินผ่านอัฟกานิสถานที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากสายการบินต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ คาดว่าระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๔๐ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) ประมาณ ๕๘๐ ล้านกิโลกรัม ตั้งแต่มีการนำระบบ BOBCAT มาใช้งานจริงจนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๖๑ คิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๔๐ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือกว่า ๔,๖๐๐ ล้านบาท โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ คาดว่าสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๒ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกประมาณ ๕๐ ล้านกิโลกรัม และ ค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๒ ล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ปริมาณจราจรผ่านอัฟกานิสถานในช่วงเวลาที่บริษัทฯ ให้บริการ ATFM โดยใช้ระบบ BOBCAT เพิ่มขึ้นร้อยละ ๙.๗๑ เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ในขณะเดียวกัน อัฟกานิสถานอยู่ระหว่างการพัฒนาความสามารถรองรับอากาศยานผ่านบริการติดตามอากาศยาน (ATS Surveillance Service) โดยมีการประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้าน และได้รับการสนับสนุนจาก ICAO Asia-Pacific Regional Office และ Bangkok ATFMU

งานออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ

การพัฒนาห้วงอากาศเขตประชิดสนามบิน ในปี ๒๕๖๑ ได้ทำการออกแบบและจัดทำวิธีปฏิบัติการบิน (Instrument Flight Procedure) แล้วเสร็จ จำนวน ๗ สนามบิน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการการเดินอากาศแก่อากาศยาน ได้แก่ ๑. สนามบินดอนเมือง ๒. สนามบินสุวรรณภูมิ ๓. สนามบินอุตะเถา ๔. สนามบินตาสลี ๕. สนามบินนครสวรรค์ ๖. สนามบินชุมพร ๗. สนามบินบุรีรัมย์

การพัฒนาห้วงอากาศเขตเส้นทางบิน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างสนามบินต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในปี ๒๕๖๑ ได้ดำเนินการดังนี้

- ปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางบินระหว่างประเทศ L507 (กรุงเทพฯ-อินเดีย) พร้อมทั้งปรับปรุงข้อมูลพื้นที่การฝึกบิน VTD 33 ออกประกาศใช้งานใน AIP-Thailand เมื่อวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๖๑ มีผลบังคับใช้ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๑
- ปรับปรุงข้อมูลเส้นทางบินระหว่างประเทศ R334 และ R575 (กรุงเทพฯ-กัมพูชา) ออกประกาศใช้งานใน AIP-Thailand เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีผลบังคับใช้ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑
- ปรับปรุงข้อมูลเส้นทางบินภายในประเทศ W8 W9 W10 W19 และ Y7 ออกประกาศใช้งานใน AIP-Thailand เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีผลบังคับใช้ ๖ ธันวาคม ๒๕๖๑
- จัดสร้างเส้นทางบินใหม่ 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 แลกเปลี่ยนข้อมูลโดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินอัตโนมัติ ระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศ และระหว่างศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน ตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลัก (Main Aeronautical Communication Centre) ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รับ-ส่ง และถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารการบินแก่ทุกส่วนงานที่เชื่อมโยงเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN และ Aeronautical Telecommunication Network: ATN) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 10 Volume II

๒. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเคเบิลใต้น้ำและระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ๑๒ วงจร ดังนี้

ลำดับ	วงจร	ระบบสื่อสาร	ความเร็วสัญญาณ
๑	กรุงเทพฯ/สิงคโปร์	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
๒	กรุงเทพฯ/ฮ่องกง	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
๓	กรุงเทพฯ/มุมไบ	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
๔	กรุงเทพฯ/โรม	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
๕	กรุงเทพฯ/ปักกิ่ง	เคเบิลใต้น้ำ	2 Mbps
๖	กรุงเทพฯ/กัวลาลัมเปอร์	ดาวเทียม	32 Kbps
๗	กรุงเทพฯ/พนมเปญ	ดาวเทียม	64 Kbps
๘	กรุงเทพฯ/ร่างกุ้ง	ดาวเทียม	64 Kbps
๙	กรุงเทพฯ/โฮจิมินห์	ดาวเทียม	19.2 Kbps
๑๐	กรุงเทพฯ/แตกกา	ดาวเทียม	32 Kbps
๑๑	กรุงเทพฯ/เวียงจันทน์	ดาวเทียม	32 Kbps
๑๒	กรุงเทพฯ/ภูฏาน	อินเทอร์เน็ต	-

๓. ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๖๑ มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน ๒๔๖,๗๑๐,๒๗๒ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๑,๘๔๐,๔๕๙ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๐.๗๕

■ บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS)

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

๑. บริการข้อมูลข่าวประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)

๑.๑ เป็นสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) เขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน และบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล NOTAM ตามมาตรฐาน ICAO Annex 15

๑.๒ ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑,๐๘๒ ฉบับ ลดลงจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๓,๓๗๘ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๘๑

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

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

๒.๒ ปริมาณข่าวแผนการบิน และข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยานที่เกี่ยวข้องที่ให้บริการสำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๗,๙๔๔,๔๒๕ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๓๙๙,๓๕๙ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๕.๐

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

■ บริการเกี่ยวเนื่อง

จากแนวทางการบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์ (Strategic Arms) ตลอดจนแสวงหารายได้เพิ่มเติมจากรูทกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อชดเชยรายได้หลักซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ภายนอก บริษัทฯ จึงได้กำหนดให้สายงานพัฒนาธุรกิจเป็น หน่วยธุรกิจ (Business Unit) ดำเนินกิจกรรมโดยใช้ความสามารถพิเศษขององค์กร ได้แก่ มาตรฐานและฝีมือการให้บริการการเดินทางอากาศซึ่งเป็นที่ยอมรับในแวดวงอุตสาหกรรมการบิน และความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมจราจรทางอากาศ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ ตลอดจนให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง ตรวจสอบและปรับเทียบ/ สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้งานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

๑. การผลิต/จัดหาและบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์

- ให้บริการปรับปรุง ตรวจสอบ จัดหา ติดตั้งและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ รวมจำนวน ๑๓ โครงการ อาทิ
 - ซ่อมระบบสายอากาศ Conical Monopole สถานีวิทยุทะเลและระบบสายอากาศ Broadband Dipole สถานีหน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำแม่น้ำโขงเขตนครพนม
 - จัดหาพร้อมติดตั้งสถานีเครื่องช่วยเดินอากาศ ๑ สถานี ให้กรมฝนหลวงและการบินเกษตร ณ สนามบินนครสวรรค์
 - จัดซื้อพร้อมติดตั้ง และปรับปรุงระบบวิทยุชายฝั่ง จำนวน ๑ ระบบให้แก่ กองทัพเรือ
 - ซ่อมบำรุงรักษาระบบถ่ายทอดข่าวสารอัตโนมัติ Automatic Message Switching System (AMSS) ให้กองทัพอากาศ
 - บริการ The Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service ให้กับ Vietnam Air Traffic Management (VATM) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
 - บริการ The Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service ให้กับบริษัท Partner Associates International Co., Ltd. (PAI) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
 - จำหน่ายอุปกรณ์ AEROTHAI C-ATIS Interface Card พร้อม Software ให้กับ CNS Communication Engineering Pte. Ltd. สาธารณรัฐสิงคโปร์
 - จัดหา Spare Parts for ATIS ให้กับ Pacific Commercial Co., Ltd สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล
 - ซ่อมบำรุงรักษาระบบสื่อสารให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และซ่อมบำรุงอุปกรณ์วิทยุสื่อสารให้กับหน่วยงานภายนอกแบบ Walk-in

- บำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบวิทยุสื่อสาร แนวท่อส่งก๊าซธรรมชาติเส้นที่ ๔ และแนวท่อส่งก๊าซ นครสวรรค์ให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ปรับปรุงระบบเฝ้าดูการทำงานเครือข่ายวิทยุสื่อสารให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ปรับปรุงการใช้คลื่นความถี่ Trunked Radio ให้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ติดตั้ง Repeater digital mobile radio ให้กับ China Petroleum Pipeline Bureau
- จำหน่าย Radio Head Set ให้กับ CEC International Ltd. (Thailand Branch)

๒. บริการบินทดสอบ

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

- บินทดสอบระบบไฟนาร์วัน PAPI สนามบินในประเทศ ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด จำนวน ๙ สนามบิน คือ สนามบินเชียงราย สนามบินเชียงใหม่ สนามบินดอนเมือง สนามบินตราด สนามบินภูเก็ต สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย สนามบินสุวรรณภูมิ และ สนามบินหาดใหญ่
- บินทดสอบ ILS/DME/MM (Commissioning Check) กองบิน ๔ ตาคลี จังหวัดลพบุรี ให้กับ บริษัท ยูนิเทค แอสโซซิเอตส์ จำกัด
- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME และ NDB ที่โรงเรียนการบินกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม ให้กับบริษัท ยูนิเทค แอสโซซิเอตส์ จำกัด กำแพงแสน
- บินทดสอบ Flight Inspection and Validation at Different Airports in Cambodia ให้ Cambodia Air Traffic Services Co., Ltd. (CATS) ราชอาณาจักรกัมพูชา
- บินทดสอบ Flight Validation for PBN ให้กับ Lan Xang Minerals Limited สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- บินทดสอบ Flight Validation for PBN ณ สนามบินสุวรรณเขต ให้กับ Department of Civil Aviation, Lao สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS และ DVOR/DME ให้กับบริษัท CIT Lao Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ILS (Glide Slope) ให้กับ CIT Lao Co., Ltd. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- บินทดสอบเครื่องช่วยเดินอากาศและแผนภูมิการบินแบบ PBN และ Related Services ให้กับ Lao Air Traffic Management (LATM) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- บินทดสอบแผนภูมิการบินแบบ PBN ให้กับ Partner Associates International Co., Ltd. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ให้กับ Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) ในสหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล

๓. บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

ให้บริการแก่สายการบินรวมทั้งสิ้น ๘๓ รายใน ๑๑ ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐทาจิกิสถาน สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา มองโกเลีย อัฟกานิสถาน สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และ สาธารณรัฐอินเดีย ซึ่งประกอบด้วยสายการบิน ได้แก่ M/S Pinnacle Air Pvt. Ltd., Mjets Limited, Alphaland Aviation, Inc., Phoenix Aviation (Pvt) Ltd., PT Cardig Air เป็นต้น โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการทั้งสิ้น ๙๑ ลำ

๔. บริการสอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัด

ทำการสอบเทียบมาตรฐานอุปกรณ์เครื่องมือวัดให้หน่วยงานภายในและภายนอก โดยให้บริการแก่หน่วยงานภายนอกจำนวน ๑๐ ราย รวมทั้งสิ้น ๑๐๔ เครื่อง ได้แก่ บริษัท Thai Aviation Services Limited บริษัท บริลเลียนท์ เพอร์ฟอร์มแมนซ์ จำกัด บริษัท ซี เอสพีเอ็ม (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท อาร์เอฟ แอปพลิเคชัน จำกัด บริษัท Cellcomm Marine Services Co., Ltd. บริษัท เอ็น.ซี.ซี แมนเนจเม้นท์ แอนด์ ดิเวลลอปเม้นท์ จำกัด ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการตามบันทึกข้อตกลงการสอบเทียบเครื่องมือวัดหรืออุปกรณ์ให้กับห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่องส่งวิทยุกระจายเสียง สำหรับการทดลองประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียงร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ นอกจากนี้ได้ให้บริการนี้แก่หน่วยงานในต่างประเทศ คือ Cambodia Air Traffic Service Co, Ltd.

๕. บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสาร

ให้บริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสารภายในกิจการของบริษัทฯ และบริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน กลุ่มบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ มีอุปกรณ์สื่อสารที่สนับสนุนงานภารกิจหลักของบริษัทฯ จำนวน ๑,๕๐๖ ชุด ให้บริการเช่าใช้งาน จำนวน ๑๐,๒๒๑ ชุด ลดลง จำนวน ๘๐๔ ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ ๗.๒๙ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๐ และให้บริการเช่าใช้เครือข่ายวิทยุสื่อสาร Digital Trunked Radio System (DTRS) จำนวน ๒,๕๐๒ ชุด เพิ่มขึ้น จำนวน ๑,๘๗๐ ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ ๗๔.๗๔ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๐

๖. บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

ให้บริการขายสื่อสารผ่านดาวเทียม ให้แก่ หน่วยงานการบินในต่างประเทศ จำนวน ๕ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม มาเลเซีย และ สาธารณรัฐประชาชนบังคลาเทศ

๗. บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

ติดตั้งสถานีภาคพื้นระยะไกล (Remote Ground Station) เพิ่มเติมจำนวน ๒๕ สถานี ใน ๗ ประเทศ ประกอบด้วย

- ประเทศไทย จำนวน ๑๑ สถานี
 - ACARS จำนวน ๔ สถานี
 - VDLM2 จำนวน ๗ สถานี
- สาธารณรัฐเกาหลีใต้ จำนวน ๓ สถานี
 - ACARS จำนวน ๑ สถานี
 - Frequency Terminal จำนวน ๑ สถานี
 - Autotune จำนวน ๑ สถานี
- ไต้หวัน จำนวน ๔ สถานี
 - VDLM2 จำนวน ๓ สถานี
 - Autotune จำนวน ๑ สถานี
- สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา จำนวน ๑ สถานี
 - ACARS จำนวน ๑ สถานี
- สาธารณรัฐสิงคโปร์ จำนวน ๒ สถานี
 - ACARS จำนวน ๑ สถานี
 - VDLM2 จำนวน ๑ สถานี
- สาธารณรัฐอินโดนีเซีย จำนวน ๑ สถานี
 - ACARS จำนวน ๑ สถานี
- เครือรัฐออสเตรเลีย จำนวน ๓ สถานี
 - ACARS จำนวน ๑ สถานี
 - VDLM2 จำนวน ๒ สถานี

จำนวนสถานี RGS รวมทั้งสิ้น ๑๘๓ สถานี โดยเป็นสถานี RGS ประเภท ACARS จำนวน ๑๔๕ สถานี ใน ๑๕ ประเทศ และสถานี RGS ประเภท VDLM2 จำนวน ๓๘ สถานี ใน ๖ ประเทศ เพื่อให้บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการใน ๑๕ ประเทศ ได้แก่ ไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐเกาหลีใต้ ไต้หวัน นิวซีแลนด์ บรูไน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ มอโกเลีย มาเลเซีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐสิงคโปร์ เครือรัฐออสเตรเลีย สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และ สาธารณรัฐอินเดีย มีสายการบินที่ใช้บริการจำนวน ๑๗๙ สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการ ๘,๐๑๔ ลำ และมีปริมาณการรับ - ส่งข้อมูลการบินทั้งหมดประมาณ ๑๗๔.๐๑๖ ล้านกิโลบิต เพิ่มขึ้นจำนวน ๒๓.๖๐ ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๕.๖๙ จากปีงบประมาณ ๒๕๖๐

๘. บริการฝึกอบรม จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ และให้คำปรึกษา

จัดฝึกอบรมให้กับหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ ดังนี้

- กรมการบินพลเรือนมอโกเลีย จำนวน ๑ หลักสูตร คือ หลักสูตร Flight Data Management Centre (FDMC)
- กรมการบินพลเรือนเนปาล จำนวน ๑ หลักสูตร คือ หลักสูตร Aviation Administration and Financial Management

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

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนในการพัฒนาระบบ อุปกรณ์และบุคลากรของหน่วยงานภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจราจรทางอากาศในการรองรับการขยายตัวของปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นตามอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ และมีส่วนส่งเสริมให้ประเทศไทยพัฒนาเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการสร้างความร่วมมือการบริหารจัดการและเชื่อมโยงเส้นทางบินทั้งภูมิภาคเอเชีย ซึ่งมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่

๑. พัฒนารัฐกิจและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์เกี่ยวกับ ASBUs และ Seamless Sky กับกลุ่มลูกค้าในต่างประเทศ เช่น ราชอาณาจักรกัมพูชา มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๒. ซ่อมบำรุงเครื่องช่วยเดินอากาศ (DVOR/DME) ที่สนามบินหลวงพระบาง ให้กับ Air Traffic Management (LATM) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๓. บริการ The Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) Prediction Service ให้กับ Vietnam Air Traffic Management (VATM) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และบริษัท Partner Associates International Co., Ltd. (PAI) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษา วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมศักยภาพของบุคลากร ลดค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์จากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางธุรกิจ โดยในปี ๒๕๖๑ มีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๒ รายการ คือ

๑. Signal light gun (Version 2) เป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกพื้นฐานสำหรับบริการเดินอากาศ เพื่อส่งสัญญาณแสงในกรณีที่หอบังคับการบินไม่สามารถติดต่อกับอากาศยานด้วยวิทยุสื่อสารได้ และได้นำมาใช้งาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นแห่งแรก โดยผลลัพธ์จากการพัฒนาดังกล่าวพบว่า มีค่าความเข้มของแสงที่ส่งสัญญาณออกไปสูงกว่าผลิตภัณฑ์ที่ขายในท้องตลาด ซึ่งได้ผ่านการรับรองคุณสมบัติทางแสงจาก Electrical and Electronics Institute ทั้งนี้ ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวได้ออกแบบตามข้อกำหนดและมาตรฐานข้อบังคับของหน่วยงานระหว่างประเทศ เช่น ICAO และ Federal Aviation Administration (FAA)

