



AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD.

Annual Report
2010

CO₂



“Save Energy for the World
Save Airway by Aviation”







จัดระเบียบขนานฟ้า และร่วม... รักษาระบบสมดุลโลก

สิ่งที่เกิดขึ้นเหนือความคาดหมายสำหรับระบบการจราจรทางอากาศก็คือ ภัยธรรมชาติ ซึ่งแม้ระบบเครื่องมือจะทันสมัยเท่าใด บางครั้งเราอาจจะรับมือไม่ทันและคาดไม่ถึง แต่สิ่งที่เราช่วยได้ในตอนนี้คือ การรักษาสมดุลที่เป็นอยู่ให้คงสภาพเดิม ไม่ทำลายธรรมชาติมากขึ้น นี่ก็คือเป็นอีกหน้าที่ที่องค์กรเราตระหนักและหันมาใส่ใจมากขึ้น



จัดระเบียบเส้นทาง บริหารจัดการเพื่อการบิน

การควบคุมจราจรทางอากาศ และวางแผนเส้นทางบินให้มีประสิทธิภาพ ถือเป็นหน้าที่โดยพิจารณาเส้นทางบินที่ดีที่สุดและสั้นที่สุด ซึ่งจะช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในกิจการบิน ที่สำคัญช่วยลดค่าใช้จ่ายให้สายการบินอีกด้วย

■ ลดพลังงานเชื้อเพลิง

■ ลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

■ ลดค่าใช้จ่าย



รับพิชิตรอบต่อสังคม สู่ศูนย์กลางการคมนาคม ของภูมิภาค

อีกก้าวสำคัญที่หน่วยงานการบินทุกภาคส่วน
ต่างตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคม
อันจะเป็นประโยชน์ต่อการยกระดับสู่การเป็น
ศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาคในอนาคต



ลดระยะทาง สู่ระยะเวลา ลดภาระโลก

วางเส้นทางอย่างมีระบบระเบียบ ดีที่สุดและ
สั้นที่สุด อีกทั้งประสานงานกับองค์กรและผู้ให้บริการ
การเดินทางในทูกานฟ้าที่บินผ่าน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเที่ยวบินในระดับความสูงที่ประหยัด
และเหมาะสมตลอดเส้นทาง





สารบัญ

02	04	08	19	22
สารจาก ประธานกรรมการ	สารจาก กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	เรื่องเด่นในรอบปี	สภาวะการณ์ด้าน การขนส่งทางอากาศและ ผลประกอบการบริษัท	ประวัติความเป็นมา
23	25	26	27	36
นโยบาย วิสัยทัศน์ ค่านิยม และภารกิจ	แนวนโยบายของ ผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ	แผนวิสาหกิจ	ผลงานสำคัญอื่น ๆ ในรอบปี	ผู้ถือหุ้น
39	46	62	70	82
คณะกรรมการบริษัท	บทบาทและ การปฏิบัติหน้าที่ของ คณะกรรมการบริษัท	ฝ่ายบริหารของบริษัท	การให้บริการ ของบริษัท	การพัฒนา ทรัพยากรบุคคลและ การพัฒนาองค์กร
87	88	89	92	93
สรุปผลการดำเนินงาน บริหารความเสี่ยงและ ควบคุมภายใน	การกำกับดูแลกิจการที่ดี	การปฏิบัติตาม พระราชบัญญัติข้อมูล ข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540	รายงาน คณะกรรมการตรวจสอบ	รายงานด้านการเงิน



ลํารจากประธานกรรมการ

ในรอบปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ ยังคงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งปัจจัยที่เกิดขึ้นภายในประเทศ เช่น ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจซึ่งอยู่ระหว่างการฟื้นตัว ปัญหาการก่อความไม่สงบในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2553 และปัญหาจากภายนอกประเทศอันเกิดจากภัยธรรมชาติ กรณีการระเบิดของภูเขาไฟในประเทศไอซ์แลนด์ ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจในสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกา ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งธุรกิจการขนส่งทางอากาศ ทำให้ปริมาณเที่ยวบินและรายได้การให้บริการจราจรทางอากาศไม่เป็นไปตามประมาณการ บริษัทฯ จึงได้มีมาตรการควบคุมค่าใช้จ่าย (Cost Control) อย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา

ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ต้องเผชิญปัญหาดังกล่าวข้างต้น แต่บริษัทฯ ยังคงรักษามาตรฐานการให้บริการด้วยความปลอดภัย โดยมีให้เกิดผลกระทบต่อการให้บริการการเดินทาง ซึ่งเป็นภารกิจหลักของ บริษัทฯ ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้พยายามผลักดันให้รัฐบาลมองเห็นความสำคัญ บทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบของบริษัทฯ โดยขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลเพื่อพัฒนาระบบอุปกรณ์ให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการจราจรทางอากาศในอนาคต นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังตระหนักถึงการพัฒนาศักยภาพการบุคคลควบคู่กับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและกระบวนการภายใน เพื่อยกระดับบริการให้เป็นเลิศตามมาตรฐานสากล มีการกำกับดูแลที่ดี (Good Governance) เพื่อความโปร่งใสเป็นธรรม รวมถึงการดำเนินการโครงการต่าง ๆ เพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

อย่างไรก็ตาม ได้มีการคาดการณ์จากองค์กรการบินในต่างประเทศหลายแห่ง ซึ่งมีการให้ข้อมูลที่สอดคล้องกันว่าสถานการณ์ธุรกิจการบินปี 2554 ธุรกิจการบินจะขยายตัวมากกว่าปีที่ผ่านมาประมาณ 8-12% จากเศรษฐกิจที่ฟื้นตัว ทำให้นักท่องเที่ยวเริ่มกลับมาท่องเที่ยวกันมากขึ้น ประกอบกับแนวโน้มการขยายตัวและการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ตลอดจนการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทางการเงิน จึงคาดว่าผลประกอบการของ บริษัทฯ จะเติบโตยิ่งขึ้น แต่ยังคงต้องเตรียมพร้อมรับความเสี่ยงจากสถานการณ์การเมือง การชุมนุมของกลุ่มต่าง ๆ ซึ่งอาจจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง รวมถึงสถานการณ์ภัยพิบัติจากธรรมชาติ สงคราม โรคระบาด การปรับตัวของราคาน้ำมัน ฯลฯ

ในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลและพยายามอย่างเต็มความสามารถในการผลักดันให้มีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายให้ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องเพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และที่สำคัญขอขอบคุณฝ่ายจัดการ พนักงาน ที่ได้ให้ความร่วมมือกับองค์กรทุกด้าน และมั่นใจว่าพลังจากความร่วมมือ ความมุ่งมั่น ตั้งใจอุทิศตน ปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ของส่วนรวมจะก่อให้เกิดความเจริญต่อกิจการบินระดับประเทศและภูมิภาคสืบไป

(นายวิชิตศักดิ์ อัครกุลวรรณ)

ประธานกรรมการ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



สาธารณูปการการพาณิชย์ไทย

ในปี 2553 ธุรกิจการบินยังคงได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจและปัญหาการเมืองภายในประเทศ แต่จากความร่วมมือร่วมใจของคณะผู้บริหารและพนักงาน บริษัทฯ สามารถผ่านสถานการณ์ต่าง ๆ ด้วยดี จากการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ และใช้วิกฤตการณ์ต่าง ๆ เป็นโอกาสในการสร้างภูมิคุ้มกันให้กับองค์กร เพื่อให้พร้อมรับทุกการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน พร้อมกันนี้ยังมีสัญญาณที่ดีจากการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจโลกจะฟื้นตัวขึ้น ประกอบกับการดำเนินมาตรการฟื้นฟูและกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล คาดว่าจะช่วยสนับสนุนให้เกิดการเติบโตของอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว อันจะส่งผลต่อเนื่องถึงอุตสาหกรรมการบินต่อไป

การดำเนินงานตามแผนงานโครงการต่าง ๆ ของบริษัทฯ ที่ผ่านมาเป็นไปตามเป้าหมายในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการการเดินทาง ด้วยการนำวิธีการปฏิบัติ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และการใช้ห่วงโซ่อุปทานให้เกิดประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนให้ผู้ประกอบการบิน และเกิดประสิทธิผลในการบริหารต้นทุนของบริษัทฯ พร้อมทั้งร่วมส่งเสริมการลดมลภาวะทางอากาศ โดยกำหนดวิสัยทัศน์ บริษัทฯ วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ใหม่ “เป็นองค์กรแห่งความปลอดภัยในการบริการเดินทาง ด้วยการบริหารจัดการที่ทันสมัย การกำกับดูแลที่ดี และคำนึงถึงการลดก๊าซคาร์บอนในกิจการบิน”

โครงการสำคัญ ๆ ในรอบปี อาทิ โครงการระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล การพัฒนาแบบแผนการบินสำหรับการบินด้วย Performance-Based Navigation System (PBN) ในบริเวณควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทาง การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศทั่วประเทศ นอกจากนี้ยังได้รับความไว้วางใจจากกรมเจ้าท่าให้ดำเนินโครงการระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล และร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการศึกษา วิจัย และพัฒนาเครื่องต้นแบบระบบเครื่องกันถนนอัตโนมัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถไฟ รวมถึงได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้ศึกษาการจัดตั้งศูนย์บูรณาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integration Center) เพื่อเป็นศูนย์บริหารจัดการการคมนาคมขนส่งของประเทศ เป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค

บริษัทฯ มุ่งเน้นสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ ตามนโยบาย Partnering for Success เพื่อเพิ่มบทบาทในเวทีสากล โดยดำเนินการเชิงรุกในการลงนามข้อตกลงเพื่อพัฒนาการบิน รวมถึงการได้รับคัดเลือกให้เป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมสำคัญระดับประเทศ และริเริ่มการสร้างความร่วมมือในการบริหารจัดการน่านฟ้าระหว่างหน่วยงานในภูมิภาคเอเชีย ตามโครงการห่วงโซ่อากาศไร้พรมแดนแห่งอาเซียน (Seamless ASEAN Sky) ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมากต่อกิจการบินระหว่างประเทศ และร่วมสร้างความเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในระดับภูมิภาค

บริษัทฯ ดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและนำเครื่องมือบริหารต่าง ๆ มาบูรณาการ เพื่อใช้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนองค์กรให้ก้าวสู่ความสำเร็จ การยอมรับ และช่วยสร้างความสามารถในการแข่งขัน อันก่อให้เกิดการเพิ่มมูลค่าและผลประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาว รวมทั้งเสริมสร้างความมั่นใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย พร้อมกันนี้ยังส่งเสริมการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม โดยมีโครงการประกวดผลงานนวัตกรรม และนวัตกรรมชุมชน เพื่อกระตุ้นเรื่องการเรียนรู้ภายในองค์กรและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีและบุคลากร

บริษัทฯ ได้รับการประเมินผลการดำเนินงานประจำปี 2553 จากบริษัท ทริสเทรตติ้ง จำกัด โดยได้จัดอันดับเครดิตของบริษัทฯ คงเดิมที่ระดับ “AA” (Stable) ซึ่งหมายถึง มีความเสี่ยงต่ำมาก และมีความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและคืนเงินต้นในเกณฑ์สูงมาก และได้รับการประเมินผลการดำเนินงานจากกระทรวงการคลัง ในคะแนนในระดับ 4.2867 คะแนน จากระดับ 5 คะแนน แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการบริหารงาน บริหารจัดการองค์กร และความเข้มแข็งในธุรกิจของบริษัทฯ

จากความตั้งใจในการปฏิบัติงานของพนักงานและฝ่ายบริหาร ตลอดจน ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับรางวัลอันทรงคุณค่าทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้เป็นคือรางวัล สถานประกอบการดีเด่น ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานระดับประเทศ ซึ่งนับเป็นปีที่ 5 ติดต่อกัน

โอกาสนี้ ในนามบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ขอขอบพระคุณ ผู้ถือหุ้นที่ให้การสนับสนุนกิจการเป็นอย่างดีตลอดมา พร้อมกันนี้คณะผู้บริหารและพนักงานบริษัทฯ ขอตั้งปณิธานที่จะร่วมกันพัฒนาศักยภาพองค์กรเพื่อสร้างคุณประโยชน์และรองรับการขยายตัวของการขนส่งทางอากาศในอนาคตต่อไป

พลอากาศเอก

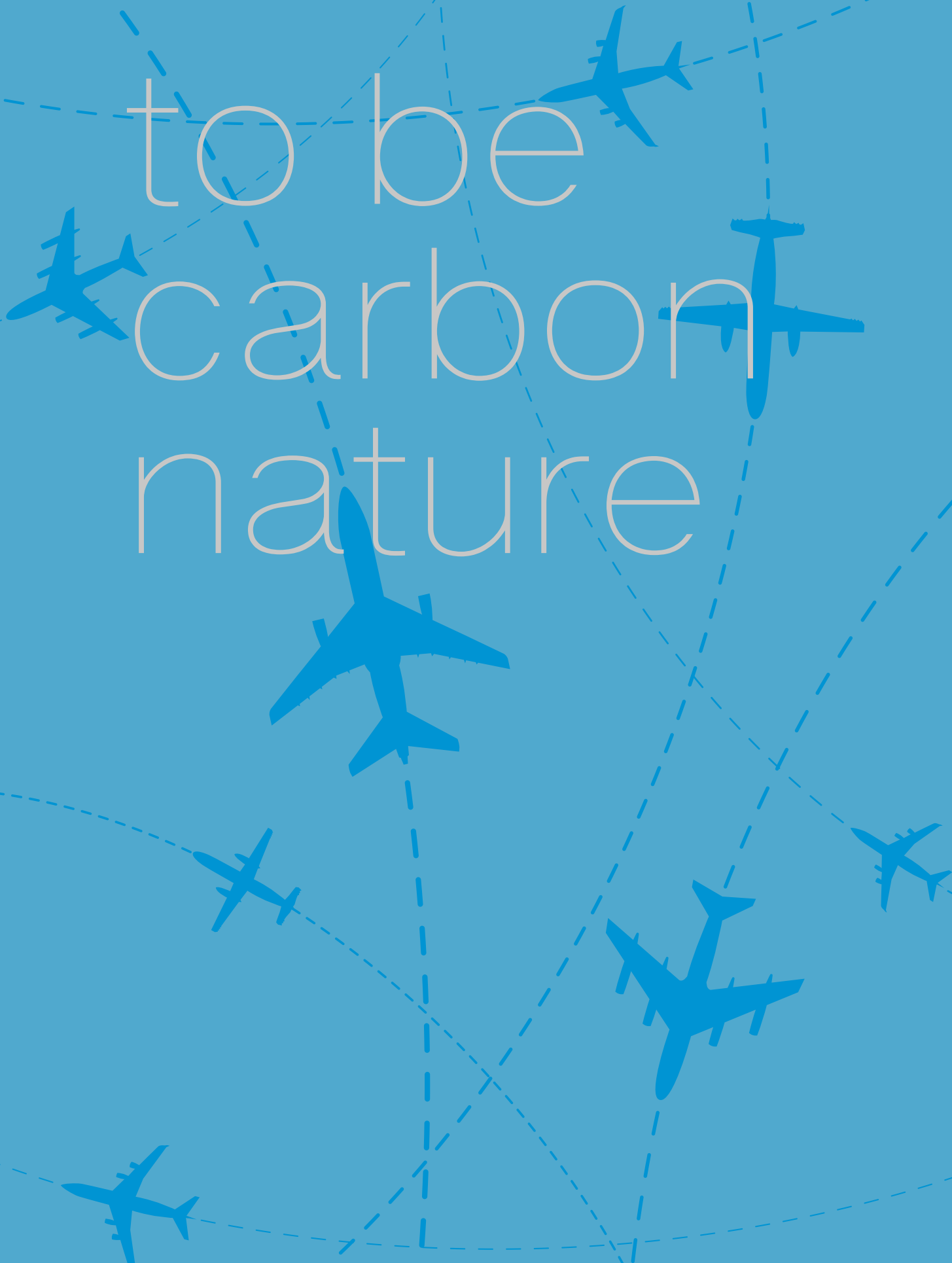


(สมชาย เอื้อรอนันท์)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



to be
carbon
nature





เรื่องเด่นในรอบปี

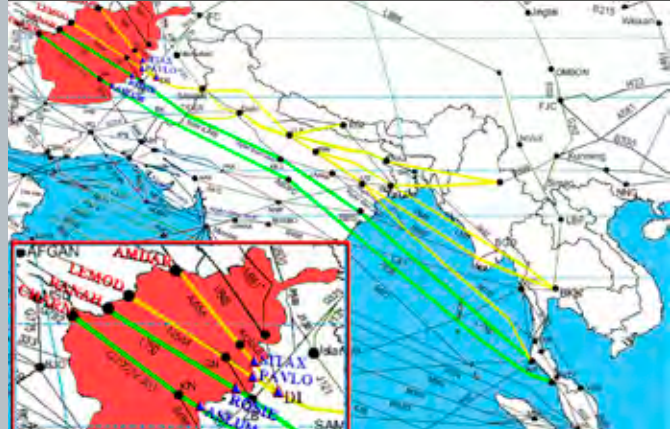
บริษัทฯ ดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลภายใต้การนำของกระทรวงคมนาคม ดังต่อไปนี้

1. การดำเนินงานเพื่อสังคม (Corporate Social Responsibility: CSR)

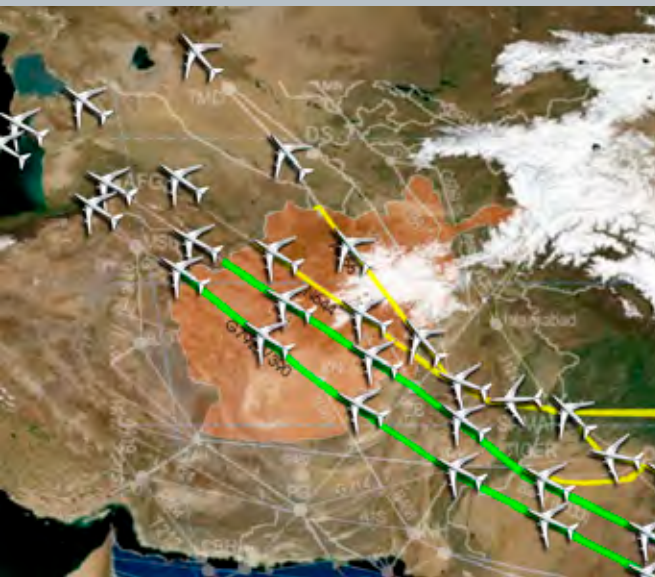
จากนโยบายที่ต้องการให้รัฐวิสาหกิจสร้างประโยชน์ต่อสังคม บริษัทฯ ดำเนินโครงการ ดังต่อไปนี้

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

BOBCAT เป็นระบบที่สามารถเพิ่มสภาพคล่องในการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานที่เดินทางออกจากท่าอากาศยานของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว และมีความคล่องตัวในการบินผ่านน่านฟ้าของประเทศอัฟกานิสถาน (Kabul FIR) ไปยังภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะทวีปยุโรป ซึ่งเป็นจุดหมายสำคัญของสายการบินที่ใช้เส้นทางบินเดียวกันในระยะเวลาใกล้เคียงกัน โดยให้บริการจำนวน 5 เส้นทางบิน เพื่อลดความล่าช้าของอากาศยานที่ใช้เส้นทางบินนี้



BOBCAT เป็นโครงการที่สนับสนุน พัฒนา และส่งเสริมกิจการบริการการเดินอากาศเพื่อส่วนรวม และเสริมสร้างคุณภาพความปลอดภัยและประสิทธิภาพของกิจการบริการการเดินอากาศ โดยช่วยเฉลี่ยความคับคั่งบนเส้นทางบินในแต่ละช่วงเวลาและช่วงความสูงให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้สมดุลขึ้น ลดความล่าช้าบนอากาศ ได้ความสูงที่เหมาะสมสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ซึ่งในปีงบประมาณ 2553 ศูนย์บริหารห้วงอากาศให้บริการเที่ยวบินโดยเฉลี่ย 55.87 เที่ยวบินต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2552 โดยเฉลี่ย 54.88 เที่ยวบินต่อวัน โดยสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงได้ปีละ 14 ล้านกิโลกรัม ทำให้ค่าใช้จ่ายในการบินอ้อมอัฟกานิสถานของสายการบินต่าง ๆ ลดลงประมาณ 14 ล้านเหรียญสหรัฐ ต่อปี และยังช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยเฉลี่ย 60 ล้านกิโลกรัมต่อปี นอกจากนี้ยังช่วยบรรเทาภาวะโลกร้อนและก๊าซเรือนกระจก (greenhouse gases) ด้วย



1.2 การพัฒนาแบบแผนการบินสำหรับการบินด้วย Performance-Based Navigation (PBN) ในบริเวณควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินอากาศ และรองรับการเติบโตของการจราจรทางอากาศในอนาคต บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยีเดินอากาศสมัยใหม่ ได้แก่ Global Navigation Satellite System (GNSS) และ Performance-Based Navigation (PBN) เข้าใช้งาน โดยบริษัทฯ ได้ร่วมกับกรมการบินพลเรือน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และสมาคมนักบินไทย จัดตั้งคณะทำงานแห่งชาติ ด้าน PBN และ GNSS ขึ้น เพื่อร่วมกำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรฐานในการนำระบบ PBN และ GNSS เข้าใช้งาน นอกจากนี้การดำเนินงานในระดับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก บริษัทฯ ยังได้มีส่วนร่วมในการวางแผนและนำ PBN และ GNSS เข้าใช้งานในภูมิภาคในฐานะประธาน Regional Planning Group, ICAO Asia-Pacific PBN Task Force ด้วย

โดยในปีงบประมาณ 2551 บริษัทฯ ได้มีการนำแบบแผนการบินด้วยเทคโนโลยี GNSS และ PBN เข้าใช้งาน ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต สำหรับในปีงบประมาณ 2553 ได้มีการนำเข้าใช้งาน ณ ท่าอากาศยานหาดใหญ่และสมุย เมื่อเดือนธันวาคม 2552 และ พฤษภาคม 2553 ตามลำดับ ปัจจุบันดำเนินการจัดทำ PBN ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และดอนเมือง คาดว่าสามารถนำเข้าใช้งานได้ภายในปี 2554 ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อสายการบินผู้ใช้บริการ โดยระบบใหม่นี้ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการบิน เช่น ช่วยให้เกิดการสร้างวงจราจรบินที่ตรงและสั้นสู่ท่าอากาศยาน ช่วยให้เกิดการประหยัดเวลา คำน้ำมันเชื้อเพลิง และลดการเผาผลาญก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จะได้มีการขยายผลการใช้งานแผนการบินด้วย GNSS และ PBN ไปยังท่าอากาศยานอื่น ๆ ทั่วประเทศต่อไป



1.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ประกอบด้วย

1.3.1 การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ

ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศปัจจุบัน ได้เปิดใช้งานมาเป็นเวลานาน ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่าระบบ/อุปกรณ์ต่าง ๆ จะไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคตได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงวางแผนที่จะจัดหาระบบ/อุปกรณ์สำหรับการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งใหม่ เพื่อใช้งานทดแทนศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศปัจจุบัน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและประสิทธิภาพสูงสุดในการกำหนดแผนการลงทุน โดยมีให้เกิดผลกระทบต่อ การให้บริการการเดินอากาศในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงได้ว่าจ้างที่ปรึกษามาดำเนินการจัดทำรายละเอียดและแผนการดำเนินงานต่าง ๆ เพื่อให้การออกแบบ/จัดหาระบบ/อุปกรณ์ เป็นไปอย่างเหมาะสมสอดคล้องกัน รวมทั้งติดตั้งเทคโนโลยีที่ทันสมัยสำหรับการให้บริการในอนาคต ทั้งระบบควบคุมจราจรทางอากาศ และระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management) โดยในปีงบประมาณ 2552 บริษัทฯ ที่ปรึกษาดำเนินการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการ ตลอดจนข้อกำหนดทางเทคนิคแล้วเสร็จ



1.3.2 การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศและการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีจราจรทางอากาศให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินอากาศระบบใหม่ ประกอบด้วย เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูล และการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศระหว่างส่วนกลางกับภูมิภาคให้เป็นระบบเดียวที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั่วประเทศ รวมทั้งรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของประเทศให้เกิดความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วต่อประชาชนและสายการบิน/ผู้ใช้บริการห้วงอากาศ



1.3.3 การจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง

สำหรับใช้ในการบินทดสอบเพื่อรักษามาตรฐานของระบบ/อุปกรณ์และเครื่องอำนวยความสะดวกในการบินที่เป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานการเดินอากาศของประเทศ (CNS Infrastructure) ทั้งในส่วนที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน และเทคโนโลยีการเดินอากาศระบบใหม่ของประเทศจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ซึ่งบริษัทยังไม่มีขีดความสามารถในการบินทดสอบได้อย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพทั้งหมด นอกจากนี้จะเป็นการเพิ่มบทบาทของบริษัท ในฐานะหน่วยบินทดสอบของไทย เพื่อสร้างการยอมรับและความไว้วางใจของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกให้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งถือเป็นโอกาสและความท้าทายของประเทศไทยในการเพิ่มบทบาทความเป็นศูนย์กลางทางการบินและการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค เนื่องจากปัจจุบันในภูมิภาคนี้มีเพียงหน่วยบินทดสอบของประเทศไทยและออสเตรเลียเท่านั้นที่มีขีดความสามารถดำเนินการได้

สำหรับในปีงบประมาณ 2553 บริษัท ได้มีการจัดทำรายละเอียดการศึกษาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศแล้วเสร็จ โดยได้มีการนำเสนอโครงการต่อกระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในเดือนตุลาคม 2553 รวมทั้งได้มีการร่างเอกสารประกวดราคา เพื่อเตรียมการจัดหาควบคู่กัน โดยคาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จในปี 2556



1.4 โครงการพัฒนาเครื่องต้นแบบระบบเครื่องกันถนนอัตโนมัติ

บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจให้ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการศึกษา วิจัย และพัฒนาเครื่องต้นแบบระบบเครื่องกันถนนอัตโนมัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินรถไฟ โดยได้ทำการเปิดใช้เครื่องต้นแบบระบบเครื่องกันถนนอัตโนมัติ ณ ที่หยุดรถ สวนสนประดิพัทธ์ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2553 นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ได้ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดใช้เครื่องต้นแบบระบบเครื่องกันถนนอัตโนมัติ และการแถลงข่าวความร่วมมือโครงการพัฒนาเครื่องต้นแบบระบบเครื่องกันถนนอัตโนมัติ ระหว่างบริษัทฯ กับการรถไฟแห่งประเทศไทย



1.5 โครงการนวัตกรรมชุมชน

จากการที่บริษัท มุ่งส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรให้เกิดความเชี่ยวชาญและการนำเทคโนโลยีที่มีไปร่วมดำเนินโครงการนวัตกรรม ที่เกิดประโยชน์ต่อกิจการเป็นอย่างดีต่อเนื่อง บริษัท จึงขยายผลการสร้างผลงานนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนรอบองค์กร โดยจัดโครงการนวัตกรรมชุมชนขึ้น โดยเริ่มตั้งแต่ปี 2552 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานบริษัท ได้ใช้ความรู้ความสามารถสร้างนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน เพื่อพัฒนาชุมชนให้เข้มแข็ง สามารถสร้างอาชีพและรายได้ให้ชุมชนตามแนวทางชุมชนพอเพียงของรัฐบาล และรักษาความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนกับองค์กร ตามนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR)

ทั้งนี้ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ทั้ง 8 แห่ง ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานกับชุมชนในพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการฯ และคัดเลือกผลงานนวัตกรรมเพื่อส่งเข้าประกวด โดยกำหนดสาขาของผลงานที่ส่งเข้าประกวดจำนวน 3 สาขา ได้แก่ สาขาวิศวกรรมศาสตร์เทคโนโลยีและคอมพิวเตอร์ สาขาสร้างเสริมสุขภาพ และสาขาการเกษตรและอุตสาหกรรม การเกษตร มีผลงานที่ได้รับรางวัล ได้แก่



สาขาวิศวกรรมศาสตร์เทคโนโลยีและคอมพิวเตอร์

รางวัลรองชนะเลิศ โครงการเครื่องผลิตน้ำประปาเพื่อชุมชนขนาดเล็ก (Equipment to Provide Treated Water Supply to Small Community) ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ดำเนินการร่วมกับ อบต.บ้านจั่น อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี

รางวัลรองชนะเลิศ โครงการเครื่องส่งวิทยุชุมชนต้นแบบ (Prototype of Communities Transmitter) ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา ดำเนินการร่วมกับสถานีวิทยุชุมชนโคกกรวด จังหวัดนครราชสีมา



สาขาสร้างเสริมสุขภาพ

รางวัลชนะเลิศ โครงการอุปกรณ์กายภาพบำบัดฟื้นฟูสุขภาพ (Physical Therapy Equipment) ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี ดำเนินการร่วมกับวัดเกษมบำรุง บ้านนายตำบลบางอน อำเภอบุพผิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี



สาขาการเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

รางวัลชนะเลิศ โครงการมือวิเศษ (เครื่องช่วยห่อและเก็บผลไม้) (Magic Hand) ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา ดำเนินการร่วมกับชุมชนสี่สี 47 ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา

รางวัลรองชนะเลิศ โครงการมีดกรีดยางเปลี่ยนใบได้ ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ ดำเนินการร่วมกับชุมชนบ้านคลองหลา อำเภอกลองหย่อง จังหวัดสงขลา

รางวัลรองชนะเลิศ โครงการเครื่องนึ่งยางพารา (Hevea Steam Tank) ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต ดำเนินการร่วมกับศูนย์วิจัยและพัฒนาการเกษตรภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต

