

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



รายงานประจำปี 2554



สารบัญ

- 4 สารจากประธานกรรมการ
- 6 สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- 8 เรื่องเด่นในรอบปี
- 26 สภาวะการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศและแนวโน้มการขนส่งทางอากาศ
- 28 ประวัติความเป็นมา
- 29 วิสัยทัศน์ ค่านิยม การกิจ
- 30 นโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ
- 31 แผนวิสาหกิจ
- 32 ผู้ถือหุ้น
- 36 คณะกรรมการบริษัทฯ
- 48 บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ
- 64 ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ
- 72 การให้บริการของบริษัทฯ
- 82 การพัฒนาทรัพยากรบุคคล
- 88 สรุปผลการดำเนินงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
- 90 การกำกับดูแลกิจการที่ดี
- 92 การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540
- 93 รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ
- 95 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป
- 96 รายงานด้านการเงิน

สารจากประธานกรรมการ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในฐานะที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศซึ่งเป็นส่วนสำคัญยิ่งในระบบขนส่งทางอากาศที่เชื่อมโยงให้ประชาคมโลกสามารถไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวก รวดเร็ว บริษัทฯ ได้ปฏิบัติหน้าที่โดยมีจุดมุ่งหมายในการสร้างความปลอดภัยให้ผู้ให้บริการโดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพของบุคลากรให้มีมาตรฐานการให้บริการในระดับสากล จนเป็นที่ยอมรับของสายการบินทั่วโลก รวมทั้งได้นำเทคโนโลยีอันทันสมัยมาใช้งาน และปฏิบัติหน้าที่โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อสร้างความเข้มแข็งอย่างยั่งยืนและนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศ

บริษัทฯ ยังคงยึดมั่นการดำเนินงานเพื่อพัฒนาการให้บริการโดยให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการภายใต้หลักการ “การกำกับดูแลที่ดี” ควบคู่ไปกับการตระหนักถึงการมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมผ่านกิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน รวมทั้งมุ่งเน้นการปรับปรุงพัฒนาเครือข่ายระบบงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับการพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

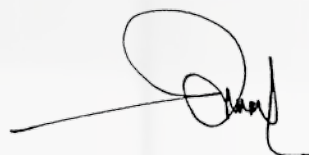
ในปีนี้บริษัทฯ ได้มีการลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ เพื่อใช้เป็นศูนย์ปฏิบัติการในการควบคุมจราจรทางอากาศ ที่มีความโดดเด่นในเรื่องประสิทธิภาพความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และประหยัด เป็นหนึ่งในโครงการสำคัญของบริษัทฯ ที่จะพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศให้มีมาตรฐานเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกซึ่งมีแนวโน้มจะขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในขณะเดียวกันบริษัทฯ ยังคงต้องปรับปรุงองค์กรและลงทุนดำเนินโครงการอื่น ๆ เพื่อให้ก้าวทัน

ต่อการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ รวมทั้งสร้างพันธมิตรในกิจการบินเพื่อความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคีอย่างต่อเนื่อง เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาองค์ความรู้ กระชับความสัมพันธ์อันดีและประสานประโยชน์ในกิจการบินในภาพรวม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงส่งเสริมบุคลากรเพิ่มศักยภาพในการพัฒนานวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อภารกิจหลักของบริษัทฯ เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการ รวมถึงการพัฒนานวัตกรรมชุมชนเพื่อเสริมสร้างรายได้และสร้างประโยชน์ให้เกิดขึ้นแก่ชุมชนอย่างกว้างขวาง รวมทั้งยังคงสานต่องานมูลนิธิวิทยุการบินแห่งประเทศไทย เพื่อให้โอกาสแก่เด็กพิการที่ขาดโอกาสทางการศึกษา อันเป็นรากฐานสำคัญในการดำรงชีวิตและเป็นพลังของสังคมต่อไปในอนาคต

ผลสำเร็จของบริษัทฯ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา เกิดจากการสนับสนุนที่ดีของผู้ถือหุ้น ความไว้วางใจของสายการบิน ความมุ่งมั่น ทุ่มเท ในการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารและพนักงานในทุกกระดับ ที่มีส่วนร่วมพัฒนาและสร้างความเจริญเติบโตให้องค์กร

ในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ ขอขอบคุณทุกฝ่ายมา ณ โอกาสนี้ และขอให้มั่นใจว่าทุกภาคส่วนจะร่วมมือกันปฏิบัติหน้าที่อย่างมืออาชีพ โดยยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล ควบคู่ไปกับการดูแลสังคมเพื่อรักษามาตรฐานการให้บริการในระดับสากล เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มสืบไป



(นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์)
ประธานกรรมการ



สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

จากวิสัยทัศน์ “Benchmarking & Partnering for Success” และแนวคิดในการบริหารงานที่จะให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มุ่งสู่ความเป็นเลิศด้านความปลอดภัย บริษัทฯ ดำเนินโครงการซึ่งมุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการของสายการบินทั้งด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ โดยมีโครงการหนึ่งที่สำคัญ คือ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ภายใต้แนวคิดเชิงปฏิบัติการการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับการเดินอากาศสากลระบบใหม่ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดขึ้นเป็นวิสัยทัศน์เพื่อให้อุตสาหกรรมการบินของโลกวิวัฒนาการไปสู่เป้าหมายในอนาคตร่วมกัน ทั้งนี้จะทำให้มั่นใจได้ว่าระบบการเดินอากาศแบบใหม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรฯ ที่เพิ่มสูงขึ้นในอัตราทวีคูณได้ทั้งในอนาคตระยะสั้นและระยะยาว

นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาเทคโนโลยีอื่น ๆ อาทิ “PBN” ซึ่งเป็นการใช้ดาวเทียมในการนำร่องอากาศยานที่ท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความแม่นยำ รวดเร็ว ปลอดภัย “BOBCAT” ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล เพื่อช่วยให้สายการบินที่ต้องการทำการบินไปยังทวีปยุโรปเกิดความคล่องตัว ลดต้นทุนเชื้อเพลิงได้ในภาวะน้ำมันราคาสูงเช่นปัจจุบัน อีกทั้งยังสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่อากาศ “ASPIRE” ซึ่งเป็นความร่วมมือกับองค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศ ในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และบริษัทฯ ยังมุ่งมั่นให้ความร่วมมือบูรณาการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ตามนโยบายกระทรวงคมนาคม เพื่อให้เกิดการทำงานอย่างสอดคล้องประสานกันในทุกมิติ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางบูรณาการระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