๒. ARB 01 Airport Rotating Beacon เป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกพื้นฐานสำหรับบริการเดินอากาศ เพื่อบอกตำแหน่งท่าอากาศยาน หรือหอบังคับการบินให้กับนักบินในเวลากลางคืนหรือเวลาที่ทัศนวิสัยไม่ดี โดยนำไปทดลองใช้งานเบื้องต้น ณ ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา โดยอุปกรณ์ดังกล่าวได้พัฒนาเพื่อประหยัดพลังงานและให้ค่าความเข้มของแสงสูง ซึ่งการออกแบบและการผลิตอุปกรณ์นี้เป็นไปตามข้อกำหนดและมาตรฐานข้อบังคับของหน่วยงานระหว่างประเทศ เช่น ICAO และ FAA

■ การดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคล

➤ การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

ในขณะที่การคาดการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีอัตราการเติบโตที่ก้าวกระโดดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก บริษัทฯ ก็อยู่ในช่วงการเปลี่ยนถ่ายระบบเทคโนโลยีเพื่อเตรียมรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรทางอากาศไปพร้อม ๆ กับการปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทั้งด้านความปลอดภัยและการจัดการห้วงอากาศและสภาพคล่องการจราจรทางอากาศเช่นกัน

ในมิติของการบริหารทรัพยากรบุคคลก็เป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นภารกิจสำคัญในการจัดการทรัพยากรบุคคล ๔ ประการใหญ่ ๆ คือ การจัดเตรียมความพร้อมทั้งมิติของจำนวนและทักษะบุคลากรเพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ การพัฒนาผู้นำและการวางแผนทดแทนตำแหน่งที่สำคัญในองค์กร (Leadership Development and Succession Plan) การพัฒนาความสามารถหลักของบุคลากร (Competency-Based Management) และการเสริมสร้างความผูกพันต่อองค์กรของบุคลากร (Enhancing Employee Engagement) โดยในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้มีการทบทวนแผนอัตรากำลังระยะยาว โดยเฉพาะการรับบุคลากรด้านปฏิบัติการและวิศวกรรมในจำนวนที่มากขึ้นเพื่อให้สามารถพัฒนาและเตรียมความพร้อมสำหรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรทางอากาศโดยมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและความปลอดภัยเป็นเป้าหมายสูงสุด นอกจากนั้น ยังได้พัฒนาระบบความสามารถหลัก (AEROTHAI Competency Management System) ทั้งในการกำหนดกรอบความสามารถหลักของบุคลากรในทุกระดับตำแหน่ง (Core Competencies) ความสามารถเชิงวิชาชีพ (Functional Competencies) สำหรับทุกสายงาน รวมทั้ง ความสามารถหลักด้านผู้นำ (Leadership Competencies) และได้จัดให้มีโครงการ Building AEROTHAI Leadership Pipeline ให้กับฝ่ายจัดการระดับผู้อำนวยการฝ่ายและผู้อำนวยการกอง จำนวนรวม ๓๘ คน เพื่อประเมินความสามารถหลักผู้นำ (Leadership Competencies) อย่างเป็นระบบและดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ โดยจะนำมาประกอบการวางแผนสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ซึ่งจะเป็นการเตรียมความพร้อมและพัฒนาผู้บริหารในการทดแทนผู้บริหารที่จะเกษียณอายุลง รวมทั้ง ดำรงตำแหน่งบริหารที่จัดตั้งขึ้นมาใหม่ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายในกิจการบินต่อไป ภารกิจประการสำคัญอีกมิติหนึ่ง คือ การส่งเสริมบรรยากาศในการทำงานเพื่อเป็นแรงจูงใจและกระตุ้นบุคลากรให้มีความผูกพันต่อองค์กร (Employee Engagement) ซึ่งจะทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมายอย่างยั่งยืน

ด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร ในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ยังคงดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่สนับสนุนให้พนักงานสร้างสมดุลในชีวิตการทำงาน (Work Life Balance) เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในทุก ๆ ด้านทั้งร่างกาย จิตใจของบุคลากร ตลอดจนครอบครัวของบุคลากร อาทิเช่น โครงการส่งเสริมคุณภาพชีวิตแบบครบวงจร (DQL) ซึ่งเป็นโครงการที่เน้นการให้ความรู้ และการปฏิบัติตัวในชีวิตประจำวันเพื่อป้องกันการเกิดโรค โดยมีการเก็บรวบรวมสถิติประเภทของโรคตามความถี่ในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล และรายงานผลการตรวจสอบสุขภาพประจำปีในรอบปีที่ผ่านมา และนำมาใช้เป็นข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดของกิจกรรมที่ตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มบุคลากรโดยแท้จริง พร้อมทั้งได้มีการปรับปรุงสวัสดิการให้สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มบุคลากรต่าง ๆ เช่น การปรับปรุงบริเวณที่ใช้พักผ่อน และการจัดกิจกรรมการนวดผ่อนคลาย เพื่อลดความเครียดและความเหนื่อยล้าให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เป็นต้น และมีการจัดช่วงเวลา สถานที่ และผู้ฝึกสอนสำหรับกิจกรรมเพื่อสุขภาพที่มีความหลากหลายตามความต้องการของบุคลากร เช่น การจัดคลาสออกกำลังกาย และกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อสร้างเสริมสัมพันธภาพระหว่างบุคลากรแต่ละกลุ่ม

ด้านการส่งเสริมกิจกรรมในมิติด้านจริยธรรม และมิติด้านสังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการจัดกิจกรรม “วิทยุการบินฯ มินิโอลิมปิก” ซึ่งถวายพระราชทาน สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเล่นและพัฒนาทักษะกีฬาโอลิมปิกในเยาวชนทั่วประเทศ โดยปีนี้เป็นการจัดครั้งที่ ๑๙ ซึ่งบริษัทฯ เล็งเห็นว่าผลสำเร็จของโครงการดังกล่าว สามารถพัฒนานักกีฬาจากระดับเยาวชนไปสู่นักกีฬาระดับประเทศที่สร้างชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรและประเทศไทย นอกจากนี้ยังจัดให้มีโครงการถวายเป็นพระราชกุศล เช่น กิจกรรมจิตอาสาในโอกาสต่าง ๆ

บริษัทฯ มุ่งเน้นความสำคัญของบุคลากร เนื่องจากตระหนักเสมอว่าผลการดำเนินงานที่ดีขององค์กรส่วนหนึ่งมาจากความมุ่งมั่นและอุทิศตนของบุคลากรเพื่อความสำเร็จขององค์กร ซึ่งเป็นพลังที่เกิดจากความผูกพันของพนักงาน (Employee Engagement) โดยมีการดำเนินการมาอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ตลอดจนได้มีการทบทวนกระบวนการเพื่อเสริมสร้างความผูกพันต่อองค์กรและนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรบุคคล อันจะนำไปสู่การเสริมสร้างความผูกพันในบุคลากรซึ่งจะนำไปสู่องค์กรที่ยั่งยืนต่อไป ทั้งนี้ ในปีนี้มีการจัดกิจกรรมเพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารสองทาง (Two-Way Communication) อย่างต่อเนื่อง โดยมีการจัด “กิจกรรมพนักงานพบกรรมการผู้อำนวยการใหญ่” เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้ตัวแทนของทุกหน่วยงานในองค์กร ได้เข้ารับฟังความคิดเห็นในการดำเนินการเรื่องต่างๆ จากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่โดยตรง และสอบถามข้อซักถามอย่างเปิดกว้าง

➤ การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรและผู้นำ พร้อม ๆ กับการสร้างบรรยากาศแห่งการเรียนรู้ภายใต้กรอบแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคล (AEROTHAI HR Model) แบ่งกิจกรรมการพัฒนออกเป็น ๓ งาน ดังนี้

๑. งานฝึกอบรมและพัฒนา

การฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร ได้ดำเนินการโดยยึดหลัก Competency-based Training ตามแนวทางที่ ICAO กำหนดและตามแนวทางพัฒนาบุคลากรที่เป็นสากล โดยแบ่ง Competency ของบริษัทฯ ออกเป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย Core Competency Functional Competency และ Leadership Competency ขณะนี้บริษัทฯ ได้จัดทำ Competency Dictionary ทุกกลุ่มเสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการประเมิน (Competency Assessment) และการจัดทำ Individual Development Plan (IDP) เพื่อพัฒนาตามแนวทาง 70-20-10 Learning นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ทุนการศึกษาทั้งในและต่างประเทศแก่พนักงาน จนถึงระดับปริญญาเอกในสาขาการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) การบริหารจัดการเทคโนโลยีบริการการบินทางอากาศ (Communications, Navigation & Surveillance: CNS Technologies) การจัดการสารสนเทศ (Information Management: IM) อีกด้วย

๒. งานการจัดการความรู้

บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดการความรู้อย่างต่อเนื่อง โดยในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้รวบรวมและจัดเก็บองค์ความรู้ที่สำคัญเพิ่มเติมในด้าน Air Traffic Management (ATM) Aeronautical Information Service (AIS) Communications Navigation and Surveillance (CNS) โดยการส่งเสริมให้ทุกหน่วยงานจัดทำ Knowledge Landscape และแผนที่ความรู้ (Knowledge Map) พร้อม ๆ กับการนำความรู้ไปปรับปรุงผลการปฏิบัติงานหรือสร้างผลงานนวัตกรรม เพื่อยกระดับความสามารถขององค์กรสู่ระดับสากล นอกจากนั้นบริษัทฯ ยังได้ทำการประเมินการจัดการความรู้ขององค์กร (Knowledge Management Assessment) เพื่อรับทราบระดับพัฒนาการของระบบการจัดการความรู้ (KM System Maturity) ในภาพรวมอย่างต่อเนื่องด้วย

๓. งานส่งเสริมนวัตกรรม

การส่งเสริมนวัตกรรมเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้นั้บริษัทฯ ได้ทบทวนเป้าหมายการส่งเสริมให้ นวัตกรรมมีลักษณะ User Challenge โดยนำ ICAO Based Performance Guidance (11 KPAs) มาเป็นโจทย์ ในการสร้างผลงานนวัตกรรม ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับรางวัลชมเชยระดับองค์กร ประเภทรางวัลนวัตกรรมดีเด่น ด้านนวัตกรรม จากคณะกรรมการตัดสินรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประจำปี ๒๕๖๑

➤ การพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านวิศวกรรม

๑. การพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านวิศวกรรมตามโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการบริการการ เดินอากาศ (Thailand Modernization of CNS/ATM Systems : TMCS) ได้แก่

- จัดฝึกอบรมหลักสูตร TCMS Dataset Validation and Fine Tuning Workshop สำหรับ พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศและวิศวกรที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและใช้งาน Dataset ของระบบ TopSky โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญจากบริษัท Thales มาเป็นวิทยากร

- จัดฝึกอบรมหลักสูตร TOPSky Maintenance Internal Training Part 2 สำหรับวิศวกร จราจรทางอากาศที่มีหน้าที่บำรุงรักษาระบบ Air Traffic Management System

- จัดฝึกอบรมหลักสูตร IP Cloud Network Part 1 และ Part 2 สำหรับวิศวกรจราจรทาง อากาศที่มีหน้าที่บำรุงรักษาระบบเครือข่ายสื่อสาร

๒. การพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมเพื่อทำหน้าที่วิทยากรและผู้พัฒนาหลักสูตรฝึกอบรม โดยจัดการ ฝึกอบรมหลักสูตร ATSEP Basic Training โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญจากสถาบัน Entry Point North ประเทศสวีเดน มาเป็นวิทยากร

๓. การพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมเพื่อทำหน้าที่ On The Job Training Instructor โดยส่งบุคลากร เข้ารับการอบรมหลักสูตร ATSEP OJT ณ สถาบัน Entry Point North ประเทศสวีเดน

➤ การพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านปฏิบัติการ

ด้านการบริการการเดินอากาศ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและได้วางแผนการพัฒนาบุคลากรด้านบริการการเดินอากาศตามความ รับผิดชอบ ในแต่ละตำแหน่งงาน เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอย่างรวดเร็ว เพื่อให้เป็นไปตาม มาตรฐานของ ICAO และเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการตรวจติดตามของสำนักงานการบินพลเรือนแห่ง ประเทศไทย โดยจัดให้มีหลักสูตรฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่องจากสถาบันที่ได้รับการรับรองจาก TRAINAIR PLUS รวมทั้งจัดส่งบุคลากรไปร่วมอบรมหลักสูตรทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ อาทิ สถาบัน ENTRY POINT NORTH ซึ่งได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เข้ามาร่วมถ่ายทอด เทคนิค และการใช้เครื่องมือที่ทันสมัย เป็นต้น ตลอดจนการดูงานในต่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการ พัฒนาบุคลากรที่สามารถทำการสอนในงานปฏิบัติการ (On The Job Training Instructor) ให้เพิ่มมากขึ้น ทั้ง ในเชิงปริมาณและในเชิงคุณภาพ อันจะส่งผลให้การดำเนินการด้านการฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรด้านบริการการ เดินอากาศมีประสิทธิภาพมากขึ้นและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

โครงการพัฒนาขีดความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษสำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานภาษาอังกฤษของ ICAO ซึ่งได้ดำเนินงานโครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและควบคุมอากาศยาน ATC & Pilot English Proficiency อย่างต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินตามมาตรฐาน ICAO ให้กับผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ และควบคุมอากาศยาน เพื่อสนับสนุนทักษะความชำนาญในด้านการใช้ภาษาอังกฤษในการปฏิบัติงาน และเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้ารับการทดสอบภาษาอังกฤษการบินกับสถาบันการทดสอบที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย การดำเนินงานดังกล่าวแบ่งออกเป็น ๒ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการฝึกอบรม/พัฒนาขีดความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินสำหรับผู้อยู่ในระดับ

Operational Level 4 หรือสูงกว่า “Maintain Level 4” ซึ่งประกอบไปด้วย ๔ กิจกรรมหลัก ดังนี้

- ๑.๑ กิจกรรม Aviation English Workshop for Level 4 – Higher จำนวน ๓๙ รุ่น
- ๑.๒ กิจกรรม English Practice Zone (EPZ) Session เฉพาะสำหรับส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ และสุวรรณภูมิ) จำนวน ๒๐๘ รุ่น
- ๑.๓ กิจกรรม General English Classes เฉพาะสำหรับ ศจ. จำนวน ๒๒ รุ่น
- ๑.๔ โปรแกรมการเรียนรู้ด้วยตนเอง ๑๐๐ ชั่วโมง

๒. โครงการพัฒนากลุ่มบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ส่งเสริมการพัฒนาภาษาอังกฤษการบิน โดยจัดให้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “ATC & Pilot English Facilitator” เป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๘

ทั้งนี้ ผลจากการดำเนินงานโครงการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในปัจจุบันกลุ่มผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศที่เข้ารับการทดสอบ จำนวน ๘๕๒ คน สามารถสอบผ่านเกณฑ์มาตรฐานภาษาอังกฤษ ICAO ได้ทั้งสิ้นร้อยละ ๙๙.๐๖ ทั้งนี้ แม้จะยังมีกลุ่มผู้ปฏิบัติงานฯ ที่ยังสอบไม่ผ่าน แต่ไม่ส่งผลกระทบต่ออัตรากำลังในการปฏิบัติงาน ณ ปัจจุบันแต่อย่างใด

การพัฒนาศูนย์กลางภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM Systems: TMCS)

การพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการบริการจราจรทางอากาศ เป็นการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรแก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง สำหรับการเปลี่ยนแปลงระบบและเทคโนโลยีใหม่ตามโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการเรียนรู้การทำงานของระบบ อุปกรณ์ ระบบการสื่อสารแบบใหม่ที่ดีติดตั้ง ณ ศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งระบบฝึกอบรมและระบบสำรองกรณีฉุกเฉิน

การดำเนินงานประจำปี ๒๕๖๑ ภายใต้โครงการดังกล่าว ได้มีการวางแผน Refresher TMCS ทั้งในส่วนของ Topsky ATC และ Topsky Tower ทุกศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค เพื่อเตรียมความพร้อมของบุคลากรด้านปฏิบัติการให้สามารถใช้ระบบได้อย่างเชื่อมั่น พร้อมทั้งการฝึกอบรม TMCS Refresher Working Method เพื่อให้ปรับเข้ากับการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ได้เริ่มกระบวนการ Shadowing Phase เมื่อปลาย

เดือนสิงหาคม ๒๕๖๑ โดยเริ่มที่ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่เป็นศูนย์ภูมิภาคแห่งแรกในการทดลองระบบอย่างเป็นทางการ และจะเริ่มทยอยกระบวนการ Shadowing Phase ในทุกศูนย์ฯ ต่อไปในปี ๒๕๖๑ จนถึงปี ๒๕๖๒