สำหรับการดำเนินการในปี 2553 บริษัท ยังคงสานต่อเจตนารมณ์เดิมในการสร้างประโยชน์ให้ชุมชน โดยปรับสาขาการประกวดจำนวน 3 สาขา ได้แก่ สาขาวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี สาขาการเกษตรชุมชน และสาขานวัตกรรมผลิตภัณฑ์ชุมชนทั่วไป

1.6 โครงการวิทยุการบิน - สพฐ. มินิวอลเลย์บอล ถวายพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

บริษัทฯ ได้จัดการแข่งขันวอลเลย์บอลในระดับเยาวชนอายุไม่เกิน 12 ปี มาตั้งแต่ปี 2543 ในปี 2553 ถือเป็นปีที่ 11 ของการจัดการแข่งขัน และในปีที่ 2 ที่บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) ซึ่งกำกับดูแลโรงเรียนในระดับประถมศึกษาทั่วประเทศ และเป็นหน่วยงานที่มีการกิจที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาการศึกษาของประเทศ เพื่อขยายโอกาสทางการแข่งขันให้ครอบคลุมทั่วถึงในทุกพื้นที่ของประเทศ พร้อมทั้งให้เกิดการเชื่อมต่อการแข่งขันของประเทศ ในระดับอายุ 14 และ 16 ปี ซึ่งจะเป็นการฝึกกำลังสร้างประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นให้เยาวชน นอกจากนี้ ยังเป็นการบูรณาการในการจัดโครงการเพื่อสังคม ภายใต้อาณัติของพันธกิจของบริษัท ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นให้หน่วยงานทุกภาคมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน สร้างความเข้มแข็งที่ยั่งยืนให้ประเทศ



1.7 โครงการมูลนิธิเพื่อการศึกษาเด็กพิการ โดยวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

“มูลนิธิวิทยุการบินแห่งประเทศไทย” จัดตั้งขึ้นโดยมีเจตนารมณ์ที่มุ่งให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กพิการด้วยโอกาสที่ขาดโอกาสทางการศึกษา เพื่อเป็นรากฐานที่สำคัญต่อการดำเนินชีวิตและประกอบอาชีพในอนาคต และในโอกาสที่บริษัทฯ ครบรอบ 62 ปี มูลนิธิวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ได้มอบทุนการศึกษาให้แก่เด็กพิการระดับประถมศึกษาทุนละ 5,500 บาท โดยในปี 2553 มูลนิธิวิทยุการบินฯ ได้คัดเลือกเด็กพิการจากทั่วประเทศเข้ารับทุนการศึกษาจำนวนทั้งสิ้น 218 คน แบ่งเป็น 5 ประเภท ประกอบด้วย พิการทางร่างกายและการเคลื่อนไหว 43 คน พิการทางการมองเห็น 16 คน พิการทางการได้ยิน 24 คน พิการทางสติปัญญา 107 คน และออทิสติก 28 คน

1.8 การให้คนพิการได้รับโอกาสเข้าทำงานกับบริษัทฯ ในจำนวนและตำแหน่งงานที่เหมาะสม

บริษัทฯ ให้โอกาสคนพิการเข้าทำงานในจำนวนและตำแหน่งงานที่เหมาะสม ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมการมีอาชีพของคนพิการ และเพื่อให้สังคมตระหนักถึงความสามารถของคนพิการที่สามารถดำรงชีวิตอยู่ในสังคมได้อย่างมีศักดิ์ศรี โดยได้เริ่มดำเนินการรับคนพิการทางการเคลื่อนไหวเข้าทำงานตั้งแต่ปี 2547 จนถึงปัจจุบัน รวมทั้งสิ้น 11 คน โดยแบ่งเป็นเจ้าหน้าที่รับโทรศัพท์ 3 คน และเจ้าหน้าที่ห้องสมุด 8 คน

1.9 พิธีมอบหนังสือเพื่อส่งเสริมโครงการเยาวชนรักการอ่าน

บริษัทฯ ร่วมกับ สำนักพิมพ์แจ่มใส และสมาคมผู้สื่อข่าวเศรษฐกิจ จัดพิธีมอบหนังสือเพื่อส่งเสริมโครงการเยาวชนรักการอ่าน โดยมอบหนังสือ จำนวน 40,000 เล่ม ให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อนำไปมอบให้เยาวชนในโรงเรียนถิ่นทุรกันดาร ซึ่งเป็นโครงการเพื่อสังคมอีกหนึ่งโครงการของบริษัทฯ ที่ร่วมกับหน่วยงานพันธมิตรในการดำเนินการตามแนวทาง Partnering for Success



2. Partnering for Success

บริษัทฯ ดำเนินงานตามนโยบาย Partnering for Success โดยมีกิจกรรมสำคัญในรอบปี ดังนี้

2.1 การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่างหน่วยงานภายในประเทศและต่างประเทศ

2.1.1 การลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับกองทัพอากาศ เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2553 ณ กองบัญชาการกองทัพอากาศ

บริษัทฯ ร่วมพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับกองทัพอากาศ โดยการลงนามในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ความมุ่งหมายของบันทึกข้อตกลงดังกล่าวเพื่อให้เกิดความร่วมมือในการสนับสนุนการปฏิบัติด้านบริหารจราจรทางอากาศ ด้านวิศวกรรม ด้านเวชศาสตร์การบิน รวมถึงการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านการบิน



2.1.2 การลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2553 ณ ห้องประชุม ชั้น 2 อาคารสโมสร กระทรวงคมนาคม

บริษัทฯ ลงนามสัญญากับ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในการพัฒนาเครื่องต้นแบบระบบเครื่องกั้นถนนอัตโนมัติ ซึ่งปัจจุบันนี้มีความก้าวหน้าถึงระดับที่นำไปใช้งาน จึงต้องกำหนดขอบเขตความร่วมมือ รวมถึงภาระความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ชัดเจน โดยจัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการพัฒนาความปลอดภัย และประสิทธิภาพในการเดินรถไฟระหว่าง ปลัดกระทรวงคมนาคม นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม กับ รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ ในฐานะประธานกรรมการบริษัทฯ พร้อมด้วยผู้ว่า รฟท. และ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัทฯ ร่วมพิธี

2.1.3 พิธีลงนามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางวิชาการ และปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริการการเดินอากาศ

บริษัทฯ ลงนามสัญญากับ กรมการบินพลเรือน (บพ.) ในความร่วมมือทางวิชาการและปฏิบัติงานด้านการให้บริการการเดินอากาศ ให้เป็นไปตามมาตรฐานการให้บริการการจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารการบิน บริการข่าวสารการเดินอากาศ บริการเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ และบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งกำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อให้การปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการการเดินอากาศระหว่างสองหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและสอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ

2.2 การจัดการประชุม/สัมมนาระหว่างหน่วยงานที่สำคัญในรอบปี

2.2.1 บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม AMC Training ระหว่างวันที่ 25-26 มกราคม 2553 และการประชุม AMHS Workshop ระหว่างวันที่ 27-28 มกราคม 2553 ณ ICAO กรุงเทพฯ

การประชุมนี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออบรมและพัฒนาเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบ Aeronautical Messaging Management Centre (AMC) ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกให้มีความสามารถในการใช้ระบบ AMC ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนปัญหาจากแต่ละประเทศ เพื่อนำมาปรับปรุงระบบและประยุกต์ปรับใช้ให้มีความสอดคล้องกับแต่ละประเทศ

2.2.2 บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม ATNIGG IC G/7 วันที่ 29 มกราคม 2553 ณ ICAO กรุงเทพฯ

การประชุมนี้มีวาระต่อเนื่องจากการประชุม ATNIGG IC G/6 โดยคณะ ATNIGG ถูกจัดตั้งจาก APANPIRG เพื่อทำการพิจารณาเรื่องการพัฒนาติดตั้งเครือข่าย ATN และระบบที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารการบิน อาทิ ATS Message Handling System (AMHS) และ ATS Inter-facility Data Communication (AIDC) เป็นต้น รวมไปถึงแผนพัฒนาการติดตั้ง ATN ของประเทศสมาชิกของ APANPIRG



2.2.3 บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Regional OPMET Data Banks Meeting/4 ระหว่างวันที่ 11-12 กุมภาพันธ์ 2553 ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

การประชุมนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามความคืบหน้าของ Work Program ของคณะทำงานตั้งแต่การประชุม RODB ครั้งที่ 3 โดยแต่ละประเทศได้มีโอกาสร่วมแสดงความคิดเห็นแลกเปลี่ยนความรู้กับผู้แทนจาก RODB ต่าง ๆ ในภูมิภาค รวมทั้งจะได้นำข้อมูลความรู้จากการประชุมมาประกอบการพิจารณาเรื่องการแลกเปลี่ยนและเก็บข่าวอากาศการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

2.2.4 บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม 6th Meeting of the Instrument Flight Procedure Panel (IFPP) Working Group of the Whole ระหว่างวันที่ 15-26 มีนาคม 2553 ณ โรงแรมพันธุ์ทิพย์คอร์ท กรุงเทพฯ

การประชุมนี้มีสาระสำคัญเกี่ยวข้องกับหัวข้อการออกแบบแผนภูมิการเดินอากาศและวิธีปฏิบัติการบินแบบเต็มรูปแบบ (Instrument Procedure Design) ซึ่งจะรวมถึงเรื่อง Performance-based navigation (PBN) procedure design criteria, charting and cockpit display issues, ground and flight validation, Air Traffic Management (ATM) issues โดยการประชุมนี้เป็นเวทีของการแลกเปลี่ยนปัญหาที่เกิดขึ้นของแต่ละประเทศและผู้เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเพื่อแก้ปัญหา และนำข้อสรุปที่ดีที่สุดไปปรับใช้ในการออกแบบแผนภูมิการบินให้มีประสิทธิภาพต่อไป

2.2.5 บริษัท เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Aviation Consultative Committee Meeting/14 ระหว่างวันที่ 21-23 กรกฎาคม 2553 ณ ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ จังหวัด สงขลา

การประชุมนี้เป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย เพื่อดำเนินการจัดกิจกรรมที่มีส่วนสนับสนุนกลยุทธ์ในการสร้างความน่าเชื่อถือและการยอมรับจากนานาชาติ ในการจัดให้เกิดข้อตกลงความร่วมมือระดับทวิภาคีและพหุภาคี ระหว่างบริษัท กับหน่วยงานควบคุมการบินอื่น ๆ ตามแผนวิสาหกิจ ซึ่งจะสลับกันเป็นเจ้าภาพระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย และในคราวนี้ได้เวียนมาถึงกำหนดที่ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ



2.2.6 การประชุม Airspace Users-ANSP Meeting และการประชุม Non-Commercial Air Transport-ANSP Meeting ระหว่างวันที่ 21-22 กันยายน 2553 ณ ห้องประชุม AB สำนักงานใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การประชุมนี้ประกอบด้วยการประชุม Airspace Users-ANSP Meeting ในวันที่ 21 กันยายน 2553 และการประชุม Non-Commercial Air Transport-ANSP Meeting ในวันที่ 22 กันยายน 2553 ซึ่งเป็นการประชุมที่หารือถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในการทำงานระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและนักบิน ได้แก่ การจัดและการพัฒนาเส้นทางบิน การปรับปรุงห้วงอากาศ การสื่อสารระหว่างนักบินและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ รวมไปถึงความปลอดภัย เพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการทำงาน



3. รางวัลสถานประกอบการดีเด่น ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมประกวดสถานประกอบการดีเด่น ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งจัดขึ้นโดยกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน เพื่อให้สถานประกอบการต่าง ๆ หันมาให้ความสำคัญกับงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเพิ่มมากขึ้น และสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง มีมาตรฐานที่ดี ช่วยเสริมสร้างความมั่นใจในการปฏิบัติงาน โดยในปี 2553 บริษัทฯ ได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่น ระดับประเทศ ประเภทกิจการบริการ สำนักงาน จำนวน 10 แห่ง โดยรายละเอียดของการรับรางวัลมีดังนี้

- สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล ระดับประเทศ ติดต่อกัน 5 ปี มี 2 แห่ง ได้แก่ สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ) และศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก
- สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล ระดับประเทศ ติดต่อกัน 4 ปี มี 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี และศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่



- สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล ระดับประเทศ ติดต่อกัน 3 ปี มี 4 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี ศูนย์ควบคุมการบินนครราชสีมา และศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต
- สถานประกอบการที่ได้รับรางวัล ระดับประเทศ ติดต่อกัน 2 ปี มี 1 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ

และนอกจากการเข้าร่วมประกวดสถานประกอบการดีเด่นแล้ว ในส่วนของสำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ) ได้เข้าร่วมประกวดคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานดีเด่น และได้รับรางวัลคณะกรรมการฯ ดีเด่นเป็นปีที่ 2

รางวัลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ได้คำนึงถึงความสำคัญด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงานและลูกจ้างในองค์กร จนเป็นที่ยอมรับมาโดยตลอด

4. การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ ได้รับการประเมินผลการดำเนินงานประจำปี 2553 จากบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด โดยได้จัดอันดับเครดิตของบริษัทฯ คงเดิมที่ระดับ “AA” (Stable) เช่นเดียวกันกับผลประเมินของปี 2552 ซึ่งหมายถึง มีความเสี่ยงต่ำมาก และมีความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและคืนเงินต้นในเกณฑ์สูงมาก แต่อาจได้รับผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ มากกว่าอันดับเครดิตที่อยู่ในระดับ “AAA”

นอกจากนี้ กระทรวงการคลังได้พิจารณาและประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2552 โดยบริษัทฯ ได้รับคะแนนในระดับ 4.2867 คะแนน จากระดับ 5 คะแนน แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการบริหารงาน บริหารจัดการองค์กร และความเข้มแข็งในธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ การพิจารณาประเมินผลการดำเนินงานประจำปีบัญชี 2553 ของบริษัทฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาจากกระทรวงการคลัง



5. การประเมินผลการดำเนินงานประจำปี 2553



บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกจากสำนักคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ให้เป็นหน่วยงานนำร่องเพื่อประเมินตนเองตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA) ควบคู่กับระบบประเมินผลปัจจุบันระหว่างปี 2552-2553 และจะประเมินผลตามระบบ SEPA อย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นไป



สถานการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศ และผลประกอบการของบริษัทฯ

สถานการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศ

จากการให้บริการจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2553 พบว่าปริมาณเที่ยวบินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.18 เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2552 เนื่องจากการปรับตัวดีขึ้น หลังจากได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปีที่ผ่านมา ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยและเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวเร็ว ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการขนส่งทางอากาศ โดยมีรายละเอียดปริมาณเที่ยวบินแบ่งตามประเภทการบินในระหว่างปี 2547-2553 ดังนี้

ตารางแสดงปริมาณเที่ยวบินระหว่างปี 2547-2553

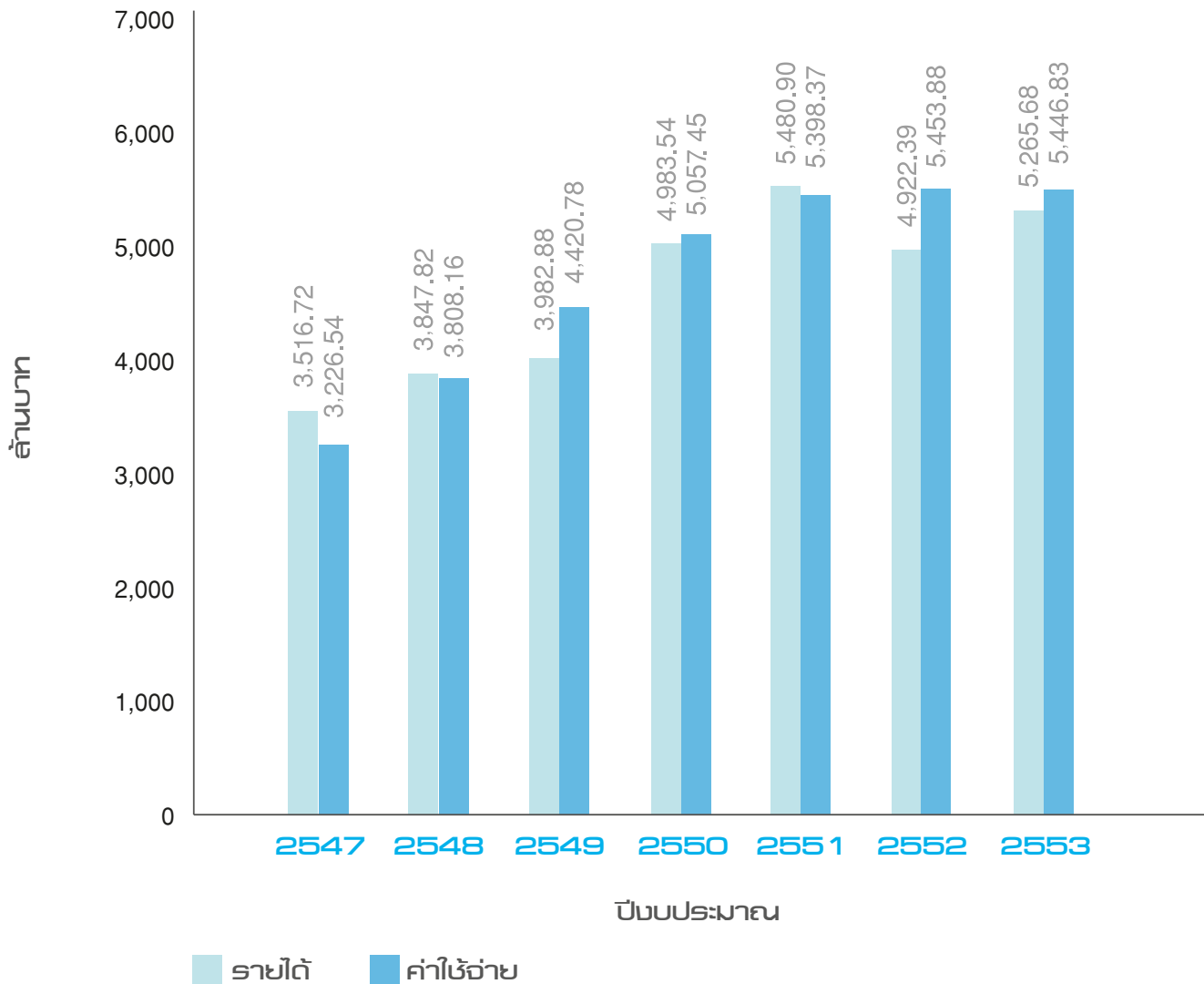
ปีงบประมาณ (Fiscal Year)	ประเภทการบิน (Aircraft Operation)					รวม เที่ยวบิน (Total)	ปริมาณ เที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง (%) (Change)
	การบินพาณิชย์ (Commercial)				ทหาร (Military)		
	ระหว่างประเทศ (International)		ภายใน ประเทศ (Domestic)	ผ่านน่านฟ้า (Overfly)			
	บินลงประจำ (Scheduled)	บินลงไม่ประจำ (Non-Scheduled)					
2547	157,280	12,418	86,626	37,291	13,665	307,280	17.20
2548	168,800	15,931	96,847	40,360	15,297	337,235	9.75
2549	178,807	14,656	102,610	42,120	11,832	350,025	3.79
2550	198,068	15,087	110,754	46,741	12,507	383,157	9.47
2551	204,924	16,615	112,067	50,062	14,720	398,388	3.98
2552	186,811	10,865	105,059	46,205	15,951	364,891	-8.41
2553	202,426	13,700	118,081	50,105	14,087	398,399	9.18



แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศ

บริษัทฯ ได้มีการทบทวนแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region: FIR) ในระยะสั้น สรุปได้ว่าจะเติบโตเพียงเล็กน้อย แต่ในระยะยาว 10-15 ปีข้างหน้าจะมีแนวโน้มที่ดีขึ้นร้อยละ 6-7 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในระยะยาวขององค์การการบินในต่างประเทศหลายแห่ง เช่น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) และ EUROCONTROL เป็นต้น

สถิติผลประกอบการของบริษัทฯ



ปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย เนื่องจากผลกระทบของปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจซึ่งอยู่ระหว่างการฟื้นตัว และปัญหาการเมืองในประเทศที่เกิดขึ้นในช่วงเดือนเมษายน-พฤษภาคม 2553

ทั้งนี้ จากการดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของหลายประเทศส่งผลให้สภาวะเศรษฐกิจโลกในปี 2553 เริ่มฟื้นตัว และมีแนวโน้มของการขยายตัวต่อเนื่องถึงปี 2554 จึงเป็นแรงกระตุ้นให้การเดินทางและธุรกิจการขนส่งทางอากาศกลับมาขยายตัวอีกครั้ง สอดคล้องตามทิศทางการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโลก โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) วิเคราะห์ว่าเศรษฐกิจโลกจะเริ่มฟื้นตัวทำให้ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลกในปี 2554 จะขยายตัวในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 7.1



ประวัติความเป็นมา

ในปี 2491 เมื่อสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัว บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากประเทศสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากประเทศอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทย ได้ร่วมกันขออนุมัติจากรัฐบาลดำเนินการก่อตั้งบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ขึ้น เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย

ต่อมาในปี 2506 รัฐบาลไทยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการกิจการวิทยุ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงแห่งชาติและการพัฒนากิจการบิน รัฐบาลจึงได้ซื้อหุ้นส่วนใหญ่คืนจากบริษัทสายการบิน บริษัทฯ จึงมีสภาพเป็นรัฐวิสาหกิจนับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

ทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ ในปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 6,600,000 หุ้น คิดเป็นเงิน 660,000,000 บาท โดยแบ่งหุ้นออกเป็น 2 ประเภท คือ
หุ้น ก. รัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด จำนวน 6,000,000 หุ้น

โดยแบ่งเป็น 2 กระทรวง คือ กระทรวงการคลัง (5,770,000 หุ้น) และกระทรวงคมนาคม (230,000 หุ้น) มูลค่าหุ้นละ 100 บาท ชำระเต็มมูลค่าแล้ว เป็นเงิน 600,000,000 บาท

หุ้น ข. บริษัทสายการบินต่าง ๆ เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด จำนวน 600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท ชำระเต็มมูลค่าแล้ว เป็นเงิน 60,000,000 บาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 บริษัทฯ มีสายการบินร่วมเป็นสมาชิกผู้ถือหุ้นทั้งสิ้นรวม 85 ราย



นโยบาย วิสัยทัศน์ ค่านิยม การกิจ แนวนโยบาย บอบบู้ถู้หู้น/ภำครฐฐ และแพนว้ล่ำหูกู้

นโยบาย

ให้บริกำรกำรเด้นอำกำศด่วมำตรฐำนรฐฐบสำกฐ โดยเน้นควำมปลอดกั้ย เพื่อบรรลู่ถ้ควำมพ้งพ้อใจสูงสุดแก่ผู้ม้ส่วนได้ส่วนเส้อย่ำงคุ่มค้ำ
เป็นธรรม และมีประสิทธิภำพ ภายได้หลักรฐรหมำภิบำลตำมพ้นธสัญญำห้ม้ต้องค้กำรกำรบินพลเรื่อรห่ำงประเทศและรฐฐบำลไทย

วิสัยทัศน์

เป็นองค้กรแห่งคุณภำพในกำรให้บริกำรกำรเด้นอำกำศห้เป็นเลิศ ด่วมควำมปลอดกั้ย โปร่งใส นำสมัย และเป็นธรรม

ค้ำนิยม

“ตระหนัถ้ถ้ควำมปลอดกั้ย ใส่ใจบริกำร ท่ำงำนเป็นทีม”



ภารกิจ

บริษัทฯ ดำเนินการให้และพัฒนาการบริการการเดินอากาศ (ANS) เพื่อให้การบินในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด ตามพันธสัญญาที่มีต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และรัฐบาลไทย รวมถึงให้บริการเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ โดยยึดถือหลักการบริหารจัดการดังต่อไปนี้

1. บริหารจัดการการบริการการเดินอากาศให้มีความปลอดภัยและประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตและสร้างศักยภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินของประเทศและภูมิภาค
2. พัฒนาระบบและวิธีการในการให้บริการการเดินอากาศให้มีความปลอดภัยสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม
3. ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างฉับไว และเสริมสร้างความมีส่วนร่วมของผู้รับบริการ
4. เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กรอย่างต่อเนื่อง
5. พัฒนาความร่วมมือกับองค์กรการบินชั้นนำ เพื่อเพิ่มบทบาทและศักยภาพในการให้บริการและการยอมรับสู่เวทีระดับโลก
6. สร้างและปลูกฝังจิตสำนึกให้พนักงานมุ่งมั่นและเสริมสร้างศักยภาพ และขีดความสามารถของตนเอง และใช้ศักยภาพ เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งสร้างความสามารถในการเป็นผู้นำในเวทีระหว่างประเทศ
7. ส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งการนำนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริการการเดินอากาศมาใช้อย่างเป็นรูปธรรม
8. บริหารจัดการด้วยระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร
9. บริหารองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล
10. ร่วมพัฒนาชุมชน เพื่อสร้างสังคมน่าอยู่



นโยบายของผู้อื้อหุ้น/ภำครรัฐ

นโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภำพรวม:

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศบนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

นโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขานลับ:

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้มีมาตรฐาน และมีการเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาแบบโลจิสติกส์ ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งทบทวนบทบาท ปรับปรุงการบริหารจัดการและการให้บริการ และส่งเสริมบทบาทภาคเอกชน

นโยบายสำหรับบริษัทฯ:

1. จัดหาโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่าย อุปกรณ์ และระบบงานให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
2. ให้บริการการเดินทางอากาศให้มีความปลอดภัย รวดเร็ว ตรงเวลา ตามมาตรฐานสากล และมีมาตรการในการยกระดับความพึงพอใจของสายการบินผู้ให้บริการ
3. พัฒนาศักยภาพให้มั่นคงและใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการ โดยมีต้นทุนอยู่ในระดับที่เหมาะสมและแข่งขันได้ และขยายบทบาทไปสู่ระดับภูมิภาค
4. พัฒนาระบบงานในการดำเนินงานโดยเน้นคุณภาพและผลิตผล

ทิศทางการบริหารจัดการองค์กร (Direction):

เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการการเดินทางอากาศด้วยการนำวิธีการปฏิบัติ เทคโนโลยีที่ทันสมัย และการใช้ห้วงอากาศให้เกิดประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนกับทั้งสายการบินผู้ให้บริการและกับการบริหารต้นทุนของบริษัทฯ เอง

แผนวิสาหกิจ

แผนวิสาหกิจจัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินภารกิจในรอบระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2553-2557) ซึ่งแผนวิสาหกิจดังกล่าวใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึงโครงการพัฒนา (Initiative Project) และกิจกรรมสนับสนุน (Sustainability Activity) ขององค์กร รวมถึง เหตุผลความจำเป็น (Why) ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้รับผิดชอบ (Who) ระยะเวลา (When) งบประมาณที่ใช้ (Required Budget) และแผนการดำเนินงาน (Action Plan)

ด้วยวัตถุประสงค์ดังกล่าว แผนวิสาหกิจนี้ มีส่วนช่วยในการบริหารจัดการของคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารทุกระดับ ตลอดจนเป็นข้อมูลสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ได้ทราบถึงความตั้งใจประเด็นที่ให้การมุ่งเน้นและแนวทางการดำเนินการพัฒนาของบริษัท ภายใต้สภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปและมีผลกระทบต่อการดำเนินภารกิจขององค์กร

ยุทธศาสตร์

ด้านความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศตามมาตรฐานสากล ให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์อยู่ในระดับที่ต่ำที่สุด ตลอดจนมุ่งเน้นการพัฒนาความปลอดภัยฯ อย่างต่อเนื่อง

เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศอย่างต่อเนื่อง ด้วยการศึกษา/วิเคราะห์และบริหารจัดการปัจจัยเสี่ยงของการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการการเดินอากาศอย่างละเอียดรอบคอบและเป็นระบบ

ยุทธศาสตร์

ด้านประสิทธิภาพการเดินอากาศ

เพื่อลดความล่าช้าในการปฏิบัติการบินในทุกะระบอบของการเดินอากาศ

เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาประสิทธิภาพในการเดินอากาศเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมถึงลดมลภาวะที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์

ด้านการนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศ เพื่อบริหารจัดการงานด้านคุณภาพทั่วทั้งองค์กรให้ได้รับคะแนนการประเมินองค์กรตามเกณฑ์รางวัลคุณภาพแห่งชาติมากกว่า 650 คะแนน ภายในปีงบประมาณ 2557

เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ ในทุกองค์ประกอบของการบริหารจัดการภายในบนพื้นฐานของความมั่นคงปลอดภัยและข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันต่อสถานการณ์

ยุทธศาสตร์

ด้านการบริหารงบประมาณและการเงินขององค์กรด้วยความคุ้มค่าและเหมาะสม เพื่อบริหารงบประมาณและการเงินของบริษัทฯ ในช่วงปีงบประมาณ 2553 - 2557 โดยไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ

เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการบริหารงบประมาณและการเงินของบริษัทฯ ภายใต้การวางแผนที่รอบคอบและสอดคล้องกับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ผลงานสำคัญอื่น ๆ ในรอบปี

นอกจากเรื่องเด่นในรอบปีที่กล่าวมาแล้วข้างต้น บริษัทฯ ยังมีโครงการสำคัญอื่น ๆ ดังนี้

1. การให้บริการการเดินอากาศ

1.1 การจัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar: SSR Mode-S) ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ หาดใหญ่ และดอนเมือง พร้อมจัดหาอุปกรณ์ Mode Site Monitor สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี หาดใหญ่ และภูเก็ต