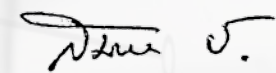
เป็นที่ทราบดีว่าปี 2554 เป็นปีมหามงคลของปวงชนชาวไทย ในวโรกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ จึงรับเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม 15th CANSO Asia Pacific Conference และ CANSO Global ATM Summit & 15th Annual General Meeting (AGM) ซึ่งเป็นการประชุมด้านการบินระดับโลกครั้งใหญ่ที่สุดครั้งหนึ่งที่ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ รวมถึงโครงการจัดสร้างอาคารหอบังคับการบินดอนเมืองเพื่อรองรับเทคโนโลยีใหม่อันทันสมัย และได้จัด THAI ASPIRE Flight ซึ่งเป็นการสาธิตการบินตามเส้นทางบินระหว่างประเทศในแบบ “Perfect Flight” หรือการปฏิบัติการบินที่สมบูรณ์แบบ กล่าวคือมีความทันสมัย สะดวกสบาย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากที่สุด เพื่อร่วมเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ซึ่งมีพระมหากรุณาธิคุณอเนกอนันต์ และเป็นที่รักยิ่งของปวงชนชาวไทย

การมีส่วนร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเป็นส่วนหนึ่งของแนวทางการบริหารงาน โดยบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการประสานความร่วมมือในการพัฒนาระบบทางอากาศอาเซียน (Seamless ASEAN Sky) เพื่อให้เกิดความร่วมมือ วางแผนและดำเนินงานร่วมกันที่จะทำให้ระบบเทคโนโลยีและวิธีปฏิบัติที่ใช้ในการบริหารจราจรทางอากาศในภูมิภาคอาเซียนให้มีศักยภาพที่ทัดเทียมกัน ตามที่ ICAO ได้กำหนดแผนการเดินอากาศสากลระบบใหม่ (Global Air Navigation Plan) สำหรับรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นต่อไป

ในส่วนสำคัญของการบริหารองค์กรนั้น บริษัทฯ มีนโยบายการกำกับดูแลที่ดีซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม และบริบทขององค์กร โดยมีการกำหนดแนวปฏิบัติให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม และได้นำมาใช้ควบคู่กับการจัดการคุณภาพทั่วทั้งองค์กรอย่างทั่วถึง ดังปรากฏจากวิกฤตเศรษฐกิจที่ผ่านมา ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการจัดทำแผนควบคุมค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กร โดยปรับลดค่าใช้จ่ายที่ไม่กระทบกับความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ รวมทั้งมีมาตรการประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งแม้ปัจจุบันสถานการณ์จะดีขึ้น แนวทางดังกล่าวยังคงดำเนินอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างภูมิคุ้มกันให้องค์กร กรณีเกิดผลกระทบจากเหตุการณ์ต่าง ๆ และที่สำคัญอีกประการคือการลดค่าใช้จ่ายให้สายการบินผู้ถือหุ้นและผู้ให้บริการของบริษัทฯ

ในนามบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ขอขอบพระคุณผู้ถือหุ้นที่ให้การสนับสนุนกิจการเป็นอย่างดี และขอขอบคุณคณะผู้บริหารและพนักงาน ที่ได้ร่วมกันทุ่มเทพลังกาย พลังใจ และพลังสติปัญญา เพื่อร่วมกันสร้างสรรค์คุณประโยชน์ให้กิจการบินของชาติและภูมิภาคตลอดไป

พลอากาศเอก



(สมชาย เจริญนันท์)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



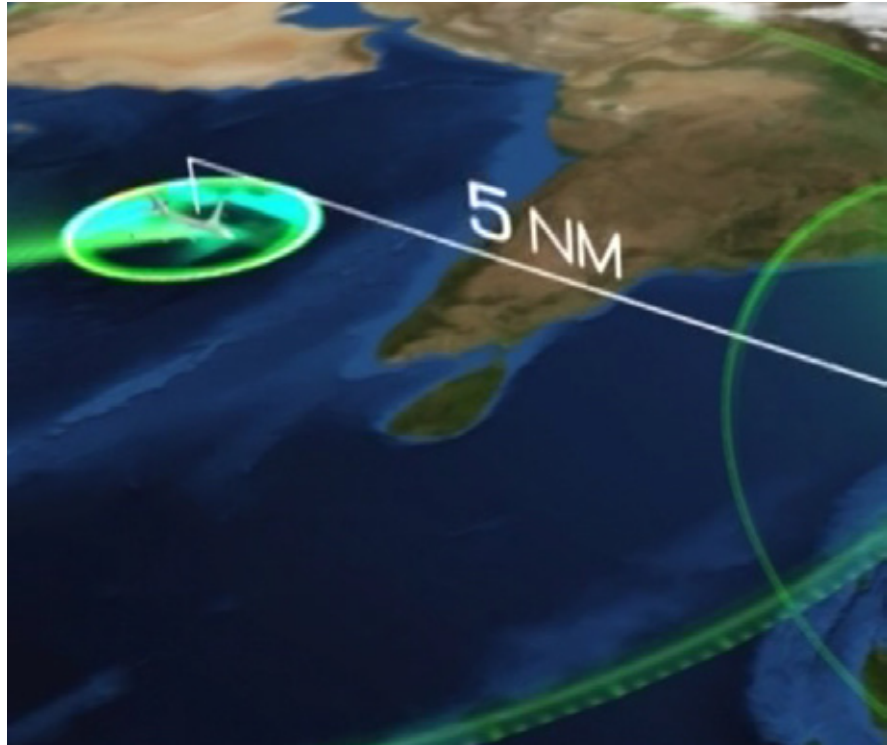
● เรื่องเด่นในรอบปี

บริษัทฯ ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล ภายใต้การนำของกระทรวงคมนาคม โดยเน้นการสร้างความประโยชน์ต่อกิจการบิน ทั้งในและระหว่างประเทศ ตามแนวทาง Corporate Social Responsibility (CSR) โดยสรุปได้ดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ การเดินอากาศ (ระยะการดำเนินงานปี 2554-2556)