การพัฒนาบุคลากรภายใต้โครงการ USAP

บริษัทฯ อยู่ภายใต้มาตรฐานของ ICAO และการกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในปี ๒๕๖๐ ICAO ได้ให้ประเทศไทยเข้าสู่โครงการตรวจสอบด้านการรักษาความปลอดภัยการบินสากลแบบต่อเนื่อง โครงการ Universal Security Audit Program – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) ซึ่งบริษัทฯ เป็นส่วนหนึ่งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินที่ต้องมีมาตรฐานในการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย เช่น การจี้เครื่องบิน การขู่วางระเบิด ฯลฯ ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการรักษาความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานสากลอย่างมาก จากการดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ ICAO ได้กล่าวชื่นชมหลังจากที่เข้ามาตรวจสอบ โดยบริษัทฯ ไม่มีข้อที่ต้องปรับปรุง หรือแนะนำใด ๆ ในการเข้าตรวจที่ผ่านมา สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้จัดหลักสูตรอบรมให้กับบุคลากรอย่างต่อเนื่อง โดยแบ่งเป็น

๑. หลักสูตร Security Awareness – ฝ่ายจัดการ ๙๖ คน บุคลากร ณ ท่าอากาศยาน ๑,๖๗๖ คน (พนักงานใหม่ ๖๕ คน เข้าอบรม Security Awareness ในช่วงการอบรมปฐมฤกษ์ วันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑) บุคลากรที่สุวรรณภูมิและดอนเมือง ๕๙๙ คน รวมจำนวน ๒,๓๙๒ คน
๒. หลักสูตร Specialized Training จัดฝึกอบรมให้เฉพาะเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน (ศจ.)	๒๔๗ คน
- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ (ศก.)	๒๘๕ คน
- ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค	๕๓ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต (ศก.บก ๑.)	๗๘ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ (ศก.บก ๑.)	๔๕ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี (ศร.บก ๑.)	๔๒ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน (ศน.บก ๑.)	๒๙ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ (ศช.บก ๒.)	๕๘ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก (สล.บก ๒.)	๓๙ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี (ศอ.บก ๒.)	๒๙ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี (ศบ.บก ๒.)	๒๕ คน
รวม	<u>๙๓๐ คน</u>

■ ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน

จากนโยบายภาครัฐในปี ๒๕๖๑ ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๕ ของกรอบวงเงินลงทุน ผลการเบิกจ่ายลงทุนสะสมของบริษัทฯ ในปี ๒๕๖๑ มียอดเบิกจ่ายสะสมจริง จำนวน ๑,๐๖๐.๕๔ ล้านบาท หรือ คิดเป็นร้อยละ ๗๕.๗๕ เมื่อเทียบกับวงเงินเบิกจ่ายใน

ปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ที่ได้รับอนุมัติ จำนวน ๑,๔๐๐.๐๐ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ากรอบเบิกจ่ายลงทุน จำนวน ๓๓๙.๔๖ ล้านบาท หากปรับตามเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนดไว้ (เช่น การจัดหาได้ต่ำกว่างบประมาณ) จะทำให้ผลการเบิกจ่ายลงทุนคิดเป็นร้อยละ ๘๓.๘๙ เนื่องจากการบอกเลิกสัญญาและการจัดหาไม่เป็นไปตามแผน

■ การประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมินผลดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่าง รัฐบาลไทย กับบริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยใช้ “ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA)” เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วย การประเมินและวัดผล ๒ ส่วน ได้แก่ ผลการประเมินกระบวนการ/ระบบของรัฐวิสาหกิจ หมวด ๑-๖ (การนำองค์กร การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด การวัด การวิเคราะห์ และการจัดการความรู้ การมุ่งเน้นบุคลากร และการมุ่งเน้นการปฏิบัติการ) และผลลัพธ์ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ผลการดำเนินงาน ตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ	ปี ๒๕๖๐	
	กระบวนการ/ระบบ	ผลลัพธ์
น้ำหนัก	๕๐	๕๐
คะแนน/ผลจากค่าเกณฑ์วัด (ถ่วงน้ำหนัก)	๓๕๒.๕๐/๒.๑๕๐๐	๒.๐๑๕๒
ผลการประเมินรวม	๔.๑๖๕๒	

การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเครดิตจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด โดยคงอันดับเครดิตองค์กรไว้ที่ระดับ “AAA” ต่อเนื่องเป็นเวลา ๔ ปี ส่วนแนวโน้มอันดับเครดิตได้กำหนดที่ระดับ “Stable” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงสถานะของบริษัทฯ ในการเป็นผู้ให้บริการเดินอากาศแต่เพียงรายเดียวในประเทศไทย ตลอดจนการมีสถิติด้านความปลอดภัยที่ดี สถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง และคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์ ทั้งนี้ ทริสเรทติ้งเห็นว่าสถานะเครดิตของบริษัทฯ มีปัจจัยส่งเสริมยิ่งขึ้นจากบทบาทของบริษัทฯ ที่มีลักษณะพิเศษและมีความสำคัญต่อรัฐบาล รวมถึงโอกาสที่บริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากรัฐบาลในกรณีที่บริษัทฯ เผชิญกับสถานการณ์วิกฤตด้วย

สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ของ ทริส เรทติ้งว่า บริษัทฯ จะยังคงเป็นผู้ให้บริการเดินอากาศแต่เพียงรายเดียวในประเทศไทยในอนาคตและยังคงสะท้อนถึงความสามารถของบริษัทฯ ในการรักษาผลการดำเนินงานที่ดีเอาไว้ได้ต่อไป นอกจากนี้ ทริสเรทติ้งยังคาดว่า บริษัทฯ จะยังคงรักษาสถานะสภาพคล่องให้อยู่ในระดับสูงได้ต่อไปอีกด้วย แม้จะเป็นกรณีที่เกิดขึ้นได้ยากแต่อันดับเครดิตของบริษัทฯ ก็อาจได้รับการปรับลดลงได้หากความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ กับรัฐบาลลดความสำคัญลงจนถึงระดับที่ทำให้ทริสเรทติ้งเห็นว่าโอกาสในการที่บริษัทฯ จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากรัฐบาลนั้นเปลี่ยนแปลงไป

■ รางวัลที่ได้รับระหว่างปี

ผลการประกวดต้นแบบสถานประกอบกิจการดีเด่น ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปี ๒๕๖๑

ในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ เข้าร่วมโครงการประกวดสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่น ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน ระดับประเทศ จำนวน ๑๐ แห่ง และระดับจังหวัด จำนวน ๑ แห่ง โดยสถานประกอบกิจการทั้ง ๑๑ แห่ง ได้รับรางวัล ดังนี้

ประเภทรางวัล	สถานประกอบกิจการที่ได้รับรางวัล	ได้รับรางวัล เป็นปีที่
๑. รางวัลสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ (แพลทินัม) สำหรับสถานประกอบกิจการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ ๑๐ ติดต่อกันขึ้นไป	๑. สำนักงานใหญ่ หุ่่งมหาเมฆ ๒. ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ๓. ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ ๔. ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี ๕. ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ๖. ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานนครราชสีมา ๗. ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี ๘. ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ	๑๓ ๑๓ ๑๒ ๑๒ ๑๑ ๑๑ ๑๑ ๑๐
๒. รางวัลสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับประเทศ (ทอง) สำหรับสถานประกอบกิจการที่ได้รับรางวัลเป็นปีที่ ๑-๔ ติดต่อกันขึ้นไป	๑. ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ๒. ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	๓ ๒
๓. รางวัลสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่นฯ ระดับจังหวัด	๑. ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	๒

■ เรื่องเด่นในรอบปี

บริษัทฯ มีบทบาทที่สำคัญในการร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศของทั้งในระดับโลกและในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง โดยมีผลการดำเนินงานในรอบปี ๒๕๖๑ ที่สำคัญ ได้แก่

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

■ บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิก ICAO Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้าน ATFM ในระดับสากล และร่วมสนับสนุนการดำเนินการในระดับภูมิภาคผ่าน ICAO Asia/Pacific Air Traffic Flow Management Steering Group (ATFM SG) เพื่อร่วมจัดทำ/ปรับปรุง Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM รวมทั้ง Asia/Pacific ATFM Information Requirement Small Working Group (ATFM-IR SWG) เพื่อร่วมจัดทำแนวทาง/วิธีการ/ข้อกำหนด ทั้งด้าน

ปฏิบัติการและด้านเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ/การดำเนินการด้าน ATFM ระหว่างกลุ่มย่อยในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้สอดคล้องกัน เพื่อผลักดันการดำเนินการด้าน ATFM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างต่อเนื่องด้วย

■ บริษัทฯ มีบทบาทในฐานะผู้นำในการดำเนินโครงการ Distributed Multi-Nodal ATFM Network ซึ่งเป็นการทดสอบแนวคิดในการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศต่าง ๆ ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐประชาชนจีน เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เครือรัฐออสเตรเลีย ราชอาณาจักรกัมพูชา มาเลเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และหน่วยงานนานาชาติด้านการบินอื่น ๆ โดยโครงการดังกล่าวเป็นการดำเนินการร่วมกันด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ริเริ่มให้บริการ ATFM ในสถานการณ์ที่สนามบินหรือห้วงอากาศมีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ โดยไม่ทราบล่วงหน้าและประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี นอกจากนี้ คณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub Group) ซึ่งจัดขึ้นภายใต้โครงการฯ เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้ร่วมกันจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างกัน ผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานสากล ตามแนวคิด SWIM (System-Wide Information Management) ยังได้บรรลุข้อตกลงในเรื่องรูปแบบของ ATFM Daily Plan (ADP) ซึ่งระบุข้อมูลผลกระทบต่อปริมาณการจราจรฯ ที่รองรับได้ของสนามบิน/ห้วงอากาศ (แล้วแต่กรณี) และมาตรการ ATFM (ATFM Measure) ที่จะถูกนำมาใช้งานเพื่อบริการความคล่องตัวการจราจรฯ ภายในพื้นที่นั้น ๆ ที่แต่ละหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการจะจัดทำให้อยู่ในรูปแบบเดียวกัน เพื่อความสอดคล้องในการให้ข้อมูล/ง่ายแก่การทำความเข้าใจของผู้ใช้งานห้วงอากาศ ในปี ๒๕๖๑ ด้วย

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

● บริษัทฯ แสดงบทบาทความเป็นผู้นำในอาเซียน ในการพัฒนาด้าน SWIM อย่างต่อเนื่อง โดยในปี ๒๕๖๑ ได้เตรียมการอย่างต่อเนื่องสำหรับการจัดการสาธิต SWIM in ASEAN Demonstration ซึ่งบริษัทฯ ได้ตกลงกับหน่วยงาน Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) ในปี ๒๕๖๐ ว่าจะร่วมกันเป็นเจ้าภาพจัดขึ้นภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างอาเซียนและประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อสาธิต/ทดลอง/ข่าวสารการบินและข่าวอากาศ/ทดสอบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบิน ข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานสากล ตามแนวคิด SWIM เพื่อเป็นการให้ความช่วยเหลือแก่รัฐภาคีสมาชิกของอาเซียน (ASEAN Member States : AMSs) และประเทศ/หน่วยงานต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ในการพัฒนา/สร้างประสบการณ์/เรียนรู้การปฏิบัติงานต่าง ๆ ด้าน SWIM เพื่อนำไปสู่การดำเนินการจริงล่วงหน้า ทั้งนี้ ปัจจุบันมีหน่วยงานจำนวน ๑๕ หน่วยงาน จาก ๑๔ ประเทศ ในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ได้แสดงความจำนงอย่างเป็นทางการที่จะเข้าร่วมการสาธิตที่จะจัดขึ้นในเดือนมิถุนายน ๒๕๖๒ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย เครือรัฐออสเตรเลีย เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น สหราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ บรูไน และ นิวซีแลนด์

- บริษัทฯ ร่วมเป็นสมาชิกและสนับสนุนการดำเนินการของ ICAO Asia/Pacific SWIM Task Force เพื่อจัดทำแผนการดำเนินการและข้อกำหนดต่าง ๆ ด้าน SWIM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก โดยในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ยังได้รับมอบหมายจากคณะทำงานฯ ให้เป็นผู้นำในการดำเนินการในหลายส่วนอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดทำ SWIM Roadmap ของภูมิภาคฯ การพัฒนารูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามบริบทการใช้งานของภูมิภาคฯ การกำหนดแนวทาง/วิธีการดำเนินการด้าน SWIM Governance การออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน SWIM (SWIM Infrastructure) สำหรับใช้งานในภูมิภาคฯ เป็นต้น

- รูปแบบเอกสารที่บริษัทฯ ได้พัฒนาขึ้น เพื่อใช้ในการสำรวจความต้องการใช้งานเชิงปฏิบัติการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามแนวคิด SWIM เพื่อใช้ในการจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคอีกทอดหนึ่ง ได้ถูกนำไปใช้ในระดับสากลผ่าน ATMOPSP ซึ่งจะส่งต่อผลการสำรวจไปยัง ICAO ATM Requirements and Performance Panel (ATMRPP) เพื่อใช้ในการพัฒนาแนวคิด/มาตรฐานด้าน Flight and Flow Information for Collaborative Environment (FF-ICE) และ SWIM ด้วย

(๓) การจัดทำแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO ฉบับแก้ไข ครั้งที่ ๖

ในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้ร่วมเป็นหนึ่งในคณะผู้จัดทำแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO ฉบับแก้ไข ครั้งที่ ๖ โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนแผนกลยุทธ์ ASBUs อย่างต่อเนื่อง โดยแผนกลยุทธ์ที่บริษัทฯ ได้ร่วมจัดทำนี้จะถูกนำเสนอในการประชุม ICAO Air Navigation Conference ครั้งที่ ๑๓ (AN-Conf/13) ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๑ และจะถูกนำเสนอเพื่อขอรับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชา สมัยสามัญ ครั้งที่ ๔๐ ของ ICAO (The 40th Session of the ICAO Assembly) ในปี ๒๕๖๒ ตามลำดับ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากคณะผู้จัดทำ ให้เป็นผู้นำในการจัดทำแผนกลยุทธ์ ASBUs ในส่วน Runway Sequencing เป็นการเฉพาะด้วย

(๔) การพัฒนามาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services – ANS) ตามมาตรฐานสากลและข้อกำหนดของประเทศ

ตามที่ กพท. ได้ปรับบทวนโครงสร้างของกฎหมายด้านการบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และนำไปสู่การให้บริการที่มีความปลอดภัยสอดคล้องกับมาตรฐานสากล โดย กพท. อยู่ระหว่างดำเนินการออกข้อกำหนดว่าด้วยการขอและการออกใบรับรองการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งคาดว่าจะประกาศในช่วงปลายปี ๒๕๖๑ นั้น

บริษัทฯ ซึ่งมีภารกิจเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services Provider – ANSP) จำเป็นต้องพัฒนามาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศให้สอดคล้องกับกฎหมาย/ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง พร้อมกับการดำเนินการเพื่อยื่นขอใบรับรองการให้บริการการเดินอากาศ ภายในระยะเวลาที่กำหนด (ภายใน ๑๒ เดือน) นับจากวันที่ กพท. ออกข้อกำหนดการขอและการออกใบรับรองการให้บริการการเดินอากาศ) จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนามาตรการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อจัดให้มีระบบมาตรฐานการให้บริการการเดินอากาศที่ครอบคลุมภารกิจการให้บริการด้านบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services – ATS) บริการระบบสื่อสาร/ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ/ระบบติดตามอากาศยาน (Communications/Navigation/Surveillance – CNS) บริการข้อมูลข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service – AIS) และบริการแผนภูมิการบินและการออกแบบวิธีปฏิบัติการบิน (Aeronautical Chart and Instrument Flight Procedures Design – IFPD) ปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมในการยื่นขอการรับรอง โดยศึกษาแนวระบบมาตรฐานของยุโรปในระหว่างการออกข้อกำหนดของ กพท. ประเมินช่องทางและกำหนดสิ่งที่ต้องดำเนินการ พร้อมวางแผนดำเนินการในภาพรวม ทั้งในด้านการจัดให้มีระบบงานและคุณสมบัติเหมาะสม และการจัดทำ/รวบรวมเอกสารหลัก ประกอบการยื่นขอการรับรองตามแนว

ข้อกำหนดของ กพท. ทั้งด้านเอกสารทั่วไป (General Document Requirement) และเอกสารการปฏิบัติงานเฉพาะด้าน (Specific Document Requirement) โดยคาดว่าจะสามารถยื่นขอการรับรองเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศได้ภายในระยะเวลาที่ กพท. กำหนด

การบริหารจัดการองค์กร

■ การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ตามหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี ๒๕๕๕ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งพิจารณาจากแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และการควบคุมภายในของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) โดยในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้ติดตามผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเกี่ยวกับแนวโน้มและผลกระทบที่มีนัยสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายของบริษัทฯ ตามที่กำหนดไว้ สามารถสรุปได้ ดังนี้