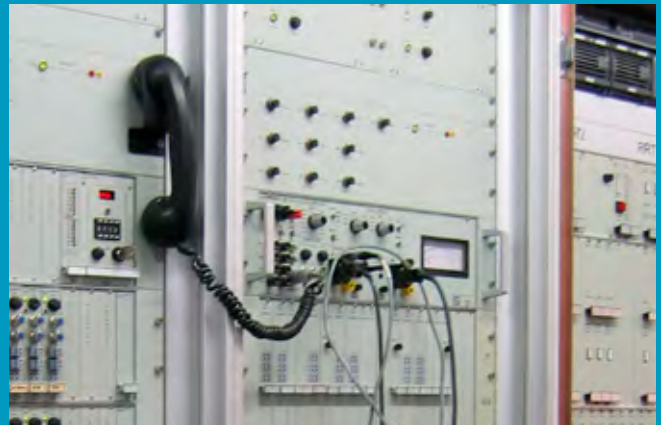
เพื่อให้มีระบบติดตามอากาศยานที่สามารถใช้ติดตามอากาศยานได้ครอบคลุมทั่วบริเวณเขตรับผิดชอบและเป็นระบบที่มีความทันสมัย พร้อมรองรับเทคโนโลยีใหม่ในอนาคต มีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งสามารถให้บริการต่อเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา บริษัทฯ จึงได้จัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิทดแทนของเดิมพร้อมกับอุปกรณ์เพื่อการซ่อมบำรุง โดยในปีงบประมาณ 2553 ได้ดำเนินการจัดหา/ติดตั้งและบินทดสอบระบบเรดาร์ ที่ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ และหาดใหญ่ แล้วเสร็จ และทำการเชื่อมต่อสัญญาณเรดาร์ดังกล่าวเข้ากับระบบประมวลผลสัญญาณ เพื่อให้การควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดท่าอากาศยานกับเส้นทางบินใช้ข้อมูลเรดาร์ร่วมกันได้ พร้อมทั้งดำเนินการจัดหาระบบสำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2555

1.2 การจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ (Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range/Distance Measuring Equipment: DVOR/DME) ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต เชียงใหม่ และอุดรธานี

เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้นักบินในการนำอากาศยานเข้าสู่ร่อนลงท่าอากาศยานได้อย่างปลอดภัย บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศระบบ DVOR/DME เพื่อใช้บอกทิศทางและตำแหน่งของท่าอากาศยานให้นักบินที่บินในเส้นทางบิน (Airway) นำอากาศยานสู่ท่าอากาศยาน (Approach) และร่อนลงสู่ท่าอากาศยาน (Landing) ได้อย่างสะดวก ปลอดภัย โดยในปีงบประมาณ 2553 ได้ดำเนินการติดตั้ง/บินทดสอบและนำเข้าใช้งาน ณ ท่าอากาศยานภูเก็ตและเชียงใหม่เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2552 สำหรับท่าอากาศยานอุดรธานีได้ลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2553 คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2554

1.3 การจัดหาและติดตั้งระบบ Voice Communication Control System (VCCS) ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และ การจัดหาและติดตั้งระบบ Voice Communication Control System (VCCS) และ Voice Recording and Replay System ทดแทนของเดิม ณ อาคารศูนย์ปฏิบัติการ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน

เพื่อให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้เปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ระบบ VCCS ซึ่งครบอายุการใช้งาน โดยระบบ VCCS เป็นระบบที่ใช้ควบคุมและเชื่อมต่อสัญญาณเสียงระหว่างผู้ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบิน เพื่อประสานงานในการจัดการจราจรทางอากาศ หรือแจ้งข่าวและข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบิน เพื่อให้การทำการบิน มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยบริษัทฯ ได้จัดหาและติดตั้งระบบที่ท่าอากาศยานดอนเมืองแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2550 ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2552 สำหรับอาคารศูนย์ปฏิบัติการ สำนักงานใหญ่ (ท่าอากาศยาน) ดำเนินการแล้วเสร็จ และนำเข้าใช้งานเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2553



1.4 การจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์วิทยุสื่อสารทดแทนของเดิม

เพื่อให้การติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ กับนักบิน ณ ศูนย์ควบคุมการบิน และหอบังคับการบินต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างสมบูรณ์และใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งครอบคลุมการบินทุกประเภท บริษัทฯ จัดหาอุปกรณ์วิทยุสื่อสารเพื่อทดแทนของเดิมที่ท่าอากาศยาน ศูนย์ควบคุมการบิน และหอบังคับการบินภูมิภาค โดยคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2554

1.5 การจัดตั้งศูนย์ควบคุมและติดตามการทำงาน (Control and Monitoring Center) ของระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ

เพื่อให้ข้อขัดข้องของอุปกรณ์ควบคุมจราจรทางอากาศและระบบสนับสนุนได้รับการแก้ไขด้วยความรวดเร็ว จึงมีความจำเป็นในการจัดตั้งศูนย์เพื่อนำสัญญาณพร้อมใช้งานของแต่ละอุปกรณ์มาแสดงผลและแจ้งเตือนให้วิศวกรที่เกี่ยวข้องได้รับทราบอย่างทันทั่วทั้งที่ อีกทั้งยังนำไปใช้เป็นระบบสนับสนุนให้ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถวางแผนการเผชิญเหตุในภาวะที่อุปกรณ์ใช้งานได้ไม่ครบถ้วน เป็นการลดความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งการจัดตั้งศูนย์ฯ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และศูนย์ควบคุมการบินทั่วประเทศ เป็นเครื่องมือสำคัญทั้งด้านวิศวกรรมและปฏิบัติการ ในการเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมของการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นภารกิจหลักของบริษัทฯ ให้สูงขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2553 ได้มีการออกแบบและจัดหาอุปกรณ์เพื่อดำเนินการติดตั้ง ซึ่งมีกำหนดแล้วเสร็จสมบูรณ์ในปี 2556



1.6 การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สื่อสารดาวเทียมเพื่อทดแทนระบบสื่อสารดาวเทียม ISBN/PES จำนวน 2 Hub System และลูกข่าย 18 สถานี

เพื่อเป็นขั้วสื่อสารสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ทั้งการสื่อสารระหว่างภาคพื้นดินกับภาคพื้นดินสำหรับการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศด้วยกันเอง ทั้งภายในประเทศ/ประเทศข้างเคียง และการสื่อสารระหว่างภาคอากาศกับภาคพื้นดินสำหรับการประสานงานระหว่างนักบินกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ให้สามารถติดต่อสื่อสารและรับ-ส่งข้อมูลได้อย่างชัดเจนและต่อเนื่อง รวมทั้งมีสถานีแม่ข่ายสำรองในกรณีสถานีแม่ข่ายหลักขัดข้อง สำหรับในปีงบประมาณ 2553 ได้มีการออกแบบระบบแล้วเสร็จ ทั้งนี้คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จในปี 2557

1.7 การพัฒนาและนำระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) เข้ามาใช้งานในการให้บริการจราจรทางอากาศ

เพื่อการรักษาและพัฒนาความปลอดภัยให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยในการให้บริการจราจรทางอากาศมาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2550 โดยเริ่มนำระบบ SMS เข้าใช้งานในส่วนปฏิบัติการจราจรทางอากาศ ต่อมาในปีงบประมาณ 2551 จนถึงปีงบประมาณ 2552 บริษัทฯ ได้ทำการประชาสัมพันธ์ และสร้างความเข้าใจกับพนักงานที่เกี่ยวข้องในส่วนปฏิบัติการจราจรทางอากาศ ให้ตระหนักถึงความสำคัญในการดำเนินการตามแนวทางปฏิบัติของระบบ SMS สำหรับในปีงบประมาณ 2553-2554 เป็นการปรับปรุง/บูรณาการระบบบริหารความปลอดภัย (SMS) ให้ครบถ้วนตามข้อกำหนดของภาคีรัฐและครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร



1.8 การพัฒนา English Proficiency สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้เป็นไปตามข้อกำหนดของภาคีรัฐ

เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถใช้ภาษาอังกฤษในการปฏิบัติงาน (Radiotelephony Communication) นอกเหนือจากการใช้ Phraseology ได้ตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนดไว้ ทั้งการออกเสียงภาษาอังกฤษที่ถูกต้อง และการสนทนาภาษาอังกฤษทั่วไปที่มีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน ในปีงบประมาณ 2553 ได้มีการพัฒนาความสามารถการใช้ภาษาอังกฤษให้ผู้ปฏิบัติงาน โดยได้เข้ารับการทดสอบภาษาอังกฤษกับกรมการบินพลเรือน (บพ.) จำนวน 744 คน ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวได้เพิ่มเติมรายละเอียดไว้ในหัวข้อการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่จะกล่าวต่อไป

1.9 การพัฒนาระบบห้วงอากาศของ Bangkok Terminal Airspace (TMA) และ Procedure ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ/นโยบายการใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง

ด้วยความจำเป็นในการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการการเดินอากาศ ณ พื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศกรุงเทพ โดยใช้ระบบ Performance-Based Navigation (PBN) บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบห้วงอากาศในเขตควบคุมจราจรทางอากาศใหม่ให้สามารถใช้งาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง เพื่อความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และประหยัด ทั้งในด้านการลดใช้เชื้อเพลิงและใช้เวลาน้อยลง รวมถึงลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบกับเพื่อพัฒนาระบบเครือข่ายการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยให้ไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบินพลเรือน และศูนย์กลางของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในภูมิภาค ซึ่งการพัฒนาห้วงอากาศของ TMA และ Procedure ที่เกี่ยวข้องนี้

จะสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ/นโยบายการใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และดอนเมืองได้เพิ่มขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2553 ได้จัดทำร่างวิธีการบินเข้าและออกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองแล้ว และให้บริษัทที่ปรึกษาพิจารณาความเหมาะสมในการนำเข้าใช้งาน ก่อนที่จะดำเนินการ



จัดทำเพื่อใช้งานและประกาศใช้งานจริงต่อไป

2. การบริหารจัดการที่ดี

2.1 การนำระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรเข้ามาใช้งาน

บริษัทฯ นำระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Total Quality Management) เข้ามาใช้งาน และกำหนดเป็นแผนวิสาหกิจ ตั้งแต่ปี 2550 วัดดูประสงค์เพื่อให้สามารถยกระดับคุณภาพบริการ และการบริหารจัดการให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน สร้างความพึงพอใจสูงสุดต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสร้างความยั่งยืนให้องค์กร

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินการนำระบบบริหารจัดการคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Total Quality Management) เข้ามาใช้งาน ต่อเนื่องจากปี 2552 โดยมุ่งเน้น 2 ส่วนที่สำคัญ คือ การทบทวนระบบงาน/กระบวนการภายในที่สำคัญ และการตรวจประเมินองค์กร เพื่อหาจุดแข็งและโอกาสในการปรับปรุง และนำผลการตรวจประเมินฯ เป็นข้อมูลในการจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนคุณภาพของบริษัทฯ

2.2 การบริหารความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บริษัทฯ ได้ดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยของพนักงานในการทำงานตามกฎหมายกำหนดอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง จนได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานระดับประเทศจากกระทรวงแรงงานติดต่อกัน 5 ปี นับตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมาจนถึงปี 2553 โดยมีการณรงค์ด้านความปลอดภัยเพื่อสร้างจิตสำนึกที่ดีแก่พนักงานอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำแผนฉุกเฉินด้านอุบัติเหตุต่าง ๆ อาทิเช่น แผนฉุกเฉินด้านอุบัติเหตุ แผนฉุกเฉินแผ่นดินไหว แผนฉุกเฉินสึนามิ ทั้งนี้ ยังให้ความสำคัญถึงสุขภาพพนักงานโดยจัดให้มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานตามปัจจัยเสี่ยงเป็นประจำทุกปี



3. การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุนการดำเนินงานทั้งในการกิจหลัก และการกิจสนับสนุนอย่างครบถ้วนและเหมาะสม โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มคุณภาพการให้บริการ เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน ดังนี้

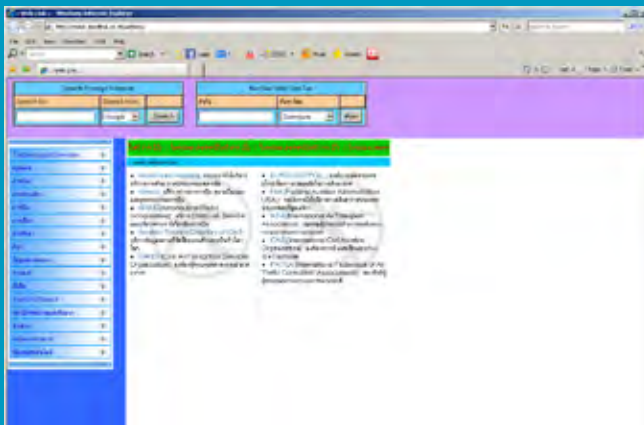
3.1 ระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย ในการให้บริการการเดินอากาศ เช่น ระบบการจัดการแผนการบิน (Flight Plan) และข้อมูลการบิน (Aeronautical Information) ระบบแสดงตำแหน่งอากาศยานภาคอากาศและภาคพื้นดิน ระบบพิมพ์ข้อมูลแผนการบินอัตโนมัติ (Flight Data Strip System: FDSS) และระบบตรวจสอบและสั่งการอุปกรณ์สื่อสารจากระยะไกล เป็นต้น

3.2 ระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินอากาศ (Flight Efficiency) เช่น ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล และระบบบริหารความคล่องตัวของจราจรทางอากาศภายในประเทศ เป็นต้น

3.3 ระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศ
 เช่น ระบบสารสนเทศเพื่อผู้บริหาร (Management Information System: MIS/Executive Information System: EIS) ระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการบริหารและจัดการด้านทรัพยากรบุคคล ระบบสารสนเทศส่งเสริมการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม ระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการความเสี่ยง ระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารงบประมาณและการเงินขององค์กรด้วยความคุ้มค่าและเหมาะสม ได้แก่ ระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารงานงบประมาณ พัสดุ การเงิน และบัญชี

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนา/ปรับปรุงระบบสารสนเทศสนับสนุนงานเพิ่มเติมในส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1. พัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลแบบ งานก่อสร้าง/ระบบไฟฟ้า/อาคารสถานที่ เพื่อให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลภายในส่วนงานบริหารศูนย์ประกอบการ เพื่อความครบถ้วนถูกต้องของข้อมูล และลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงานในส่วนงานการบันทึกแบบงานก่อสร้างระบบไฟฟ้า และอาคารสถานที่



2. จัดทำเว็บไซต์โครงการนวัตกรรมชุมชน (www.aerothai.co.th/innocsr) เพื่อเผยแพร่ข้อมูลโครงการแก่ชุมชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ โดยมีเจตนาส่งเสริมให้เกิดผลงานนวัตกรรมที่สร้างสรรค์ และเป็นประโยชน์ต่อชุมชนรอบองค์กร โดยผู้สนใจสามารถติดตามข้อมูลข่าวสาร กฎ กติกาในการประกวดได้

บริษัทฯ ได้มีการดำเนินงานตามนโยบายความมั่นคงปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศตามมาตรฐาน ISO/IEC 27001 เพื่อควบคุมปัจจัยเสี่ยง และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การดำเนินการในส่วนของบริษัทฯ ซึ่งสนับสนุนการควบคุมจราจรทางอากาศและบริการที่เกี่ยวข้อง และระบบรองซึ่งสนับสนุนการบริหารจัดการภายในองค์กร

โดยในปีงบประมาณ 2553 ได้ประกาศนโยบายระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารและระเบียบว่าด้วยการใช้งานและการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พ.ศ. 2553 เพื่อให้พนักงานปฏิบัติทั่วทั้งองค์กร รวมทั้งได้มีการจัดอบรมสร้างความรู้ ความเข้าใจด้านการตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ ตามกรอบปฏิบัติการกำกับดูแลเทคโนโลยีสารสนเทศ (COBIT-IT Governance) และมาตรฐานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ (ISO/IEC 27001: ISMS) และจัดอบรมพัฒนาการปฏิบัติงานตรวจสอบสารสนเทศ ให้ผู้ตรวจสอบภายในผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานหน่วยรับตรวจ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจในงานตรวจสอบภายในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

3.4 ระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (Safety) ในการให้บริการการเดินอากาศ

1. พัฒนาระบบบริการให้การอนุญาตทำการบิน ด้วยการสื่อสาร Data Link ทดแทนวิธีการอนุญาตทำการบินด้วยเสียง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสื่อสารข้อมูลขออนุญาตทำการบิน (Departure Clearance) โดยลดกระบวนการสอบทานข้อมูล Clearance และลดความผิดพลาดในการตีความข้อมูล Clearance ระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน

2. พัฒนาระบบ Electronic Log สำหรับหน่วยงานด้านปฏิบัติการ เพื่อบันทึกและจัดเก็บเหตุการณ์ของหน่วยงานด้านปฏิบัติการ เพื่อความสะดวกในการสืบค้นและนำมาประมวลผล เพื่อประเมินประสิทธิภาพของระบบอุปกรณ์และการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ



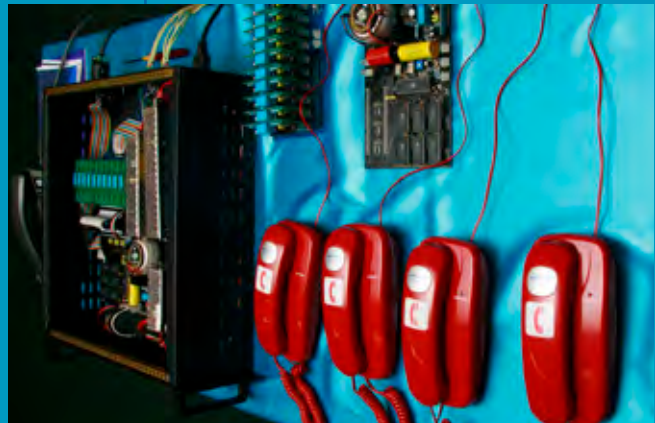
4. การส่งเสริมวัฒนธรรมของบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับงานวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีการจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบในโครงสร้างองค์กรอย่างชัดเจน ผู้บริหารระดับสูงมีส่วนร่วมในการดำเนินการส่งเสริมวัฒนธรรมโดยเป็นคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม และให้การสนับสนุนงบประมาณเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เชิญผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกองค์กร ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ และได้รับการยอมรับในความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ระดับประเทศ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมฯ เพื่อให้คำปรึกษาแนะนำต่อการดำเนินงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมในเรื่องที่เป็นประโยชน์กับภารกิจของบริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้วัฒนธรรมสนับสนุนการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน

การกระตุ้นและส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งนำนวัตกรรมมาใช้อย่างเป็นรูปธรรมเป็นส่วนหนึ่งของภารกิจบริษัทฯ โดยในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2553-2557 ได้กำหนดให้การส่งเสริมการวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรม รวมถึงนำผลงานมาใช้ให้เกิดประโยชน์

เป็นกลยุทธ์หนึ่งภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศ (Organizational Excellence) มีแผนงาน/โครงการรองรับการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้แนวคิด “นวัตกรรม” ยังเป็นองค์ประกอบหนึ่งในวัฒนธรรมองค์กรของบริษัทฯ ในส่วนที่มุ่งสร้างการเป็นที่ยอมรับความเป็นมืออาชีพในระดับสากล

ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างองค์กรโดยบูรณาการงานส่งเสริมนวัตกรรมกับระบบการจัดการความรู้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องกับนโยบายของบริษัทฯ ที่เน้นการทำงานแบบมีส่วนร่วม มีการบูรณาการแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผลักดันให้เกิดนวัตกรรมในองค์กร ด้วยการจัดกิจกรรมการส่งเสริมในรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ การสร้างช่องทางและกระตุ้นให้พนักงานเสนอแนะข้อคิดเห็น/ความคิดสร้างสรรค์เพื่อให้เกิดบรรยากาศที่เอื้อต่อการคิดริเริ่ม อันเป็นรากฐานให้เกิดการปรับปรุงพัฒนางาน จัดกิจกรรมเสวนาทางวิชาการเพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับนวัตกรรมแก่พนักงาน จัดกิจกรรม



แลกเปลี่ยนความรู้และแนวคิดเกี่ยวกับนวัตกรรมระหว่างกลุ่มพนักงานที่สนใจเพื่อจุดประกายความคิดใหม่ ๆ และขยายเครือข่ายการจัดการความรู้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มเครือข่ายนวัตกรรมและกลุ่มนวัตกรรมจัดกิจกรรมประกวดผลงานวิจัย ประจำปี เพื่อส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจแก่พนักงานในการสร้างสรรค์ผลงานวิจัย จัดนิทรรศการแสดงผลงานวิจัย ของบริษัทฯ เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้ที่ได้รับ

นอกจากนี้ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ มีนโยบายที่ชัดเจนในการขยายแนวทางการดำเนินงานไปสู่ระดับบุคคล ด้วยการสนับสนุนการสร้างนวัตกรรมประเภท “นวัตกรรมกระบวนการ” เพื่อให้บุคลากรนำองค์ความรู้ที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ ตามแนวคิดของการพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ การส่งเสริมนวัตกรรมของบริษัทฯ ทำให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นผลงานนวัตกรรมที่หลากหลาย สามารถนำไปสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างชัดเจนในระดับองค์กร ระดับประเทศ และระดับสากล ทั้งด้านภารกิจบริษัทฯ และเชิงพาณิชย์

ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และ บ. (สายการบิน)
และจำนวนหุ้นประจำปี 2553 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.

กระทรวงการคลัง

กระทรวงคมนาคม

รวมผู้ถือหุ้น ก.

จำนวนหุ้น

5,770,000

230,000

6,000,000

ผู้ถือหุ้น บ.

1. Asiana Airlines

2. Aeroflot Russian Airlines

3. Air France

4. Air Hong Kong

5. Thai AirAsia Co., Ltd.

6. Srilankan Airlines Ltd.

7. Air Macau

8. All Nippon Airways

9. Austrian Airlines AG

10. Indonesia Air Asia

11. Air Asia Sdn Bhd

12. British Airways

13. Biman Bangladesh Airlines

14. Air Berlin

15. Bangkok Airways Co., Ltd.

16. China Airlines Ltd.

17. Air China

18. Cebu Pacific Air

19. China Eastern Airlines

20. Cargolux Airlines Int'l S.A.

21. Cathay Pacific Airways

22. China Southern Airlines

23. Delta Airlines

24. Lufthansa German Airlines

25. Druk Air

26. Etihad Airways

27. Ethiopian Airlines

28. EVA Airways Corp.

29. Federal Express Corp.

30. Finnair Oyj

31. Gulf Air Company G.S.C.

32. Garuda Indonesia

33. GMG Airlines

34. Hong Kong Dragon Airlines Ltd.

35. Vietnam Airlines

36. Indian Airlines Corp.

37. Mahan Air

38. Jet Airways (India) Ltd.

39. Japan Airlines Int'l Co., Ltd.

40. Jalways Co., Ltd.

41. Jeju Air

จำนวนหุ้น

3,291

617

2,880

2,468

74,871

2,880

1,440

4,319

1,440

1,440

12,958

2,880

823

1,646

64,587

10,696

1,440

1,851

5,965

823

12,136

3,497

1,234

3,291

1,234

2,880

4,114

5,965

1,234

1,440

1,440

1,234

617

1,851

4,319

2,880

1,646

5,759

1,028

5,759

1,440

42. Jin Air

43. Jetstar Asia Airways Pte Ltd.

44. Jetstar Airways Pty Ltd.

45. Kuwait Airways

46. Korean Air

47. Kingfisher Airlines

48. KLM Royal Dutch Airlines

49. K-Mile Air

50. Air Koryo

51. Kenya Airways Ltd.

52. Air Astana

53. Lao Airlines

54. Malaysian Airlines System Berhad

55. Air Madagascar

56. Martinair Holland N.V.

57. Egypt Air

58. Nippon Cargo Airlines Co., Ltd.

59. Nok Airlines Co., Ltd.

60. Orient Thai Airlines Co., Ltd.

61. Oman Air

62. Philippine Airlines

63. Pakistan Int'l Airlines

64. Qantas Airways

65. Qatar Airways

66. Royal Brunei Airlines Sdn Bhd

67. ALIA - The Royal Jordanian Airlines

68. Nepal Airlines Corporation

69. Scandinavian Airlines System

70. Siberia Airlines

71. Siam General Aviation

72. Singapore Airlines

73. Silk Air (Singapore) Private Ltd.

74. Singapore Airlines Cargo Pte Ltd.

75. Saudi Arabian Airlines

76. Swiss Int'l Air Lines Ltd.

77. Tiger Airways

78. Thai Airways International Plc.

79. Turkish Airlines Inc.

80. Transaero Airlines

81. Emirates

82. United Airlines

83. Myanmar Airways International

84. United Parcel Service Co., Ltd.

85. Uzbekistan Airways

รวมผู้ถือหุ้น ข.

หมายเหตุ - รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2553





คณะกรรมการบริษัทฯ

การเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 39 ซึ่งกำหนดให้กรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า 3 คน โดย

(1) รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของบริษัทฯ และให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ

(2) ผู้ถือหุ้น บ. มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคน และให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ

เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีทุก ๆ ปี ต่อไปก็ดี กรรมการต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้งคือที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มที่ว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้น จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2553

ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ 11 คน ดังนี้

ประธานกรรมการ

นายชัยศักดิ์ อัมภุวรรณ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2549)

อายุ: 61 ปี

ตำแหน่ง:

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

การศึกษา:

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ สาขาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 44

การอบรม:

- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP รุ่น 13) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP รุ่น 51) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 130) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 2 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 10 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2552-2553 รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ปี 2547-2552 อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ*
- ปี 2546-2547 รองอธิบดี (ฝ่ายเศรษฐกิจ) กรมการขนส่งทางอากาศ*
- ปี 2545-2546 รองอธิบดี (ฝ่ายวิชาการ) กรมการบินพาณิชย์*

*กรมการบินพลเรือนในปัจจุบัน

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กฎหมาย กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ และคมนาคมและการสื่อสาร

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- รองประธานกรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาบริหารจัดการ บริหารธุรกิจ และสาขากฎหมาย





รอนประธานกรรมการ พลอากาศเอก ระเด่น พันธุ์พักตร์

(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 และได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2552)

อายุ: 63 ปี

ตำแหน่ง:

ข้าราชการบำนาญ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 39

การอบรม:

- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่น 26
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 107) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP รุ่น 73) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 29) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 4 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2548-2550 รองผู้บัญชาการทหารสูงสุด
- ปี 2545-2548 ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ปี 2543-2544 ผู้บัญชาการกองบัญชาการยุทธทางอากาศ กองทัพอากาศ

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการ บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาบริหารจัดการ บริหารธุรกิจ วิศวกรรม และความมั่นคง

รอนประธานกรรมการ พลเอก กมล แสนอิสระ

(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 และได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553)

อายุ: 61 ปี

ตำแหน่ง:

ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา:

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต, วทบ.(ทบ.) โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ 20
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม (EX-MPA 3)
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 44 (วปรอ. 4414)

การอบรม:

- Infantry Officer Advanced Course, FT, Benning, GA, U.S.A.
- โรงเรียนเสนาธิการทหารบก หลักสูตรหลักประจำ ชุดที่ 61
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 111) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of Compensation Committee (RCC รุ่น 29) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 8 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 3 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2551-2552 ประธานที่ปรึกษากองบัญชาการกองทัพไทย
- ปี 2550-2551 ผู้บัญชาการสถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- ปี 2548-2550 ผู้บัญชาการ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านความมั่นคง
- ด้านรัฐศาสตร์ การศึกษา ธรรมภิบาล

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- ราชนครินทร์พิเศษ
- ตุลาการศาลทหารสูงสุด
- ที่ปรึกษาคณะองคมนตรี วปอ. เพื่อสังคม
- ที่ปรึกษาสมาคม วปอ.
- ที่ปรึกษา คณะกรรมการพลังงาน ภูมิภาค
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขา กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา (การวางแผน) ความมั่นคง (ความมั่นคงแห่งชาติ) และสังคม (ธรรมภิบาล)



กรรมการ

นายวุฒิชัย ลิ้มหมณี

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553)

อายุ: 60 ปี

ตำแหน่ง:

อธิบดีกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิศวกรรมการบิน มหาวิทยาลัย FEATI สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

การอบรม:

- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารภาครัฐและกฎหมายมหาชน สถาบันพระปกเกล้า (ปรม.5)
- หลักสูตรนักบริหารระดับกลาง รุ่นที่ 2 กระทรวงคมนาคม
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)
- หลักสูตรผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง รุ่นที่ 21 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน และศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 112) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2550-2552 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ*
- ปี 2548-2550 ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ กรมการขนส่งทางอากาศ*

*กรมการบินพลเรือนในปัจจุบัน

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย
- ด้านการบิน บริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการบริหาร สถาบันการบินพลเรือน
- กรรมการบริหาร (ผู้แทน) ของวิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขา กฎหมายเฉพาะด้าน (การเดินอากาศ) คมนาคมและการขนส่ง (คมนาคมทางอากาศ) ระบบขนส่งและคลังสินค้า (Logistics)

กรรมการ

นายสมชัย ล้อจวบษ์

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553)

อายุ: 49 ปี

ตำแหน่ง:

อธิบดีกรมศุลกากร

การศึกษา:

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ OHIO STATE UNIVERSITY ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ OHIO STATE UNIVERSITY ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 20 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

การอบรม:

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 2 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 75) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- นักบริหารระดับสูง: ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 44 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2551-2552 ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ปี 2550-2551 ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ปี 2546-2550 รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการ การไฟฟ้านครหลวง
- กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพอุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขา เศรษฐศาสตร์ การเงิน สาขาการคลัง บริหารจัดการและบริหารธุรกิจ และกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา



กรรมการ นายศรีศักดิ์ ว่องสับสนาร

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

อายุ: 64 ปี

ตำแหน่ง:

ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหารกิจการโทรทัศน์กองทัพบก

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้าสื่อสาร (Distinction) มหาวิทยาลัย FEATI สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

การอบรม:

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 121) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 4 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2549-2550 ที่ปรึกษาคณะกรรมการการคมนาคม สมาคมผู้แทนราษฎร
- ปี 2548-2549 1. บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 - รองผู้อำนวยการใหญ่ (บริหาร)
 - ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารโครงการสุวรรณภูมิ
 - หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน (CFO)
- 2. ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการเงิน
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร โทรคมนาคม
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์

กรรมการ

นายคมกฤช วงศ์สมบูรณ์

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

อายุ: 48 ปี

ตำแหน่ง:

- ที่ปรึกษาประธานคณะกรรมการการคมนาคม สมาคมผู้แทนราษฎร
- นักวิชาการอิสระ

การศึกษา:

- ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร สาขาพัฒนสังคม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การอบรม:

- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD รุ่น 5) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 118) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 28) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of Compensation Committee (RCC รุ่น 29) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 4 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2551
 - ที่ปรึกษาคณะทำงานประชาสัมพันธ์เชิงรุกและบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - นักวิชาการประจำคณะกรรมาธิการการคมนาคม สมาคมผู้แทนราษฎร
 - อนุกรรมาธิการพิจารณาถ้อยแถลงและติดตามการดำเนินงานของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม สมาคมผู้แทนราษฎร
 - อนุกรรมาธิการตรวจสอบและประเมินผลการดำเนินงานตามมติของคณะกรรมาธิการการคมนาคม สมาคมผู้แทนราษฎร
 - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาการดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม สมาคมผู้แทนราษฎร
 - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาและการดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมและพลังงานทหาร
- ปี 2549-2550
 - กรรมการกำกับดูแลการที่ดี (กรรมการธรรมาภิบาล) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านการคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านสังคมและธรรมาภิบาล



กรรมการ

นายประเวช รัตนเพียร

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553)

อายุ: 52 ปี

ตำแหน่ง:

ประธานคณะกรรมการบริหาร
มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต

การศึกษา:

- ปริญญาตรี พานิชยศาสตร์และการบัญชี
สาขาการเงินการธนาคาร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สาขาการเงิน
การธนาคาร Marymouth College of
Virginia ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก บริหารการศึกษา
Kensington University
ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกัน
ราชอาณาจักร รุ่นที่ 46

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง บัญชี
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการศึกษา

กรรมการ

เรืออากาศโท นรหับ พลอยไพลย์

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

อายุ: 60 ปี

ตำแหน่ง:

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์
โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกัน
ราชอาณาจักร รุ่นที่ 46

การอบรม:

- หลักสูตร Director Accreditation
Program (รุ่นการบินไทย) สมาคมส่งเสริม
สถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรม
ระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 13 สถาบันพัฒนา
ข้าราชการ ฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

ประสบการณ์/ประวัติการ

ทำงาน:

- ปี 2550-2551 รองกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่
สังกัดสำนักงาน
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท การบินไทย
จำกัด (มหาชน)
- ปี 2547-2550 รองกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายรักษามาตรฐานและ
บริหารความเสี่ยง
บริษัท การบินไทย
จำกัด (มหาชน)
- ปี 2545-2547 ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายกิจการพิเศษ
บริษัท การบินไทย
จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา บริหารบุคคล
- ด้านการบิน บริหารบุคคล การควบคุม
จราจรทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน
กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

กรรมการ

นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

อายุ: 45 ปี

ตำแหน่ง:

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

การศึกษา:

- ปริญญาตรี พานิชยศาสตร์และการบัญชี
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การอบรม:

- ประกาศนียบัตร Senior Executive
Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ
ศศินทร์ (SASIN)
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบินพาณิชย์
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรผู้บริหาร
กระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.)
รุ่นที่ 13 สถาบันพัฒนาข้าราชการ
ฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

ประสบการณ์/ประวัติการ

ทำงาน:

- ปี 2550-2551 รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส
ฝ่ายปฏิบัติการ
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ปี 2540-2549 รองผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายปฏิบัติการ
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านบัญชี การเงิน
- ด้านการบิน บริหารการบิน การควบคุม
จราจรทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอชเอฟ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบิน
กรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลีคาร์บอเนต จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท กรุงเทพ
เฮลิคอปเตอร์เวิลด์ จำกัด
- นักบินที่ 1 ประจำฝูงบิน Airbus 319/320
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ที่ปรึกษา สมาคมศิษย์เก่า
โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหาร
เทศบาลนครราชสีห์



กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พลอากาศเอก ลุ่มชาย เอียร์อนันท์

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551)

อายุ: 59 ปี

ตำแหน่ง:

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า (วทบ.ทอ.) โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาโท วิศวกรรมไฟฟ้า (Aerospace Systems) Cranfield Institute of Technology สหราชอาณาจักร
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 46

การอบรม:

- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 30
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 5 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP รุ่น 47) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 3 สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2550-2551 ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษ กองทัพอากาศ (อัตรพลอากาศเอก)
- ปี 2549-2550 หัวหน้าฝ่ายทหารฝ่ายเสนารักษ์ ประจำบัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ปี 2548-2549 ผู้บัญชาการศูนย์วิทยาศาสตร์และพัฒนาระบบอาวุธ กองทัพอากาศ

ความเชี่ยวชาญ:

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

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- ตุลาการศาลทหาร
- อุปนายกสมาคมรักบี้ฟุตบอลแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์
- อุปนายกสมาคมวอลเลย์บอลแห่งประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขา กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนาคมนาคม และการขนส่ง และสาขา โทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ

รายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ 2553

กรรมการ

นายพงษ์ชัย อมตานนท์

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 - 28 กุมภาพันธ์ 2553)

อายุ: 46 ปี

ตำแหน่ง:

กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟอรัท คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับ 2) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

การอบรม:

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP รุ่น 30) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2548-ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ฟอรัท แทรคกิ้ง ซีส์เต็ม จำกัด
- ปี 2547-ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท จีเนียส อิเลคทรอนิกส์ มิเตอร์ จำกัด
- ปี 2545-ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท จีเนียส ทราฟฟิค ซีส์เต็ม จำกัด

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ และด้านคมนาคมและการสื่อสาร

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการ บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขา อุตสาหกรรม วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี คมนาคมและการสื่อสาร และสาขาบริหารจัดการ บริหารธุรกิจ

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการทำหน้าที่กำกับ ควบคุม ดูแลการบริหารกิจการ การตัดสินใจ การวางแผนนโยบาย และวางแผนกลยุทธ์เพื่อบรรลุเป้าหมายของกิจการและเพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐวิสาหกิจ โดยได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสม ตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคลเพื่อช่วยศึกษาถ่วงน้ำหนักตามความจำเป็น ได้แก่

- คณะกรรมการบริหาร
- คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน
- คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ
- คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

พร้อมทั้งได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน 5 คน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดจัดประชุมไว้เป็นทางการล่วงหน้าตลอดปี เพื่อกำกับดูแล มอบนโยบายการดำเนินงาน และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดประชุมเดือนละ 1 ครั้ง และมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงานประจำปี โดยมีการส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสาร และแผ่น CD-ROM ให้กรรมการล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ 6-7 วัน

การประชุมมีการจัดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการและผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ ทั้งยังส่งบันทึก รายงานการประชุมคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่าง ๆ) รับทราบการประชุมดังกล่าวด้วยทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือน รวมทั้งได้เผยแพร่สรุปมติการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งในการกำกับดูแลที่ดี เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ และเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จะทำทุก 6 เดือน และใช้แบบการประเมินผลคณะกรรมการฯ 2 รูปแบบ ได้แก่ การประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และการประเมินทั้งคณะ ซึ่งสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ 1		ครั้งที่ 2	
	(ตุลาคม 2552 - มีนาคม 2553)		(เมษายน - กันยายน 2553)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	96.7/100	ดีเยี่ยม	108.2/112	ดีเยี่ยม
ทั้งคณะ	115.4/120	ดีเยี่ยม	115.9/120	ดีเยี่ยม

การประเมินตนเองรายบุคคล ตามหลักปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ได้ให้ความสำคัญต่อเกณฑ์การประเมิน 6 หัวข้อ ได้แก่ ความโดดเด่นในความรู้ความสามารถ ความเป็นอิสระ ความพร้อมในการปฏิบัติงาน ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ และความมุ่งมั่นในการพัฒนาองค์กร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การประเมินตนเองทั้งคณะ ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน 4 หัวข้อ ได้แก่ การประชุมและคณะกรรมการสื่อสาร ขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ตระหนักถึงการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้ได้ประโยชน์สูงสุด และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในปีงบประมาณ 2553 กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนา ซึ่งจัดขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สถาบันพระปกเกล้า สถาบันวิทยาการตลาดทุน และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย รวมถึงการเข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย มีการเดินทางไปเยี่ยมชมดูงานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อเกิดความรู้ความเข้าใจในการกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น

ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เดินทางไปดูงานด้านความปลอดภัยของกิจการบินและการบริหารการควบคุมจราจรทางอากาศของหน่วยงาน DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ณ สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และเยี่ยมชมศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการควบคุมจราจรทางอากาศที่ทันสมัยของหน่วยงาน National Air Traffic Services (NATS) และดูงานนิทรรศการด้านการบิน Farnborough International Airshow 2010 ณ สหราชอาณาจักร เพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์ ในด้านการบริหารจัดการการควบคุมจราจรทางอากาศ

จากการเยี่ยมชมดูงานเรื่องการบริหารจัดการการควบคุมจราจรทางอากาศ ตลอดจนการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศในครั้งนั้น บริษัทฯ สามารถนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาระบบงาน และการบริหารจัดการการควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ในอนาคตต่อไป ทั้งนี้ ในการเยี่ยมชมภารกิจของ NATS Training บริษัทฯ มีแผน/โครงการความร่วมมือในการฝึกอบรม/พัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและด้านวิศวกรรมโดยใช้เทคโนโลยีใหม่ร่วมกับหน่วยงานดังกล่าวในอนาคต

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เดินทางไปพบปะกับผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงาน Civil Aviation Authority of Mongolia (MCAA) สาธารณรัฐมองโกเลีย เพื่อเป็นการกระชับความสัมพันธ์อันดีระหว่างหน่วยงาน โดยบริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจให้เข้าไปดำเนินโครงการสำคัญต่าง ๆ เกี่ยวกับระบบ/อุปกรณ์ รวมถึงโครงการฝึกอบรมหลักสูตรการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างต่อเนื่อง

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและข้อมูลขององค์กร ในรูปแบบของเอกสาร การฟังบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการ ได้แก่

1. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้กรรมการใหม่ ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ
2. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ (สถานะของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม ภารกิจการให้บริการการเดินอากาศ และภารกิจภาคธุรกิจ) โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร สภากรรมการด้านการขนส่งทางอากาศและผลประกอบการบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการสำคัญ หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และรายงานประจำปีของบริษัทฯ
3. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุม/เบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ คณะกรรมการชุดต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ ข้อมูลกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีบัญชี 2553 กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2553 กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน 5 คน โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------|---------------|
| 1. นายชัยศักดิ์ | อังค์สุวรรณ |
| 2. นายสมชัย | สัจจพงษ์ |
| 3. เรืออากาศโท นรหัช | พลอยใหญ่ |
| 4. นายพุดพิงศ์ | ปราสาททองโอสถ |
| 5. พลอากาศเอก สมชาย | เธียรอนันท์ |

คณะเลขาธิการคณะกรรมการบริษัทฯ



1

2

3

1. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ เลขานุการ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายชาติรี กิমানันท์ ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)
3. นางธนิยา สุนทรสถานติก ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2553 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม 12 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ *	12/12
พลอากาศเอก ระเด่น	พื้งพักตร์ ***	12/12
พลเอก กมล	แสนอิสระ ***	12/12
นายวุฒิชัย	สิงห์มณี ****	7/7
นายสมชัย	สัจจพงษ์ ****	5/7
นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร ***	12/12
นายคมกฤช	วงศ์สมบูรณ์ ***	12/12
นายประเวช	รัตนเพียร ****	5/7
เรืออากาศโท นรหัช	พลอยใหญ่ ***	11/12
นายพุมพิพจน์	ปราสาททองโอสธ ***	11/12
พลอากาศเอก สมชาย	เถียรอนันท์ **	12/12
นายพงษ์ชัย	อมตานนท์ (ลาออกเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2553)	5/5

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

หมายเหตุ *	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2549
**	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551
***	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552
****	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคน และไม่เกินห้าคน ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย

1. นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	ประธานกรรมการ
2. นายสมชัย	สัจจพงษ์	กรรมการ
3. เรืออากาศโท นรหัช	พลอยใหญ่	กรรมการ
4. นายพุดมพิงศ์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการ
5. พลอากาศเอก สมชาย	เรีอรอนันท์	กรรมการ
6. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สัจจโสภณ	เลขานุการ
7. นายชาติรี	กิมานันท์	ผู้ช่วยเลขานุการ
8. นางธนิยา	สุนทรศาสนดิก	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งขึ้นตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 42 วรรค 4 ซึ่งกำหนดว่า “เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ 2553 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม 11 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	11/11
นายสมชัย	สัจจพงษ์*	4/6
เรืออากาศโท นรหัช	พลอยใหญ่	10/11
นายพุดมพิงศ์	ปราสาททองโอสธ	9/11
พลอากาศเอก สมชาย	เรีอรอนันท์	11/11

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

หมายเหตุ * ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553

คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วย

1. พลอากาศเอก ระเด่น	พืงพัคตร์	ประธานกรรมการ
2. นายคมกฤษ	วงศ์สมบุญ	กรรมการ
3. นายประเวช	รัตนเพียร	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่	(ตรวจสอบภายใน)	เลขานุการ

อำนาจหน้าที่

- รายงานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานทางบริหาร
- รายงานผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจว่ามีประสิทธิผล ประสิทธิภาพและประหยัด เพียงใด
- รายงานรายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง
- รายงานว่าผลการปฏิบัติ ตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจกำหนด

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ 2553 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบรวม 11 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอกระเด่น	พืงพัคตร์	11/11
นายคมกฤษ	วงศ์สมบุญ	11/11
นายพงษ์ชัย	อมตานนท์ *	5/6
นายประเวช	รัตนเพียร **	4/5

หมายเหตุ

*

ลาออกเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2553

**

ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย

- | | | |
|--|-------------|---------------|
| 1. พลเอก กมล | แสนอิสระ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายวุฒิชัย | สิงห์มณี | กรรมการ |
| 3. นายศรีศักดิ์ | ว่องส่งสาร | กรรมการ |
| 4. เรืออากาศโท นรหัช | พลอยใหญ่ | กรรมการ |
| 5. พลอากาศเอก สมชาย | เหียรอนันท์ | กรรมการ |
| 6. ผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานความปลอดภัย) เลขานุการ | | |
| 7. ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย ผู้ช่วยเลขานุการ | | |

อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องประเมินสถานการณ์และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2553 มีการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงรวม 9 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลเอก กมล	แสนอิสระ	9/9
นายวุฒิชัย	สิงห์มณี *	3/9
นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร	9/9
เรืออากาศโท นรหัช	พลอยใหญ่ **	5/9
พลอากาศเอก สมชาย	เหียรอนันท์ **	7/9

หมายเหตุ

- * ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553
** ติดภารกิจต่างประเทศ

คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน

ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงินประกอบด้วย

- | | | |
|--|---------------|------------------|
| 1. นายสมชัย | สัจพงษ์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายวุฒิชัย | ปราสาททองโอสธ | กรรมการ |
| 3. พลอากาศเอก สมชาย | เหียรอนันท์ | กรรมการ |
| 4. ดร. อภิชัย | จันทร์เสน | ที่ปรึกษากฎหมาย |
| 5. หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน (CFO) | | เลขานุการ |
| 6. ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

พิจารณาดำเนินการจัดหาแหล่งเงินให้ครอบคลุมการจัดหาแหล่งเงินทั้งหมดของ บริษัทฯ เพื่อการลงทุน Refinance และอื่น ๆ ตามความจำเป็น โดยพิจารณาวิธีการอัตราดอกเบี้ย และเงื่อนไขให้เป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2553 มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน จำนวน 1 ครั้ง

คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ ประกอบด้วย

- | | | |
|--|------------------|---------------|
| 1. นายชัยศักดิ์ | อังค์สุวรรณ | ประธานกรรมการ |
| 2. พลอากาศเอก ระเด่น | พึงพิภตร | กรรมการ |
| 3. พลเอก กมล | แสนอิสระ | กรรมการ |
| 4. นายวุฒิชัย | สิงห์มณี | กรรมการ |
| 5. นายศรีศักดิ์ | ว่องส่งสาร | กรรมการ |
| 6. นายประเวช | รัตนเพียร | กรรมการ |
| 7. พลอากาศเอก สมชาย | เหียรอนันท์ | กรรมการ |
| 8. ผู้อำนวยการใหญ่ (กลยุทธ์และสื่อสารองค์กร) เลขานุการ | | |
| 9. ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาองค์กร | ผู้ช่วยเลขานุการ | |

อำนาจหน้าที่

พิจารณากำหนดกรอบและให้ข้อเสนอแนะในการจัดทำแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ ก่อนนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2553 มีการประชุมคณะกรรมการแผนวิสาหกิจ จำนวน 3 ครั้ง

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ประกอบด้วย

- | | | |
|---|------------------|---------------|
| 1. พลเอก กมล | แสนอิสระ | ประธานกรรมการ |
| 2. เรืออากาศโท นรหัช | พลอยใหญ่ | กรรมการ |
| 3. นายคมกฤช | วงศ์สมบูรณ์ | กรรมการ |
| 4. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) | เลขานุการ | |
| 5. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต | ผู้ช่วยเลขานุการ | |

อำนาจหน้าที่

- พิจารณากำหนดผลตอบแทนของผู้บริหารใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- พิจารณาเกี่ยวกับเกณฑ์การประเมินผลงานของผู้บริหารใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- พิจารณาเกี่ยวกับรายละเอียดสัญญาจ้าง
- พิจารณาคำตอบแทนของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
- พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2553 มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน รวม 8 ครั้ง รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการฯ ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลเอก กมล	แสนอิสระ	8/8
เรืออากาศโท นรหัช	พลอยใหญ่ *	4/8
นายคมกฤช	วงศ์สมบูรณ์	8/8

หมายเหตุ

* ติดภารกิจต่างประเทศ

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ 2553 กรรมการอิสระ ประกอบด้วย

1. พลอากาศเอก ระเด่น ฟุ้งพักตร์
2. พลเอก กมล แสนอิสระ
3. นายศรีศักดิ์ ว่องสงสาร
4. นายคมกฤช วงศ์สมบุญ
5. นายประเวช รัตนเพียร

กรรมการอิสระ ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดความหมายว่า หมายถึง “การแสดงความเห็นหรือรายงาน โดยใช้ดุลยพินิจตามหน้าที่และความรับผิดชอบได้อย่างเสรีและเป็นธรรมในการตัดสินใจ โดยไม่มีผลประโยชน์หรือส่วนได้ส่วนเสียทั้งทางตรงและทางอ้อมในเรื่องนั้น ๆ และไม่ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ใด ๆ ที่เกี่ยวกับทรัพย์สินหรือตำแหน่งหน้าที่ และไม่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลหรือสถานการณ์ใด ๆ จนทำให้เกิดการกระทำหรือละเว้นการกระทำ ซึ่งมีผลทำให้บริษัท และผู้ถือหุ้นเสียหายหรือสูญเสียผลประโยชน์ที่ควรจะได้รับ”

กรรมการอิสระจะมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและเป็นประจำทุกปี ในปีงบประมาณ 2553 มีการประชุม คณะกรรมการอิสระรวม 4 ครั้ง

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ ค่าเบี้ยประชุม จึงเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี 2553

ลำดับที่	คณะกรรมการ	จำนวนครั้งที่ประชุม	เบี้ยประชุม (บาท)
1.	คณะกรรมการบริษัทฯ	12	1,057,900.00
2.	คณะกรรมการบริหาร	11	426,500.00
3.	คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ	11	352,000.00
4.	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	9	250,000.00
5.	คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน	1	18,000.00
6.	คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ	3	76,000.00
7.	คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	8	176,000.00
	รวม	55	2,356,400.00

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี 2553

ลำดับที่	คณะกรรมการ		เบี้ยประชุม (บาท)
1.	นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	230,000.00
2.	พลอากาศเอก ระเด่น	ฟุ้งพักตร์	242,000.00
3.	พลเอก กมล	แสนอิสระ	232,000.00
4.	นายสมชัย	สัจพงษ์	74,000.00
5.	นายวุฒิชัย	สิงห์มณี	80,000.00
6.	นายประเวช	รัตนเพียร	96,000.00
7.	นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร	168,000.00
8.	นายคมกฤษ	วงศ์สมบูรณ์	256,000.00
9.	เรืออากาศโท นรหัช	พลอยใหญ่	184,000.00
10.	นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	168,000.00
11.	พลอากาศเอก สมชาย	ธีรอนันท์	96,000.00
12.	นายพงษ์ชัย	อมตานนท์	88,000.00
	รวม		1,914,000.00

คณะอนุกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิค (TAC)

ในปีงบประมาณ 2553 คณะอนุกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิค (Technical Advisory Committee: TAC) ประกอบด้วย

- | | | |
|---------------------|--|------------------|
| 1. นายไบรอัน | ซินแคลร์-ทอมป์สัน (Mr. Brian Sinclair-Thompson) | ประธานอนุกรรมการ |
| ตำแหน่ง : | Chairman of the Board of Airline Representatives (BAR)
Regional Manager Asia/Pacific Group Services, Swiss International Air Lines Ltd. | |
| 2. กัปตันวิโรจน์ | จู่ตะกะสุต (Capt. Wiroj Jutagasut) | อนุกรรมการ |
| ตำแหน่ง : | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) | |
| 3. นายโอเวน | เบอร์นาร์ด เดล (Mr. Owen Bernard Dell) | อนุกรรมการ |
| ตำแหน่ง : | Manager International Operations, International Affairs Department, Cathay Pacific Airways Limited | |
| 4. กัปตันสจ๊วต | จอร์จ เกรแฮม จูเลียน (Capt. Stuart George Graham Julian) | อนุกรรมการ |
| ตำแหน่ง : | Executive Vice President Asia Pacific, IFALPA | |
| 5. นายดักก์ | สก็อตต์ (Mr. Doug Scott) | อนุกรรมการ |
| ตำแหน่ง : | Manager Upper Airspace Services, Airservices Australia | |
| 6. นายเควิน | เลสลี ฮาร์วีย์ (Mr. Kevin Leslie Harvey) | อนุกรรมการ |
| ตำแหน่ง : | AD Mandate Expert-EATM, EUROCONTROL | |
| 7. พลอากาศเอก สมชาย | ธีรอนันท์ (ACM. Somchai Thean-anant) | อนุกรรมการ |
| ตำแหน่ง : | กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด | |

หน้าที่ความรับผิดชอบ

คณะอนุกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิคมีหน้าที่ให้คำปรึกษาและแนะนำเชิงเทคนิคต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อการวางแผนและการพัฒนาการให้บริการการเดินอากาศ ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานและกฎการบินสากล ซึ่งประเด็นการให้คำปรึกษาประกอบด้วย

- ทิศทางของอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจการบิน
- การบริหารความปลอดภัยการเดินอากาศ (Safety Management)
- การบริหารจราจรทางอากาศ และการพัฒนาระบบสนับสนุนการบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management/Communications, Navigation, Surveillance: ATM/CNS)
- เทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุนการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Service Related Information Technology)
- การพัฒนาธุรกิจในการอุตสาหกรรมการบิน (Aviation Related Business Development)

โดยคณะอนุกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิคชุดนี้ จะสิ้นสุดวาระการดำรงตำแหน่งวันที่ 25 สิงหาคม 2555

คณะกรรมการกิจการสัมพันธมิตร



01



02



03



04



05



06



07



08



09

ในปีงบประมาณ 2553 คณะกรรมการกิจการสัมพันธมิตร ประกอบด้วย

1. พลอากาศเอก สมชาย	เหียรอนันท์	ประธานกรรมการ	11. พันจ่าอากาศเอก ธนู	รัตน์สุภาพันธ์	กรรมการ
2. นายศิริ	พิเชียรโสภณ	กรรมการ	12. นายวันชัย	ชัยพันธ์เศรษฐ์	กรรมการ
3. นาวาอากาศเอก โชคชัย	สภานนท์	กรรมการ	13. นายสุกิจ	กลิ่นหอม	กรรมการ
4. นายอนุชา	ถาวรโชติสกุล	กรรมการ	14. นายวีรยุทธ	วีรการณ์	กรรมการ
5. นายสีหายุ	มูรธา	กรรมการ	15. นายเมธี	คำแหง	กรรมการ
6. นางธนิยา	สนุทธะศานติก	กรรมการ	16. นายสพล	สิงห์ดารา	กรรมการ
7. นายสุขเหลือ	เชียวอาชีพ	กรรมการ	17. นายสุเมฆ	เจริญศิลป์	กรรมการ
8. นางมัญชูกา	ธนาถ	กรรมการ	18. นายชัยโรจน์	ร่วมรัก	กรรมการ
9. นางสาวดวงตา	สมิตสุวรรณ	กรรมการ	19. นายรัก	ลาภานันต์	กรรมการและเลขานุการ
10. นายปริญญา	เทียนทอง	กรรมการ			



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19

หมายเหตุ

ลำดับที่ 4, 6, 7 และ 9 เป็นกรรมการฯ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2553 แทนกรรมการที่พ้นตำแหน่งไป

อำนาจหน้าที่

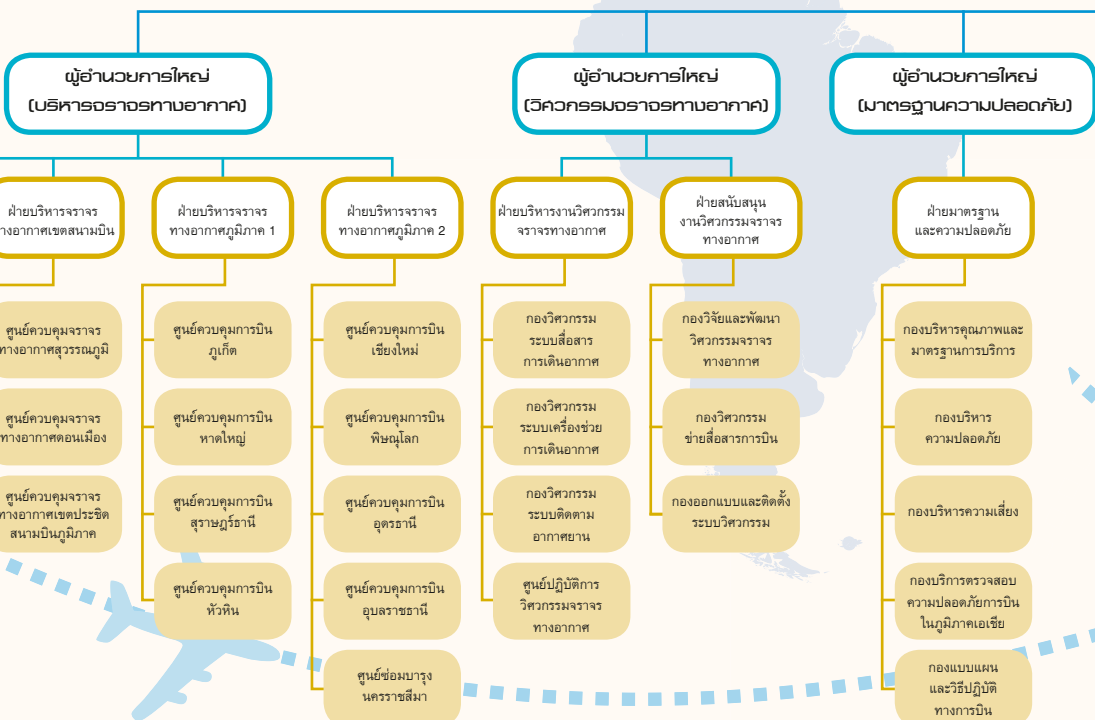
1. พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์
2. หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในรัฐวิสาหกิจ
3. พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงานอันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐวิสาหกิจ
4. ปรีกษาหารือเพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงานรวมถึงการร้องทุกข์เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย
5. ปรีกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง





โครงสร้างการบริหารงาน

Business Unit



คณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการผู้แทนผู้ถือหุ้นใหญ่

รองกรรมการผู้แทนผู้ถือหุ้นใหญ่
(3 อัตรา)

ผู้แทนผู้ถือหุ้นใหญ่*
(ตรวจสอบภายใน)

*รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

สำนักตรวจสอบภายใน

นักวิชาการ

สำนักกรรมการ
ผู้แทนผู้ถือหุ้นใหญ่

กองนิติการ

กองพัฒนาเทคโนโลยี
สารสนเทศ

ผู้แทนผู้ถือหุ้นใหญ่
(กลยุทธ์และสื่อสารองค์กร)

ฝ่ายกลยุทธ์
และพัฒนาองค์กร

ฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์

กองนโยบายแผนงาน
และโครงการ

กองแผนงานจราจร
ทางอากาศ

กองแผนงานวิศวกรรม
จราจรทางอากาศ

กองสื่อสารองค์กร

กองวิสาหกิจสัมพันธ์

ผู้แทนผู้ถือหุ้นใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)

ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
และคุณภาพชีวิต

ฝ่ายพัฒนาและ
ส่งเสริมการเรียนรู้

กองบริหาร
ทรัพยากรบุคคล

กองบริการพนักงาน

กองสวัสดิการ

กองพัฒนา
ทรัพยากรบุคคลด้านการ
บริการจราจรทางอากาศ

กองพัฒนา
ทรัพยากรบุคคล
ด้านวิศวกรรม

กองพัฒนาและบริหาร
การจัดการเรียนรู้

ผู้แทนผู้ถือหุ้นใหญ่
(การเงิน)

ฝ่ายการเงินและบัญชี

กองการเงิน

กองบัญชีและรายได้

กองงบประมาณ

ผู้แทนผู้ถือหุ้นใหญ่
(อำนาจการ)

ฝ่ายบริหาร
ศูนย์ประกอบ

ฝ่ายบริหารทั่วไป

กองแบบแผนและ
ควบคุมการก่อสร้าง

กองบริการไฟฟ้าและ
โทรศัพท์

กองอาคารและสถานที่

กองอำนาจการ

กองการพัสดุ

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ฝ่ายบริหารตำแหน่งตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไป ประกอบด้วย



พลอากาศเอก สมชาย เอิบรอนันท์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายเรืบริกคัฎี กัฎยาณชาติ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายศิริ พิเชียรโลกณ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นาวาอากาศตรี ประจักษ์ ลัฎจโลกณ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางลาริณิ แลณประสิทธิ
นักวิชาการ
ระดับรองกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่



นายดำรงห์ ม่วงศรี
ผู้อำนวยการใหญ่
(ตรวจสอบภายใน)



นายประทีป สุวรรณโกศล
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจรรยาบรรณอากาศ)



นายสมนึก รงค์ทอง
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจรรยาบรรณอากาศ)



นายอนุชา คำโหมง
ผู้อำนวยการใหญ่
(มาตรฐานความปลอดภัย)



นายอทินท์ วรรณบางกูร
ผู้อำนวยการใหญ่
(กลยุทธ์และสื่อองค์กร)



นายอาภากรเอก ไชยชัย ลากานนท์
ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ฝ่ายบริหารตำแหน่งตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไป ประกอบด้วย



นางอรอุร โคมอน
ผู้อำนวยการใหญ่
(การเงิน)



นายภาตรี คิมนันท์
ผู้อำนวยการใหญ่
(อำนวยการ)



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(พัฒนาธุรกิจ)



นาวาอากาศตรี เอกบุรุษ รอดเดทกีย
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นายฤชัย ณ ลมบล
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ
ผู้อำนวยการ
สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายคินกร บูบงค์
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศเส้นทางบิน



นายอนุชา ถาวรโชติสกุล
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศเขตสนามบิน



นาวาเอก สืบบุญ แนนหนา
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศ
ภูมิภาค 1



นายเจียวัฒน์ นิตราไพ
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศ
ภูมิภาค 2



นายทิมา มุรา
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารงานวิศวกรรม
จราจรทางอากาศ



นายณัฐวัฒน์ สุกานินท์
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายสนับสนุนงานวิศวกรรม
จราจรทางอากาศ

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ฝ่ายบริหารตำแหน่งตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไป ประกอบด้วย



นายวุฒิชัย สันกุลฤทธิการ
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย



นายสุทธิพงษ์ คงมูล
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาองค์กร



นางสาวกนิพากรณ์ นิปการ
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์



นางนัยบุรุษ อานาถ
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
และคุณภาพชีวิต



นายชาตรี คีตพงษ์ศักดิ์
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายพัฒนา
และส่งเสริมการเรียนรู้



นางอนิยา สุนทรธรรณติก
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายการเงินและบัญชี



นายสุภเหลือ เจื้อวอาชีง
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารศูนย์ประกอบการ



นางสาวดวงตา สนิทสุวรรณ
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารทั่วไป

นายวิเชต อีรพงค์
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารธุรกิจ

นายชนะ ทัดท่าทราย
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายวิศวกรรมบริการ

นาวาอากาศโท ธวัชชัย เกิดสวัสดิ์
ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบินทดสอบ



นายอนนท์ ตันตระกูล
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางอรษา อเนศวร
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางชิตกมล สุนทรสิทธิ์
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ฝ่ายบริหารตำแหน่งตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายหรือเทียบเท่าขึ้นไป ประกอบด้วย



นายจิตร ธีโนรัศ
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นายปรีชา หับบอแว้ม
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นายชลอ นิยมลมาน
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นายเวสโปง พรหมกิ่งแก้ว
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นายติงศักดิ์ แลงโซติ
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางลาวลุมพินา เชิดชื่น
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางอาราภย์ มณฑลพลิน
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



การให้บริการของบริษัทฯ

1. บริการการบินอากาศ

การให้บริการการบินอากาศ (Air Navigation Services: ANS) ประกอบด้วย บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS) และบริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Telecommunications Service: COM)

1.1 ให้บริการจราจรทางอากาศ แบ่งได้ดังนี้

1) บริการจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน (Aerodrome Control Service)

ให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ครอบคลุมรัศมี 5-10 ไมล์ทะเลจากท่าอากาศยาน ระยะสูงโดยเฉลี่ยจากพื้นดินถึง 2,000 ฟุต รวมทั้งรับผิดชอบอากาศยานบนทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway)

2) บริการจราจรทางอากาศเขตประชิดท่าอากาศยาน (Approach Control Service)

ให้บริการจราจรทางอากาศแก่อากาศยาน ซึ่งทำการบินขึ้น-ลงและบินผ่าน ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ โดยแบ่งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

- บริการจราจรทางอากาศท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ท่าอากาศยานดอนเมือง ให้บริการแก่อากาศยานที่ปฏิบัติการบินภายใน Bangkok Terminal Control Area (BKK TMA) และ Bangkok Control Zone (BKK CTR) มีพื้นที่รับผิดชอบ 50 ไมล์ทะเล โดยรอบจากท่าอากาศยาน ระยะสูงจากระดับน้ำทะเลถึง 16,000 ฟุต
- บริการจราจรทางอากาศท่าอากาศยานภูมิภาค ให้บริการแก่อากาศยานในเขตสนามบินที่รับผิดชอบ มีพื้นที่รับผิดชอบโดยเฉลี่ย 30 ไมล์ทะเลจากท่าอากาศยาน ระยะสูงจากระดับน้ำทะเลถึง 11,000 ฟุต

3) บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)

ให้บริการจราจรทางอากาศแก่อากาศยานทุกประเภท ซึ่งทำการบินตามเส้นทางบินในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ

ปริมาณการจราจรทางอากาศ

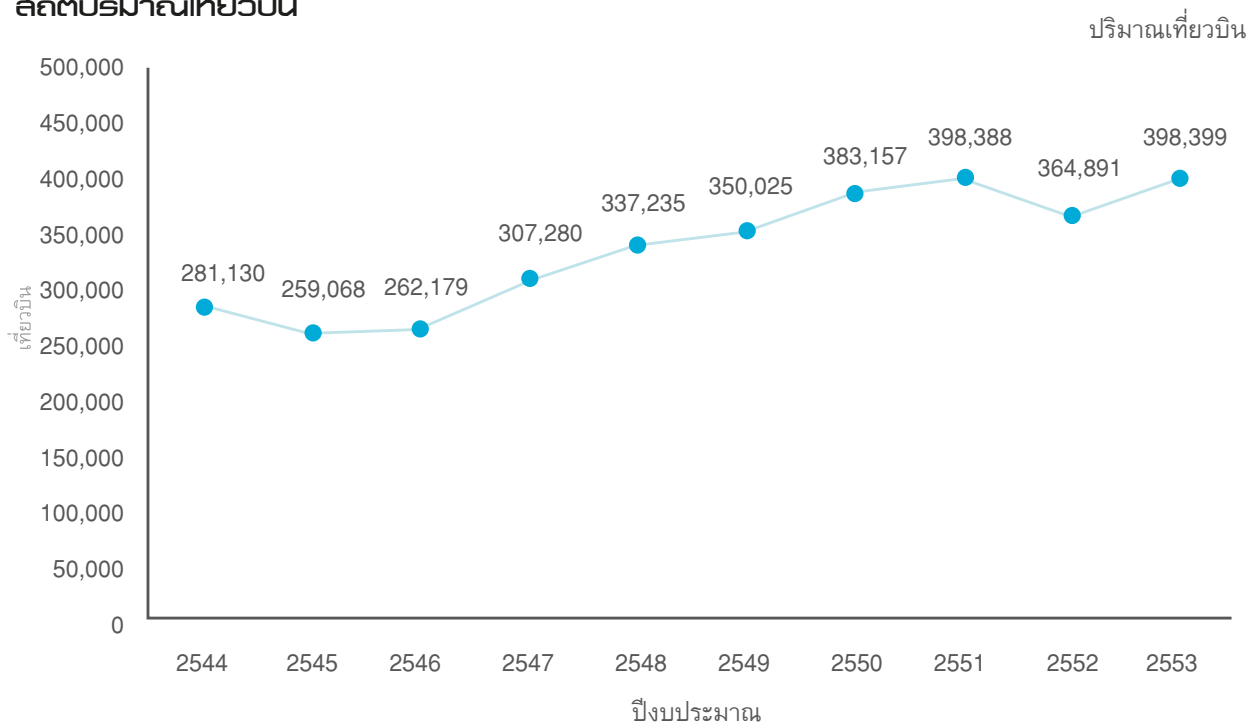
ในปีงบประมาณ 2553 ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 398,399 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2552 จำนวน 33,508 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 9.18



ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control)

ชนิดของเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง	
	2552	2553	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น (+)% ลดลง (-)%
เที่ยวบินพลเรือนระหว่างประเทศ				
- บินประจำ	186,811	202,426	15,615	8.36
- บินลงไม่ประจำ	10,865	13,700	2,835	26.09
- บินผ่าน	46,205	50,105	3,900	8.44
เที่ยวบินพลเรือนภายในประเทศ	105,059	118,081	13,022	12.39
เที่ยวบินทหาร	15,951	14,087	-1,864	-11.69
ผลรวมเที่ยวบินทั้งหมด	364,891	398,399	33,508	9.18

สถิติปริมาณเที่ยวบิน



หมายเหตุ

1. ปีงบประมาณ 2543-2544 เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียเริ่มฟื้นตัวทำให้มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น
2. ปีงบประมาณ 2545-2546 ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมในประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงการปิดน่านฟ้าในเขตคาบสมุทรประเทศอัฟกานิสถาน และโรคทางเดินหายใจเฉียบพลัน (SARS) ระบาดในหลายประเทศ
3. ปีงบประมาณ 2547-2550 มีการเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องและการสนับสนุนของภาครัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยว
4. ปีงบประมาณ 2551-2552 เกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก บัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ปัญหาการเมืองภายในประเทศ รวมถึงเหตุการณ์ปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้สายการบินปรับลดจำนวนเที่ยวบิน
5. ปีงบประมาณ 2553 ภาวะเศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัว สายการบินมีการทำการบินเพิ่มขึ้น รวมถึงประเทศในกลุ่มเอเชียแปซิฟิกมีการดำเนินนโยบายที่ต่อเนื่องเพื่อขยายการเปิดเสรีทางการบิน พร้อมกับการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานของประเทศต่าง ๆ จึงเป็นแรงดึงดูดให้เกิดการไหลเข้ามาของนักเดินทางท่องเที่ยวทางอากาศในภูมิภาคนี้

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาค (Approach/Aerodrome Control Services at Suvarnabhumi Airport, Don Mueang Airport and Provincial Airports)

ท่าอากาศยาน	ปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง	
	2552	2553	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น (+)% ลดลง (-)%
สุวรรณภูมิ	247,551	268,621	+21,070	+8.51
ดอนเมือง	70,652	79,205	+8,553	+12.11
เชียงใหม่	33,540	38,057	+4,517	+13.47
หาดใหญ่	51,696	56,883	+5,187	+10.03
ภูเก็ต	38,097	48,490	+10,393	+27.28
พิษณุโลก	22,895	22,055	-840	-3.67
อุบลราชธานี	12,917	10,620	-2,297	-17.78
อุดรธานี	14,216	17,468	+3,252	+22.87
สุราษฎร์ธานี	10,720	14,036	+3,316	+30.93
เชียงราย	7,462	7,828	+366	+4.90
สมุย	19,137	21,033	+1,896	+9.91
รวม	210,680	236,470	+25,790	+12.24
ท่าอากาศยานอื่น ๆ	132,965	105,819	-27,146	-20.41
รวมสถิติทั้งหมด	343,645	342,289	+1,356	+0.40

หมายเหตุ

1. การให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค แบ่งส่วนการให้บริการดังนี้

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ มีหอบังคับการบินลูกข่าย ประกอบด้วย หอบังคับการบินแม่ฮ่องสอน หอบังคับการบินเชียงราย หอบังคับการบินลำปาง

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ มีหอบังคับการบินลูกข่าย ประกอบด้วย หอบังคับการบินตรัง หอบังคับการบินนราธิวาส

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต มีหอบังคับการบินลูกข่าย ประกอบด้วย หอบังคับการบินระนอง หอบังคับการบินกระบี่

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก มีหอบังคับการบินลูกข่าย ประกอบด้วย หอบังคับการบินแม่สอด หอบังคับการบินตาก หอบังคับการบินสุโขทัย หอบังคับการบินแพร่ หอบังคับการบินน่าน หอบังคับการบินเพชรบูรณ์

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี มีหอบังคับการบินลูกข่าย ประกอบด้วย หอบังคับการบินชุมพร หอบังคับการบินสมุย หอบังคับการบินนครศรีธรรมราช

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี มีหอบังคับการบินลูกข่าย ประกอบด้วย หอบังคับการบินขอนแก่น หอบังคับการบินเลย หอบังคับการบินนครพนม หอบังคับการบินสกลนคร

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี มีหอบังคับการบินลูกข่าย ประกอบด้วย หอบังคับการบินบุรีรัมย์ หอบังคับการบินร้อยเอ็ด หอบังคับการบินสุรินทร์ หอบังคับการบินนครราชสีมา

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน มีหอบังคับการบินลูกข่าย ประกอบด้วย หอบังคับการบินตราด

ศูนย์ซ่อมบำรุงนครราชสีมา ไม่มีหอบังคับการบินลูกข่ายด้าน ATC

2. ในส่วนของท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเป็นผลมาจากปัจจัยต่าง ๆ

ได้แก่ เครื่องบินทหารบินไปปฏิบัติงานในพื้นที่เขตจังหวัดสงขลาเพิ่มขึ้น และหน่วยบินต่าง ๆ ย้ายฐานที่ตั้งทำการ เช่น เครื่องบินทหาร ย้ายฐานฝึก หรือการจัดตั้งหน่วยทำฝนเทียมและดับไฟป่าของหน่วยบินเกษตร

1.2 บริการสื่อสารการบิน

บริษัทฯ ให้บริการสื่อสารการบินประจำที่ (Aeronautical Fixed Service: AFS) และเป็นศูนย์รวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูล อุตุนิยมวิทยาการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ROBEX Centre and Regional OPMET Data Bank) ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและควมมีประสิทธิภาพในการเดินอากาศ ดังนี้

1) การให้บริการสื่อสารการบินประจำที่ (Aeronautical Fixed Service: AFS)

บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบินผ่านเครือข่ายสื่อสารโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Telecommunication Network: ATN) เป็นเครือข่ายหลักและผ่านเครือข่ายสื่อสารโทรคมนาคมการบินประจำที่ (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN) บางหน่วยงาน สำหรับการให้บริการสื่อสารการบินภายในประเทศ โดยมีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับหน่วยงานบริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานภายในประเทศ ที่ทำการของบริษัทสายการบินมากกว่า 60 สายการบิน สำนักอุตุนิยมวิทยาขนส่ง และหน่วยงานราชการต่าง ๆ

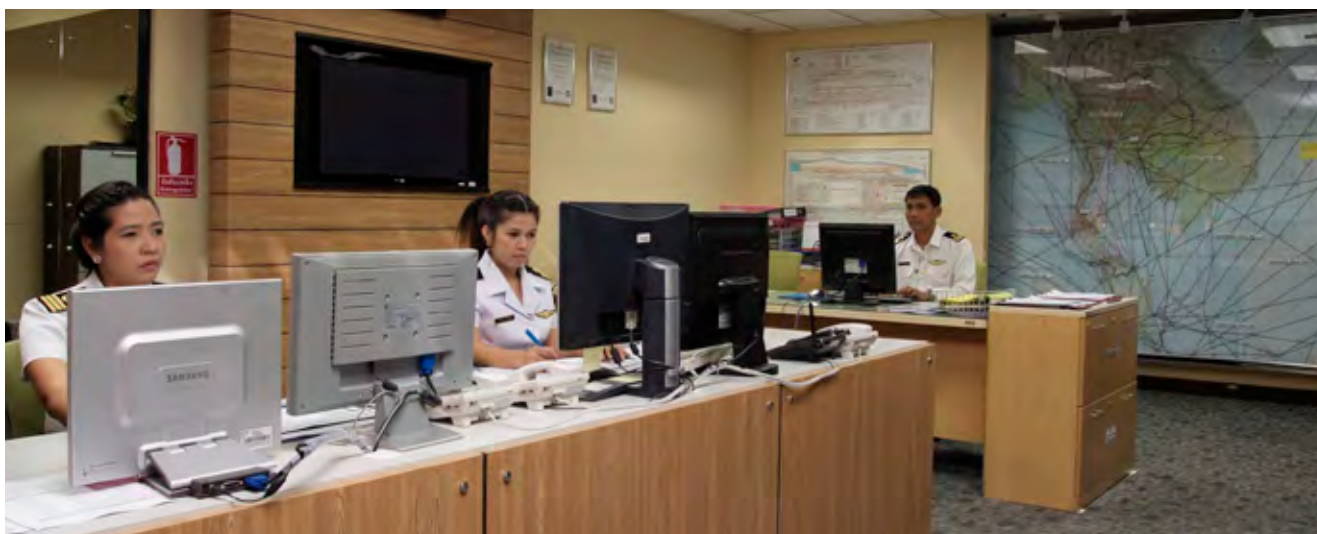
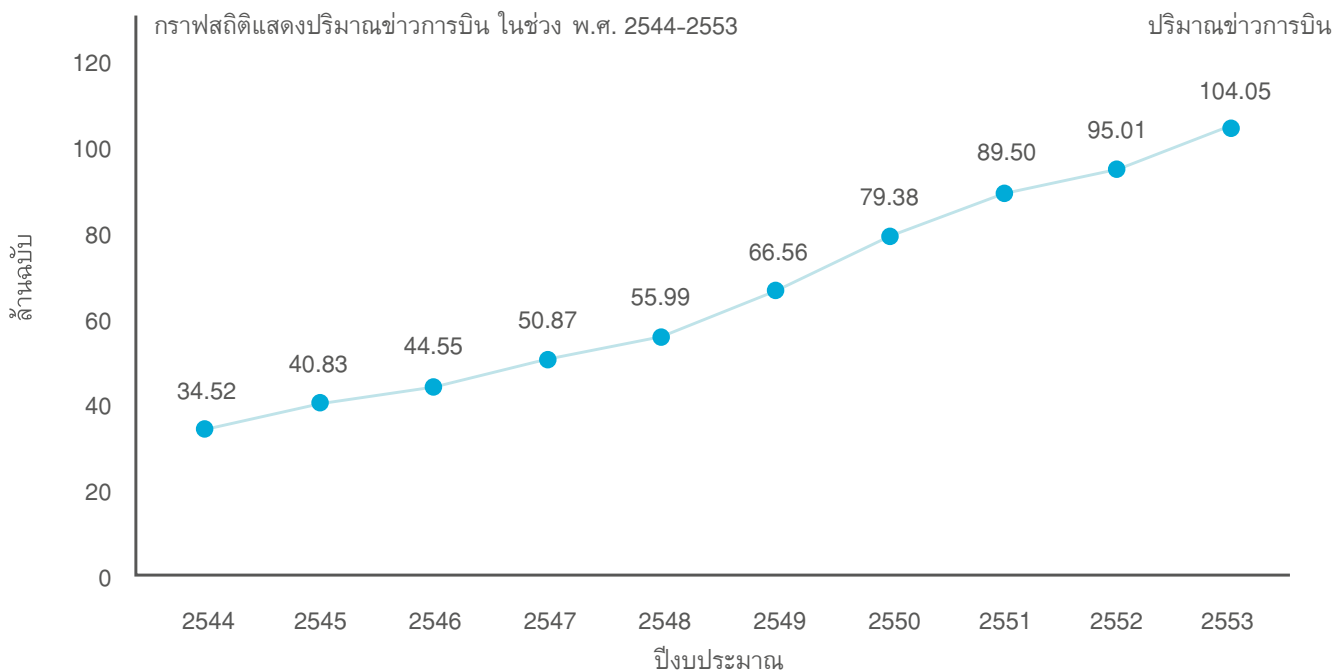
นอกจากนี้ บริษัทฯ ในฐานะเป็นศูนย์สื่อสารการบินระหว่างประเทศ (International AFTN Communication Centre) ปฏิบัติการสื่อสารรับ-ส่ง ถ่ายทอด กระจายข่าวแผนการบิน ข่าวความเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวประกาศนักบิน ข่าวอุตุนิยมวิทยาการบิน และข่าวอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศจากทั่วภูมิภาคของโลกไปยังผู้เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service: ATS) นักบิน เจ้าหน้าที่สายการบินทั้งในและต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายสื่อสารการบิน AFTN และ ATN ภายใต้ระเบียบและวิธีปฏิบัติที่กำหนดไว้ในเอกสาร Annex 10 Volume II ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศจำนวน 11 ศูนย์ ดังนี้

วงจร	เครือข่าย	ความเร็ว
1. เวียงจันทน์	ผ่านระบบดาวเทียม	300 bauds
2. ย่างกุ้ง	ผ่านระบบดาวเทียม	300 bauds
3. ธากา	ผ่านระบบดาวเทียม	300 bauds
4. พนมเปญ	ผ่านระบบดาวเทียม	300 bauds
5. กัวลาลัมเปอร์	ผ่านระบบดาวเทียม	2,400 bps
6. ปักกิ่ง	ผ่านระบบดาวเทียม	2,400 bps
7. โฮจิมินห์	ผ่านระบบดาวเทียม	2,400 bps
8. โรม	ผ่านระบบสายนำสัญญาณใต้น้ำ	64 Kbps
9. ฮองกง	ผ่านระบบสายนำสัญญาณใต้น้ำ	64 Kbps
10. มุมไบ	ผ่านระบบสายนำสัญญาณใต้น้ำ	64 Kbps
11. สิงคโปร์	ผ่านระบบสายนำสัญญาณใต้น้ำ	64 Kbps

สถิติเปรียบเทียบปริมาณข่าวการบิน

ปีงบประมาณ 2553 มีสถิติปริมาณข่าวรับ-ส่ง จำนวน 104,054,173 ฉบับ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณข่าวรับ-ส่ง ของปีงบประมาณ 2552 ซึ่งมีจำนวน 95,007,114 ฉบับ มีปริมาณข่าวรับ-ส่งเพิ่มขึ้น จากปีงบประมาณ 2552 จำนวน 9,047,059 ฉบับ หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 24,787 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 9.5%



2) การดำเนินงานเป็นศูนย์รวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (ROBEX Centre and Regional OPMET Data Bank)

บริษัทฯ ในฐานะเป็นศูนย์รวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และให้บริการข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีหน้าที่หลัก 3 ประการ ได้แก่

- 2.1 ทำหน้าที่เป็นศูนย์ข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาค (ROBEX Centre) โดย รับผิดชอบในการรวบรวมข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Information) เพื่อเผยแพร่และแลกเปลี่ยนให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยบริการจราจรทางอากาศ นักบิน เจ้าหน้าที่ สายการบิน ภายใต้ระเบียบและวิธีปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
- 2.2 ทำหน้าที่ในฐานะเป็นศูนย์ข้อมูลข่าวอากาศการบิน (Regional OPMET Data Bank: RODB) ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยรับผิดชอบในการรวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน ซึ่งปัจจุบัน บริษัทฯ เป็น 1 ใน 5 ของศูนย์ข้อมูลข่าวอากาศการบิน ประกอบด้วยประเทศไทย สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์
- 2.3 ทำหน้าที่เป็นศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่างภูมิภาค โดยแลกเปลี่ยนกับประเทศต่าง ๆ ในตะวันออกกลางและแอฟริกา

สถิติเปรียบเทียบปริมาณข่าวอากาศการบิน

ปีงบประมาณ 2553 มีสถิติปริมาณข่าวรับ-ส่ง จำนวน 2,558,487 ฉบับ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณข่าวรับ-ส่ง ของปีงบประมาณ 2552 ซึ่งมีจำนวน 2,195,599 ฉบับ มีปริมาณข่าวรับ-ส่งเพิ่มขึ้น จากปีงบประมาณ 2552 จำนวน 362,888 ฉบับ หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 994 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 16.5%

3) การบริการข่าวสารการบิน

บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบินที่เป็นประโยชน์ให้แก่นักบินหรือตัวแทนที่จะมาทำแผนการบิน ข่าวสารการบิน ได้แก่ เอกสาร แอลงข่าวการบิน (Aeronautical Information Publication: AIP) AIP Supplement, Aeronautical Information Circular: AIC, ข่าวประกาศนักบิน (Notices to Airmen: NOTAM), Enroute Chart, Aeronautical Information Regulation and Control (AIRAC) ในการให้บริการแก่อากาศยานที่ทำการบินออกจากท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานใกล้เคียง เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการข้อมูลข่าวสารการบินแก่อากาศยาน ที่ทำการบินภายในประเทศ และต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังปฏิบัติงานในฐานะที่เป็นสำนักงานประกาศผู้ทำงานในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office: NOF) และให้บริการระบบตอบรับอัตโนมัติของ NOTAM Database ผ่านข่ายสื่อสารการบิน (Aeronautical Telecommunication Network: ATN) สำหรับวงจรในประเทศ และข่ายสื่อสารการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN) สำหรับวงจรต่างประเทศ โดยมุ่งเน้นให้บริการข่าวสารการบินให้มีความถูกต้อง รวดเร็ว ก่อนที่จะทำการบิน เพื่อให้อากาศยานไปถึงจุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัย รวมทั้งให้บริการในการผลิต แผนที่การบิน (Aeronautical Charts) แสดงการบินขึ้น-ลง และการขับเคลื่อนอากาศยาน ณ ภาคพื้นสนามบินของ ท่าอากาศยานสากลระหว่างประเทศและท่าอากาศยานพาณิชย์ภายในประเทศ เพื่อออกประกาศในบรรณสารประเทศไทย (AIP-Thailand)

ข่าวสารเคลื่อนไหวนอบบอากาศยาน (Movement and Control Messages)

ประกอบด้วยข่าว Air Traffic Service (ATS) Messages เกี่ยวกับ Flight Plan, Modification, Delay, Cancellation, Departure and Arrival ปีงบประมาณ 2553 มีสถิติปริมาณข่าว จำนวน 5,597,575 ฉบับ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณข่าวของปีงบประมาณ 2552 ซึ่งมีจำนวน 5,516,219 ฉบับ มีปริมาณข่าวเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2552 จำนวน 81,356 ฉบับ หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 223 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 1.47%



2. บริการเกี่ยวเนื่อง

ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ ได้ขยายการดำเนินงานทางธุรกิจอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านการผลิตและจัดหาอุปกรณ์และบริการเกี่ยวเนื่อง บริการเช่าอุปกรณ์สื่อสาร บริการซ่อมบำรุงระบบสื่อสาร บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน บริการบินทดสอบ บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM บริการสอบเทียบมาตรฐานและซ่อมบำรุงเครื่องมือวัด นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากหน่วยงานภาครัฐให้ดำเนินโครงการสำคัญต่าง ๆ ที่นอกเหนือกิจการบินเพื่อสนับสนุนภาคการขนส่งของประเทศไทย

การดำเนินธุรกิจโดยเน้นกลยุทธ์การผลิต/จำหน่าย/ให้บริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าเฉพาะราย (tailor-made) อีกทั้งได้เน้นการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับ Performance-Based Navigation (PBN) ได้แก่ บริการบินทดสอบ PBN บริการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการนำ PBN เข้าใช้งาน บริการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับ PBN ซึ่งรัฐภาคีต่าง ๆ ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในทุกภูมิภาคทั่วโลกจะต้องนำเข้าใช้งาน ณ ท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศไปใช้บริการนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 2016 เป็นต้นไป

การดำเนินงานที่สำคัญประจำปีงบประมาณ 2553 มีดังนี้

2.1 การผลิต/จัดหาอุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ รวมถึงให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง สํารวจ ตรวจสอบ และปรับเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้งานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ ดังนี้

การผลิตและติดตั้งอุปกรณ์:

- บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการจัดทำเครื่องลงคะแนนต้นแบบรุ่นที่ 4 และติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อเป็นระบบรักษาความปลอดภัยให้กับสำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง (กกต.) บนชั้นที่ 7 และ 8 ของอาคารสำนักงาน ซึ่งเป็นชั้นทำงานของผู้บริหาร กกต.
- การจัดหาและติดตั้งระบบโทรศัพท์ฉุกเฉินประจำหอบังคับการบิน จำนวน 2 ชุด ให้กรมสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ กองทัพอากาศ ติดตั้งเครื่องรับ-ส่งวิทยุสื่อสารให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- การจัดหา ติดตั้ง ทดสอบการใช้งานระบบถ่ายทอดข่าวสารอัตโนมัติและอุปกรณ์สถานีปลายทางพร้อมด้วยระบบแสดงข้อมูลเที่ยวบินบนจอแสดงผล ให้กับราชอาณาจักรภูฏาน
- การติดตั้ง HF Voice Radio ให้ ARINC INC.