ภายใต้แนวคิดเชิงปฏิบัติการการบริหารจราจรทางอากาศสำหรับการเดินอากาศสากลระบบใหม่ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดขึ้นเป็นวิสัยทัศน์ และถือเป็นพันธสัญญาของรัฐบาลคือนโยบายการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่จะต้องร่วมดำเนินการตามกลยุทธ์และแผนงานที่กำหนดขึ้นภายในปี ค.ศ. 2025 โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและวิธีดำเนินงานที่มีการนำระบบดาวเทียมมาใช้ทั้งในส่วนของการปฏิบัติการบินและบริการการเดินอากาศเพื่อให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบริหารห้วงอากาศให้เกิดความคล่องตัวและเกิดประสิทธิภาพในการใช้งานสูงสุด เช่น การปรับปรุงโครงสร้างห้วงอากาศ (Airspace Reorganization) การบริหารห้วงอากาศด้วยแนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบคล่องตัว (Flexible Use of Airspace: FUA) ฯลฯ รวมถึงการนำเทคนิคใหม่ ๆ ใช้งานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการการจราจรทางอากาศ ที่คำนึงถึงความปลอดภัยคล่องตัวกับการพัฒนาเทคโนโลยีของระบบอากาศยาน (Avionics System) เพื่อแก้ไขข้อจำกัดของเทคโนโลยีเดิม และมั่นใจได้ว่าระบบการเดินอากาศแบบใหม่จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นในอัตราทวีคูณได้ทั้งในอนาคตรยะสั้นและระยะยาว

ด้วยเหตุผลดังกล่าว บริษัทฯ จึงกำหนดโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศขึ้นเพื่อปรับปรุงระบบห้วงอากาศ เส้นทางบิน เทคโนโลยี และเทคนิคที่ใช้ในการให้บริการ รวมถึงพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และการบินทดสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบบริการการเดินอากาศของประเทศ (The Nation's Air Navigation Services) จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยสูงสุด ซึ่งถือเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญส่วนหนึ่งในการสนับสนุนยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคของประเทศไทย



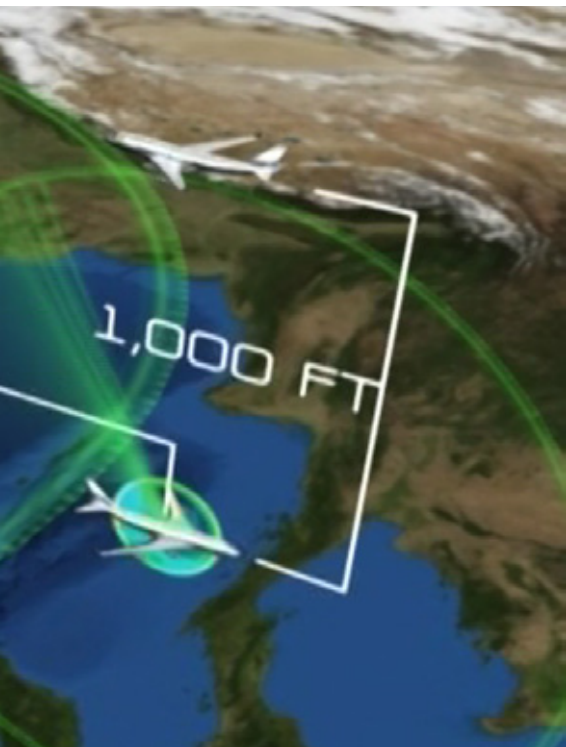
โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ของบริษัทฯ ประกอบด้วย 3 โครงการ ดังนี้

1.1 การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ เพื่อใช้เป็นศูนย์ปฏิบัติการในการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศ รวมทั้งบริหารจัดการห้วงอากาศของประเทศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งสำหรับการบินในประเทศและเข้า-ออกประเทศ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และประหยัดแก่สายการบิน/ผู้ใช้บริการห้วงอากาศ ซึ่งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศจะเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของประเทศ

1.2 การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศ และการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (Communication Navigation Surveillance/Air Traffic Management: CNS/ATM) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินอากาศระบบใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วย เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ (ระบบนำร่องและนำร่อง) และระบบติดตามอากาศยาน พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูล และการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศระหว่างส่วนกลางกับภูมิภาคให้เป็นระบบเดียวที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั้งประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการการเดินอากาศของประเทศให้เกิดความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ต่อประชาชนและสายการบิน/ผู้ใช้บริการห้วงอากาศ

1.3 การจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง ใช้สำหรับงานบินทดสอบเพื่อรักษามาตรฐานของระบบ/อุปกรณ์นำร่อง/นำร่อง และเครื่องอำนวยความสะดวกในการบินที่เป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานการเดินอากาศของประเทศ (CNS Infrastructure) ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากจะเริ่มมีปัญหาขาดแคลนอากาศยาน สำหรับเทคโนโลยีการเดินอากาศระบบใหม่ของประเทศในอนาคต (ที่มีขีดความสามารถในการบินทดสอบ) สำหรับการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงนั้น นอกจากจะพิจารณาเพื่อนำมาใช้ในการฝึกหลักของบริษัทฯ แล้ว ยังพิจารณาถึงการนำไปใช้ประโยชน์ส่วนเพิ่มในช่วงเวลาอันเนื่องจากการปฏิบัติงานประจำ ในการช่วยเพิ่มรายได้ในภาคบริการทดสอบของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก อาทิ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เนการาบรูไนดารุสซาลาม สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา สาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ มองโกเลีย ราชอาณาจักรภูฏาน ดินแดนไต้หวัน เป็นต้น

เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการโครงการฯ โดยให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และบริษัทฯ ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รวมทั้งบริษัทฯ ได้ทบทวนแผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายโครงการจาก 3 ปี (ปีงบประมาณ 2554-2556) เป็น 4 ปี (ปีงบประมาณ 2555-2558) โดยมีกรอบวงเงินลงทุนคงเดิม (4,460.31 ล้านบาท) เพื่อให้กระบวนการวางแผนเกิดความครบถ้วนและสมบูรณ์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2554 ขั้นตอนต่อไปคือการบูรณาการคุณสมบัติของระบบ/อุปกรณ์และเอกสารประกวดราคา



2. การพัฒนาแบบแผนการบินสำหรับการบินด้วย Performance-Based Navigation (PBN)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินอากาศ และรองรับการเติบโตของการจราจรทางอากาศ บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยีการเดินอากาศสมัยใหม่ ได้แก่ Performance-Based Navigation (PBN) และ Global Navigation Satellite System (GNSS) เข้าใช้งาน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ร่วมกับการบินพลเรือน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสมาคมนักบินไทย ในฐานะของคณะทำงานแห่งชาติด้าน PBN และ GNSS เพื่อร่วมกำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรฐานในการนำระบบ PBN และ GNSS เข้าใช้งาน อันเป็นไปตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และความต้องการของสายการบินและผู้ใช้ห้วงอากาศ

การดำเนินการ

2.1 การจัดทำแผนงาน Asia-Pacific Regional PBN Implementation Plan และการจัดทำแผนงาน Thailand PBN Implementation Plan

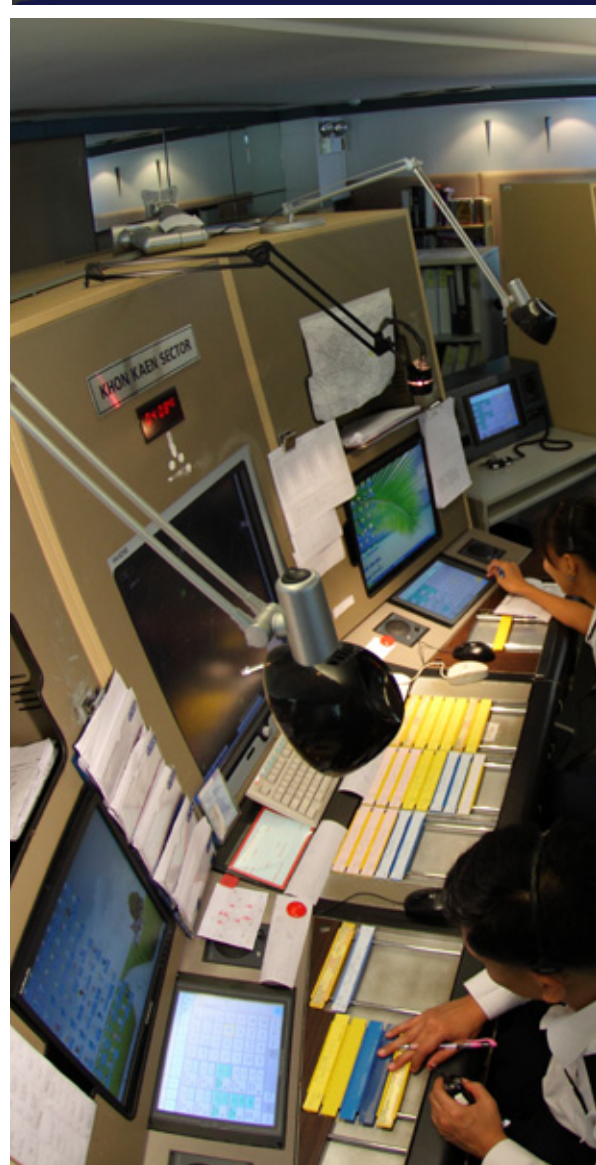
บริษัทฯ ได้ดำเนินการร่วมกับ ICAO Asia-Pacific PBN Task Force ในฐานะ Task Force Rapporteur ในการจัดทำแผนงาน Asia-Pacific Regional PBN Implementation Plan แล้วเสร็จ โดยแผนงานดังกล่าวได้กำหนดเป้าหมายและแนวทางของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในการนำเทคโนโลยี PBN เข้าใช้งาน ทั้งนี้แผนงานดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจาก ICAO Asia-Pacific Regional Planning and Implementation Group (APANPIRG) เมื่อเดือนกันยายน 2552

ในส่วนของแผนงานด้าน PBN ของประเทศไทยนั้น บริษัทฯ ได้ร่วมกับการคณะทำงานแห่งชาติด้าน PBN และ GNSS ในการจัดทำแผน Thailand PBN Implementation Plan แล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2552 อันเป็นไปตาม ICAO Assembly Resolution ที่ได้กำหนดให้รัฐภาคีจัดทำแผน State PBN Implementation Plan ให้แล้วเสร็จภายในปี 2552 ซึ่งแผน Thailand PBN Implementation Plan ดังกล่าว ได้ผ่านการประเมินในระดับที่ดีที่สุด (Robust) จากการทำ Assessment โดยคณะทำงาน ICAO Asia-Pacific PBN Task Force เมื่อเดือนกันยายน 2553 ต่อมาคณะทำงานแห่งชาติด้าน PBN และ GNSS ดำเนินการจัดทำแผน Thailand PBN Implementation Plan Version 2.0

2.2 การประกาศใช้งาน PBN Procedure ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต หาดใหญ่ สมุย และเชียงใหม่ อย่างเต็มรูปแบบในระหว่างปี 2552-2554

กรมการบินพลเรือนได้ให้ความเห็นชอบในการประกาศใช้งาน PBN Procedure แบบ RNP APCH ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต หาดใหญ่ สมุย และเชียงใหม่ อย่างเต็มรูปแบบ อันส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มความปลอดภัย และประสิทธิภาพในการร่อนลงสู่สนามบินโดยจัดเป็นการแก้ไขปัญหาข้อจำกัดต่าง ๆ อันเกิดจากเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ Conventional