๑. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทฯ ได้บริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในด้านการเบิกจ่ายงบประมาณและการดำเนินโครงการตามแผนวิสาหกิจให้เป็นไปตามเป้าหมายเบิกจ่ายและแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในปีงบประมาณ โดยผลการประเมินด้านการเบิกจ่ายงบประมาณ มีความเสี่ยงต่ำ สำหรับการดำเนินโครงการตามแผนวิสาหกิจ พบว่ามีความเสี่ยงที่ยังต้องบริหารจัดการติดตามและเร่งรัดโครงการที่ล่าช้า เพื่อให้สามารถกลับเข้าสู่แผนปฏิบัติการและดำเนินงานให้ได้ตามเป้าหมายต่อไป

๒. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานให้ความสำคัญในด้านการให้บริการการเดินอากาศที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ และการพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง โดยผลการประเมินในภาพรวมพบว่ามีความเสี่ยงที่ยังต้องบริหารจัดการต่อไป จำนวน ๓ จาก ๔ เรื่อง ได้แก่ (๑) เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (Bangkok Approach Control Centre: BACC) เกิดความเหนื่อยล้าจากการปฏิบัติงานต่อเนื่อง (๒) การจุดบั้งไฟและการปล่อยโคมลอย/โคมควัน ในพื้นที่ปฏิบัติการบินจนอาจเกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินอากาศ และ (๓) ปริมาณจราจรทางอากาศในการควบคุมของ BACC ไม่สอดคล้องกับพื้นที่ห้วงอากาศ ซึ่งต้องมีการติดตามผลการดำเนินมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนด รวมทั้งแนวทางแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว เพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องไปในปีงบประมาณ ๒๕๖๑

๓. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม เฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน อันเป็นผลต่อรายได้ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนเพิ่มขึ้น บริษัทฯ มีสภาพคล่องทางการเงินสูง มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงด้านการเงินจึงอยู่ในระดับต่ำมาก

๔. ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติหลักธรรมาภิบาลและกฎหมายการบิน กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยพิจารณาความเสี่ยงใน ๓ มิติ ดังนี้

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

มติที่ ๒ กฎหมายทั่วไป โดยพิจารณาจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดี และค่าเสียหายจากการฟ้องของ บริษัทฯ ที่ผลการพิพากษาเป็นที่สิ้นสุด

มติที่ ๓ กฎหมายการบิน วัดจากระดับของข้อตรวจพบ/ข้อร้องเรียน/ข้อบกพร่อง ที่เกี่ยวข้องกับการไม่ ปฏิบัติตามกฎหมายการบิน พระราชบัญญัติการเดินอากาศ

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

■ การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM)

บริษัทฯ นำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) มา ดำเนินการอย่างจริงจัง ภายใต้โครงการพัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) เพื่อขอการรับรองมาตรฐาน (ISO22301:2012) ระยะเวลาดำเนินการ ๒ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๑-๒๕๖๒) โดยมีเป้าหมายการรับรอง ทั้ง ๑๒ พื้นที่ ประกอบด้วย ส่วนกลาง (ทุ่งมหาเมฆ ดอนเมือง สุวรรณภูมิ) และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ๙ แห่ง ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒

ทั้งนี้ ยังคงมีการประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสการเกิดของเหตุการณ์ ที่อาจกระทบต่อภารกิจหลักของ บริษัทฯ และได้ทำการฝึกซ้อมสถานการณ์สมมติ ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคทุกแห่ง เพื่อให้ บริษัทฯ มีความพร้อมรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น โดยบริษัทฯ จะวิเคราะห์กำหนดสถานการณ์สมมติ ตามสภาพแวดล้อมในการฝึกซ้อม

ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล

■ รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ซึ่งนโยบายฯ และแผนแม่บทฯ ฉบับดังกล่าว ยังคงมีความเหมาะสมต่อการดำเนินงานในสภาพ ปัจจุบัน ดังนี้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ

“บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยึดมั่นการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการ ที่ดี ให้บริการที่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตอบสนองความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”

การดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๑

ในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ดำเนินงานตามแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ที่ประกอบด้วย แผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนแผนงานด้านการสื่อสารและเผยแพร่การดำเนินงานกำกับดูแล กิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามค่าเป้าหมายและตัวชี้วัด ทุกแผนงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผลการประเมินหลักฐานเชิงประจักษ์ตามตัวชี้วัดคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินการในหน่วยงานภาครัฐในปี ๒๕๖๑ ตามเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปราม

การทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) ได้คะแนนเต็มทุกตัวชี้วัด นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้พัฒนาแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ระยะที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ประกอบด้วย การปลูกและปลูกจิตสำนึกของผู้บริหารและพนักงานในการจัดทำประมวลจริยธรรมเจ้าหน้าที่ของรัฐที่สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญ พ.ศ. ๒๕๖๐ การจัดตั้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบของบริษัทฯ การประกาศกรอบแนวทางการป้องกันการให้หรือรับสินบน การประกาศเจตจำนงสุจริตในการบริหารงานฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษ การวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านความขัดแย้งทางผลประโยชน์อันนำไปสู่การจัดการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในบริษัทฯ รวมถึงการเข้าร่วมเครือข่ายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันกับเครือข่ายของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการทุจริตของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงาน ป.ป.ช. และเครือข่ายองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน แนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของบริษัทฯ นี้ ยังคงมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และจะได้กำหนดไว้ในแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๓๗ กำหนดให้คณะกรรมการ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กำหนดให้มีกรรมการ จำนวนรวมทั้งสิ้น ๑๑ คน ประกอบด้วย กรรมการจากผู้ถือหุ้น ก.(ฝ่ายรัฐบาล) จำนวน ๙ คน และ กรรมการจากผู้ถือหุ้น 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 กรรมการต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้ง คือ ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มทีว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้น จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑

กรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ๘ คน ดังนี้

๑. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ขยเมะ

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการในคราวเดียวกัน และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑)

อายุ ๖๑ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ กระทรวงกลาโหม

การศึกษา

- โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๑๖
- โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ ๒๓
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ ๓๕
- วิทยาลัยเสนาธิการทหาร รุ่นที่ ๓๘
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองปลัดกระทรวงกลาโหม
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ
- รองเสนาธิการทหารอากาศ
- ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศ

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๑ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ ๒๑ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- 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
- อบรมหลักสูตร Corporate Governance in Digital Era มุลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
- หลักสูตร “การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน” รุ่นที่ ๑๙ สถาบันพระปกเกล้า

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านความมั่นคง

๒. พลตำรวจเอก เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา**รองประธานกรรมการบริษัทฯ**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐
และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการ
บริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ปริญญาโทพัฒนบริหารศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สบ ๑๐)
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
- รักษาการแทนผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๔

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านความมั่นคง
- ด้านกฎหมาย

๓. นายพุดพิงค์ ปราสาททองโสถ**กรรมการบริษัทฯ**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘ และครบวาระ
การดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับ
แต่งตั้งอีกครั้งเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑)

อายุ ๕๓ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

การอบรม

- หลักสูตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ (SASIN) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ ๒๔ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ ๑๓ วิทยาลัยการยุติธรรมสถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

- หลักสูตรนักบินพาณิชย์ สถาบันการบินพลเรือน

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ปีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟู้ดคาร์โก้ จำกัด
- กรรมการ บริษัท สิ้นสทกล จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
- กรรมการบริษัท มอร์แดนพี จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- นักบินที่ ๑ ประจำฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษา สมาคมศิษย์เก่า โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา

๔. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

- ผู้อำนวยการฝ่ายทดสอบและพัฒนาการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร “การกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน” รุ่นที่ ๑๙ สถาบันพระปกเกล้า

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านกฎหมาย
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด

๕. นางพงษ์สวาท

กายอรุณสุทธิ

กรรมการบริษัท

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙)

อายุ

๕๑ ปี

ตำแหน่ง

รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการร่างกฎหมายประจำ
- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายปกครอง

การอบรม

- หลักสูตรการร่างกฎหมายและให้ความเห็นทางกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- หลักสูตรนักบริหารระดับกลางกับการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง (นบส.๑) สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รองรับ AEC สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการพัฒนาคุณภาพชีวิต สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ ๕ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรโฆษกกระทรวง สำนักงานนายกรัฐมนตรี

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

๖. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล

กรรมการบริษัท

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ ๔๘ ปี

ตำแหน่ง รองผู้บัญชาการตำรวจท่องเที่ยว

การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ปริญญาโท สังคมศาสตร์ สาขาอาชีววิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาเอก รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

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

การอบรม

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

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านความมั่นคง
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท กรุงไทยธุรกิจบริการ จำกัด

๗. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗
และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่
๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรง
ตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ ๔๘ ปี

ตำแหน่ง นายทหารปฏิบัติการ ประจำกองบัญชาการกองทัพไทย

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าสื่อสาร โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ (MPA) มหาวิทยาลัยบูรพา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ประจํากรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม (กสทช.) ประจำรองประธาน กสทช./ประธานกรรมการกิจการ โทรคมนาคม (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-สถานีรถไฟอยุธยาประเทศ
- 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 บริษัทโทเทิล แอ็คเซ็สคอมมูนิเคชั่น จำกัด บริษัท ทรู มูฟ จำกัด และบริษัทดิจิตอล โฟน จำกัด ตาม พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมการทำงานหรือการดำเนินงานในกิจการของรัฐ 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 (PDI) 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) รุ่น ๒๖ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Driving Company Success with IT Governance (ITG) รุ่นที่ ๕ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Board Nomination & Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ ๒ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ ๔๓ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร ความรู้ด้านการบินสำหรับผู้ทำงานด้านการบิน รุ่นที่ ๕๖ บริษัท ไทยเจนเนอรัล เอวิเอชั่น เทคโนโลยี จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

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

๘. นายสมนึก รงค์ทอง

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑)

อายุ ๕๗ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ ๒๖ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๖ สถาบันวิชาการทหารชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ
- หลักสูตร Advance Management Program, Wharton School, University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

กรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. พลเอก คณิต สาทัทักษ์

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และ
พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐)

อายุ ๖๕ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้บัญชาการกองพลทหารราบที่ ๒ รักษาพระองค์
- แม่ทัพภาคที่ ๑
- ที่ปรึกษาพิเศษกองทัพบก
- ประธานคณะที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม
- ตุลาการศาลทหารสูงสุด
- ราชนครักษ์พิเศษ
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติปี ๒๕๔๙

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านความมั่นคง
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

๒. นายกฤษฎเทพ สิมลี**กรรมการบริษัทฯ**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๐ และ
พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐)

อายุ ๕๘ ปี

ตำแหน่ง รองปลัดกระทรวงคมนาคม

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ สาขาผู้นำทางธุรกิจและการเมือง มหาวิทยาลัยรังสิต

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ ๕๓
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง รุ่นที่ ๕๔ สถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน รุ่นที่ ๙ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรมโยธา

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

๓. นางสาวธินี อังคุสิงห์**กรรมการบริษัทฯ**

(ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗
และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙
โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
และพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑)

อายุ ๕๙ ปี

ตำแหน่ง อดีตกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- ปริญญาตรี ศิลปศาสตร มหาวิทาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทาลัยเกษตรศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ ๕๕
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๔
- หลักสูตร ก้าวสู่การเป็น CEO : Leadership Succession Program (LSP)
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ ๖ วิทยาลัยการยุติธรรมทางปกครอง สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามทุจริตระดับสูง (นยปส.) รุ่นที่ ๗ วิทยาลัยนักบริหาร ป.ป.ช. สถาบันป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญาธรรมศักดิ์
- 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)

๔. นายสนิท พรหมวงษ์**กรรมการบริษัท**

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ และ
พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๑)

อายุ ๕๙ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทาลัยขอนแก่น
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวง

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ ๕๔

- การบริหารราชการแผ่นดินตามกรอบการปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติการสร้างความปลอดภัย (ป.ย.ป)
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ เอกชน และการเมือง (วปม.) รุ่นที่ ๕
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.) รุ่นที่ ๗๒
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม.) รุ่นที่ ๑๐

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านกฎหมาย
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ (บริหาร องค์กร) สาขากลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา (การวางแผนกลยุทธ์) และสาขาคมนาคมและการขนส่ง (คมนาคม ทางบก)

๕. นายสุวิญญ โรจนวานิช

กรรมการบริษัท

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ และ
ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม
๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวัน
เดียวกัน และพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐
กันยายน ๒๕๖๑)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

การศึกษา

- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ North Texas University

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านการตลาดตราสารหนี้ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง
- รองผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ ๕๓ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๑๖๓ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) รุ่นที่ ๕๓ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ ๕ (TEPCoT รุ่นที่ ๕)

- หลักสูตร Knowledge Co-Creation Program in Executive Program in Public Finance Management/ Government Debt Management จัดโดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น
- หลักสูตร “การกำกับดูแลกิจการสำหรับการกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน” รุ่นที่ ๑๙ สถาบันพระปกเกล้า

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านโทรคมนาคมและเทคโนโลยี
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- คณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการกำกับตลาดทุน
- คณะกรรมการกองทุนบำเหน็จข้าราชการ
- คณะกรรมการกองทุนการออมแห่งชาติ

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบาย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลวิสาหกิจและวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า “มุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพการให้บริการการเดินทางทางอากาศสู่การเป็นหนึ่งในองค์กรระดับดีเยี่ยมตามมาตรฐานโลกอย่างยั่งยืน” อีกทั้งโดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสมตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงงานตามความจำเป็น ได้แก่

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

ทั้งนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน ๓ คน

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

ภายหลังการประชุม บริษัทฯ ได้จัดบันทึกถ้อยแถลงการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกถ้อยแถลงการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) พร้อมจัดทำสรุปผลการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งให้กับผู้ถือหุ้น ข.(สายการบินต่างๆ) ได้รับทราบการประชุมดังกล่าวทุกครึ่งเป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่ลงในเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้นข. (สายการบิน)

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของ รัฐวิสาหกิจ และในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการ ตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติ หน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จัดทำทุก ๖ เดือน และใช้แบบการประเมินผล คณะกรรมการฯ ๒ รูปแบบ ได้แก่ การประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และการประเมินเป็นรายคณะ ซึ่งสรุปผลการ ประเมินได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ – มีนาคม ๒๕๖๑)		ครั้งที่ ๒ (เมษายน-กันยายน ๒๕๖๑)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	๑๐๙.๗	ดีเยี่ยม	๑๑๐.๕	ดีเยี่ยม
รายคณะ	๑๑๗.๗	ดีเยี่ยม	๑๑๙	ดีเยี่ยม

การประเมินตนเองรายบุคคล ตามหลักปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ได้ให้ความสำคัญต่อเกณฑ์ การประเมิน ๖ หัวข้อ ได้แก่ ความโดดเด่นในความรู้ความสามารถ ความเป็นอิสระ ความพร้อมในการปฏิบัติ การกิจ ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ และความมุ่งมั่นในการพัฒนา องค์กร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การประเมินตนเองรายคณะ ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน ๔ หัวข้อ ได้แก่ การ ประชุมและคณะกรรมการ การสื่อสาร ขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารซึ่งผลการประเมิน อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การ ปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์ และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดย ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและ หน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย รวมทั้งได้ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ อย่าง ต่อเนื่อง เช่น การเดินทางร่วมกิจกรรม CSR การเดินทางตรวจเยี่ยม ฐานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการ บินภูมิภาค เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในภารกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น และการเดินทางต่างประเทศ เพื่อศึกษาดู งานด้านกิจการการบินที่เกี่ยวข้อง อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อ รองรับเทคโนโลยีสมัยใหม่และปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

การปฏิรูปนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฏิรูปนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสาร การฟังบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

๑. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ
๒. เอกสารข้อมูล บริษัท วิสาหกิจนันทนาการแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับของบริษัทฯ และข้อมูลองค์กร ได้แก่ ประวัติบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ ค่านิยม ภารกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบ โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร ผลประกอบการ ข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการและการดำเนินงานที่สำคัญ
๓. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุมเบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายนามคณะกรรมการคณะต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ รายชื่อกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ.๒๕๔๒ พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

กรรมการสองคนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ โดยกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| ๑. พลเอก คณิต | สาพิทักษ์ ^{๑/} |
| ๒. นายประสิทธิ์ | สืบชนะ ^{๒/} |
| ๓. นายพุฒิพงศ์ | ปราสาททองโอสถ |
| ๔. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ | วิรุฬห์เพชร ^{๓/} |
| ๕. นางสาวธนิ | อังศุสิงห์ |

หมายเหตุ ๑/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒/ และ ๓/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| ๑. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ | ชเยมะ |
| ๒. นายสุวิชัย | โรจนวานิช ^{๑/} |
| ๓. นายวุฒิพงศ์ | ปราสาททองโอสถ |
| ๔. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร | เทพกาญจนา |
| ๕. นางสาวิณี | อังศุสิงห์ ^{๒/} |