การสำรวจ ปรับปรุง และซ่อมบำรุงอุปกรณ์:

- ซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ให้กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ
- ซ่อมบำรุงระบบถ่ายทอดข่าวสารอัตโนมัติและอุปกรณ์สถานีปลายทาง จำนวน 21 สถานี ให้กองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงระบบสื่อสารให้กับภาคเอกชน ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) International Aviation College, Nok Airlines Co., Ltd., Samsung Engineering Co., Ltd. เป็นต้น
- ปรับปรุงข่ายสื่อสารของกรมการบินพลเรือนพม่าให้ Partner Associates Int'l Ltd.



2.2 บริการบินทดสอบ

ในประเทศ

- บริษัทฯ ได้ให้บริการบินทดสอบประจำปีระบบไฟนาร์วัน PAPI ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (Bangkok Airways)
- บินทดสอบระบบเรดาร์ ที่ท่าอากาศยานอุตะเภาก็ให้ Selex Sistemi Integrati
- บินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานทหาร จังหวัดสงขลา ให้บริษัท สยามเอวิเอชั่น จำกัด

ต่างประเทศ

- บริษัทฯ ได้ให้บริการบินทดสอบระบบเรดาร์ให้ Cambodia Air Traffic Services Co., Ltd. ในประเทศกัมพูชา
- บริษัทฯ บินทดสอบระบบไฟนาร์วัน PAPI ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวให้ บริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด
- บริษัทฯ บินทดสอบการใช้งานแผนภูมิการบินแบบ PBN 4 ครั้งที่ได้หวั่นให้ Thales Air Systems
- บริษัทฯ บินทดสอบแผนภูมิการบินแบบ PBN ที่ท่าอากาศยานไนได้หวั่นให้ Jeppesen Sanderson, INC.



2.3 บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

บริษัทฯ ได้ให้บริการประเภทนี้ แก่สายการบินและผู้ประกอบการอื่น ๆ ในต่างประเทศ รวมทั้งสิ้น 42 ราย อาทิเช่น PT Indonesia Air Asia, Religare Aviation Ltd., Bukovina, Jet Asia Ltd., Spirit of Manila Airlines INC., Grasim Industries Ltd., Macau Jet International Co. เป็นต้น โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการ 58 ลำ

2.4 บริการสอบเทียบมาตรฐานและซ่อมบำรุงเครื่องมือวัด

บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับเทียบ/สอบเทียบมาตรฐาน เครื่องมือวัด รวมทั้งสิ้น 1,149 เครื่อง เพิ่มขึ้น 35 เครื่อง หรือคิดเป็น 3.2% เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2552 และซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องมือวัดรวมทั้งสิ้น 127 เครื่อง ให้หน่วยงานทั้งในและต่างประเทศ อาทิเช่น Cambodia Air Traffic Services Co., บริษัท ยูนิทรีโอ เทคโนโลยี จำกัด, Digital Research & Consulting Co. เป็นต้น นอกจากนี้ เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นแก่ลูกค้าผู้ใช้บริการ บริษัทฯ ได้ขอขยายการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 17025 version 2005 ด้านความถี่สูง และได้รับการรับรองจากสมาคมมาตรฐานอุตสาหกรรม (สมอ.) เรียบร้อยแล้ว ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงระยะเวลาการสอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสอบเทียบเครื่องมือวัดให้รวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งยังได้ดำเนินโครงการปรับปรุงระบบการซ่อมบำรุงเครื่องมือวัดด้วย ยังผลให้สามารถเพิ่มจำนวนเครื่องมือวัดที่ได้รับการซ่อมบำรุงให้แล้วเสร็จมากขึ้น



2.5 บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสารสำหรับสายการบิน

บริษัทฯ ได้จัดหาอุปกรณ์สื่อสารให้สายการบิน ผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยาน กลุ่มบริษัทพลังงาน ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือเข้าใช้งานวิทยุสื่อสารทั้งแบบ Digital Trunked Radio แบบ Conventional Radio โดยมีระบบอุปกรณ์สื่อสารที่ให้เข้าใช้งานรวมทั้งสิ้น 6,107 ชุด ส่วนระบบ ATN (AMSS) ได้ให้บริการเข้าใช้งานแก่สายการบิน และผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้บริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์สื่อสารให้กลุ่ม ปตท. รวมถึงการติดตั้ง รื้อถอนอุปกรณ์สื่อสารที่ให้สายการบินเข้าใช้งาน ทั้งนี้ ในภาพรวมรายได้จากการให้บริการทุกประเภทดังกล่าว เพิ่มขึ้น 13.23% เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2552

2.6 บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

บริษัทฯ ได้ให้บริการเช่าสื่อสารผ่านดาวเทียมแก่หน่วยงานด้านการบินในประเทศต่าง ๆ เพื่อใช้ติดต่อสื่อสารด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในวงจรเสียง (voice) และวงจรข้อมูล (data) จำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา พม่า และบังคลาเทศ

2.7 บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

บริษัทฯ ได้ให้บริการนี้แก่สายการบิน จำนวน 99 สายการบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2552 จำนวน 5 สายการบิน และมีปริมาณการรับ - ส่ง ข้อมูลการบินทั้งสิ้น 45.38 ล้านกิโลบิต เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2552 จำนวน 2.8 ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นเพิ่มขึ้นประมาณ 6.64%

ในส่วนของการขยายขอบเขตพื้นที่ของข่ายสื่อสาร เพื่อให้อากาศยานพาณิชย์ต่าง ๆ สามารถติดต่อสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่ที่สายการบินต่าง ๆ บินผ่านได้มากยิ่งขึ้นนั้น ปรากฏว่าสามารถติดตั้งสถานีภาคพื้นระยะไกลและเปิดใช้งานแล้วเพิ่มขึ้นอีก 3 แห่ง และยังได้ติดตั้งสถานีสำหรับให้บริการเที่ยวบินที่ใช้งาน VDL mode 2 อีกจำนวน 6 แห่ง ในประเทศนิวซีแลนด์และเกาหลีใต้ (ในปีงบประมาณ 2552 มีสถานีภาคพื้นระยะไกล จำนวน 55 แห่ง ใน 11 ประเทศ และในปีงบประมาณ 2553 มีสถานีภาคพื้นระยะไกลจำนวน 58 แห่ง และสถานีสำหรับให้บริการเที่ยวบินที่ใช้งาน VDL mode 2 จำนวน 6 แห่ง ใน 12 ประเทศ โดยมีพันธมิตรใหม่ทางธุรกิจอีก 1 ประเทศ คือ นิวซีแลนด์)

2.8 บริการฝึกอบรม จัดสัมมนา และให้คำปรึกษา

บริษัทฯ ได้จัดฝึกอบรม รวม 7 หลักสูตร โดยฝึกอบรมให้หน่วยงาน Civil Aviation Authority of Mongolia (CAAM) ประเทศมองโกเลีย 5 หลักสูตร และฝึกอบรมให้กับ Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) ประเทศเนปาล 2 หลักสูตร โดยหลักสูตรที่ลูกค้าสนใจได้แก่ หลักสูตรด้านปฏิบัติการควบคุมจราจรทางอากาศ ด้านวิศวกรรม ด้านการเงินและบริหารทั่วไป นอกจากนี้ Civil Aviation Authority of Bangladesh (CAAB) ประเทศบังกลาเทศ ยังมอบหมายให้บริษัทฯ จัด PBN Workshop ให้ด้วย

อนึ่ง บริษัทฯ ยังได้ให้ความร่วมมือแก่หน่วยงานในกิจการบินโดยได้ส่งวิศวกรไปถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับ PBN แก่เจ้าหน้าที่กรมการบินพลเรือนภูฏาน และเนปาล แห่งละ 3 วัน ตามคำเชิญของกรมการบินพลเรือนภูฏาน และเนปาล

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับความไว้วางใจให้ดำเนินโครงการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายคมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข โดยนอกจากการดำเนินโครงการพัฒนาเครื่องต้นแบบระบบเครื่องกันไม่อัตโนมัติตามที่กล่าวไปแล้ว ยังมีโครงการอื่น ๆ ดังนี้

1) การศึกษาเกี่ยวกับการจัดตั้งศูนย์บูรณาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

จากการที่บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจในการดำเนินโครงการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างและออกแบบ พร้อมระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ระยะที่ 1 ให้กรมเจ้าท่า และร่วมกับ รฟท. ดำเนินโครงการพัฒนาระบบเพื่อความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถไฟ กอปรกับบริษัทฯ มีประสบการณ์ด้านบริการควบคุมจราจรทางอากาศโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมานานกว่า 60 ปี จึงมีความพร้อมที่จะสนับสนุนนโยบายของกระทรวงคมนาคม ในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันกับนานาประเทศ ด้วยการดำเนินการศึกษาการจัดตั้งศูนย์บูรณาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการออกแบบระบบ ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล

2) โครงการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างและออกแบบ พร้อมจัดหาระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ระยะที่ 1 จำนวน 1 ระบบ

บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการดังกล่าวให้กรมเจ้าท่า โดยลงนามสัญญาเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2550 ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการติดตั้งและทดสอบระบบ Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS) ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวมีกำหนดแล้วเสร็จในเดือนมกราคม 2554

โดยสรุปแล้ว ภาครัฐกิจของบริษัทฯ นอกจากแสวงหารายได้อีกส่วนหนึ่งให้บริษัทฯ แล้ว ยังดำเนินกิจกรรมสำคัญหลายกิจกรรมอันเป็นการสนับสนุนความก้าวหน้าและความปลอดภัยของกิจการบินพลเรือนของภูมิภาค ดังจะเห็นได้จากบริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน บริการบินทดสอบบริการฝึกอบรมและให้คำปรึกษา นอกจากนี้ ยังได้สนับสนุนนโยบายของกระทรวงคมนาคมในทุกด้านตามที่กล่าวมาแล้ว







การพัฒนาทรัพยากรบุคคลและการพัฒนาองค์กร

ด้านทรัพยากรบุคคล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น 2,878 คน จำแนกได้ ดังนี้

- ทูมมหาเมฆ	1,532 คน
- สุวรรณภูมิ	354 คน
- ดอนเมือง	171 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	137 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	138 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	133 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	120 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	76 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	81 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	58 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	37 คน
- ศูนย์ซ่อมบำรุงนครราชสีมา	41 คน

นโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ มุ่งเน้นการบริหารจัดการทุนมนุษย์ โดยเฉพาะการพัฒนาขีดความสามารถ (Competency) และการสร้างความผูกพันต่อองค์กร เพื่อรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณค่า บริษัทฯ ได้พัฒนาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อเป็นเครื่องมือชี้นำทิศทางการดำเนินนโยบาย รวมถึงกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคลที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระดับองค์กรยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ ได้นำเครื่องมือ Balanced Scorecard (BSC) มาใช้ในการพัฒนาแผนที่กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล (HR Strategy Map) และบรรจุไว้ในแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อที่จะสามารถนำมาถ่ายทอดกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคลลงไปสู่การปฏิบัติได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น ในปี 2553 การบริหารและพัฒนาบุคลากรได้มุ่งเน้นการพัฒนาและการปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อรองรับความจำเป็นและความต้องการด้านทรัพยากรบุคคลในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อให้รองรับต่อการเปลี่ยนแปลงและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการต่อผู้รับบริการทั้งในด้านการบริการจราจรทางอากาศ และด้านธุรกิจ การกำหนดกระบวนการทำงานด้านทรัพยากรบุคคลที่มีความชัดเจนตามระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร การปรับโครงสร้างหน่วยงานย่อย โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จในระดับองค์กรรวมทั้งการปรับกระบวนการวางแผนอัตรากำลังในระดับหน่วยงานย่อยเพื่อให้มีความสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงาน และในปีนี้บริษัทฯ มีการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความผูกพันขององค์กรของพนักงานบริษัทฯ ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าว จะทำให้บริษัทฯ สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการปัจจัยต่าง ๆ เพื่อสร้างความผูกพันให้พนักงานซึ่งจะเป็นการสร้างควมยั่งยืนอย่างแท้จริงให้องค์กร

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของวัฒนธรรมองค์กรอันเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ และหากองค์กรใดมีวัฒนธรรมที่เข้มแข็งแล้ว คนในองค์กรจะสามารถทำงานร่วมกันอย่างมีความสุข หรือเรียกว่า “องค์กรแห่งความสุข” ได้ ดังนั้น ตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินโครงการเพื่อค้ำหวัวัฒนธรรมที่ปรากฏอยู่ในองค์กรตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมทั้งวัฒนธรรมองค์กรที่มีความจำเป็นต่อองค์กรในการที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ในอนาคต โดยในปี 2553 บริษัทฯ ได้ส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรทั้งในระดับองค์กร สายงาน และระดับหน่วยงานย่อย ผ่านช่องทางต่าง ๆ อาทิเช่น การสัมมนาฝ่ายงาน/หน่วยงานย่อย การประชุมทุกระดับ การจัดกิจกรรมต่าง ๆ การจัดนิทรรศการ การปฐมนิเทศพนักงานใหม่ สอดแทรกเนื้อหาในหลักสูตรการฝึกอบรม/พัฒนาสำหรับฝ่ายจัดการและพนักงาน สื่อประชาสัมพันธ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ เสียงตามสาย รวมทั้งสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เป็นต้น โดยมีการส่งเสริมและเผยแพร่อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อสร้างการรับรู้ให้พนักงานทั่วทั้งองค์กร

ในปี 2553 บริษัทฯ ได้นำผลจากการประเมินความสามารถหลักของพนักงาน (Competency Assessment) ที่องค์กรมาใช้อย่างจริงจัง โดยเริ่มจากการประเมิน Competency Gap และนำมาใช้ในการวางแผนการพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) โดยให้พนักงานสามารถวางแผนการพัฒนาศักยภาพหลักตามความจำเป็นของแต่ละบุคคล นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาแผนสืบทอดตำแหน่งของบริษัทฯ (AEROTHAI Succession Plan) เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาบุคลากรเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าสู่ตำแหน่งผู้บริหาร



สำหรับการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ในด้านบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล บริษัทฯ ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในเครือข่ายของหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลทั้งภาครัฐและเอกชน โดยการเข้าร่วมสัมมนากับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สมาคมการจัดการงานบุคคลแห่งประเทศไทย และกลุ่มประสานงานบุคคลรัฐวิสาหกิจ (กปร.) โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อสร้างความร่วมมือ การถ่ายทอดความรู้ และการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับงานทรัพยากรบุคคลระหว่างองค์กรที่เป็นสมาชิก อันเป็นประโยชน์อย่างมากในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาบุคลากรให้ประเทศภาคีสมาชิกโดยการจัดหลักสูตรการพัฒนาให้ประเทศเนปาลด้วย

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในด้านคุณภาพชีวิตของพนักงาน โดยได้มีการปรับปรุงระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสวัสดิการประจำปี 2553 เพื่อให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของกระทรวงการคลัง รวมทั้งการมุ่งเน้นประสิทธิภาพในการบริหารค่าใช้จ่ายตามความจำเป็นและเหมาะสม และเนื่องจากภารกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยของผู้รับบริการและเป็นอาชีพหนึ่งที่ก่อให้เกิดความเครียดสูง ดังนั้น ในปีนี้บริษัทฯ จึงเริ่มเปิดให้บริการศูนย์ให้คำปรึกษาแนะนำแก่พนักงาน โดยนักจิตวิทยาที่มีประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญเป็นผู้ให้คำปรึกษาเพื่อช่วยลดความตึงเครียดและความวิตกกังวลทั้งจากการปฏิบัติงานและเรื่องอื่น ๆ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการส่งเสริมให้พนักงานเล่นกีฬาต่าง ๆ ซึ่งดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อเป็นการออกกำลังกายและการสร้างเสริมสุขภาพที่ดี โดยมีบุคลากรภายในเป็นผู้ให้คำแนะนำ มีการจัดโครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตครบวงจร โดยอาศัยความร่วมมือจากโรงพยาบาลที่มาดำเนินการให้โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย มาเป็นผู้ให้ความรู้ด้านสุขภาพอนามัยที่ดีแก่พนักงานและกระตุ้นเตือนให้ทุกคนเกิดความเข้าใจและตระหนักที่จะดำเนินชีวิตอย่างเหมาะสมและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งการให้บริการตรวจสุขภาพทั่วไปและเฉพาะด้าน ทั้งนี้เพื่อมุ่งให้พนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี และมีความพร้อมในการทำงานอย่างเต็มกำลังความสามารถ อันจะเกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

ด้านการพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้

การพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ในปี 2553 บริษัทฯ ได้พัฒนาบุคลากรตามแผนพัฒนาอาชีพ โดยนำผลการประเมินระดับความสามารถของพนักงาน (Competency Gap) ทั้งหมดทั้งปวงมาเป็นข้อมูลพื้นฐานในการจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรรายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) โดยให้พนักงานสามารถวางแผนการพัฒนาความสามารถหลักตามความจำเป็น พร้อมทั้งเลือกเครื่องมือการพัฒนาให้เหมาะสมกับแต่ละบุคคล

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการตามแผนสืบทอดตำแหน่ง (AEROTHAI Succession Plan) ในการสรรหา คัดเลือก และเตรียมความพร้อม/พัฒนาให้ผู้ที่มีความศักยภาพที่จะมาทดแทนตำแหน่งผู้บริหารที่จะเกษียณอายุและให้ผู้บริหารที่จะมาดำรงตำแหน่งบริหารของบริษัทฯ ทุกตำแหน่ง ตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการกอง/ศูนย์ หรือเทียบเท่าขึ้นไป โดยมีการจัดทำ Functional Competency สำหรับทุกตำแหน่งในองค์กร พร้อมจัดทำเกณฑ์การคัดเลือกตัวบุคคลเข้าสู่ตำแหน่งบริหารด้วย โดยในปีนี้ บริษัทฯ ได้พิจารณาผู้บริหารระดับผู้อำนวยการฝ่าย/เทียบเท่า เป็นกลุ่มนำร่องในการดำเนินการตามแผนสืบทอดตำแหน่ง ฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิตจึงได้จัดทำโครงการประเมินความสามารถหลักเชิงกว้างสำหรับผู้บริหาร (Managerial Competency) สัมมนาเชิงปฏิบัติการในการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (IDP Workshop) ให้กับผู้อำนวยการฝ่าย/เทียบเท่าทุกคน และบริษัทฯ ยังได้จัดมุม IDP สำหรับผู้บริหารไว้ ณ ห้องสมุด ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้ผู้บริหารทุกระดับตำแหน่งที่ต้องการศึกษาเรียนรู้ด้วยตนเอง ผ่านหนังสือ/สื่อการเรียนรู้ เพื่อพัฒนา Managerial Competency ของตนให้ได้ตามระดับตำแหน่งบริหารปัจจุบัน รวมทั้งเตรียมความพร้อมในการดำรงตำแหน่งที่สูงขึ้นในอนาคต

นอกจากนี้ได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาสนับสนุนการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self-Learning) ผ่านระบบ E-Learning ในหลักสูตรพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC English Proficiency) เพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน ตลอดจนสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศที่ส่งเสริมต่อการเรียนรู้ในองค์กร เพื่อให้พนักงานสามารถเข้าถึงความรู้และนำความรู้ไปใช้ประโยชน์ได้ง่ายและสะดวกรวดเร็ว เช่น การรวบรวมความรู้แฝง (Tacit Knowledge) ผ่านบันทึกประสบการณ์การทำงาน of พนักงาน การเปิดโอกาสให้พนักงานได้แลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ผ่านชุมชนเครือข่ายความรู้ (Communities of Practice) การสอนงาน (Coaching) ระบบพี่เลี้ยง (Mentoring) เป็นต้น

บริษัทฯ สนับสนุนให้มีการเพิ่มพูนความรู้ของพนักงาน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่จะเป็นกำลังสำคัญในอนาคต โดยส่งเสริมให้ทุนการศึกษาแก่พนักงานและบุคลากรภายนอก (ทุนต่อเนื่อง) เพื่อศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียงทั้งในและต่างประเทศจนถึงระดับปริญญาเอกในสาขาวิศวกรรมศาสตร์ วิทยาศาสตร์ประยุกต์ การบริหารจัดการที่เป็นประโยชน์ต่อภารกิจของบริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และนอกเหนือจากการให้ทุนการศึกษาแล้ว บริษัทฯ ยังสนับสนุนพนักงานให้ลาศึกษาต่อได้ทั้งเต็มเวลาหรือบางส่วน เพื่อเป็นการพัฒนาระดับคุณวุฒิและคุณภาพพนักงานโดยรวมให้องค์กร เพื่อรองรับการเจริญเติบโตขององค์กรในอนาคต



การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศ

การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากร ให้มีความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่งงาน และเตรียมความพร้อมสู่การรับผิดชอบในตำแหน่งที่สูงขึ้น นอกจากการพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานอยู่ในระดับสากลตามมาตรฐานและข้อเสนอนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แล้ว ยังมีการพัฒนาระบบการฝึกปฏิบัติการจำลองโดยการนำระบบ Voice Communication System (VCCS) แบบหน้าจอสัมผัสมาใช้ ซึ่งจะทำการติดตั้ง ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศทุกแห่งของบริษัทฯ ตลอดจนการนำโปรแกรมปฏิบัติการจำลองแบบ 180 องศา และ 360 องศา มาใช้ในการฝึกอบรม เพื่อลดข้อจำกัดทางด้านเทคนิคและเพิ่มพูนศักยภาพในการเรียนรู้ให้ผู้เข้ารับการฝึกด้วยโปรแกรมที่ทันสมัยและมีสภาพเหมือนจริง อันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการเรียนรู้ของบุคลากร และส่งผลให้บุคลากรมีความคุ้นเคยกับอุปกรณ์ก่อนการปฏิบัติงานจริง



โครงการพัฒนา English Proficiency สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้เป็นไปตามข้อกำหนดของภาครัฐ

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานภาษาอังกฤษ ICAO ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการฝึกอบรมและพัฒนาภาษาอังกฤษให้กลุ่มผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศอย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาทักษะความชำนาญในการใช้ภาษาอังกฤษในการปฏิบัติงาน และเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเข้ารับการทดสอบจริงกับกรมการบินพลเรือน (บพ.) สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ

1. โครงการฝึกอบรม/พัฒนาขีดความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินสำหรับผู้อยู่ในระดับ Operational Level 4 หรือสูงกว่า ซึ่งประกอบด้วยหลักสูตร Aviation English Test Preparation Course for Operational Level 4 - Higher จำนวน 26 รุ่น และโปรแกรมการเรียนรู้ด้วยตนเอง
2. โครงการฝึกอบรม/พัฒนาขีดความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินสำหรับผู้อยู่ในระดับต่ำกว่า Operational Level 4 ซึ่งประกอบด้วยหลักสูตร Intensive Aviation English Course หลักสูตร Aviation English Test Preparation Course for Below Level 4 จำนวน 24 รุ่น และโปรแกรมการเรียนรู้ด้วยตนเอง รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่เป็น Trainer ในการฝึกอบรมหลักสูตร ATC & Pilot English Facilitator นอกจากนี้ บริษัทฯ ร่วมกับ บพ. ได้ดำเนินการจัดทดสอบภาษาอังกฤษการบินตามมาตรฐาน ICAO สำหรับกลุ่มผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งบริษัทฯ จำนวนทั้งสิ้น 744 คน ซึ่งประกอบไปด้วยการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกและการประเมินผล

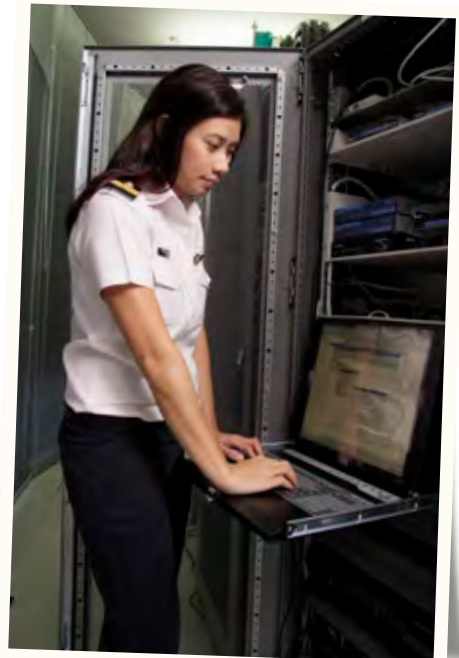
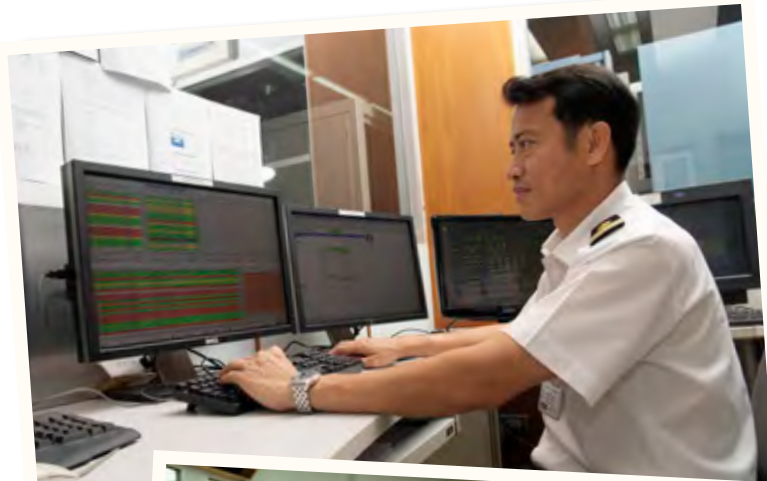
โครงการพัฒนาเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศแนวใหม่ (ATC Fast Track)

การผลิตเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศตามโครงการฯ ดังกล่าวได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 มาถึงปัจจุบัน เพื่อให้ได้บุคลากรที่มีจำนวนพอเพียงและมีประสิทธิภาพตามความต้องการขององค์กร ทั้งนี้การดำเนินการได้มีการทบทวนเป้าหมายในการผลิตบุคลากรในแต่ละปีตามภารกิจที่ต้องรับผิดชอบทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศแนวใหม่ จำนวน 1 รุ่น รวม 20 คน ในจำนวนนี้ 14 คน อยู่ระหว่างการอบรม ณ สถาบันการบินพลเรือน และ 6 คน ฝึกปฏิบัติงานจริงตามท่าอากาศยานต่าง ๆ คือ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต 1 คน ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี 2 คน และศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี 3 คน

การพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านวิศวกรรม

บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมตามแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ ได้แก่ โครงการฝึกอบรมบุคลากรด้านวิศวกรรมของบริษัทฯ โดยพัฒนาความรู้ ความสามารถ และทักษะของบุคลากรด้านวิศวกรรมซึ่งดำเนินการฝึกอบรมจำนวน 16 หลักสูตร มีผู้เข้ารับการอบรมทั้งสิ้น 123 คน และโครงการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่วิศวกรรมจราจรทางอากาศ เพื่อเตรียมความพร้อมในการนำระบบ CNS/ATM เข้าใช้งาน โดยจัดฝึกอบรมเตรียมความพร้อมให้บุคลากรด้านวิศวกรรมกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีการเดินอากาศระบบใหม่ที่บริษัทฯ นำเข้าใช้งาน ได้แก่ PBN และ Global Navigation Satellite System (GNSS) พร้อมทั้ง ได้ออกแบบ PBN Procedure สำหรับท่าอากาศยานหาดใหญ่ สมุย และเชียงใหม่ โดยได้จัดอบรมหลักสูตร “Performance Based Navigation (PBN)” ที่ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ จำนวน 48 คน ด้วย

นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินโครงการจัดทำเส้นทางพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม (Training Roadmap for Engineering) เพื่อกำหนดเป็นมาตรฐานการอบรมขั้นต่ำที่สามารถรับรองได้ว่าบุคลากรด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ ที่ปฏิบัติงานหลักด้านความปลอดภัยของบริษัทฯ มีความรู้ความเข้าใจและทักษะในการปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากล โดยใช้แนวทางจากเอกสารขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ DOC 7192-AN/857 Part E-2 Training Manual for Air Traffic Safety Electronic Personnel (ATSEP) โดยในปี 2553 ได้เก็บข้อมูลจากบุคลากรในสังกัดฝ่ายบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ เพื่อนำข้อมูลมาจัดทำเป็นหลักสูตร ฝึกอบรมในระดับ Basic Training และ Qualification Training



สรุปผลการดำเนินงานบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายใน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการผลักดันไปสู่การเป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาล (Corporate Governance) ตามนโยบายรัฐบาล ซึ่งการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในถือเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถบรรลุผลสำเร็จตามกลยุทธ์และเป้าหมายที่สำคัญได้ รวมทั้งยังช่วยสร้างความพร้อมให้กับบริษัทฯ ในการเผชิญกับความเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ในรอบปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ ได้นำกระบวนการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในมาเป็นเครื่องมือช่วยในการบริหารงานทั่วทั้งองค์กร โดยมีผลการบริหารความเสี่ยงที่สำคัญ ดังนี้

- การบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงเพื่อช่วยป้องกันเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อระดับความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งมีสาเหตุมาจากปัจจัยด้านบุคลากร (Human) ด้านระบบ/อุปกรณ์ (System Security & Continuity) และด้านการบริหารจัดการ (Process & Procedure) ทั้งนี้ ในปี 2553 มีประเด็นความเสี่ยงซึ่งบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญ คือ การควบคุมความเสี่ยงที่เกิดจากความเหนื่อยล้าในการปฏิบัติงาน (Fatigue) ที่อาจเป็นสาเหตุนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ในการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งส่งผลทำให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถปฏิบัติงานได้ในระดับ Fatigue ที่เหมาะสมมากขึ้น

- การบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน

บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการบริหารความเสี่ยงด้านการเงินที่อาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงิน (Liquidity Risk) ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากปัจจัยภายนอก จากภาวะเศรษฐกิจถดถอยและผลกระทบด้านการเมืองภายในประเทศไทย ส่งผลทำให้ปริมาณเที่ยวบินต่ำกว่าประมาณการ จนทำให้รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายและเกิด Shortfall ขึ้น โดยบริษัทฯ ได้ปรับลดและควบคุมค่าใช้จ่ายในส่วนต่าง ๆ ลง รวมทั้งได้แสวงหารายได้เพิ่มเติม เพื่อชดเชยรายได้จากภารกิจหลักที่ลดลง ซึ่งช่วยรักษาสภาพคล่องทางการเงินและรักษาความสมดุลทางบัญชีให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมได้

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ประกอบด้วย ความเสี่ยงจากความรุนแรงของเหตุการณ์ความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศไทย และความเสี่ยงจากการกลับมาแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินงาน

ในส่วนของการการควบคุมภายในบริษัทฯ ได้มุ่งเน้นเป็นพิเศษเรื่องนโยบายการกำกับดูแลที่ดีและแนวปฏิบัติที่ดี (Good Corporate Governance: GCG) เพื่อส่งเสริมให้บุคลากรในทุกส่วนงานให้ความสำคัญในการดำเนินงานให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการทบทวนสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน ให้มีความสอดคล้องกับองค์ประกอบของการควบคุมตามมาตรฐานของคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน (คตง.) ซึ่งพบว่า บริษัทฯ ยังมีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสมและบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุม



การกำกับดูแลกิจการที่ดี

สืบเนื่องจากการที่กระทรวงการคลังได้กำหนด “หลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ” เป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนให้เกิดระบบการจัดการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ (Good Corporate Governance) ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้มีความโปร่งใสในกิจการรัฐวิสาหกิจ อีกทั้งยังเป็นตัวแปรสำคัญที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มให้รัฐวิสาหกิจอย่างยั่งยืน และคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน

ทั้งนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นให้ผู้บริหารและบุคลากรทุกระดับได้รับรู้ มีความเข้าใจ และความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของนโยบายการกำกับดูแลที่ดี แนวปฏิบัติที่ดีทั้ง 14 แนวปฏิบัติ เพื่อให้สามารถแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ จึงได้กำหนดแผนงานการส่งเสริมและสื่อสารการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ กำหนดวิธีการประเมินผลที่เหมาะสม เพื่อให้การกำกับดูแลที่ดีของบริษัทฯ สามารถดำเนินการและพัฒนาให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้น และสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลได้อย่างยั่งยืน เพื่อนำไปสู่การเป็นวัฒนธรรมขององค์กรต่อไป

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

การดำเนินงานในปี 2553 บริษัทฯ ได้กำหนดตัวชี้วัดที่สำคัญในการพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของบริษัทฯ คือ ร้อยละ 80 ของฝ่ายจัดการและพนักงานในการรับรู้ มีความรู้ความเข้าใจ และความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการกำกับดูแลที่ดีของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการวิจัยเชิงสำรวจจากพนักงานทั่วทั้งองค์กร จำนวนทั้งสิ้น 2,878 คน สามารถสรุปผลตามตัวชี้วัดได้ดังนี้

1. จำนวนฝ่ายจัดการและพนักงาน ร้อยละ 82.25 มีการรับรู้และความตระหนักรู้ถึงความสำคัญในเรื่องการกำกับดูแลที่ดีของบริษัทฯ อยู่ในระดับร้อยละ 81.63 (ระดับการรับรู้ ร้อยละ = 79.55 และระดับความตระหนักรู้ถึงความสำคัญ ร้อยละ = 83.71)
2. จำนวนฝ่ายจัดการและพนักงาน ร้อยละ 82.25 มีการรับรู้และความรู้ความเข้าใจในเรื่องการกำกับดูแลที่ดีของบริษัทฯ อยู่ในระดับร้อยละ 83.95 (ระดับการรับรู้ ร้อยละ = 79.55 และระดับความรู้ความเข้าใจ ร้อยละ = 88.35)

ผลที่ได้จากการสำรวจ บริษัทฯ จะนำไปกำหนดแผนพัฒนา/ส่งเสริมในเรื่องการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของบริษัทฯ ให้มีระบบและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

ด้วยพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของหน่วยงานให้ประชาชนรับทราบ และบางเรื่องต้องส่งข้อมูลข่าวสารของราชการลงพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 7 เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร พ.ศ. 2540 บริษัท ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารมาตั้งแต่ปี 2541 โดยปัจจุบันกองที่รับผิดชอบ คือ กองสื่อสารองค์กร (สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน 102 ซอยงามดูพลี แขวงท่าอากาศยาน เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0 2285 9388) เปิดให้บริการแก่ประชาชนทุกวันทำการ ระหว่างเวลา 0830-1630 น.

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารบริษัท ประกอบด้วย

1. ข้อมูลการบริหารงาน ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป (ประวัติความเป็นมา/นโยบาย/วิสัยทัศน์/ภารกิจ/รายนามสัดส่วนผู้ถือหุ้น) โครงสร้างองค์กร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และรางวัลต่าง ๆ ที่บริษัท ได้รับ
2. ข้อมูลรายงานต่าง ๆ ประกอบด้วยหนังสือรายงานประจำปี แผนวิสาหกิจ แผนงานโครงการ อัตราค่าบริการ (Flight Charge) รายงานด้านการเงิน รายงานภาคธุรกิจ ผลงานนวัตกรรม และผลการประชุมของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ที่สำคัญ
3. ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้าง ประกอบด้วยประกาศสอบราคา ประกาศประกวดราคา ผลการจัดซื้อจัดจ้าง
4. ข้อมูลสัญญาต่าง ๆ ประกอบด้วยสัญญาจ้าง/ซื้อในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงสัญญาที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจของบริษัท
5. ข้อมูลข่าวประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย วารสารเผยแพร่ต่าง ๆ และสรุปข่าวประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

นอกจากนี้ สามารถค้นหาข้อมูลข่าวสารของบริษัท ผ่านทางเว็บไซต์ www.aerothai.co.th

การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

ในรอบปี 2553 มีผู้มาใช้บริการทางเว็บไซต์ จำนวน 536,055 ราย โดยส่วนใหญ่ค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับภารกิจของบริษัท ประวัติ ความเป็นมา และการประกาศรับสมัครงาน ทั้งนี้ ไม่ปรากฏว่ามีประชาชนใช้สิทธิร้องเรียนหรืออุทธรณ์ตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร แต่อย่างใด

การดำเนินงานของศูนย์ข้อมูลข่าวสาร

การดำเนินงานของศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ของบริษัท ได้ให้บริการต่อเนื่องมาโดยตลอด อีกทั้งได้จัดระบบข้อมูลข่าวสาร ให้เป็นไป ด้วยความเรียบร้อย และถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เสมอภาค และเป็นธรรมในการให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร ของทางราชการ ตามเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540





รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด ประจำปีงบประมาณ 2553

ในปี 2553 คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งมีวาระการดำเนินงานดังนี้

1. วันที่ 1 ตุลาคม 2552 - วันที่ 22 มีนาคม 2553 ประกอบด้วย พลอากาศเอก ระเด่น ฟุ้งพัทตร์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายพงษ์ชัย อมตานนท์ และนายคมกฤษ วงศ์สมบูรณ์ เป็นกรรมการตรวจสอบ

2. วันที่ 23 มีนาคม 2553 - 25 มกราคม 2554 ประกอบด้วย พลอากาศเอก ระเด่น ฟุ้งพัทตร์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายคมกฤษ วงศ์สมบูรณ์ และนายประเวช รัตนเพียร เป็นกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ในระหว่างปี 2553 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม 11 ครั้ง โดยมีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์ และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัท กำหนด

2. สอบทานให้บริษัท มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544

3. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่าเป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่ กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่า มีการควบคุมภายใน ที่เหมาะสม และป้องกัน หรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้

4. สอบทานแนวทางการบริหารความเสี่ยงและความคืบหน้าของการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรตามที่ผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐาน ความปลอดภัย) นำเสนอ

5. สอบทานกฎบัตรและดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุม รวมทั้งประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะ และผลการดำเนินงานตาม ดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน 3.98 และ 4.00 จากคะแนนเต็ม 4.00 ตามลำดับ

6. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน และดัชนี วัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี แผนการตรวจสอบประจำปี 2554 รวมทั้งให้ความเห็นชอบ การทบทวนงบประมาณประจำปี 2554 ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน นักวิชาการระดับฝ่าย นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน สอบทานรายงานประจำปีของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการสรรหาบุคลากร ด้านตรวจสอบภายใน ประจำปี 2554-2558 แผนการฝึกอบรมประจำปี 2554 และแนวทางการบริหารทรัพยากร รวมทั้งติดตามความคืบหน้า การปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ

จากการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า งบการเงินแสดงข้อเท็จจริง ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี บริษัทฯ มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัท กำหนด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดี ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงการคลัง และไม่พบว่ามีประเด็นเกี่ยวกับ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานพร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท รับทราบหรือพิจารณา เป็นประจำทุกเดือน และบริษัทฯ ได้นำไปพิจารณาเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

พลอากาศเอก.....

(ระเด่น ฟุ้งพัทตร์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงานด้านการเงิน

1. รายงานและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย หรือมีค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 181.00 ล้านบาท

รายการ	ปี 2553 ล้านบาท	ปี 2552 ล้านบาท	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	4,843.33	4,458.97	384.36	9
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	375.31	411.54	(36.23)	(9)
รายได้อื่น ๆ	47.03	52.67	(5.64)	(11)
รายได้รวม	5,265.67	4,923.18	342.49	7
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	5,355.01	5,309.45	45.56	1
ดอกเบี้ยจ่าย	91.66	144.58	(52.92)	(37)
ค่าใช้จ่ายรวม	5,446.67	5,454.03	(7.36)	-
ค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	(181.00)	(530.85)	349.85	66
จำนวนหน่วยบิน (หน่วยบิน)	484,460	445,996	38,464	9

1.1 การวิเคราะห์รายได้

ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน 5,265.67 ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 4,843.33 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 92 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 375.31 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้มีรายได้อื่น ๆ จำนวน 47.03 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1 ของรายได้รวม

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 4,843.33 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 384.36 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณตามแผนการเงิน จำนวนหน่วยบินที่เกิดขึ้นจริงต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ ประมาณร้อยละ 3 เนื่องจากผลกระทบของปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจซึ่งอยู่ระหว่างฟื้นตัว และปัญหาการเมืองภายในประเทศที่เกิดขึ้นในช่วงเดือนเมษายน - พฤษภาคม 2553 ส่งผลให้จำนวนหน่วยบินไม่เป็นไปตามประมาณการสำหรับรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 375.31 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 36.23 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 9 ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากงานที่รับทำลดลงจากโครงการที่เลื่อนไปในปี 2554

1.2 การวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน 5,446.67 ล้านบาท ซึ่งใกล้เคียงกับปีก่อน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 3,685.83 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 68 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน 1,669.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และดอกเบี้ยจ่าย จำนวน 91.66 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินตามแผนมาตรการปรับลดและควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการบินด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2552 เพื่อบรรเทาผลกระทบของรายได้ที่ลดลง ซึ่งในปี 2553 สามารถปรับลดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 119.92 ล้านบาท

2. รายงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

2.1 การวิเคราะห์สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 จำนวน 7,117.31 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ 29 และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนร้อยละ 71 โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ดังนี้

	30 กันยายน 2553		30 กันยายน 2552	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	2,071.51	29	1,797.25	25
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินลงทุนระยะยาว	61.51	1	0.74	-
- อาคารและอุปกรณ์สุทธิ	4,629.63	65	5,153.05	72
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	354.66	5	228.70	3
รวม	7,117.31	100	7,179.74	100

สินทรัพย์รวมในปี 2553 ลดลงจากปีก่อน จำนวน 62.43 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 1 ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงเนื่องจากค่าเสื่อมราคาสะสมของอาคารและอุปกรณ์

สำหรับสินทรัพย์หมุนเวียนที่เพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่เป็นค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมจากสายการบินที่เป็นสมาชิกหรือรายได้ที่ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย

2.2 การวิเคราะห์หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 จำนวน 6,329.45 ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ 25 และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ 75 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

	30 กันยายน 2553		30 กันยายน 2552	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	1,012.70	16	968.78	15
หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	544.54	9	481.07	8
หนี้สินไม่หมุนเวียน	4,772.21	75	4,956.75	77
รวม	6,329.45	100	6,406.60	100

หนี้สินรวมในปี 2553 ลดลงจากปีก่อน จำนวน 77.15 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 1 โดยหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารออมสิน ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

2.3 การวิเคราะห์ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ 30 กันยายน 2553 จำนวน 787.86 ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

	30 กันยายน 2553		30 กันยายน 2552	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	660.00	84	660.00	85
เงินกองทุนสวัสดิการ	127.86	16	113.14	15
รวม	787.86	100	773.14	100

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 6,329.45 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 89 และส่วนของผู้ถือหุ้น 787.86 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 11

3. สภาพคล่อง

ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 จำนวน 312.07 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด 122.79 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในโครงการต่าง ๆ นอกจากนี้ เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด

	ปี 2553 (ล้านบาท)	ปี 2552 (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง) (ล้านบาท)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	686.04	331.71	354.33
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(335.04)	(498.33)	163.29
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(226.47)	197.90	(424.37)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	312.07	189.28	122.79

4. ฐานะทางการเงินและการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

ในปีงบประมาณ 2553 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง เนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด นอกจากนี้ความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาที่เกิดขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

	ปี 2553	ปี 2552	เพิ่มขึ้น (ลดลง)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	8.03	8.29	(0.26)
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	1.42	1.36	0.06

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ได้กำไร (Cost Recovery Basis) หากมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะต้องทำการจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก หรือหากมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายก็สามารถเรียกเก็บจากบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนหลักในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาในแต่ละปีที่บริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว

5. แนวโน้มในอนาคต

ตามประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายประจำปี 2554 ที่ได้มีการทบทวนเมื่อเดือน มกราคม 2554 บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้รวมในปี 2554 จำนวน 6,367.28 ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 5,366.28 ล้านบาท โดยคาดการณ์จำนวนหน่วยบิน มีอัตราการเติบโตจากปี 2553 ร้อยละ 7 เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว ธุรกิจการบินมีอัตราการเติบโตขึ้น ซึ่งใกล้เคียงกับการพยากรณ์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่คาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินในปี 2554 เติบโตร้อยละ 6.7 เรียกเก็บค่าบริการในอัตรา 10,000 บาท ต่อหน่วยบิน ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2553 - มิถุนายน 2554 และประมาณการเรียกเก็บค่าบริการเพื่อให้มีรายได้เพียงพอกับค่าใช้จ่ายตั้งแต่เดือนกรกฎาคม - กันยายน 2554 เนื่องจากบริษัทฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงค่าบริการตามรูปแบบใหม่

นอกจากนี้ คาดว่าจะมีรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและอื่น ๆ จำนวน 1,001.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2553 เนื่องจากรายได้ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากงานที่รับทำ ซึ่งดำเนินการต่อเนื่องมาจากปี 2553 ส่วนใหญ่ได้แก่ รายได้จากโครงการปรับปรุงสิ่งก่อสร้างและจัดหาพร้อมติดตั้งระบบควบคุมจราจรทางน้ำและความปลอดภัยทางทะเลให้กรมเจ้าท่า ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการคาดว่าจะมี จำนวน 6,363.15 ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 4.13 ล้านบาท

สำหรับงบลงทุนประจำปี 2554 มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ จำนวน 600.00 ล้านบาท ซึ่งการลงทุนของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนด้านความปลอดภัย และความจำเป็นในการให้บริการจราจรทางอากาศ โดยเบิกจ่ายจากวงเงินกู้ที่ทำสัญญาไว้แล้ว

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ ได้กำหนดแผนการปรับปรุงการคิดค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศรูปแบบใหม่ โดยมีเป้าหมายที่จะปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศให้เป็นไปตามนโยบายภาครัฐ สอดคล้องกับนโยบายและมาตรฐานของ ICAO เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มและมีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น โดยสามารถรักษาสมาคมของรายได้และค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพในคราวเดียวกัน ตลอดจนเป็นการชดเชยค่าบริการเรียกเก็บสะสมที่มีอยู่ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2553 จำนวน 828.46 ล้านบาท โดยกำหนดทยอยแผนชดเชยภายในระยะเวลา 4 ปี

6. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีภายใต้มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของงบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2553 ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอโดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



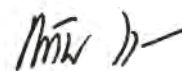
รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

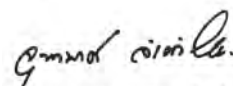
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 และ 2552 งบรายได้ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งผู้บริหารของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการนำเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 และ 2552 รายได้ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(นางดาวัน วงศ์พิษฐ์)
ผู้อำนวยการสำนักงาน



(นางสาวจุฑามาศ จำคำสอน)
นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดิน 7 รักษาการแทน
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
Office of the Auditor General
วันที่ 17 มกราคม 2554

	หมายเหตุ	2553	หน่วย : บาท 2552
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4.1	312,072,658.80	189,287,261.63
เงินลงทุนชั่วคราว	4.2	8,827,099.77	59,101,426.91
ลูกหนี้ค่าบริการและอื่น ๆ - สุทธิ	4.3	544,905,893.68	592,017,521.15
วัสดุคงเหลือ	4.4	159,679,896.47	170,403,178.07
ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม	4.5	828,462,969.47	649,990,950.90
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	4.6	<u>217,564,649.15</u>	<u>136,450,687.10</u>
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		<u>2,071,513,167.34</u>	<u>1,797,251,025.76</u>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาว	4.7	61,510,500.00	740,940.00
อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	4.8	4,629,624,406.54	5,153,050,580.36
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	4.9	<u>354,659,999.70</u>	<u>228,701,296.14</u>
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		<u>5,045,794,906.24</u>	<u>5,382,492,816.50</u>
รวมสินทรัพย์		<u><u>7,117,308,073.58</u></u>	<u><u>7,179,743,842.26</u></u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

	หมายเหตุ	2553	หน่วย : บาท 2552
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	4.10	740,681,313.05	691,407,937.20
รายได้รอการรับรู้	4.11	8,209,620.96	24,576,831.51
ส่วนของหนี้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	4.12	544,540,000.00	481,070,000.00
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4.13	263,802,685.25	252,797,610.70
รวมหนี้สินหมุนเวียน		<u>1,557,233,619.26</u>	<u>1,449,852,379.41</u>
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	4.14	92,392.17	89,701.14
เงินกู้ยืมระยะยาว	4.15	4,772,120,000.00	4,956,660,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		<u>4,772,212,392.17</u>	<u>4,956,749,701.14</u>
รวมหนี้สิน		<u>6,329,446,011.43</u>	<u>6,406,602,080.55</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

	หมายเหตุ	2553	หน่วย : บาท 2552
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		660,000,000.00	660,000,000.00
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	4.16	660,000,000.00	660,000,000.00
เงินกองทุนสวัสดิการ	4.18	127,862,062.15	113,141,761.71
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		787,862,062.15	773,141,761.71
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		7,117,308,073.58	7,179,743,842.26

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

พลอากาศเอก.....กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(สมชาย เรียรอนันท์)

.....ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)
(นางอรอุไร โกเมน)

งบรายได้ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 และ 2552

		หน่วย : บาท	
	หมายเหตุ	2553	2552
รายได้			
รายได้จากการดำเนินงาน			
ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		4,843,326,599.98	4,458,967,333.69
ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน		302,292,832.41	276,095,094.20
รายได้จากงานที่รับทำ		73,024,678.36	135,446,639.81
รวมรายได้จากการดำเนินงาน		5,218,644,110.75	4,870,509,067.70
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร		457,251.28	783,585.43
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา		-	5,680,901.31
รายได้อื่น		46,572,598.29	46,203,316.37
รวมรายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่น		5,265,673,960.32	4,923,176,870.81
ค่าบริการเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	4.5	181,004,862.87	530,854,904.45
รวมรายได้สุทธิ		5,446,678,823.19	5,454,031,775.26
ค่าใช้จ่าย			
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน		3,685,832,364.64	3,517,836,164.34
ค่าเสื่อมราคา		720,046,087.69	722,645,186.24
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		136,790,112.73	149,518,089.61
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน		290,420,751.98	313,072,998.99
ค่าวัสดุสิ้นเปลือง		34,798,607.65	38,880,255.33
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร		118,574,804.06	116,772,123.79
ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานทั่วไป		61,188,457.58	107,803,938.94
หนี้สงสัยจะสูญ		6,452,848.68	17,241,277.88
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น		254,296,721.37	230,977,155.36
ต้นทุนงานรับทำ		42,909,137.76	94,707,879.43
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน		5,351,309,894.14	5,309,455,069.91
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา		3,702,335.94	-
ค่าใช้จ่ายอื่น			
ดอกเบี้ยจ่าย	4.15	91,666,593.11	144,576,705.35
รวมค่าใช้จ่าย		5,446,678,823.19	5,454,031,775.26
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ		-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 และ 2552

	2553	หน่วย : บาท 2552
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าบริการเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	(181,004,862.87)	(530,854,904.45)
รายการปรับกระทบค่าบริการเรียกเก็บเป็นเงินสดรับ(จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน:		
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	1,740,239.52	665,436.37
หนี้สงสัยจะสูญ	6,452,848.68	17,241,277.88
ค่าเสื่อมราคา	720,046,087.69	722,645,186.24
สินทรัพย์ที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	110,945.50	10,471,627.99
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	588,846.14	8,476,268.49
รายได้จากการรับรู้โอนเป็นรายได้	(16,367,210.55)	(16,368,237.61)
ค่าใช้จ่ายโอนเป็นสินทรัพย์	(39,660.00)	(4,608,234.83)
รายได้จากดอกเบีย	(4,209,007.89)	(8,679,391.67)
ค่าใช้จ่ายดอกเบีย	91,666,593.11	144,576,705.35
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	618,984,819.33	343,565,733.76
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
สินทรัพย์ดำเนินงาน(เพิ่มขึ้น)ลดลง		
ลูกหนี้ค่าบริการ	39,452,316.33	(46,283,229.10)
วัสดุคงเหลือ	10,723,281.60	(11,978,123.87)
ค่าบริการเรียกเก็บสะสม	2,532,844.30	1,109,442.55
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(79,820,507.01)	(32,215,544.56)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)		
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	63,002,798.48	41,772,153.08
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	11,005,074.55	23,819,796.26
เงินกองทุนสวัสดิการ	14,762,650.87	4,280,075.56
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	2,691.03	3,434.13
เงินสดรับจากการดำเนินงาน		
ดอกเบียรับ	5,390,827.10	7,636,063.56
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	686,036,796.58	331,709,801.37

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 และ 2552

หมายเหตุ	หน่วย : บาท	
	2553	2552
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินลงทุนชั่วคราว - สวัสดิการ	50,274,327.14	10,354,371.27
ลงทุนในอุปกรณ์ - สวัสดิการ	(64,200.00)	-
ลงทุนในสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	(324,485,711.29)	(508,687,666.32)
เงินลงทุนระยะยาว	239,440.00	-
เงินลงทุนระยะยาว - สวัสดิการ	(61,009,000.00)	(1,000.00)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(335,045,144.15)	(498,334,295.05)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
รับจากตัวสัญญาใช้เงิน	1,620,000,000.00	320,000,000.00
รับจากเงินกู้ระยะยาว	360,000,000.00	880,000,000.00
ชำระคืนตัวสัญญาใช้เงิน	(1,620,000,000.00)	(320,000,000.00)
ชำระคืนเงินกู้ระยะยาว	(481,070,000.00)	(511,262,500.00)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(105,396,015.74)	(170,836,785.61)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(226,466,015.74)	197,900,714.39
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	124,525,636.69	31,276,220.71
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	189,287,261.63	158,676,477.29
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร	(1,740,239.52)	(665,436.37)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นสุดงวด	312,072,658.80	189,287,261.63

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

1. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

บริษัท มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยสม่ำเสมอมีประสิทธิภาพและปฏิบัติงานตามภาระผูกพันที่รัฐบาลมีต่อการบริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศ โดยบริษัท ตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอากำไร และให้บริษัท ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัท

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย

2.2 แม่บทการบัญชีและมาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง มาตรฐานการบัญชีใหม่ และมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2553 มีรายละเอียดดังนี้

- มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 26 พฤษภาคม 2553
แม่บทการบัญชี (ปรับปรุง 2552)
 - มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การนำเสนอของงบการเงิน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 6 เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
 - มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- บริษัท อยู่ในระหว่างการศึกษามาตรฐานส่วนที่ปรับปรุงใหม่ดังกล่าว โดยคาดว่าจะสามารถนำมาปฏิบัติได้ทันตามที่มีผลบังคับใช้

3. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การรับรู้รายได้

- 3.1.1 รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ รับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ
- 3.1.2 รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาและอัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา
- 3.1.3 รายได้จากงานรับทำ รับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน
- 3.1.4 ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

3.2 ค่าเผ่อนหนี้สงสัยจะสูญ ตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบดุล ในปีนี้ได้มีการกำหนดค่าเผ่อนหนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 ดังนี้

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

3.3 วัสดุคงเหลือ เป็นวัสดุที่ซื้อมาเพื่อใช้ในการกิจการของบริษัท บันทึกบัญชีตามราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

3.4 เงินลงทุนระยะยาว บันทึกบัญชีในราคาทุน

3.5 อาคารและอุปกรณ์

3.5.1 อาคารและอุปกรณ์ บันทึกบัญชีในราคาทุน

ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่ได้รับหรือติดตั้งสินทรัพย์หรือสินทรัพย์นั้นเริ่มใช้งาน ในอัตราดังนี้

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

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

3.5.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5 - 10 ปี

3.6 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ที่ดำเนินการโดยใช้เงินกู้จะบันทึกดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

3.7 สินทรัพย์ที่ได้รับบริจาค บันทึกบัญชีในราคาทุนคู่กับรายได้รอการรับรู้ ซึ่งแสดงในหมวดหนี้สิน บริษัท รับรู้รายได้รอการรับรู้เป็นรายได้อื่นในงบรายได้ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ ตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์ ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับบริจาค คำนวณตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ โดยบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบรายได้ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

3.8 สินทรัพย์และหนี้สินที่มีมูลค่าเป็นเงินตราต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการนั้น ๆ ณ วันสิ้นงวดบัญชีของแต่ละปี จะปรับมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทย ประกาศใช้เป็นอัตราอ้างอิง ณ วันนั้น ถ้าไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีนั้นทั้งจำนวน

3.9 ค่าบริการเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก บริษัทฯ ดำเนินการโดยมิได้ค้ำกำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่าย ก็จะจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีที่มีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายก็จะเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิกเช่นกัน หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนหน่วยบินของแต่ละสายการบินใช้บริการในงวดนั้น ๆ

3.10 รายจ่ายในการพัฒนาหรือแก้ไขปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์ รายจ่ายในการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์

3.11 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ในงบกระแสเงินสด หมายความว่ารวมถึงเงินสดและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน

4. ข้อมูลเพิ่มเติม

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท	
		2553	2552
เงินสด		3.87	3.59
เงินฝากธนาคาร	- กระแสรายวัน	5.75	5.47
	- ออมทรัพย์	302.45	180.22
รวม		312.07	189.28

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 312.07 ล้านบาท เป็นของบริษัทฯ จำนวน 274.40 ล้านบาท และของเงินกองทุน บริษัทฯ จำนวน 37.67 ล้านบาท

4.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท	
		2553	2552
เงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์	- ประจำ 6 เดือน	0.30	-
	- ประจำ 12 เดือน	6.76	-
เงินฝากสหกรณ์ออมทรัพย์	- ประจำ 12 เดือน	1.77	59.10
รวม		8.83	59.10

เงินลงทุนชั่วคราว จำนวน 8.83 ล้านบาท เป็นเงินฝากประจำของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ โดยฝากไว้ที่ธนาคารอาคารสงเคราะห์ จำนวน 7.06 ล้านบาท และสหกรณ์ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำนวน 1.77 ล้านบาท

4.3 ลูกหนี้ค่าบริการและอื่น ๆ - สุทธิ ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท	
		2553	2552
ลูกหนี้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ ค่าเช่า			
ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และอื่น ๆ			
- เชื้อเพลิง		1.19	3.25
- ลูกหนี้สายการบิน		566.07	569.35
- ลูกหนี้ในประเทศ		17.44	68.72
- ลูกหนี้ต่างประเทศ		5.05	4.67
- รายได้บริการค้างรับ		7.69	10.20
		597.44	656.19
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ		(52.53)	(64.17)
ลูกหนี้ค่าบริการและอื่น ๆ - สุทธิ		544.91	592.02

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 52.53 ล้านบาท เป็นลูกหนี้สายการบิน จำนวน 51.16 ล้านบาท ลูกหนี้ในประเทศและลูกหนี้ต่างประเทศ จำนวน 1.37 ล้านบาท