อีกทั้งจากผลการศึกษาของ IATA สรุปว่า การนำ RNP APCH Procedure เข้าใช้งานร่วมกับเทคนิคการร่อนลงแบบเสถียร Continuous Descent Operation สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการร่อนลงของอากาศยานแล้ว และยังจะส่งผลดีในการลดปริมาณการใช้น้ำมันของอากาศยานได้ประมาณ 50-200 กิโลกรัม ต่อการร่อนลง 1 ครั้ง อันส่งผลดีต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินอากาศ และลดการปล่อยมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม





2.3 ผลการออกแบบ PBN Procedure
 ณ ท่าอากาศยานกระบี่ ลำปาง เชียงราย และอุดรธานี
 บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกแบบ PBN Procedure
 แบบ RNP APCH สำหรับท่าอากาศยานกระบี่ ลำปาง
 เชียงราย และอุดรธานีแล้วเสร็จ โดยภายหลังการพิจารณา
 ผลการออกแบบโดยกรมการบินพลเรือน บริษัทฯ จะได้
 ทำการบินทดสอบและนำส่งให้กรมการบินพลเรือน
 ประกาศใช้อย่างเป็นทางการต่อไป

2.4 ผลการออกแบบและพัฒนาเส้นทางการบิน
 แบบ PBN

บริษัทฯ โดยความร่วมมือจากกระทรวงคมนาคม
 กรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ กองทัพเรือ
 และสายการบินไทย ได้จัดทำเส้นทางการบิน M904
 อันเป็นเส้นทางการบินเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระบรม-
 โอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร โดยเส้นทางการบิน
 เฉลิมพระเกียรติฯ ดังกล่าวเป็นเส้นทางการบินแบบ RNAV 5
 เชื่อมต่อประเทศไทยกับทวีปออสเตรเลีย

ในส่วนเส้นทางการบินเชื่อมต่อประเทศไทยกับ
 ภูมิภาคเอเชียใต้และทวีปแอฟริกันนั้น บริษัทฯ โดย
 ความร่วมมือจากกรมการบินพลเรือนและกองทัพอากาศ

ได้จัดทำเส้นทางการบิน M502 อันเป็นเส้นทางแบบ
 Conditional RNAV 5 อันเป็นตัวอย่างของการใช้งาน
 ห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือน

2.5 ผลการรับรองมาตรฐานการออกแบบ
 และบินทดสอบ PBN Procedure

บริษัทฯ ได้ดำเนินการร่วมกับบริษัท Jeppesen
 ประเทศสหรัฐอเมริกา ในการตรวจสอบและรับรอง
 กระบวนการออกแบบและบินทดสอบ PBN Procedure
 ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับจดหมายรับรองมาตรฐาน
 การออกแบบและบินทดสอบ PBN Procedures
 ในแบบ RNAV SID, RNAV STAR และ RNP APCH
 with Baro-VNAV

อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ส่งบุคลากรเข้าร่วมการฝึก
 อบรม Instrument Flight Procedure Design และ
 Airspace Design จาก ICAO Asia-Pacific Flight
 Procedure Programme อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการ
 เพิ่มความสามารถของบุคลากรในการออกแบบ
 Conventional และ PBN Procedures รวมถึงการ
 ออกแบบและวิเคราะห์ Airspace

2.6 ผลความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ได้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดแนวทางในการนำ PBN เข้าใช้งานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยในปี 2552-2554 ผู้แทนของบริษัทฯ ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ Rapporteur ของ ICAO Asia-Pacific PBN Task Force อันมีบทบาทต่อการกำหนดนโยบายและมาตรฐานการนำ PBN เข้าใช้งานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ประเทศไทยโดยบริษัทฯ ยังได้รับเกียรติให้เข้าเป็น Steering Committee Member ของ ICAO Flight Procedure Program Office และส่งผลให้ประเทศไทยได้รับเลือกเป็นประเทศแรกที่ทาง ICAO Global PBN Task Force ได้จัดให้มีการทำ ICAO PBN Go-Team Visit เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยี PBN เข้าใช้งาน

ในส่วนของการร่วมมือกับ Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC ผู้แทนของบริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากผู้แทนเขตเศรษฐกิจสมาชิกให้เป็น Co-Chair ของ APEC GNSS Implementation Team และบริษัทฯ ได้รับเกียรติจาก ICAO และ APEC ให้เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบ Regional RAIM Prediction System เพื่อสนับสนุนการใช้งานเทคโนโลยี PBN และระบบดาวเทียมนำร่อง GNSS

2.7 การให้บริการบินทดสอบและฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากไต้หวัน ภูฏาน และเนปาล ในการให้บริการบินทดสอบดังรายละเอียดต่อไปนี้

- บินทดสอบ GNSS และ ADS-B สำหรับ Taipei Flight Information Region (FIR) ไต้หวัน
- บินทดสอบ PBN Procedures สำหรับสนามบิน RCTP, RCSS, RCKH, RCFN ไต้หวัน รวม 16 Procedures
- ออกแบบและบินทดสอบ NDB & VHF Commissioning และ Domestic ATS/RNAV En-route Validation ภูฏาน
- บินทดสอบ VOR และ PAPI Commissioning, GNSS Interference Assessment และ Flight Validation for Instrument Flight Procedure รวม 23 Procedures สำหรับเนปาล ซึ่งการให้บริการบินทดสอบดังกล่าวได้รับการตอบรับอย่างดีจากผู้ให้บริการ อันเป็นการขยายโอกาสในการสร้างรายได้ต่อไป

นอกเหนือจากการให้บริการบินทดสอบแล้ว บริษัทฯ ยังได้ให้บริการฝึกอบรมเรื่องเทคโนโลยี PBN และ GNSS แก่เจ้าหน้าที่สายการบิน อาทิ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงาน Air Navigation Service Providers ในต่างประเทศ อาทิ มองโกเลีย เนปาล ภูฏาน เวียดนาม พม่า บังกลาเทศ กัมพูชา และลาว

3. โครงการพัฒนาระบบ Departure Clearance Data Link (ระยะเวลาการดำเนินงานปี 2553-2554)

เพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการจราจรทางอากาศของบริษัทฯ และผู้ใช้บริการ (Airspace Users) ในส่วนการให้คำขออนุญาตทำการบิน (Departure Clearance) ของสายการบินในการผ่านระบบ Data Link เพิ่มเติมในการลดการสื่อสารด้วยเสียงระหว่างนักบินกับผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งจะส่งผลในการลดภาระงาน (Workload) รวมถึงความผิดพลาดในการปฏิบัติงานและปฏิบัติการบิน โดยบริษัทฯ ได้นำเสนอให้กรมการบินพลเรือนประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบในเอกสารแถลงข่าวการบิน (AIP-Supplement) และจะดำเนินการออกประกาศในเอกสารแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (AIP-Thailand) เป็นการถาวรให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติการบินต่อไป



4. งานพัฒนาระบบห้วงอากาศอาเซียน (Seamless ASEAN Sky) (ระยะเวลาดำเนินงานปี 2551-2558)

เพื่อความร่วมมือในการผลักดันให้กลุ่มประเทศอาเซียนสร้างสร้าอนาคตที่ดียิ่งขึ้นในภูมิภาคของประเทศสมาชิก ให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ ทั้งด้านสันติภาพ เสถียรภาพ และความมั่นคงทางการเมือง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม งานพัฒนาระบบห้วงอากาศอาเซียน (Seamless ASEAN Sky) นี้ จึงเป็นวัตถุประสงค์หนึ่ง เพื่อช่วยผลักดันให้เกิดความร่วมมือ วางแผนและดำเนินงานร่วมกันที่จะทำให้ระบบเทคโนโลยีและวิถีปฏิบัติที่ใช้ในการบริหารจราจรทางอากาศในภูมิภาคอาเซียน ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาค เป็นไปในทิศทางและมีเป้าหมายด้านศักยภาพที่ทัดเทียมกันตามที่ ICAO ได้กำหนดแผนการเดินอากาศสากลระบบใหม่ (Global Air Navigation Plan) สำหรับรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า

จากปัจจุบัน ภายในไม่เกิน 15 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2568) บริษัทฯ จึงเข้าไปมีบทบาทอย่างสำคัญร่วมกับกระทรวงคมนาคม และกรมการบินพลเรือน ดำเนินงานในนามของประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้เสนอแผนงานดังกล่าวไว้ในส่วนงานด้านเทคนิค ภายใต้แผนงานตลาดการบินร่วมแห่งอาเซียน (Asian Single Aviation Market-ASAM) โดยได้รับความร่วมมือและการตอบสนองอย่างดียิ่งจากประเทศสมาชิก ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาระดับความสัมพันธ์เพื่อเป็นประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 นี้



5. การจัดสร้างอาคารหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

บริษัทฯ จัดสร้างอาคารหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นสถานที่รองรับการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์รวมถึงเทคโนโลยีใหม่ด้านการให้บริการการเดินทางทางอากาศที่ทันสมัย ในอนาคต ทดแทนอาคารหอบังคับการบินเดิม และเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ให้สามารถปฏิบัติภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และเกิดความปลอดภัยตามมาตรฐาน ICAO โดยบริษัทฯ ได้จัดพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารหอบังคับการบินดอนเมือง เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2554 ที่สำคัญยิ่ง การสร้างอาคารหอบังคับการบินนี้ เป็นการก่อสร้างขึ้นเพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554 ที่ผ่านมา

6. พิธีลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการจัดเที่ยวบินสาธิต THAI ASPIRE* Flight

บริษัทฯ ร่วมมือกับ การบินไทย ดำเนินการจัดเที่ยวบินสาธิต THAI ASPIRE* Flight ซึ่งเป็นการสาธิตการบินตามเส้นทางบินระหว่างประเทศในแบบ “Perfect Flight” หรือการปฏิบัติการบินที่สมบูรณ์แบบ กล่าวคือมีความทันสมัย สะดวกสบาย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ในเส้นทางกรุงเทพฯ ไปยังไอร์แลนด์ นิวซีแลนด์ ทั้งเที่ยวไปและกลับ เมื่อวันที่ 5 และ 8 พฤษภาคม 2554 ตามลำดับ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ออกแบบและวางแผนเส้นทางบินให้มีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาเส้นทางบินที่ดีที่สุดและสั้นที่สุด และได้ประสานงานกับองค์กรและผู้ให้บริการการเดินทางอากาศในทุกน่านฟ้าที่บินผ่าน เพื่ออำนวยความสะดวกให้เที่ยวบินดังกล่าวได้ทำการบินบนเส้นทางบินและระดับความสูงที่ประหยัดและเหมาะสมตลอดเส้นทาง ส่งผลให้เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายในการบิน ซึ่งตลอดการเดินทางทั้งไปและกลับสามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ 2,100 กิโลกรัม และลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 6,615 กิโลกรัม คิดเป็นอัตราส่วนผลลัพธ์การลดน้ำมันเชื้อเพลิงได้ร้อยละ 1.3

นับได้ว่า THAI ASPIRE* Flight เป็นความร่วมมือของสองหน่วยงานที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อร่วมเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2554 และร่วมเฉลิมฉลองในโอกาสครบ 100 ปี กระทรวงคมนาคม

* Asia and South Pacific Initiative to Reduce Emissions: ASPIRE



7. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ส่งมอบระบบควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ให้กรมเจ้าท่า

บริษัทฯ ร่วมกับ กรมเจ้าท่า จัดพิธีส่งมอบระบบควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (Vessel Traffic Management and Information System: VTMISS) เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2554 เพื่อบริหารจัดการจราจรทางน้ำในเขตน่านน้ำฝั่งอ่าวไทย ให้มีความรวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ได้ออกแบบและพัฒนาระบบ VTMISS ให้สามารถแสดงผลข้อมูลและตำแหน่งเรือที่ได้รับจากอุปกรณ์ติดตามเรือประเภทต่าง ๆ ได้แก่ ระบบเรดาร์ (RADAR) ระบบแสดงข้อมูลเรืออัตโนมัติ (AIS) และระบบแสดงข้อมูลตำแหน่งเรือผ่านจอบนแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ (CCTV) โดยระบบจะทำการส่งต่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปยังหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้รับทราบข้อมูลและสถานะของเรือแบบ Real Time อีกทั้งยังสามารถนำข้อมูลมาวางแผนการให้บริการในกรณีที่เรือเข้าเทียบท่าตามเวลาหรือเกิดความล่าช้า รวมทั้งช่วยป้องกันและลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางเรือ



8. การจัดสร้างเส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ จัดสร้างเส้นทางบินระหว่างประเทศเพื่อเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น บริหารจัดการการใช้ห้วงอากาศร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรมและเกิด ประโยชน์ด้านการบินของประเทศไทย ประกอบด้วย

8.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศเฉลิมพระเกียรติ M904 เป็น ความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับกองทัพอากาศ กองทัพเรือ กรมการบิน พลเรือน และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการออกแบบและ จัดสร้างเส้นทางบินระหว่างประเทศจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชื่อมต่อไปยังออสเตรเลีย โดยออกแบบเป็นเส้นทางบินชนิดพิเศษแบบ RNAV 5 เส้นทางแรกในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งมีการนำเทคโนโลยี การบินสมัยใหม่ “Performance-Based Navigation (PBN)” เข้าใช้งาน อันเป็นการเพิ่มศักยภาพให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้น่านฟ้า ส่งเสริม ยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศให้ประเทศไทย เพื่อเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร

8.2 เส้นทางบินระหว่างประเทศ M502 เป็นความร่วมมือ ระหว่างบริษัทฯ กับกองทัพอากาศ กรมการบินพลเรือน และหน่วยงาน บริการจราจรทางอากาศของพม่า ในการจัดสร้างเส้นทางบินระหว่าง ประเทศเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยผ่านพม่าไปยังภูมิภาคเอเชียใต้ และแอฟริกา ซึ่งสามารถช่วยลดระยะทางในการบินของอากาศยาน ลงได้ 10 ไมล์ และทำให้อากาศยานสามารถใช้ความสูงที่เหมาะสม ในการปฏิบัติการบินส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการเผาผลาญ น้ำมันเชื้อเพลิงดีขึ้น ลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงได้ ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนค่าเชื้อเพลิง ของสายการบินต่าง ๆ ลดลง

9. โครงการนวัตกรรมชุมชน

บริษัทฯ จัดโครงการนวัตกรรมชุมชนขึ้น ตั้งแต่ปี 2552 เพื่อให้พนักงานได้ใช้ความรู้ความสามารถสร้างนวัตกรรมที่เป็น ประโยชน์ต่อชุมชน เพื่อพัฒนาชุมชนให้เข้มแข็ง สามารถสร้างอาชีพ และรายได้ให้ชุมชน ตามแนวทางชุมชนพอเพียงของรัฐบาล และรักษาความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนกับองค์กรตามนโยบาย ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ทั้งนี้ศูนย์ควบคุมการบินและศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจร ทางอากาศภูมิภาค ทั้ง 9 แห่ง ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานกับชุมชน ในพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการฯ และคัดเลือกผลงานนวัตกรรมเพื่อส่ง เข้าประกวด โดยในปี 2553 ได้กำหนดสาขาของผลงานที่ส่งเข้าประกวด จำนวน 3 สาขา ได้แก่ สาขาวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี สาขา การเกษตรชุมชน และสาขานวัตกรรมผลิตภัณฑ์ชุมชนทั่วไป ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดการตัดสินการประกวดเมื่อเดือนมีนาคม 2554 และจัด พิธีมอบรางวัลเมื่อเดือนเมษายน 2554 มีผลงานที่ได้รับรางวัล ได้แก่

สาขาวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี

- รางวัลชนะเลิศ ไม่มีผลงานที่ได้รับรางวัล
- รางวัลรองชนะเลิศ โครงการจักรยานสูบน้ำแอร์ไทย ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ดำเนินการร่วมกับ องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) บ้านจั่น จังหวัดอุดรธานี

สาขาการเกษตรชุมชน

- รางวัลชนะเลิศ โครงการอุปกรณ์เปลี่ยนถ่ายน้ำเลี้ยงปลากัด ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ดำเนินการร่วมกับ คณะวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีการเกษตร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา เขตพื้นที่พิษณุโลก
- รางวัลรองชนะเลิศ ไม่มีผลงานที่ได้รับรางวัล

สาขานวัตกรรมผลิตภัณฑ์ชุมชนทั่วไป

- รางวัลชนะเลิศ โครงการค้อนเปิดฝายหอยนางรม ศูนย์ควบคุม การบินสุราษฎร์ธานี ดำเนินการร่วมกับ ชุมชนบ้านแหลมโพธิ์ ตำบล พุมเรียง อำเภอไชยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- รางวัลรองชนะเลิศ โครงการเครื่องกรองด้ายฟุ้งอัตโนมัติ ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน ดำเนินการร่วมกับ ศูนย์หัตถกรรมทอผ้า บ้านเขาเต่า จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และโครงการมีอิวีเศษ (เครื่องมือ ท่อผลไม้) ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา ดำเนินการร่วมกับ ชุมชนรุ่งเรือง-บุญเรือง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา
- รางวัลชมเชย โครงการระบบตากปลาถ้ำสมัย ศูนย์ควบคุม การบินภูเก็ต ดำเนินการร่วมกับ ชุมชนท่าหนูน จังหวัดภูเก็ต
- รางวัลชมเชย โครงการธาราบ้ำบัด 2010 ศูนย์ควบคุม การบินเชียงใหม่ ดำเนินการร่วมกับ สถาบันพัฒนาการเด็ก ราชนครินทร์ กรมสุขภาพจิต จังหวัดเชียงใหม่
- รางวัลชมเชย โครงการกรงดักจับแมลงสาบ ศูนย์ปฏิบัติการ วิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา ดำเนินการร่วมกับ ชุมชน บ้านบุญเรือง จังหวัดนครราชสีมา

10. โครงการวิทยุการบิน-สพฐ. มินิวอลเลย์บอล ถ้วยพระราชทาน สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