หมายเหตุ ๑/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑

๒/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงอำนาจกรรมการจะต้องเป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่ โดยกรรมการที่มีอำนาจเมื่อพ้นตำแหน่งกรรมการ และยังไม่มิตติของที่ประชุมใหญ่ จึงยังไม่สามารถจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงอำนาจกรรมการได้

คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

- | | | |
|---|--------------------------|------------------|
| ๑. นางสาวิณี | อังศุสิงห์ ^{๑/} | เลขานุการ |
| กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | |
| ๒. นายสุขเหลือ | เชียวอาชีพ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | |
| ๓. นางสาววรารณ | ทรงเจริญ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | | |
| ๔. นางธนิยา | สุนทรศานติก | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป | | |

หมายเหตุ ๑/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

- ระหว่างวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

- | | | |
|---|-----------------------|------------------|
| ๑. นายสมนึก | รงค์ทอง ^{๑/} | เลขานุการ |
| กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | |
| ๒. นายสุขเหลือ | เชียวอาชีพ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | |
| ๓. นางสาววรารณ | ทรงเจริญ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | | |
| ๔. นางธนิยา | สุนทรศานติก | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป | | |

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๑

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม ๑๒ ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลเอก คณิต	สาพิทักษ์ ^{๑/}	๓/๓
พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ ^{๒/}	๑๒/๑๒
พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา ^{๓/}	๑๐/๑๒
นายสุวิชัย	โรจนวานิช ^{๔/}	๗/๑๐
นายสนิท	พรหมวงษ์ ^{๕/}	๒/๓
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ ^{๖/}	๑๒/๑๒
นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา ^{๗/}	๕/๘
นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ ^{๘/}	๙/๑๒
พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล ^{๙/}	๔/๑๒
พันเอก พีรวัส	พรหมกัลดพะเนา ^{๑๐/}	๑๒/๑๒
นางสาริณี	อังศุสิงห์ ^{๑๑/}	๙/๙
นายสมนึก	รงค์ทอง ^{๑๒/}	๑/๑

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

- หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐
- ๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๐ และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑
- ๓/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ และได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑
- ๔/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑
- ๕/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ และพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๑
- ๖/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑
- ๗/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑
- ๘/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙
- ๙/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน

- ๑๐/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๐ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน
- ๑๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกันและพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑
- ๑๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคนในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ โดยคณะกรรมการบริหาร มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. นายกฤษเทพ	สิมลี ^{๑/}	ประธานกรรมการ
๒. นายพุดพิงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๓. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร ^{๒/}	กรรมการ
๔. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๕. นางสาวริณี	อังศุสิงห์	กรรมการและเลขานุการ
๖. นางสาววราภรณ์	ทรงเจริญ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นายสุขเหลือ	เชียววาซีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. นางธนิยา	สุนทรศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

๒/ พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ – ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. นายสุวิญญู	โรจนวานิช ^{๑/}	ประธานกรรมการ
๒. นายพุดพิงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๓. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๔. นางสาวริณี	อังศุสิงห์	กรรมการและเลขานุการ
๕. นายสุขเหลือ	เชียววาซีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๖. นางสาววราภรณ์	ทรงเจริญ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางธนิยา	สุนทรศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

a

- ระหว่างวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ – ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. นายสุวิญญู	โรจนวานิช	ประธานกรรมการ
๒. นายพุดพิงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๓. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา ^{๑/}	กรรมการ
๔. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๕. นางสาวริณี	อังศุสิงห์	กรรมการและเลขานุการ

๖. นายสุขเหลือ	เชี่ยวชาญชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางสาววราภรณ์	ทรงเจริญ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. นางธनिया	สุนทรศาสนติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑

- ระหว่างวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑ – ๑๖ เมษายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. นายสุวิชัย	โรจนวานิช	ประธานกรรมการ
๒. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๓. นางสาวริณี	อังศุสิงห์	กรรมการและเลขานุการ
๔. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ ^{๑/}	ผู้ทรงคุณวุฒิ
๕. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา ^{๒/}	ผู้ทรงคุณวุฒิ
๖. นายสุขเหลือ	เชี่ยวชาญชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางสาววราภรณ์	ทรงเจริญ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. นางธनिया	สุนทรศาสนติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ และ ๒/ ได้รับแต่งตั้งเป็น ผู้ทรงคุณวุฒิ จนกว่าจะมีผลเป็นกรรมการเมื่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ให้ความเห็นชอบรายชื่อ

- ระหว่างวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑ – ๒๕ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. นายสุวิชัย	โรจนวานิช	ประธานกรรมการ
๒. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ ^{๑/}	กรรมการ
๓. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา ^{๒/}	กรรมการ
๔. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๕. นางสาวริณี	อังศุสิงห์ ^{๓/}	กรรมการและเลขานุการ
๖. นายสุขเหลือ	เชี่ยวชาญชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางสาววราภรณ์	ทรงเจริญ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. นางธनिया	สุนทรศาสนติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ และ ๒/ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ให้ความเห็นชอบรายชื่อการเป็นกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑

๓/ พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

- ระหว่างวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. นายสุวิชัย	โรจนวานิช	ประธานกรรมการ
๒. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการ
๓. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา	กรรมการ
๔. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๕. นายสมนึก	รงค์ทอง ^{๑/}	กรรมการและเลขานุการ
๖. นายสุขเหลือ	เชี่ยวชาญชีพ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางสาววราภรณ์	ทรงเจริญ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. นางธनिया	สุนทรศาสนติก	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๔๒ วรรค ๔ ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม ๑๒ ครั้ง ดังนี้

รายนาม	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายสุวิญญ โรจนวานิช ^{๑/}	๗/๑๐
นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสธ ^{๒/}	๘/๑๒
นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ^{๓/}	๙/๙
นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์ ^{๔/}	๙/๑๒
นางสาริณี อังศุสิงห์ ^{๕/}	๘/๘

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน และพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑

๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑

๓/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๖๑ โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑

๔/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๙

๕/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกันและพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย

- | | | |
|--|---------------|------------------|
| ๑. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ | สุทธิชัยบัญชา | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ | หักพาล | กรรมการ |
| ๓. พันเอก พีรวัส | พรหมกลัดพะเนา | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน) | | เลขานุการ |
| ๕. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลัก
และเทคโนโลยีสารสนเทศ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๖. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุน
และวางแผนการตรวจสอบ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

- | | |
|--|------------------|
| ๑. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร ^{๑/} | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ |
| ๓. นางสาวนิ | อังศุสิงห์ |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์) | เลขานุการ |
| ๕. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ | ผู้ช่วยเลขานุการ |

หมายเหตุ ๑/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ – ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

- | | | |
|---|--------------|------------------|
| ๑. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ | กรรมการ |
| ๒. นางสาวนิ | อังศุสิงห์ | กรรมการ |
| ๓. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์) | | เลขานุการ |
| ๔. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

- ระหว่างวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ – ๒๕ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

- | | |
|--|--------------------------|
| ๑. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา ^{๑/} | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ |
| ๓. นางสาวนิ | อังศุสิงห์ ^{๒/} |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์) | เลขานุการ |

๕. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ ผู้ช่วยเลขานุการ
 หมายเหตุ ๑/ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ให้ความเห็นชอบรายชื่อการเป็น
 กรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑
 ๒/ พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

- ระหว่างวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	ประธานกรรมการ
๒. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๓. นายสมนึก รงค์ทอง ^{๑/}	กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)	เลขานุการ
๕. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑

อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสียหาย และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการกิจของ บริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องประเมินสถานการณ์ และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อป้องกัน และลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

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

หมายเหตุ ๑/ พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ – ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
๒. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๓. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)	เลขานุการ
๕. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
๒. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา	กรรมการ
๓. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๔. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๕. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
๖. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

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

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. พลเอก คณิต	สาพิทักษ์	ประธานกรรมการ
๒. นายประสิทธิ์	สืบชนะ ^{๑/}	กรรมการ
๓. พลอากาศเอกศิวิเกียรติ์	ชยเมะ	กรรมการ
๔. นายกฤษเทพ	สิมลิ ^{๓/}	กรรมการ
๕. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๖. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์	วิรุฬห์เพชร ^{๒/}	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. นางสาวพุทธรวิทย์	น้อยรอด	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ และ ๒/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

๓/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ – ๓๐ มกราคม ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. พลเอก คณิต	สาพิทักษ์ ^{๑/}	ประธานกรรมการ
๒. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชเยมะ	กรรมการ
๓. นายสุวิชัย	โรจนวานิช	กรรมการ
๔. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการ
๕. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๖. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา	กรรมการ
๗. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ
๘. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๙. นางสาวณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๑๐. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๑๑. นายมานิช	สวัสดิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ พันวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๐

- ระหว่างวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ – ๒๔ เมษายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชเยมะ	ประธานกรรมการ
๒. นายสุวิชัย	โรจนวานิช	กรรมการ
๓. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๔. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา	กรรมการ
๕. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ
๖. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๗. นางสาวณี	อังศุสิงห์	กรรมการ
๘. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ ^{๑/}	ผู้ทรงคุณวุฒิ
๙. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา ^{๒/}	ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๐. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๑๑. นายมานิช	สวัสดิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ ๑/ และ ๒/ ได้รับแต่งตั้งเป็น ผู้ทรงคุณวุฒิ จนกว่าจะมีผลเป็นกรรมการเมื่อ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ให้ความเห็นชอบรายชื่อ

- ระหว่างวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ – ๒๕ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ	ชเยมะ	ประธานกรรมการ
๒. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา	กรรมการ
๓. นายสุวิชัย	โรจนวานิช	กรรมการ
๔. นายสนธิ	พรหมวงษ์ ^{๑/}	กรรมการ
๕. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ ^{๒/}	กรรมการ
๖. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา ^{๓/}	กรรมการ
๗. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๘. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ

๙. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๑๐. นางสาวธินี	อังศุสิงห์ ^{๔/}	กรรมการ
๑๑. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๑๒. นายมานิช	สวัสดิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ
<u>หมายเหตุ</u> ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ และพ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๖๑		
๒/ และ ๓/ คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ให้ความเห็นชอบรายชื่อการเป็นกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๑		
๔/ พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑		

- ระหว่างวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์	ชเยมะ	ประธานกรรมการ
๒. พลตำรวจเอก เดชนรงค์	สุทธิชาญบัญชา	กรรมการ
๓. นายสุวิญญู	โรจนวานิช	กรรมการ
๔. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๕. นาวาอากาศตรี พงษ์ธร	เทพกาญจนา	กรรมการ
๖. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ	กรรมการ
๗. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์	หักพาล	กรรมการ
๘. พันเอก พีรวัส	พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๙. นายสมนึก	รงค์ทอง ^{๑/}	กรรมการ
๑๐. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๑๑. นายมานิช	สวัสดิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ
<u>หมายเหตุ</u> ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑		

อำนาจหน้าที่

กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณากลับกรอง เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๒๕ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย
- | | | |
|--|--------------------------|------------------|
| ๑. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางสาวชุนหจิต | สังข์ใหม่ | กรรมการ |
| ๓. นางสาวนาถสินี | ยุติธรรมดำรง | กรรมการ |
| ๔. นางสาวริณี | อังศุสิงห์ ^{๑/} | กรรมการ |
| ๕. ดร.อภิชัย | จันทรเสน | ที่ปรึกษากฎหมาย |
| ๖. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | | เลขานุการ |
| ๗. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป | | ผู้ช่วยเลขานุการ |
- หมายเหตุ ๑/ พ้นวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

- ระหว่างวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย
- | | | |
|--|-----------------------|------------------|
| ๑. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ | ประธานกรรมการ |
| ๒. นางสาวชุนหจิต | สังข์ใหม่ | กรรมการ |
| ๓. นางสาวนาถสินี | ยุติธรรมดำรง | กรรมการ |
| ๔. นายสมนึก | รงค์ทอง ^{๑/} | กรรมการ |
| ๕. ดร.อภิชัย | จันทรเสน | ที่ปรึกษากฎหมาย |
| ๖. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | | เลขานุการ |
| ๗. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป | | ผู้ช่วยเลขานุการ |
- หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๖๑

อำนาจหน้าที่

พิจารณากลับกรองและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญาตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ รายชื่อกรรมการอิสระ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ – ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๐ ประกอบด้วย
- | | |
|--------------------------|----------------|
| ๑. พลเอก คณิต | สาพิทักษ์ |
| ๒. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ | ชเยมะ |
| ๓. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ |
| ๔. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ | สุทธิชาญบัญชา |
| ๕. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ | หักพาล |
| ๖. พันเอก พีรวัส | พรหมกัลป์พะเนา |

- ระหว่างวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๐ – ๓๐ มกราคม ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------|---------------|
| ๑. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ | ชเยมะ |
| ๒. นางพงษ์สวาท | กายอรุณสุทธิ |
| ๓. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ | สุทธิชาญบัญชา |
| ๔. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ | หักพาล |
| ๕. พันเอก พีรวัส | พรหมกลัดพะเนา |

- ระหว่างวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ – ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วย

- | | |
|------------------------|---------------|
| ๑. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ | สุทธิชาญบัญชา |
| ๒. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ | หักพาล |
| ๓. พันเอก พีรวัส | พรหมกลัดพะเนา |

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

กรรมการอิสระ จะมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและเป็นประจำทุกปี ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ มีการประชุมคณะกรรมการอิสระ รวม ๒ ครั้ง และกรรมการเข้าร่วมประชุมโดยพร้อมเพรียงกัน

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายถึง คำตอบแทนครั้งที่ ค่าเบี้ยประชุม เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด

ค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี ๒๕๖๑

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
๑	คณะกรรมการบริษัทฯ	๙๗๗,๗๕๐.๐๐
๒	คณะกรรมการบริหาร	๕๒๙,๐๐๐.๐๐
๓	คณะกรรมการตรวจสอบ	๓๙๐,๐๐๐.๐๐
๔	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๙๗,๕๐๐.๐๐
๕	คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	๕๕,๐๐๐.๐๐
๖	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	๖๔๙,๐๐๐.๐๐
๗	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๑๘๗,๐๐๐.๐๐
รวม		๒,๘๘๕,๒๕๐.๐๐

๙/ คำตอบแทนของคณะกรรมการ เป็นรายบุคคล ประจำปี ๒๕๖๑

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
๑	พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ขยมะ	๔๙๑,๓๓๐.๐๐
๒	พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา	๔๗๕,๐๐๐.๐๐
๓	นายสุวิญญ์ โรจนวานิช	๓๓๓,๑๖๖.๖๗
๔	นายสนธิ พรหมวงษ์	๑๐๙,๓๓๓.๓๓
๕	นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	๓๙๐,๐๘๖.๖๗
๖	นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	๒๕๑,๖๐๒.๖๖
๗	นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์	๔๔๒,๕๐๐.๐๐
๘	พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล	๓๒๐,๐๐๐.๐๐
๙	พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	๕๒๐,๐๐๐.๐๐
๑๐	นางสาริณี อังคสิงห์ ^{๒/}	๓๒๑,๓๓๓.๓๓
๑๑	นายสมนึก รงค์ทอง	๒๑,๖๖๖.๖๗
๑๒	พลเอก คณิต สาทัทักษ์	๑๓๕,๐๐๐.๐๐
๑๓	นายกฤษฎเทพ สิมลี	๒,๙๐๓.๓๓
รวม		๔,๑๓๗,๙๒๒.๖๖

หมายเหตุ

๙/ คำตอบแทนประกอบด้วย คำตอบแทนครั้งที่ และค่าเบี้ยประชุม

๒/นางสาริณี อังคสิงห์ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี ๒๕๖๑ (ตุลาคม ๒๕๖๐ - กันยายน ๒๕๖๑) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๒ ครั้ง โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ได้ดังนี้

			จำนวนครั้ง ในการประชุม
๑ นางสาวิณี อังศุสิงห์	ประธานกรรมการ		๗
๒ นาวาอากาศตรี พงษ์ธร เทพกาญจนา	ประธานกรรมการ		๔
๓ นางอรุไร โกเมน	กรรมการฝ่ายนายจ้าง		๘
๔ นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ	"		๑๒
๕ นางสาวิเรศ เนียมลอย	"		๑๑
๖ นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ	"		๙
๗ นายชำนาญ ฤาชัย	"		๑๒
๘ นางสาววรารณห์ ทรงเจริญ	"		๑๒
๙ นางชิดกมล สุนทรสิต	"		๑๒
๑๐ นายชนะ ทัดท่าทราย	"		๑๑
๑๑ นางเกลียวทอง ลาภนันทน์	กรรมการและเลขานุการ		๑๒
๑๒ นายปริญญา เทียนทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง		๑๒
๑๓ นายสุกิจ กลิ่นหอม	"		๑๐
๑๔ นายเมธี คำแหง	"		๑๒
๑๕ นายนิรุช พุทธสถิตย์	"		๑๐
๑๖ นางกษมพร สวัสดิชัย	"		๙
๑๗ นายกันต์ ทิฆมนันทพร	"		๑๐
๑๘ นายสังข์สิทธิ์ ประสมทอง	"		๑๑
๑๙ นายสุดเชตร เวียงสี	"		๑๐
๒๐ นายสพล สิงห์ดารา	"		๙