4.4 วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	103.74	113.40
อะไหล่เครื่องบิน	28.95	28.60
อะไหล่เครื่องช่วยการเดินอากาศ	7.96	8.13
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	6.77	8.14
วัสดุสำนักงาน	11.20	10.94
อะไหล่อื่น ๆ	1.06	1.19
รวม	<u>159.68</u>	<u>170.40</u>

4.5 ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
ค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก - ยอดยกมา	649.99	120.25
หัก เรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บในระหว่างปี	(2.53)	(1.11)
	647.46	119.14
บวก ค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก - ประจำปี	181.00	530.85
ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม	<u>828.46</u>	<u>649.99</u>

ค่าบริการรอเรียกเก็บยอดยกมาปี 2553 จำนวน 649.99 ล้านบาท เป็นยอดสะสมของรายได้ที่สูงหรือต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในแต่ละปีที่สะสมมาตั้งแต่ปี 2521 และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมใหญ่สามัญ ครั้งที่ 63 เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553 เห็นชอบให้บริษัทฯ คงค่าบริการเรียกเก็บขาดประจำปี 2552 จำนวน 530.85 ล้านบาทไว้ และนำไปรวมกับยอดสะสมที่ยกมาจากปี 2551 จำนวน 119.14 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น จำนวน 649.99 ล้านบาท เพื่อรอชดเชยกับค่าบริการเรียกเก็บเกินในอนาคตต่อไป

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2553 บริษัทฯ มีรายได้รวม จำนวน 5,265.67 ล้านบาท มีค่าใช้จ่ายรวม จำนวน 5,446.67 ล้านบาท จึงมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 181.00 ล้านบาท

4.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น จำนวน 217.56 ล้านบาท ประกอบด้วย สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นของ บริษัทฯ จำนวน 188.32 ล้านบาท และของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน 29.24 ล้านบาท

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นของ บริษัทฯ จำนวน 188.32 ล้านบาท ได้แก่ งานระหว่างทำ จำนวน 136.22 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า จำนวน 39.14 ล้านบาท เงินมัดจำ จำนวน 5.87 ล้านบาท เงินยืมตรงจ่ายพนักงาน จำนวน 2.54 ล้านบาท และอื่น ๆ จำนวน 4.55 ล้านบาท

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน 29.24 ล้านบาท เป็นเงินให้พนักงานกู้ยืม จำนวน 16.73 ล้านบาท ซึ่งเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ ให้พนักงานกู้ยืมไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในข้อ 7(4.1) และ 7(4.2) ของระเบียบว่าด้วยการกู้เงินจากกองทุนสวัสดิการ พ.ศ. 2550 โดยคิดดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำกับธนาคารพาณิชย์ประเภท 12 เดือน และตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากสหกรณ์ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประเภทประจำ 12 เดือน บวก 1 ตามลำดับ และระเบียบว่าด้วยการกู้เงินเพื่อการศึกษาสำหรับพนักงานและบุตรพนักงาน พ.ศ. 2550 โดยคิดดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำกับธนาคารพาณิชย์ประเภท 12 เดือน มียอดคงค้างยกมา ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2552 จำนวน 14.20 ล้านบาท ในงวดนี้ ให้กู้เพิ่ม จำนวน 22.93 ล้านบาท และได้รับชำระคืน จำนวน 20.40 ล้านบาท เงินให้พนักงานกู้ยืมคงค้าง ณ วันสิ้นงวด จำนวน 16.73 ล้านบาท

4.7 เงินลงทุนระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
เงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ - ประจำ 36 เดือน	61.01	-
หุ้นสหกรณ์ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	0.50	0.50
หุ้นบริษัท เอ ซี ที โหมบายน จำกัด	-	0.24
รวม	<u>61.51</u>	<u>0.74</u>

เงินลงทุนระยะยาว จำนวน 61.51 ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ โดยเป็น เงินฝากประจำ 36 เดือน ที่ฝากไว้ที่ ธนาคารอาคารสงเคราะห์ จำนวน 61.01 ล้านบาท และเป็นเงินลงทุนในสหกรณ์ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยถือหุ้น จำนวน 10,030 หุ้น มูลค่า หุ้นละ 50 บาท

ทั้งนี้ ในงวดบัญชีปี 2552 บริษัทฯ มีเงินลงทุนระยะยาว จำนวน 0.74 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินลงทุนระยะยาวของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน 0.50 ล้านบาท และเงินลงทุนระยะยาวของบริษัทฯ จำนวน 0.24 ล้านบาท โดยเงินลงทุนระยะยาวของบริษัทฯ จำนวน 0.24 ล้านบาท เป็นเงินลงทุนในบริษัท เอ ซี ที โมบาย จำกัด ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นจำนวน 23,994 หุ้น คิดเป็นอัตราร้อยละ 0.02 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด (120 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท) ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายชำระเต็มจำนวนตามมูลค่าหุ้นแล้ว และตามมติที่ประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 446 482 490 และ 495 เห็นชอบให้บริษัทฯ ขายหุ้นในบริษัท เอ ซี ที โมบาย จำกัด ทั้งหมด ให้กับบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ที่ได้แสดงความจำนงขอซื้อ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายและความจำเป็นในการดำเนินงานของบริษัทฯ ทีโอที จำกัด (มหาชน) โดยเสนอขายหุ้นราคาหุ้นละ 10 บาท ซึ่งเท่ากับราคาตามมูลค่าในใบหุ้น และบริษัทฯ ทีโอที จำกัด (มหาชน) ได้ตกลงซื้อหุ้นในราคาดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาโอนหุ้นกับบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2553 และบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ได้ชำระเงินค่าหุ้นทั้งหมดให้กับบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2553 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 239,940 บาท

4.8 อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อม ราคา สะสม	ราคา ตามบัญชี	
	ยอดยกมา	เพิ่ม	ลด	รวม		30 ก.ย. 53	30 ก.ย. 52
	1 ต.ค. 52						
อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ							
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	2,532.97	(15.71)	-	2,517.26	1,019.81	1,497.45	1,641.75
ระบบอำนวยความสะดวก	756.53	13.75	0.84	769.44	456.93	312.51	341.24
เรดาร์และอุปกรณ์ ^{1/}	5,283.53	156.30	7.33	5,432.50	3,294.04	2,138.46	2,356.87
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	227.29	0.11	0.39	227.01	170.87	56.14	61.73
อุปกรณ์โทรศัพท์	0.30	-	-	0.30	0.30	-	-
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	692.63	19.34	3.45	708.52	480.26	228.26	263.56
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	638.20	24.66	5.18	657.68	470.43	187.25	248.99
(รวมระบบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์)							
ยานพาหนะ	1.92	-	-	1.92	1.92	-	-
เครื่องบิน	242.14	-	-	242.14	41.00	201.14	210.25
สินทรัพย์รับบริจาค							
- ระบบอำนวยความสะดวก	0.22	-	-	0.22	0.22	-	-
- อุปกรณ์สื่อสารอื่น	4.08	-	-	4.08	4.08	-	-
- เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	11.54	-	-	11.54	11.54	-	-
- เครื่องช่วยการเดินอากาศ	37.69	-	-	37.69	37.69	-	-
- เครื่องบิน	211.45	-	-	211.45	203.24	8.21	28.48
รวม	10,640.49	198.45 ^{2/}	17.19	10,821.75	6,192.33	4,629.42	5,152.87
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ							
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	2.44	0.06	-	2.50	2.30	0.20	0.18
รวมทั้งสิ้น	10,642.93	198.51	17.19	10,824.25	6,194.63	4,629.62	5,153.05

หมายเหตุ

1/ เรดาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรดาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยานอุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

2/ เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการจัดซื้อจัดจ้าง จำนวน 198.42 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายที่โอนไปสินทรัพย์ จำนวน 0.03 ล้านบาท อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทฯ ก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงาน โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

ค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 720.09 ล้านบาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายบริษัทฯ จำนวน 720.05 ล้านบาท (รวมค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค จำนวน 20.27 ล้านบาท) และเป็นค่าใช้จ่ายของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน 0.04 ล้านบาท

4.9 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 52	228.70	522.94
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	<u>324.49</u>	<u>508.58</u>
	553.19	1,031.52
<u>หัก</u> โอนไปอาคารและอุปกรณ์	<u>(198.42)</u>	<u>(792.35)</u>
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	(0.11)	(10.47)
ยอดยกไป ณ 30 ก.ย. 53	<u>354.66</u>	<u>228.70</u>

4.10 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย จำนวน 740.68 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายของบริษัทฯ จำนวน 739.59 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน 1.09 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายของบริษัทฯ จำนวน 739.59 ล้านบาท เป็นรางวัลพิเศษประจำปีค้างจ่าย จำนวน 591.01 ล้านบาท ดอกเบี้ยค้างจ่าย จำนวน 47.94 ล้านบาท ค่าเช่าที่ราชพัสดุและภาษีโรงเรือนค้างจ่าย จำนวน 63.60 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น ๆ จำนวน 37.04 ล้านบาท

4.11 รายได้รอการรับรู้

บริษัทฯ ได้บันทึกสินทรัพย์รับบริจาคเป็นรายได้รอการรับรู้ และทยอยรับรู้รายได้รอการรับรู้เป็นรายได้อื่นในงบรายได้ค่าใช้จ่ายตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์นั้น

ในงวดบัญชีปี 2553 บริษัทฯ มีรายได้รอการรับรู้ จำนวน 24.58 ล้านบาท รับรู้เป็นรายได้อื่น จำนวน 16.37 ล้านบาท คงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จำนวน 8.21 ล้านบาท

4.12 ส่วนของหนี้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ธนาคาร					รวม
	ซีไอเอ็มบี ไทย	กรุงไทย	ไทยพาณิชย์	ออมสิน		
วงเงิน	850.00	1,390.28	1,100.00	1,519.55	1,650.00	
ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 52	85.00	116.00	84.40	131.80	63.47	481.07
<u>หัก</u> ชำระระหว่างงวด	<u>(85.00)</u>	<u>(116.00)</u>	<u>(84.40)</u>	<u>(131.80)</u>	<u>(63.47)</u>	<u>(481.07)</u>
	-	-	-	-	-	-
<u>บวก</u> รับโอนจากเงินกู้ระยะยาว	<u>85.00</u>	<u>116.00</u>	<u>84.80</u>	<u>131.80</u>	<u>126.94</u>	<u>544.54</u>
ยอดยกไป ณ 30 ก.ย. 53	<u>85.00</u>	<u>116.00</u>	<u>84.80</u>	<u>131.80</u>	<u>126.94</u>	<u>544.54</u>

4.13 หนี้สินหมุนเวียนอื่น

หนี้สินหมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 จำนวน 263.80 ล้านบาท ประกอบด้วย หนี้สินหมุนเวียนอื่นของบริษัทฯ จำนวน 255.40 ล้านบาท และของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน 8.40 ล้านบาท

หนี้สินหมุนเวียนอื่นของบริษัทฯ จำนวน 255.40 ล้านบาท ได้แก่ เจ้าหนี้การค้า จำนวน 125.32 ล้านบาท รายได้รับล่วงหน้า จำนวน 63.07 ล้านบาท ภาษีเงินได้ค้างจ่าย จำนวน 27.88 ล้านบาท เงินประกันสัญญา จำนวน 23.22 ล้านบาท บัญชีพักเช็คจ่ายระหว่างทาง จำนวน 14.74 ล้านบาท และอื่น ๆ จำนวน 1.17 ล้านบาท

4.14 เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร

เป็นเงินที่พนักงานของบริษัทฯ บริจาคเพื่อให้เป็นทุนแก่บุตรพนักงานบริษัทที่เรียนดีแต่ยากจน ตั้งแต่ปี 2525 โดยฝากประจำกับสหกรณ์ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มียอดยกมาจากงวดก่อน จำนวน 0.09 ล้านบาท ในงวดนี้ มีดอกเบี้ยรับ จำนวน 2,691.03 บาท คงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จำนวน 0.10 ล้านบาท

4.15 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ธนาคาร						
	ซีไอเอ็มบี ไทย	กรุงเทพ		ไทยพาณิชย์	ออมสิน		
วงเงิน	850.00	1,390.28	1,100.00	1,519.55	1,650.00	1,200.00	รวม
ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 52	425.00	1,042.28	972.80	1,190.05	1,326.53	-	4,956.66
บวก กู้เพิ่มระหว่างงวด	-	-	-	-	260.00	100.00	360.00
	425.00	1,042.28	972.80	1,190.05	1,586.53	100.00	5,316.66
หัก โอนเป็นเงินกู้							
ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	(85.00)	(116.00)	(84.80)	(131.80)	(126.94)	-	(544.54)
ยอดยกไป ณ 30 ก.ย. 53	340.00	926.28	888.00	1,058.25	1,459.59	100.00	4,772.12

- 4.15.1 เงินกู้ธนาคาร ซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เดิมชื่อธนาคาร ไทยธนาคาร จำกัด (มหาชน) โดยออกตั๋วแลกเงิน วงเงิน 850.00 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับโครงการลงทุนเครื่องช่วยเดินอากาศเพื่อนำร่องลงสู่สนามบิน และโครงการจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ กำหนดชำระดอกเบี้ยและเงินต้นทุกงวด 6 เดือน อัตราดอกเบี้ยในปีที่ 1-3 เท่ากับ Fixed Deposit Rate (FDR) 6 เดือน บวกด้วยร้อยละ 0.64 ต่อปี ปีที่ 4 จนถึงวันที่สัญญาครบกำหนด เท่ากับ FDR 6 เดือน บวกด้วยร้อยละ 0.74 ต่อปี กำหนดชำระคืนเงินต้นทุกงวด 6 เดือน ภายใน 20 งวด ๆ ละ 42.50 ล้านบาท โดยเริ่มชำระงวดแรกวันที่ 29 มีนาคม 2549
- 4.15.2 เงินกู้ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยออกตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงิน 1,390.28 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับโครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดชำระดอกเบี้ยและเงินต้น ทุกงวด 6 เดือน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับ Fixed Deposit Rate (FDR) 6 เดือน เฉลี่ย 5 ธนาคาร ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) บวกด้วยร้อยละ 0.75 ต่อปี กำหนดชำระคืนเงินต้นทุก 6 เดือน ภายใน 24 งวด ๆ ละ 58.00 ล้านบาท โดยเริ่มชำระงวดแรกวันที่ 1 ตุลาคม 2550
- 4.15.3 เงินกู้ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วงเงิน 1,100.00 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับโครงการลงทุนต่าง ๆ ระหว่างปีงบประมาณ 2549 - 2550 กำหนดชำระดอกเบี้ยและเงินต้นทุกงวด 6 เดือน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับ Fixed Deposit Rate (FDR) 6 เดือน (สูงสุด) สำหรับบุคคลธรรมดาของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บวกด้วยร้อยละ 1.22 ต่อปี กำหนดชำระคืนเงินต้นทุกงวด 6 เดือน ภายใน 26 งวด งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 25 ชำระงวดละ 42.40 ล้านบาท งวดที่ 26 ชำระ 40.00 ล้านบาท โดยเริ่มชำระงวดแรกวันที่ 5 เมษายน 2552
- 4.15.4 เงินกู้ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) โดยออกตั๋วแลกเงิน วงเงิน 1,581.34 ล้านบาทเพื่อใช้สำหรับโครงการลงทุน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดชำระดอกเบี้ยและเงินต้นทุกงวด 6 เดือน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับ Fixed Deposit Rate (FDR) 6 เดือน ของธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) บวกด้วยร้อยละ 1.10 ต่อปี กำหนดชำระคืนเงินต้นทุกงวด 6 เดือน ภายใน 24 งวด ๆ ละ 65.90 ล้านบาท โดยเริ่มชำระงวดแรกวันที่ 7 พฤษภาคม 2551 และเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2551 บริษัทฯ ขอลดวงเงินกู้ จำนวน 61.79 ล้านบาท คงเหลือวงเงินกู้ทั้งสิ้น 1,519.55 ล้านบาท
- 4.15.5 เงินกู้ธนาคารออมสิน วงเงิน 1,650.00 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับโครงการลงทุนต่าง ๆ ระหว่างปีงบประมาณ 2550 - 2551 กำหนดชำระดอกเบี้ยและเงินต้นทุก 6 เดือน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับ Fixed Deposit Rate (FDR) 6 เดือน (สูงสุด) สำหรับบุคคลธรรมดาของ 5 ธนาคาร ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) บวกด้วยร้อยละ 0.61 ต่อปี กำหนดชำระคืนเงินต้นทุกงวด 6 เดือน ภายใน 26 งวด งวดที่ 1 ถึงงวดที่ 25 ชำระงวดละ 63.47 ล้านบาท งวดที่ 26 ชำระ 63.25 ล้านบาท โดยเริ่มชำระงวดแรกวันที่ 5 เมษายน 2553
- 4.15.6 เงินกู้ธนาคารออมสิน วงเงิน 1,200.00 ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับโครงการลงทุนต่าง ๆ ระหว่างปีงบประมาณ 2553 - 2554 กำหนดชำระดอกเบี้ยและเงินต้นทุก 6 เดือน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับ Fixed Deposit Rate (FDR) 6 เดือน (ต่ำสุด) สำหรับบุคคลธรรมดาของ 4 ธนาคาร ได้แก่ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) บวกด้วยร้อยละ 1.55 ต่อปี กำหนดชำระคืนเงินต้นทุกงวด 6 เดือน ภายใน 24 งวด ๆ ละ 50.00 ล้านบาท โดยเริ่มชำระงวดแรกวันที่ 5 ตุลาคม 2555

ในงวดบัญชีนี้บริษัทฯ มีดอกเบี้ยจ่าย จำนวน 91.66 ล้านบาท

4.16 ทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
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
รวม	<u>660.00</u>	<u>660.00</u>

4.17 เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2541 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทฯ นำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณในอัตราร้อยละ 10 ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปี ทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2541 เป็นต้นไป

ต่อมาบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2546 ให้บริษัทฯ ไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - 2548 และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2548 ให้บริษัทฯ ยกเลิกการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป

4.18 เงินกองทุนสวัสดิการบริษัท การบินไทย จำกัด

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	37.67	36.94
เงินลงทุนชั่วคราว	8.83	59.10
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	29.24	25.43
เงินลงทุนระยะยาว	61.51	0.50
อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	0.20	0.18
รวมสินทรัพย์	<u>137.45</u>	<u>122.15</u>
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1.09	1.71
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.40	7.21
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	0.10	0.09
รวมหนี้สิน	<u>9.59</u>	<u>9.01</u>
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	113.14	108.91
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายในงวด	14.72	4.23
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	<u>127.86</u>	<u>113.14</u>
รวมหนี้สินและเงินกองทุน	<u>137.45</u>	<u>122.15</u>

เงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ มียอดคงเหลือยกมาจากงวดก่อน จำนวน 113.14 ล้านบาท ในงวดนี้มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 14.72 ล้านบาท (รับเงินสมทบจากบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนพนักงาน เป็นเงิน จำนวน 167.36 ล้านบาท รายได้อื่น ๆ จำนวน 12.76 ล้านบาท รวมเป็นเงินจำนวน 180.12 ล้านบาท และค่าใช้จ่าย จำนวน 165.40 ล้านบาท) จึงมียอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จำนวน 127.86 ล้านบาท

4.19 ผลการดำเนินงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2553	2552	เพิ่ม (ลด)	
			จำนวน	ร้อยละ
รายได้				
ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	4,843.33	4,458.97	384.36	9
ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	302.29	276.09	26.20	9
รายได้จากงานที่รับทำ	73.02	135.45	(62.43)	(46)
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	0.46	0.78	(0.32)	(41)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	-	5.68	(5.68)	(100)
รายได้อื่น	46.57	46.21	0.36	1
	5,265.67	4,923.18	342.49	7
ค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินฯ	181.00	530.85	(349.85)	(66)
รวมรายได้	5,446.67	5,454.03	(7.36)	-
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	3,685.83	3,517.83	168.00	5
ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	1,368.27	1,465.93	(97.66)	(7)
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	254.30	230.98	23.32	10
ต้นทุนงานรับทำ	42.91	94.71	(51.80)	(55)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	3.70	-	3.70	100
ดอกเบี้ยจ่าย	91.66	144.58	(52.92)	(37)
รวมค่าใช้จ่าย	5,446.67	5,454.03	(7.36)	-
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ	-	-	-	-

ในงวดบัญชีปี 2553 บริษัทฯ มีรายได้รวม 5,265.67 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดก่อน จำนวน 342.49 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 7 ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 9 เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น

สำหรับค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน จำนวน 302.29 ล้านบาท ได้รวมรายได้ที่บริษัทฯ ประกอบกิจการ โทรคมนาคมในเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รายได้จากการให้บริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสาร สำหรับผู้ใช้บริการที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินตั้งแต่ เดือนตุลาคม 2552 ถึงเดือนกันยายน 2553 จำนวน 42.00 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ จะต้องนำส่งรายได้เข้ากองทุนพัฒนากิจการโทรคมนาคม เพื่อประโยชน์สาธารณะ ในอัตราร้อยละ 4 ของรายได้ดังกล่าว หลังหักค่าใช้จ่ายที่ลดหย่อนได้ตามระเบียบของคณะกรรมการกิจการ โทรคมนาคมแห่งชาติ คิดเป็นเงิน จำนวน 1.77 ล้านบาท

ในงวดบัญชีปี 2553 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวม 5,446.67 ล้านบาท ลดลงจากงวดก่อน จำนวน 7.36 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นผลจากการ ที่บริษัทฯ มีมาตรการปรับลดและประหยัดค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อค่าบริการด้านความปลอดภัยที่ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2553 บริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย หรือมีค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 181.00 ล้านบาท เมื่อนำมารวมกับค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมที่มีอยู่ จำนวน 647.46 ล้านบาท คงเหลือค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม ณ วันสิ้นงวดบัญชี ปี 2553 จำนวน 828.46 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งปัญหาการเมืองภายในประเทศ และการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ ตลอดจนการเกิดโรคระบาด ทำให้จำนวนหน่วยบินที่เกิดขึ้นไม่เป็นไปตามประมาณการ จากประมาณการเดิมคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 9 แต่มีอัตราการเติบโตเกิดขึ้นจริงเพียงร้อยละ 6 ส่งผลให้ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศไม่เป็นไปตามเป้าหมาย ประกอบกับรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและอื่น ๆ ไม่เป็นไปตามประมาณการ เนื่องจากหน่วยงานราชการที่ใช้บริการของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ดำเนินแผนมาตรการปรับลดและควบคุมค่าใช้จ่ายมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อบรรเทาผลกระทบของรายได้ที่ลดลง ซึ่งในปี 2553 สามารถปรับลดค่าใช้จ่ายได้ในระดับหนึ่ง รวมทั้งบริษัทฯ ได้กำหนดแผนการปรับปรุงอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในปี 2554 เพื่อให้เกิดความสมดุลของรายได้และค่าใช้จ่าย ตลอดจนชดเชยค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมดังกล่าว ซึ่งจากการประมาณการรายได้และ ค่าใช้จ่ายตามแผนการเงินประจำปี 2554 (ปี 2554 - 2558) คาดว่าจะสามารถชดเชยค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมดังกล่าวได้ภายในระยะเวลา 4 - 5 ปี

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินให้เงินกองทุนสวัสดิการในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนพนักงานเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 167.36 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 166.88 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 0.48 ล้านบาท) นอกจากนี้ บริษัทฯ มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชีประจำปี จำนวน 0.61 ล้านบาท

4.20 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งจดทะเบียนแล้ว” ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 โดยบริษัทฯ ได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้น เป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 342.66 ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 173.60 ล้านบาท ที่เหลืออีกจำนวน 169.06 ล้านบาท กำหนดโอนภายใน 10 ปี และหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงานพร้อมดอกเบี้ยในอัตราถัวเฉลี่ยเงินฝากประจำ 1 ปี ของธนาคาร ซึ่งบริษัทฯ ได้โอนเงินบำเหน็จค้างส่งส่วนที่เหลือเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดบัญชี 2545 แล้ว

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน 2,865 ราย บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 8.5 - 15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก ในงวดบัญชีนี้บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบทั้งสิ้น จำนวน 250.76 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 250.02 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 0.74 ล้านบาท)

4.21 ค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดนี้บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เป็นดังนี้

	บาท
1. คณะกรรมการบริษัทฯ	864,000.00
2. คณะกรรมการบริหาร	226,000.00
3. คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ	304,000.00
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	250,000.00
5. คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ	76,000.00
6. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	176,000.00
7. คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน	18,000.00

หมายเหตุ ประกอบด้วยค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งจากหน่วยงานภายนอก

4.22 ภาระหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น

บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งยังมิได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2553	2552
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่าง ๆ ดังนี้		
คดีพิพาทแรงงาน	46.22	31.19
คดีเรียกค่าเสียหาย	24.40	26.91
รวม	70.62	58.10

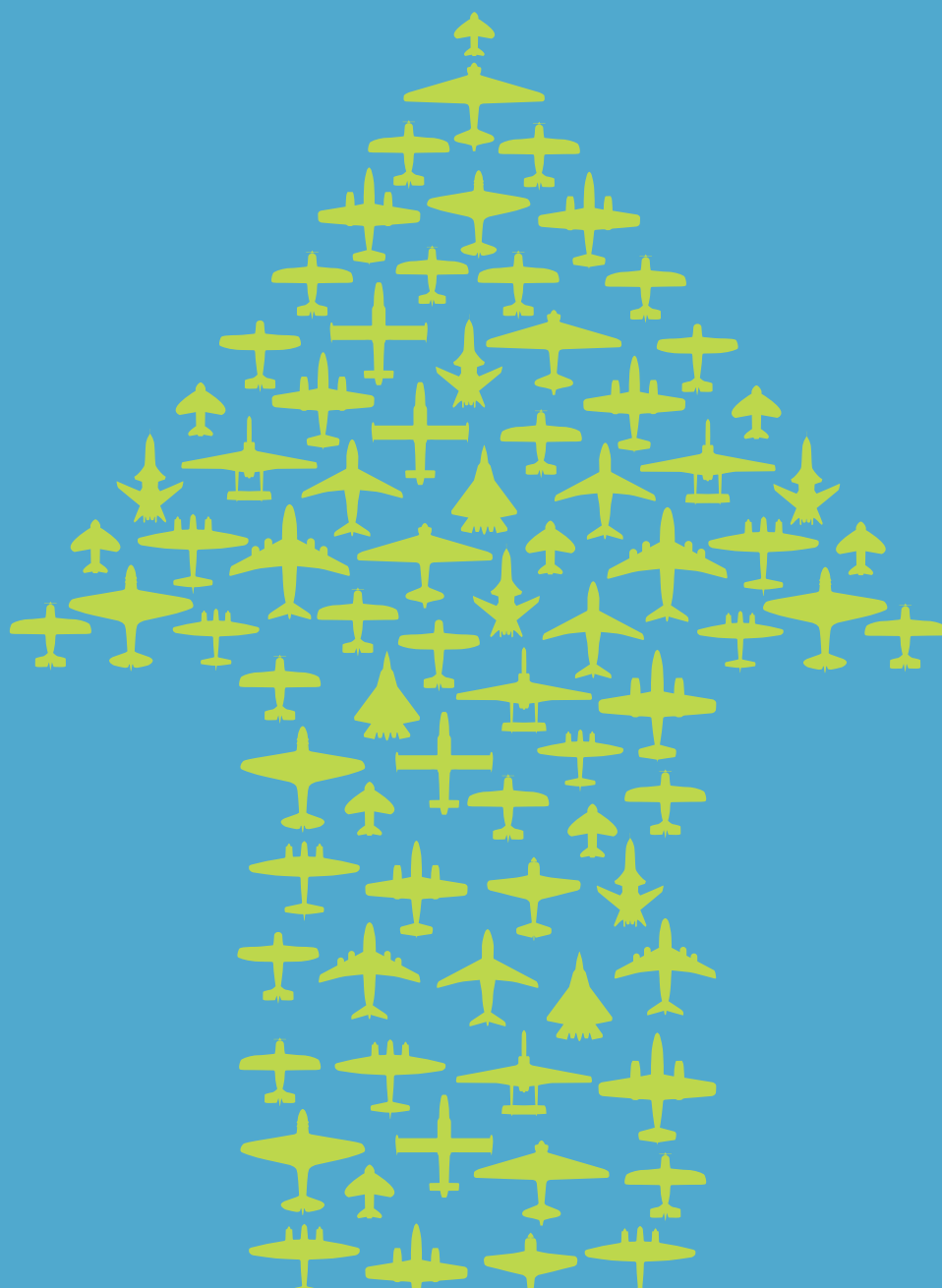
หมายเหตุ ทุนทรัพย์ถูกฟ้องร้องข้างต้นไม่รวมดอกเบี้ย และในคดีเรียกค่าเสียหาย บริษัทฯ ได้ทำการฟ้องแย้งกลับ โดยมีทุนทรัพย์ที่ฟ้องร้องไม่รวมดอกเบี้ยเป็นเงินประมาณ 6.16 ล้านบาท

4.23 สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

จากการที่ภาระหนี้เงินกู้ของบริษัทฯ เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น บริษัทฯ จึงได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP: IRS) ซึ่งเป็นเครื่องมือทางการเงินที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในตลาด โดยทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยกับสัญญากู้เงินบางสัญญาให้เป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนดอกเบี้ยกันในวันเดียวกับวันครบกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามสัญญากู้เงินนั้น ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นรายได้อื่น หรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นในงบรายได้ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 บริษัทฯ มีวงเงินคงเหลือของการทำสัญญาดังกล่าวข้างต้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 972.80 ล้านบาท และจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2557

GROW GREEN





GROW GREEN



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

102 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทรศัพท์ 66 (0) 2285 9035 42 โทรสาร 66 (0) 2287 3798 www.aerothai.co.th E-mail : prga@aerothai.co.th