หมายเหตุ

ลำดับที่ ๑ ครบวาระการดำรงตำแหน่งตามสัญญาจ้างตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๖๑

ลำดับที่ ๒ ได้รับการแต่งตั้งตั้งแต่เดือนมิถุนายน ๒๕๖๑

ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

ปี	จำนวน (ราย)	เงินเดือนและค่าตอบแทนอื่น (ล้านบาท)
๒๕๕๙	๔	๓๐.๒๒
๒๕๖๐	๕	๓๑.๖๘
๒๕๖๑	๕	๓๗.๒๕

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑

หมายเหตุ ค่าตอบแทนสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทนหมาจ่ายแทนการจัดการรถประจำตำแหน่ง และ เงินรางวัลพิเศษ

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ในปี ๒๕๖๑ บริษัทฯ ดำเนินการตามแนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสมสำหรับนิติบุคคลในการป้องกันการให้ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เจ้าหน้าที่ของรัฐต่างประเทศ หรือเจ้าหน้าที่ขององค์กรระหว่างประเทศ ของประกาศคณะกรรมการ ป.ป.ช. อย่างเคร่งครัด โดยกำหนดแนวทางการป้องกันการให้หรือรับสินบน ให้ผู้บริหารและพนักงานมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับว่าด้วยเรื่องการป้องกันและต่อต้านการทุจริต การให้หรือรับสินบน มีผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงด้านความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่ำมาก อันนำไปสู่มาตรการควบคุมภายในที่เหมาะสม ๕ มาตรการ ได้แก่ การรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ประจำปี การสัมมนาถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ฯ และการป้องกัน การส่งเสริมการประพฤติปฏิบัติตามประมวลจริยธรรม การจัดการข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการกระทำความผิดด้านความขัดแย้งทางผลประโยชน์ฯ และการเผยแพร่การกระทำความผิดและการดำเนินการทางวินัยของผู้บริหารและพนักงานบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร

รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำปี ๒๕๖๑

ในปี ๒๕๖๑ คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีวาระการดำเนินงานดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------------|----------------------|
| ๑. พลตำรวจเอก เดชนรงค์ สุทธิชาญบัญชา | ประธานกรรมการตรวจสอบ |
| ๒. พลตำรวจตรี สุรเชษฐ์ หักพาล | กรรมการตรวจสอบ |
| ๓. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา | กรรมการตรวจสอบ |

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม ๘ ครั้ง มีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายในเข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง และได้ประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นการเฉพาะ ๑ ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับ ความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
๒. สอบทานความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลที่ดี โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบและ การดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเองตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. ๒๕๔๔
๓. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่า เป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่ามีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้
๔. ทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุม รวมทั้งประเมินตนเองเป็นรายบุคคลและประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะ และผลการ

ดำเนินงานตามดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน ๓.๙๙ และ ๓.๘๐ จากคะแนนเต็ม ๔.๐๐ ตามลำดับ

๕. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ดัชนีวัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี แผนการตรวจสอบประจำปี รวมทั้งให้ความเห็นชอบงบประมาณประจำปี ๒๕๖๒ ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบ ประจำปี ๒๕๖๑ ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ทบทวนแผนการฝึกอบรม และทรัพยากรของสำนักตรวจสอบภายในประจำปี ๒๕๖๒ อีกทั้งติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ และสอบทานรายงานของสำนักตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๖๑
๖. บวท. มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชีประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๑,๘๒๐,๐๐๐.๐๐ บาท

จากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่างบการเงินแสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และไม่พบว่ามีประเด็นเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน พร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ/พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ และ บวท. ได้นำข้อคิดเห็นไปพิจารณา เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

พลตำรวจเอก ประธานกรรมการตรวจสอบ
(เดชณรงค์ สุทธิชาญบัญชา)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบภายใน ในปี ๒๕๖๑ เป็นไปด้วยความเป็นอิสระ เที่ยงธรรม มีจรรยาบรรณ และมีความเชี่ยวชาญเยี่ยงมืออาชีพตามมาตรฐานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน ซึ่งได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนในกฎบัตรของสำนักตรวจสอบภายใน โดยในปีที่ผ่านมา สำนักตรวจสอบภายในมุ่งเน้นการพัฒนาผู้ตรวจสอบภายในให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบจากสมาคมวิชาชีพทั้งภายในประเทศและระดับสากล

◆ การจัดทำแผนการตรวจสอบ

การจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๑ – ๒๕๖๕) และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๑ สอดรับกับการกิจตามแผนวิสาหกิจของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยใช้หลักการประเมินความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการจัดลำดับและคัดเลือกกิจกรรมเพื่อตรวจสอบ โดยพิจารณาตามเกณฑ์ความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ นโยบายและความคาดหวังของคณะกรรมการตรวจสอบ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่และผู้บริหารระดับสูง และผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้การปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายในสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับนโยบาย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

◆ การปฏิบัติงานตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในมุ่งเน้นการให้ความเชื่อมั่น (Assurance) รวมถึงการให้คำปรึกษา (Consulting) โดยการปฏิบัติงานครอบคลุมการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ความครบถ้วนและเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน ระบบงานที่มีผลกระทบต่อการทำงาน และการรายงานความเหมาะสมของการรักษาทรัพย์สิน รวมทั้งประเมินการใช้ทรัพยากรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า มีการวางแผนการปฏิบัติงานตรวจสอบในรายละเอียด โดยรวบรวมข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้พิจารณาประเด็นความเสี่ยง การควบคุมภายใน หรือความผิดปกติอื่น ๆ ที่มีความสำคัญมากำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขตของการปฏิบัติงานตรวจสอบ และจัดทำแนวการตรวจสอบ ทุกกิจกรรมการตรวจสอบ จัดทำรายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะ/แนวทางแก้ไขปรับปรุงต่อหน่วยรับตรวจและผู้บริหารเพื่อนำไปใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ สำนักตรวจสอบภายในได้ทำการตรวจสอบครบถ้วนตามแผนการตรวจสอบฯ ที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งงานตรวจสอบที่ได้รับมอบหมายจากผู้บริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบที่ครอบคลุมประเด็นความเสี่ยง และข้อบ่งชี้โอกาสเกิดทุจริต

◆ การพัฒนาผู้ตรวจสอบ

สำนักตรวจสอบภายในส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความเป็นมืออาชีพ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายใน โดยสนับสนุนให้มีการพัฒนาและอบรมความรู้อย่างต่อเนื่องทั้งภายในและภายนอก เพื่อให้มีความรู้ความสามารถความเชี่ยวชาญทางวิชาชีพตรวจสอบภายในและเพิ่มทักษะด้านอื่นที่จำเป็นต่อบริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในพัฒนาตนเองด้วยการสอบวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบหรือวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานตรวจสอบ ในปี ๒๕๖๑ สำนักตรวจสอบภายในบรรลุเป้าหมายการส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพของสมาคมวิชาชีพตรวจสอบภายในทั้งภายในและต่างประเทศ เช่น CIA, CISA, CISM, CPA, CPIA, CPIAT โดยมีผู้

ตรวจสอบภายในได้รับวุฒิปัตรี CPIAT เพิ่มขึ้นอีกจำนวน ๗ คน รวมมีจำนวนผู้ได้รับวุฒิปัตรีทางวิชาชีพทั้งสิ้นจำนวน ๑๗ คน คิดเป็นร้อยละ ๖๒ ของจำนวนผู้ตรวจสอบทั้งหมด ซึ่งมากกว่าตัวชี้วัดที่ได้กำหนดไว้

รายงานทางการเงิน

๑ รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ วิทยูการบิณแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ๒๕๖๑ ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง 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

	๒๕๖๑	๒๕๖๐	๒๕๕๙
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) ๑/			
รายได้รวม	๑๓,๑๑๕.๘๕	๑๒,๑๙๔.๑๑	๑๑,๖๓๘.๙๓
ค่าใช้จ่ายรวม	๑๐,๗๕๗.๔๑	๑๐,๑๙๓.๖๔	๙,๒๗๖.๐๖
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบิณที่เป็นสมาชิก	๒,๓๕๘.๔๔	๒,๐๐๐.๔๗	๒,๓๖๒.๘๗
<u>หมายเหตุ ๑/ งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ</u>			

ฐานะการเงิน (ล้านบาท) ๒/

สินทรัพย์รวม	๑๕,๘๗๗.๗๑	๑๔,๔๒๘.๖๒	๑๓,๓๘๕.๖๑
หนี้สินรวม	๑๔,๘๗๗.๗๓	๑๓,๔๖๓.๘๖	๑๒,๔๖๕.๓๓
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๙๙๙.๙๘	๙๖๔.๗๖	๙๒๐.๒๘

อัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๔.๘๘	๑๓.๙๖	๑๓.๕๕
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	๕.๕๔	๖.๓๑	๗.๑๙
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	๒.๑๑	๑.๖๔	๑.๔๔

หมายเหตุ ๒/ งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

๓. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน – งบการเงินเฉพาะบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๒,๓๕๘.๔๔ ล้านบาท

รายการ	ปี ๒๕๖๑ ล้านบาท	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	๑๒,๒๔๔.๘๕	๑๑,๔๓๓.๖๐	๘๑๑.๒๕	๗
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	๗๓๐.๒๖	๖๘๘.๗๙	๔๑.๔๗	๖
รายได้อื่น	๑๔๐.๗๔	๗๑.๗๒	๖๙.๐๒	๙๖
รายได้รวม	๑๓,๑๑๕.๘๕	๑๒,๑๙๔.๑๑	๙๒๑.๗๔	๘
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	๑๐,๗๔๓.๗๐	๑๐,๑๕๕.๒๑	๕๘๘.๔๙	๖
ต้นทุนทางการเงิน	๑๓.๗๑	๓๘.๔๓	(๒๔.๗๒)	(๖๔)
ค่าใช้จ่ายรวม	๑๐,๗๕๗.๔๑	๑๐,๑๙๓.๖๔	๕๖๓.๗๗	๖
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๒,๓๕๘.๔๔	๒,๐๐๐.๔๗	๓๕๗.๙๗	๑๘

๓.๑ รายได้

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๓,๑๑๕.๘๕ ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๒,๒๔๔.๘๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๓ ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๗๓๐.๒๖ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน ๑๔๐.๗๔ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๒,๒๔๔.๘๕ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๘๑๑.๒๕ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗ โดยมีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ ๖.๖ เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่เป็นปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศ และเที่ยวบินผ่านมิดแทร็กการเติบโตที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๗๓๐.๒๖ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๔๑.๔๗ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๖ ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้จากงานที่รับทำ สำหรับรายได้อื่น จำนวน ๑๔๐.๗๔ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน ๖๙.๐๒ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๙๖ ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้า และดอกเบี้ยรับเงินฝากธนาคาร

๓.๒ ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๐,๗๕๗.๔๑ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน ๗,๖๓๐.๒๓ ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน ๓,๑๑๓.๔๗ ล้านบาท และต้นทุนทางการเงิน จำนวน ๑๓.๗๑ ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อให้บริการด้านความปลอดภัยได้ประมาณ ๒๖๙.๕๖ ล้านบาท

๔. วิเคราะห์ฐานะการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

๔.๑ สินทรัพย์

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ จำนวน ๑๕,๘๗๗.๗๑ ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ ๔๙ และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ร้อยละ ๕๑ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๖๑ ล้านบาท	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	๗,๗๗๗.๐๗	๖,๓๑๑.๐๐	๑,๔๖๖.๐๗	๒๓
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๕๖.๑๐	๑๐.๑๐	๔๖.๐๐	๔๕๕
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๔.๑๐	๒.๙๒	๑.๑๘	๔๐
- อาคารและอุปกรณ์	๖,๙๗๑.๐๐	๕,๐๘๐.๖๙	๑,๘๙๐.๓๑	๓๗
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	๘๐.๖๐	๕๖.๖๖	๒๓.๙๔	๔๒
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๙๘๘.๘๔	๒,๙๖๗.๒๕	(๑,๙๗๘.๔๑)	(๖๗)
รวม	๑๕,๘๗๗.๗๑	๑๔,๔๒๘.๖๒	๑,๔๔๙.๐๙	๑๐

สินทรัพย์รวมในปี ๒๕๖๑ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๔๔๙.๐๙ ล้านบาท หรือประมาณ ร้อยละ ๑๐ ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น จำนวน ๑,๔๖๖.๐๗ ล้านบาท หรือประมาณ ร้อยละ ๒๓ ส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนชั่วคราวและลูกหนี้ค่าบริการเพิ่มขึ้น และมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลง จำนวน ๑๖.๙๘ ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างลดลง เนื่องจากโครงการลงทุนในอุปกรณ์ต่าง ๆ แล้วเสร็จ

๔.๒ หนี้สิน

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ จำนวน ๑๔,๘๗๗.๗๓ ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ ๘๐ และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ ๒๐ โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๖๑ ล้านบาท	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	๑๑,๗๕๖.๒๔	๙,๖๐๐.๒๙	๒,๑๕๕.๙๕	๒๒
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	๑๒๖.๙๔	๕๔๓.๐๓	(๔๑๖.๐๙)	(๗๗)
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
- เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	๐.๑๑	๐.๑๑	-	-
- เงินกู้ยืมระยะยาว	๔๔๔.๐๗	๘๑๖.๒๗	(๓๗๒.๒๐)	(๔๖)
- ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	๒,๕๕๐.๓๗	๒,๕๐๔.๑๖	๔๖.๒๑	๒
รวม	๑๔,๘๗๗.๗๓	๑๓,๔๖๓.๘๖	๑,๔๑๓.๘๗	๑๑

หนี้สินรวมในปี ๒๕๖๑ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๔๑๓.๘๗ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑๑ โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม จำนวน ๙,๓๓๘.๒๐ ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้นำไปลงทุนในระบบอุปกรณ์บริการการเดินทางและอื่น ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑ รวมเป็นจำนวน ๕,๔๔๐.๑๔ ล้านบาท และจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาวก่อนกำหนด (Prepayment) ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐ – ๒๕๖๑ รวมเป็นจำนวน ๑,๔๕๒.๘๑ ล้านบาท

สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน และเงินกู้ยืม ระยะยาวจากธนาคารออมสิน เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน

๔.๓ ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ จำนวน ๙๙๙.๙๘ ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๖๑ ล้านบาท	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	๓๓๙.๙๘	๓๐๔.๗๖	๓๕.๒๒	๑๒
รวม	๙๙๙.๙๘	๙๖๔.๗๖	๓๕.๒๒	๔

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ประกอบด้วยหนี้สินรวม ๑๔,๘๗๗.๗๓ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๙๔ และส่วนของผู้ถือหุ้น ๙๙๙.๙๘ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วน ร้อยละ ๖

๕. สภาพคล่องทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด คงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ จำนวน ๒,๘๙๒.๔๖ ล้านบาท ลดลงจากต้นงวด ๒๑๒.๘๙ ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาว

รายการ	ปี ๒๕๖๑ ล้านบาท	ปี ๒๕๖๐ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	๓,๑๘๓.๒๗	๓,๓๖๐.๙๖	(๑๗๗.๖๙)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(๒,๕๘๗.๘๘)	(๑,๓๒๔.๐๗)	(๑,๒๖๓.๘๑)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(๘๐๘.๖๑)	(๑,๕๙๓.๔๘)	๗๘๔.๘๗
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	๐.๓๓	๐.๘๗	(๐.๕๔)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๒,๘๙๒.๔๖	๓,๑๐๕.๓๕	(๒๑๒.๘๙)

๖. อัตราส่วนทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ บริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ และเงินกองทุนสวัสดิการมาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก และค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๐	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๔.๘๘	๑๓.๙๖	๐.๙๒
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	๕.๕๔	๖.๓๑	(๐.๗๗)
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	๒.๑๑	๑.๖๔	๐.๔๗

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 ๒๕๖๒

ตามประมาณการแผนการเงินประจำปี ๒๕๖๒ (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๖) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๑ (๖๑๔) เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๖๑ บริษัทฯ คาดว่า จะมีรายได้รวมในปี ๒๕๖๒ จำนวน ๑๓,๘๓๖.๕๓ ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๓,๐๖๙.๙๑ ล้านบาท โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินตามอัตราที่จัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๖๑ ร้อยละ ๖.๕ และมีอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่เรียกเก็บปัจจุบันสำหรับ En Route Charge อัตรา ๓,๕๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal Charge อัตรา ๕๐๐ บาทต่อหน่วย และมีรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและอื่นๆ จำนวน ๗๖๖.๖๒ ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการได้รับอนุมัติไว้รวมจำนวน ๑๓,๐๙๒.๗๔ ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๗๔๓.๗๙ ล้านบาท

สำหรับงบลงทุนประจำปี ๒๕๖๒ มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๑ จำนวน ๑,๔๐๕.๐๐ ล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๖ โดยสามารถใช้จ่ายลงทุนจากเงินรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินผู้ถือหุ้นประจำปี ๒๕๖๑ โดยไม่ต้องเบิกใช้เงินกู้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒

ทั้งนี้ ตามแนวโน้มทางการเงินในปี ๒๕๖๒ เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย และมีสภาพคล่องทางการเงินค่อนข้างสูง บริษัทฯ จึงได้บริหารทางการเงิน โดยนำสภาพคล่องคงเหลือไปใช้จ่ายลงทุนแทนการเบิกใช้เงินกู้ภายนอก และการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment) ทำให้สามารถประหยัดต้นทุนทางการเงิน และลดภาระหนี้เงินกู้ระยะยาว ส่งผลให้บริษัทฯ มีฐานะการเงินที่แข็งแกร่ง โดยมีอัตราส่วนทางการเงินดีขึ้น และมีสัดส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง

๒. แนวโน้มทางการเงินในระยะ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๖)

ประมาณการทางการเงินระยะ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๖) ตามแผนการเงินประจำปี ๒๕๖๒ (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๖) ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๖ โดยคาดว่าจะบริษัทฯ จะมีรายได้รวมเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๗ ต่อปี โดยสามารถคงอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บปัจจุบันได้จนถึงปี ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายผลการดำเนินงานที่บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร สำหรับค่าใช้จ่ายดำเนินการมีอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๙ ต่อปี โดยบริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายตลอดระยะเวลา ๕ ปี

แผนการลงทุนและการจัดหาแหล่งทุนในระยะ ๕ ปี จากแผนการลงทุนในระยะ ๕ ปี (ปี ๒๕๖๒-๒๕๖๖) ซึ่งสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๖ ของบริษัทฯ คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ ๑๒,๕๐๐.๐๐ ล้านบาท การลงทุนส่วนใหญ่อยู่ในภาคความปลอดภัยและสนับสนุนภาคความปลอดภัย เป็นการจัดหาระบบ/อุปกรณ์เพื่อรักษาเสถียรภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการการเดินอากาศ โดยเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์เดิมที่เสื่อมสภาพและจัดหาเพิ่มเติมการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วนมีศักยภาพแข่งขันได้และสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ และการลงทุนเพื่อการพัฒนาเทคโนโลยีระบบบริการการเดินอากาศตามแผนการพัฒนาระบบการบิน (Aviation System Block Upgrade : ASBUs) ของ ICAO โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีแหล่งเงินลงทุนส่วนใหญ่จากเงินรายได้ค่าบริการรอจ่ายคืนและเงินทุนหมุนเวียนอื่น และจากแหล่งเงินกู้ภายนอกบางส่วน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ(กลุ่มบริษัท) และงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมและงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวม และงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะบริษัท รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้ แสดงฐานะการเงินรวมของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ และฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ผลการดำเนินงานรวม และผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทและบริษัทตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายในวันที่ยื่นรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท เหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทและของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทและเลิกบริษัท หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัทและของบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อการดำเนินการได้อย่างสมเหตุสมผลว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

รายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจาก การทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทและของบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปรูปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปรูปร่างมีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทและของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทหรือบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่



- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของบริษัทภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

๑๓.๕

(นางสาวบรรลุน ศิริสิงห์สังชัย)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

๑๓.๖

(นางสุไฉวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

บริษัท วิทย์การบิณแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

สินทรัพย์	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		2561	2560	2561	2560
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	2,892,457,970.32	3,105,352,654.36	2,827,314,442.04	3,024,020,529.50
เงินลงทุนชั่วคราว	5.2	3,197,790,255.40	1,717,042,661.18	2,993,351,592.66	1,512,719,419.43
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	5.3	1,561,875,045.06	1,360,209,981.93	1,537,590,892.02	1,343,537,463.98
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		11,821,796.00	12,594,145.00	-	-
วัสดุคงเหลือ	5.4	100,800,688.29	110,703,124.05	100,800,688.29	110,703,124.05
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.5	12,329,017.96	5,098,069.38	12,329,017.96	5,098,069.38
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,777,074,773.03	6,311,000,635.90	7,471,386,632.97	5,996,078,606.34
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	5.6	56,100,000.00	10,100,000.00	10,000,000.00	10,000,000.00
เงินให้กู้ยืมระยะยาว		4,100,617.00	2,915,793.00	-	-
อาคารและอุปกรณ์	5.7	6,970,997,616.83	5,080,688,500.00	6,970,189,572.10	5,079,931,176.94
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.8	80,602,864.02	56,660,369.49	80,602,864.02	56,660,369.49
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	5.9	988,836,218.04	2,967,252,511.78	988,836,218.04	2,967,252,511.78
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		8,100,637,315.89	8,117,617,174.27	8,049,628,654.16	8,113,844,058.21
รวมสินทรัพย์		15,877,712,088.92	14,428,617,810.17	15,521,015,287.13	14,109,922,664.55

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทย์การบิณแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

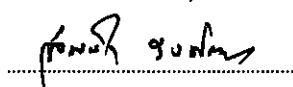
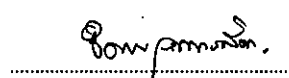
งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หมายเหตุ	2561	2560	2561	2560
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.10	1,601,907,472.37	1,555,227,781.66	1,589,753,026.95	1,545,395,796.14
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.11	126,940,000.00	543,026,000.00	126,940,000.00	543,026,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.12	243,666,864.92	225,819,711.97	239,559,169.69	222,130,246.23
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		5,124,540.98	11,739,314.40	5,124,540.98	11,739,314.40
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	5.13	9,338,202,071.72	7,379,185,573.37	9,338,202,071.72	7,379,185,573.37
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.14	567,341,802.73	428,322,337.13	566,999,892.44	428,016,011.36
รวมหนี้สินหมุนเวียน		11,883,182,752.72	10,143,320,718.53	11,866,578,701.78	10,129,492,941.50
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร		108,996.78	108,378.72	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.15	444,070,000.00	816,268,000.00	444,070,000.00	816,268,000.00
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.16	2,550,366,585.35	2,504,161,723.05	2,550,366,585.35	2,504,161,723.05
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		2,994,545,582.13	3,320,538,101.77	2,994,436,585.35	3,320,429,723.05
รวมหนี้สิน		14,877,728,334.85	13,463,858,820.30	14,861,015,287.13	13,449,922,664.55
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		339,983,754.07	304,758,989.87	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	5.17	999,983,754.07	964,758,989.87	660,000,000.00	660,000,000.00
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		15,877,712,088.92	14,428,617,810.17	15,521,015,287.13	14,109,922,664.55

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายสมนึก รงค์ทอง)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นางชิตกมล สุนทรสิด)
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

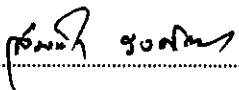
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

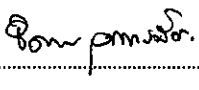
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	12,244,849,249.77	11,433,598,037.96	12,244,849,249.77	11,433,598,037.96
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	589,072,816.19	595,254,109.16	589,072,816.19	595,254,109.16
รายได้จากงานที่รับทำ	141,190,519.01	93,537,607.38	141,190,519.01	93,537,607.38
รายได้อื่น 5.19	140,734,477.03	71,725,498.84	140,734,477.03	71,725,498.84
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	21,061,722.40	21,887,627.10	-	-
รวมรายได้	13,136,908,784.40	12,216,002,880.44	13,115,847,062.00	12,194,115,253.34
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนงานรับทำ	93,266,523.14	55,536,983.52	93,266,523.14	55,536,983.52
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป	37,814,607.88	43,996,392.83	37,814,607.88	43,996,392.83
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน 5.20	7,327,563,250.42	7,309,272,696.84	7,630,232,792.23	7,592,845,383.90
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,112,847,219.18	870,813,552.08	1,112,847,219.18	870,813,552.08
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	326,555,196.02	324,924,512.02	326,555,196.02	324,924,512.02
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน	250,181,569.67	392,377,682.64	250,181,569.67	392,377,682.64
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร	164,213,379.39	155,135,373.40	164,213,379.39	155,135,373.40
ค่าใช้จ่ายอื่น 5.21	1,128,583,578.79	719,584,239.00	1,128,583,578.79	719,584,239.00
ต้นทุนทางการเงิน	13,710,581.04	38,428,217.24	13,710,581.04	38,428,217.24
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ 5.22	288,506,500.01	260,984,477.57	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	10,743,242,405.54	10,171,054,127.14	10,757,405,447.34	10,193,642,336.63
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย	2,393,666,378.86	2,044,948,753.30	2,358,441,614.66	2,000,472,916.71
ค่าบริการร้อยละคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	2,358,441,614.66	2,000,472,916.71	2,358,441,614.66	2,000,472,916.71
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการสำหรับปี	35,224,764.20	44,475,836.59	-	-
รายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น	-	-	-	-
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	35,224,764.20	44,475,836.59	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นายสมนึก รงค์ทอง)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


 (นางชิตกมล สุนทรลิต)
 ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกซึ่งไม่ได้รวมเงินปันผล	2,358,382,542.84	2,000,413,844.89	2,358,382,542.84	2,000,413,844.89
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	35,224,764.20	44,475,836.59	-	-
รายการปรับกระทบเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(61,147.11)	(566,376.66)	(61,147.11)	(566,376.66)
หนี้สงสัยจะสูญ	41,328,205.70	30,311,140.32	41,328,205.70	30,311,140.32
หนี้สูญ	2,567,178.71	19,177,625.09	2,567,178.71	19,177,625.09
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,113,012,142.51	870,955,156.38	1,112,847,219.18	870,813,552.08
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	2,635,394.09	1,039,231.73	2,635,394.09	1,039,231.73
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(617,644.20)	(1,238,508.25)	(617,644.20)	(1,238,508.25)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	14,157,966.65	2,133,116.61	14,157,964.65	2,133,116.61
รายได้หรือการรับรู้โอนเป็นรายได้	(3,002,350.33)	(733,132.48)	(3,002,350.33)	(733,132.48)
ดอกเบี้ยรับ	(75,287,869.69)	(53,464,519.93)	(70,656,921.04)	(49,502,636.83)
ดอกเบี้ยจ่าย	13,710,581.04	38,428,217.24	13,710,581.04	38,428,217.24
การระดมทุนผลประโยชน์พนักงาน	132,872,489.52	584,306,364.85	132,872,489.52	584,306,364.85
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก				
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	3,634,922,253.93	3,535,237,996.38	3,604,163,513.05	3,494,582,438.59
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	(237,059,283.46)	(216,930,372.51)	(229,472,073.16)	(217,757,128.57)
วัสดุคงเหลือ	9,902,435.76	22,509,030.35	9,902,435.76	22,509,030.35
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(7,230,948.58)	(576,991.29)	(7,230,948.58)	(576,991.29)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	46,740,764.23	322,541,785.95	44,418,304.33	321,248,507.73
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	(399,425,116.31)	(470,577,111.49)	(399,425,116.31)	(470,577,111.49)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	17,847,152.95	127,854,402.57	17,428,923.46	127,961,316.83
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	137,784,315.93	46,709,122.23	137,748,731.41	46,710,514.51
เงินส่งเสริมการศึกษาบุตร	618.06	1,811.64	-	-
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	3,203,482,192.51	3,366,769,673.83	3,177,533,769.96	3,324,100,576.66
ดอกเบี้ยรับ	66,453,529.27	51,390,934.72	61,847,005.41	47,464,344.01
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(86,667,627.22)	(57,197,491.47)	(86,667,627.22)	(57,197,491.47)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,183,268,094.56	3,360,963,117.08	3,152,713,148.15	3,314,367,429.20



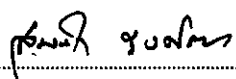
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

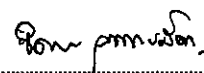
หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินรับเงินปันผล	59,071.82	59,071.82	59,071.82	59,071.82
เงินรับเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	3,871,555,188.68	4,213,659,908.91	3,871,555,188.68	4,213,659,908.91
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	(5,352,302,782.90)	(4,013,130,531.49)	(5,352,187,361.91)	(3,968,123,639.02)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	26,077,872.00	28,253,441.00	-	-
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น	(19,286,967.00)	(18,943,105.00)	-	-
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะยาว	352,150.00	156,671.00	-	-
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว	(7,555,530.00)	(6,010,965.00)	-	-
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	(1,061,250,604.44)	(1,529,100,088.98)	(1,061,250,604.44)	(1,529,100,088.98)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์	(215,647.00)	(248,850.00)	-	-
เงินรับจากการขายอุปกรณ์	680,574.77	1,238,508.25	680,574.77	1,238,508.25
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)	(46,000,000.00)	-	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,587,886,674.07)	(1,324,065,939.49)	(2,541,143,131.08)	(1,282,266,239.02)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(37,715,000.00)	(1,000,000,000.00)	(37,715,000.00)	(1,000,000,000.00)
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(750,569,000.00)	(542,026,000.00)	(750,569,000.00)	(542,026,000.00)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(20,325,354.46)	(51,454,272.30)	(20,325,354.46)	(51,454,272.30)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(808,609,354.46)	(1,593,480,272.30)	(808,609,354.46)	(1,593,480,272.30)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(213,227,933.97)	443,416,905.29	(197,039,337.39)	438,620,917.88
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	3,105,352,654.36	2,661,066,652.57	3,024,020,529.50	2,584,530,515.12
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร	333,249.93	869,096.50	333,249.93	869,096.50
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นสุดงวด	2,892,457,970.32	3,105,352,654.36	2,827,314,442.04	3,024,020,529.50



(นายสมนึก รงค์ทอง)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางชิตกมล สุนทรสิต)

ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และเงินกองทุนสวัสดิการ

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

1. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย สม่่าเสมอมีประสิทธิภาพและปฏิบัติงานตามภาระผูกพันที่รัฐบาลมีต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศ โดยบริษัทตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอากำไร และให้บริษัทได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัท

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทางการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ.2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ.2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อยที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ.2554 ลงวันที่ 28 กันยายน 2554 โดยได้รวมรายการบัญชีของเงินกองทุนสวัสดิการไว้ด้วย

3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 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 การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
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 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การร่วมการงาน
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 - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการ หรือของผู้ถือหุ้น
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 การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนด เงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ (ปรับปรุง 2560)

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงาน ที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การร่วมกิจการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่าง เฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการ หรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพ เศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เรื่อง	เครื่องมือทางการเงิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	เรื่อง	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 วันที่ 1 มกราคม 2562 และวันที่ 1 มกราคม 2563 ผู้บริหารของบริษัทได้ประเมินผลกระทบของมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว และเชื่อว่าจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

4.1.1 รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ รับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

4.1.2 รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลา และอัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

4.1.3 รายได้จากงานรับทำ รับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน

4.1.4 ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

4.1.5 ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยได้มีการกำหนดค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ 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 เป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนด หรือเปลี่ยนเป็นเงินสดภายในหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำไม่เกิน 12 เดือน

4.4.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น เป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนดเกินกว่าหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำเกินกว่า 12 เดือน

4.5 อาคารและอุปกรณ์

4.5.1 อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่เริ่มใช้งานสินทรัพย์ ในอัตราดังนี้

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

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนก่อนปี 2557 บันทึกรวมอยู่ในเครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน

การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ 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

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

4.8 รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคมานั้น

4.9 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

4.10 ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก

บริษัทดำเนินการโดยมิได้คำกำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนรายได้ที่แต่ละสายการบินใช้บริการในงวดนั้น ๆ

4.11 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น บริษัทใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้ โดยใช้อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาล ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดบัญชีนั้น

4.12 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

4.13 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดในมือและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
เงินสดในประเทศ	3.90	4.55	1.58	2.25
เงินฝากธนาคารในประเทศ	2,888.56	3,100.80	2,825.73	3,021.77
รวม	2,892.46	3,105.35	2,827.31	3,024.02

5.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
เงินฝากธนาคาร - ประจํา 6 เดือน	539.11	1,513.27	538.43	1,512.72
เงินฝากธนาคาร - ประจํา 12 เดือน	2,658.68	203.77	2,454.92	-
รวม	3,197.79	1,717.04	2,993.35	1,512.72

บริษัทได้นำบัญชีเงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ ประเภทฝากประจํา 12 เดือน จำนวน 123.00 ล้านบาท ไปวางเป็นหลักประกันกับกรมสรรพากรเพื่อชะลอการจ่ายชำระเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม (ตามหมายเหตุที่ 5.26)

5.3 ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
ลูกหนี้ค่าบริการ				
เชีครับ	14.59	6.97	14.59	6.97
ลูกหนี้สายการบิน	1,558.44	1,385.56	1,558.44	1,385.56
ลูกหนี้ในประเทศ	96.79	74.73	96.45	74.44
ลูกหนี้ต่างประเทศ	81.03	15.23	81.03	15.23
รายได้ค่าบริการค้างรับ	1.64	1.28	1.57	1.28
	1,752.49	1,483.77	1,752.08	1,483.48
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(299.40)	(258.07)	(299.40)	(258.07)
รวมลูกหนี้ค่าบริการ	1,453.09	1,225.70	1,452.68	1,225.41
ลูกหนี้อื่น				
ดอกเบี้ยค้างรับ	18.46	12.22	18.24	12.02
ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา	25.78	67.89	25.78	67.89
ลูกหนี้พนักงาน	0.12	0.12	0.12	0.12

หน่วย : ล้านบาท

	<u>งบการเงินรวม</u>		<u>งบการเงินเฉพาะบริษัท</u>	
	<u>2561</u>	<u>2560</u>	<u>2561</u>	<u>2560</u>
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	30.87	31.06	30.87	31.06
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	<u>33.56</u>	<u>23.22</u>	<u>9.90</u>	<u>7.04</u>
รวมลูกหนี้อื่น	<u>108.79</u>	<u>134.51</u>	<u>84.91</u>	<u>118.13</u>
รวม	<u>1,561.88</u>	<u>1,360.21</u>	<u>1,537.59</u>	<u>1,343.54</u>

5.4 วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>งบการเงินเฉพาะบริษัท</u>	
	<u>2561</u>	<u>2560</u>
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	64.86	83.24
อะไหล่เครื่องบิน	18.47	21.53
อะไหล่เครื่องช่วยเดินอากาศ	11.67	-
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	1.74	1.23
วัสดุสำนักงาน	3.36	3.93
อะไหล่อื่น ๆ	<u>0.70</u>	<u>0.77</u>
รวม	<u>100.80</u>	<u>110.70</u>

5.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>งบการเงินเฉพาะบริษัท</u>	
	<u>2561</u>	<u>2560</u>
เงินมัดจำ	4.68	4.51
งานระหว่างทำ	4.72	1.44
บัญชีพัก	<u>2.93</u>	<u>(0.85)</u>
รวม	<u>12.33</u>	<u>5.10</u>

5.6 เงินลงทุนระยะยาวอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	<u>งบการเงินรวม</u>		<u>งบการเงินเฉพาะบริษัท</u>	
	<u>2561</u>	<u>2560</u>	<u>2561</u>	<u>2560</u>
กองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง	10.00	10.00	10.00	10.00
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 36 เดือน	<u>46.10</u>	<u>0.10</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
รวม	<u>56.10</u>	<u>10.10</u>	<u>10.00</u>	<u>10.00</u>

5.7 อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม							
	ยอดยกมา			ยอดยกไป		ยอดยกมา			ยอดยกไป		คงเหลือ
	1 ต.ค. 60	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 61	1 ต.ค. 60	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 61	30 ก.ย. 61		
อาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท											
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	2,974.56	18.85	24.82	2,968.59	1,839.17	112.84	17.37	1,934.64	1,033.95	1,135.39	
ระบบอำนวยความสะดวก	1,429.87	52.30	41.97	1,440.20	826.38	84.21	37.76	872.83	567.37	603.49	
เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร	6,465.84	2,559.18	242.11	8,782.91	4,718.26	559.83	240.15	5,037.94	3,744.97	1,747.58	
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	397.67	171.60	9.89	559.38	232.58	73.99	9.89	296.68	262.70	165.09	
อุปกรณ์โทรพิมพ์	0.06	-	-	0.06	0.06	-	-	0.06	-	-	
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	1,275.94	73.80	11.75	1,337.99	856.46	94.63	11.67	939.42	398.57	419.48	
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	1,195.06	110.13	164.10	1,141.09	841.09	127.23	163.95	804.37	336.72	353.97	
รถยนต์และรถลากจูง	3.96	2.47	-	6.43	2.71	0.43	-	3.14	3.29	1.25	
เครื่องบิน	821.94	-	8.72	813.22	170.49	32.29	8.72	194.06	619.16	651.45	
สินทรัพย์รับบริจาค	110.86	4.24	0.94	114.16	108.63	2.64	0.57	110.70	3.46	2.23	
รวมอาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท	14,675.76	2,992.57 ^{2/}	504.30	17,164.03	9,595.83	1,088.09	490.08	10,193.84	6,970.19	5,079.93	
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ											
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	3.52	0.22	0.16	3.58	2.76	0.17	0.16	2.77	0.81	0.76	
รวมอาคารและอุปกรณ์งบการเงินรวม	14,679.28	2,992.79	504.46	17,167.61	9,598.59	1,088.26	490.24	10,196.61	6,971.00	5,080.69	

หมายเหตุ ^{1/} เรดาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรดาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน อุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

^{2/} เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 2,988.33 ล้านบาท และสินทรัพย์รับบริจาค จำนวน 4.24 ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยกระทรวงการคลัง เป็นผู้มึกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

5.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561
	2560
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	83.44
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	48.69 ^{1/}
	132.13
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(51.53)
รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกไป ณ วันสิ้นงวด	80.60
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	24.75
	14.76 ^{1/}

^{1/} รับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง

5.9 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	2,967.25	2,199.30
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	<u>1,061.25</u>	<u>1,529.10</u>
	4,028.50	3,728.40
<u>หัก</u> โอนไปอาคารและอุปกรณ์	<u>(2,988.33)</u>	<u>(731.86)</u>
โอนไปสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(48.69)	(28.25)
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	<u>(2.64)</u>	<u>(1.04)</u>
ยอดยกไป ณ วันสิ้นงวด	<u>988.84</u>	<u>2,967.25</u>

5.10 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
เจ้าหนี้การค้า				
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	1,049.14	948.16	1,049.14	948.16
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	5.18	4.23	5.18	4.23
บัญชีพักรับสินค้าและบริการ	<u>425.97</u>	<u>385.73</u>	<u>425.97</u>	<u>385.73</u>
รวมเจ้าหนี้การค้า	<u>1,480.29</u>	<u>1,338.12</u>	<u>1,480.29</u>	<u>1,338.12</u>
เจ้าหนี้อื่น				
บัญชีพักเช็คจ่ายระหว่างทาง	34.26	41.81	22.25	32.13
บัญชีพักลูกหนี้รอตัดบัญชี	19.88	156.60	19.88	156.60
เจ้าหนี้พนักงาน	16.02	11.06	16.02	11.06
รายได้รับล่วงหน้า	<u>51.46</u>	<u>7.64</u>	<u>51.31</u>	<u>7.49</u>
รวมเจ้าหนี้อื่น	<u>121.62</u>	<u>217.11</u>	<u>109.46</u>	<u>207.28</u>
รวม	<u>1,601.91</u>	<u>1,555.23</u>	<u>1,589.75</u>	<u>1,545.40</u>

5.11 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	ธนาคาร			
	ออมสิน		กรุงศรีอยุธยา	รวม
วงเงิน	<u>1,650.00</u>	<u>3,480.00</u>	<u>2,075.43</u>	
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 60	126.94	1.00	415.09	543.03
<u>บวก</u> โอนจากเงินกู้ระยะยาว	<u>126.94</u>	<u>-</u>	<u>207.54</u>	<u>334.48</u>
	253.88	1.00	622.63	877.51
<u>หัก</u> ชำระระหว่างงวด	<u>(126.94)</u>	<u>(1.00)</u>	<u>(622.63)</u>	<u>(750.57)</u>
ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 61	<u>126.94</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>126.94</u>

5.12 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะบริษัท
	2561	2560
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและสำนักงาน	196.71	187.45
ค่าสาธารณูปโภค	39.29	28.52
อื่น ๆ	7.67	9.85
รวม	243.67	225.82

5.13 ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560
ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	7,379.19	5,849.29
บวก ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด	2,358.44	2,000.47
	9,737.63	7,849.76
หัก คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด	(399.43)	(470.57)
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยกไป ณ วันสิ้นงวด	9,338.20	7,379.19

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2561 ครั้งที่ 71 เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561 ได้อนุมัติให้คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย (Overcollection) ปีงบประมาณ 2560 ให้แก่สายการบินผู้ถือหุ้น ในอัตราร้อยละ 20 โดยให้เป็นส่วนลดค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศของปีงบประมาณ 2561 ตั้งแต่เดือนเมษายน - กันยายน 2561 และส่วนที่เหลือร้อยละ 80 ให้บริษัทนำมาใช้จ่ายลงทุนในปี 2561 และชำระคืนเงินกู้

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2561 บริษัทมีรายได้รวม จำนวน 13,115.85 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 10,757.41 ล้านบาท จึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกจำนวน 2,358.44 ล้านบาท เมื่อรวมกับค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยอดยกมา จำนวน 7,379.19 ล้านบาท และคืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก จำนวน 399.43 ล้านบาท คงเหลือค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ณ วันสิ้นงวด จำนวน 9,338.20 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทได้นำไปลงทุนในระบบอุปกรณ์บริการการเดินทางอากาศและอื่น ๆ ตั้งแต่ปี 2557 - 2561 รวมเป็นจำนวน 5,440.14 ล้านบาท และจ่ายคืนเงินกู้ระยะยาวก่อนกำหนด (Prepayment) ตั้งแต่ปี 2560 - 2561 รวมเป็นจำนวน 1,452.81 ล้านบาท

สำหรับรายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่ 2 มีโครงข่ายที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 - วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 59.01 ล้านบาท โดยแสดงรวมอยู่ในรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน

5.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560	2561	2560
รายได้รอการรับรู้	3.46	2.23	3.46	2.23
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้กรมสรรพากร	368.59	324.10	368.36	323.94
เงินประกันสัญญา	161.69	99.48	161.58	99.34
บัญชีพักจัดสรรหุ้น ข	0.75	2.51	0.75	2.51
บัญชีพักอื่น	<u>32.85</u>	<u>-</u>	<u>32.85</u>	<u>-</u>
รวม	<u>567.34</u>	<u>428.32</u>	<u>567.00</u>	<u>428.02</u>

5.15 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	สัญญา ลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	โอนเป็นหนี้ที่ถึง กำหนดชำระภายใน 1 ปี	ชำระ ระหว่างงวด	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 61	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 60
ออมสิน	3 ก.ย. 50	1,650.00	15 ปี ปลดหนี้ 2 ปี	126.94	-	444.07	571.01
กรุงศรีอยุธยา	28 เม.ย. 59	<u>2,075.43</u>	5 ปี	<u>207.54</u>	<u>37.71</u>	<u>-</u>	<u>245.25</u>
รวม		<u>3,725.43</u>		<u>334.48</u>	<u>37.71</u>	<u>444.07</u>	<u>816.26</u>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 บริษัทมีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน 1,650.00 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมจากธนาคารออมสินเพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

5.16 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่สำคัญที่ใช้ในการคำนวณประมาณการหนี้สินมีดังต่อไปนี้

	2561	2560
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
อัตราคิดลด	3.23	2.80
อัตราการขึ้นเงินเดือน	7.50	6.00

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน - ยอดยกมา	2,504.16	1,977.05
ผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	132.87	584.31
จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	<u>(86.66)</u>	<u>(57.20)</u>
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานคงเหลือ	<u>2,550.37</u>	<u>2,504.16</u>

5.17 ส่วนของผู้ถือหุ้น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		
	ทุนเรือนหุ้น	เงินกองทุนสวัสดิการ	รวม
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 60	660.00	304.76	964.76
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย - ระหว่างงวด	-	35.22	35.22
ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 61	660.00	339.98	999.98

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

	2561	2560
ทุนเรือนหุ้น ประกอบด้วย ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		
หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)	600.00	600.00
หุ้น ข (บริษัทการบินต่าง ๆ เป็นผู้ถือหุ้น)	60.00	60.00
รวมทุนเรือนหุ้น	660.00	660.00

5.18 เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

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

5.19 รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2561	2560
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	56.93	42.70
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	4.66	-
เงินปันผล	0.06	0.06
รายได้อื่น	79.08	28.97
รวม	140.73	71.73

5.20 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หน่วย : ล้านบาท			
	2561	2560	2561	2560
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	6,713.77	6,277.21	6,713.77	6,277.21
ผลประโยชน์พนักงาน	132.87	584.31	132.87	584.31
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	480.92	447.76	480.92	447.76
เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ	-	-	302.67	283.57
รวม	<u>7,327.56</u>	<u>7,309.28</u>	<u>7,630.23</u>	<u>7,592.85</u>

5.21 ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หน่วย : ล้านบาท	
	2561	2560
ค่าสอบบัญชีและค่าสอบทาน	-	1.76
ค่าจัดประชุม	41.40	24.41
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	104.36	14.52
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	31.31	36.20
ค่าบำรุงและบริจาค	19.48	23.02
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	305.57	240.88
ค่าเบี้ยประกันภัย	35.25	38.56
ค่าธรรมเนียม	124.34	11.20
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมและพัฒนา	178.54	131.85
ค่าตัดจำหน่ายพัสดุและสินทรัพย์	40.91	33.64
ค่ารักษาความปลอดภัย	61.61	47.78
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	14.13	2.13
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	-	1.46
หนี้สงสัยจะสูญ	41.33	30.31
หนี้สูญ	2.57	19.18
อื่น ๆ	<u>127.78</u>	<u>62.68</u>
รวม	<u>1,128.58</u>	<u>719.58</u>

5.22 ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม	
	หน่วย : ล้านบาท	
	2561	2560
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสวัสดิการพนักงาน	287.98	260.32
อื่น ๆ	<u>0.53</u>	<u>0.66</u>
รวม	<u>288.51</u>	<u>260.98</u>

5.23 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 บริษัทได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้น เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 342.66 ล้านบาท บริษัทได้ออนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 173.60 ล้านบาท ที่เหลืออีก จำนวน 169.06 ล้านบาท กำหนดโอนภายใน 10 ปี และหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงาน พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละสี่เงินฝากประจำ 1 ปี ของธนาคาร ซึ่งบริษัทได้ออนเงินบำเหน็จค้างนำส่งส่วนที่เหลือ เข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดปีบัญชี 2545 แล้ว

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน 3,115 ราย บริษัทจ่ายเงิน สมทบเข้ากองทุนในงวดบัญชีนี้ จำนวน 483.14 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 480.92 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 2.22 ล้านบาท)

5.24 ค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดบัญชีปี 2561 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ดังนี้

	บาท
1. ค่าตอบแทนกรรมการรัฐวิสาหกิจรายเดือน	1,137,172.66
2. คณะกรรมการบริษัท	857,750.00
3. คณะกรรมการบริหาร	409,000.00
4. คณะกรรมการตรวจสอบ	390,000.00
5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	97,500.00
6. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	55,000.00
7. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	163,000.00
8. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	649,000.00
9. คณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	24,500.00
10. คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่	91,000.00

ค่าเบี้ยประชุม ประกอบด้วย ค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้ง จากหน่วยงานภายนอก

5.25 รายการระหว่างกันกับเงินกองทุนสวัสดิการ

ในงวดบัญชีปี 2561 มีรายการรับ-จ่ายเงินสมทบกองทุนสวัสดิการระหว่างกัน จำนวน 302.67 ล้านบาท

5.26 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ตามที่บริษัทดำเนินการกิจบริการควบคุมจราจรทางอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องตามสัญญาที่ทำไว้กับ กระทรวงคมนาคม โดยได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 239) พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 254) พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ซึ่งต่อมากรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัทตั้งแต่ปีบัญชี 2546 – 2554 โดยไม่มีประเด็นหรือข้อสังเกตเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้ของบริษัท อย่างไรก็ตาม ในเดือนพฤศจิกายน 2556 เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรได้เข้าตรวจสอบสภาพกิจการของบริษัท สำหรับปีบัญชี 2555 และมีหนังสือแจ้งผลการตรวจสอบสภาพกิจการในเดือนมีนาคม 2557 ว่ายังมีประเด็นเกี่ยวกับ ภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้จากงานที่รับทำให้แก่ลูกค้าอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้าบริษัทสายการบินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชี ปี 2555 ซึ่งจากการติดตามประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมสรรพากรเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวพบว่าบริษัทมีภาระค่าใช้จ่าย

เกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554 จนถึงเดือนมิถุนายน 2561 รวมเป็นเงินจำนวน 234.77 ล้านบาท ประกอบด้วย ภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท และเบี้ยปรับและเงินเพิ่มจำนวน 122.66 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทได้จ่ายชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท ให้กรมสรรพากรแล้วเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2561 คงเหลือเบี้ยปรับและเงินเพิ่มที่ยังไม่ได้ชำระจำนวน 122.66 ล้านบาท และมีหนังสือที่ บวท 1228/2561 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2561 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการขยายกรอบกำหนดเวลา การยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่ม เพื่อยกเว้นในส่วนของเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม โดยบริษัทได้นำบัญชี เงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ ประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 123.00 ล้านบาท ไปวางเป็นหลักประกัน กับกรมสรรพากรเพื่อชะลอการจ่ายชำระเบี้ยปรับและเงินเพิ่มไว้ก่อน

.....