บริษัทฯ มีนโยบายส่งเสริมการกีฬาของประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง โดยได้จัดการแข่งขันวอลเลย์บอลในระดับประถมศึกษา อายุไม่เกิน 12 ปี มาตั้งแต่ปี 2543 ในปี 2554 ถือเป็นปีที่ 12 ของการจัดการแข่งขันฯ และเป็นปีที่ 3 ที่บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) เพื่อขยายโอกาสทางการแข่งขันให้ครอบคลุมทั่วถึงในทุกพื้นที่ของประเทศ พร้อมทั้งให้เกิดการเชื่อมต่อการแข่งขันของประเทศไทย ในระดับอายุ 14 และ 16 ปี ซึ่งจะเป็นการฝึกกำลังสร้างคุณประโยชน์และบูรณาการการจัดโครงการเพื่อสังคม

เยาวชนที่เข้าร่วมโครงการในแต่ละปี จะได้มีโอกาสเข้าศึกษาในสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียง โดยได้รับการสนับสนุนการศึกษา และได้มีโอกาสแข่งขันในระดับที่สูงขึ้น ซึ่งจะเป็นการพัฒนาฝีมือไปในระดับชาติ เพื่อสร้างชื่อเสียงให้ประเทศ ทั้งนี้จะเห็นได้จากนักกีฬาวอลเลย์บอลทีมชาติ ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากเยาวชนที่เคยเข้าร่วมการแข่งขันกับบริษัทฯ มาก่อน โดยมีผลการแข่งขันในปี 2554 ดังนี้

ประเภททีมชาย

- ทีมชนะเลิศ : โรงเรียนบ้านรามราช จังหวัดนครพนม
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ 1 : โรงเรียนวัดเชิงเลน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ 2 : โรงเรียนอนุบาลลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ 3 : โรงเรียนวัดดอนทอง จังหวัดฉะเชิงเทรา

ประเภททีมหญิง

- ทีมชนะเลิศ : โรงเรียนอนุบาลลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ 1 : โรงเรียนบ้านขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ 2 : โรงเรียนบ้านเกาะใหญ่ จังหวัดสงขลา
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ 3 : โรงเรียนบ้านสามเรือน จังหวัดเพชรบุรี



11. โครงการมูลนิธิเพื่อการศึกษาเด็กพิการ โดยวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง “มูลนิธิวิทยุการบินเพื่อการศึกษาเด็กพิการแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่ปี 2549 เพื่อให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กพิการที่ขาดโอกาสทางการศึกษา และเป็นรากฐานที่สำคัญในการดำเนินชีวิตและประกอบอาชีพในอนาคต โดยในปี 2554 มูลนิธิวิทยุการบินฯ ได้คัดเลือกเด็กพิการจากทั่วประเทศเข้ารับทุนการศึกษาทุนละ 5,500 บาท จำนวนทั้งสิ้น 226 คน แบ่งเป็น 5 ประเภท ประกอบด้วย พิการทางร่างกายและการเคลื่อนไหว พิการทางการมองเห็น พิการทางการได้ยิน พิการทางสติปัญญา และออทิสติก

12. การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยมีเป้าหมายในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลการบริหารจัดการขององค์กร และเพื่อสนับสนุนภารกิจหลักและสังคมโดยรวมตามหลักธรรมาภิบาล ดังนี้

1. ระบบสารสนเทศสำหรับยกระดับคุณภาพ/ประสิทธิภาพในการให้บริการด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยดำเนินการตามความต้องการของผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อยกระดับการให้บริการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น ระบบสารสนเทศเพื่อจัดการสภาพคล่องภายใน Bangkok FIR ระบบสารสนเทศเพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ แก่ประชาชน เป็นต้น

2. พัฒนาโครงสร้างสารสนเทศ/ระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาสารสนเทศที่สำคัญ ๆ สนับสนุนทั้งด้านอำนาจการและด้านภารกิจหลัก สำหรับผู้บริหารและส่วนการปฏิบัติงานของพนักงาน ให้มีประสิทธิภาพโดยรวมเพิ่มขึ้น เช่น ระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการสำหรับผู้บริหาร ระบบสารสนเทศสำหรับพัฒนาทรัพยากรบุคคล ระบบสนับสนุนการบริหารจัดการความรู้ ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานบริหารการเงิน บัญชี งบประมาณ และพัสดุ ระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการด้านการให้บริการข่าวสารการเดินทางทางอากาศ เป็นต้น

3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางไอซีทีให้มีความมีประสิทธิภาพ มั่นคง ปลอดภัย โดยมีเป้าหมายเพื่อบริหารจัดการระบบคอมพิวเตอร์/ระบบสารสนเทศ และการใช้เครือข่ายสารสนเทศให้มีความมั่นคงปลอดภัย ทั้งด้านอำนาจการและด้านวิศวกรรมที่สนับสนุนภารกิจหลัก โดยกำหนดเป็นแผนงานที่สนับสนุนเป้าหมายและดำเนินการ เช่น พัฒนาประสิทธิภาพความมั่นคง และความปลอดภัยของระบบสารสนเทศในส่วนงานบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศมาตรฐาน ISO/IEC 27001 การทบทวนกระบวนการ Emergency Plan ทางด้าน IT เป็นต้น

สำหรับปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนา/ปรับปรุง ระบบสารสนเทศตามแผนงาน/โครงการที่ได้บรรจุไว้ในแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ฉบับทบทวน ปี 2553) และสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้ โดยมีแผนงาน/โครงการที่เสร็จสิ้นและเปิดให้ใช้งานได้ในปี 2554 ที่สำคัญ ดังนี้

1. ระบบสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินงานตามแผนพัฒนาสายอาชีพรายบุคคล ซึ่งบริษัทฯ ได้พัฒนาขึ้นมาสับสนุนการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล ตามเส้นทางการพัฒนาความรู้ความสามารถตามตำแหน่งงานของบุคลากร (Competency) ที่บริษัทฯ กำหนด และเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และสัมพันธ์เชื่อมโยงกับการวางแผนและการบริหารงบประมาณฝึกอบรมให้มีประสิทธิภาพ

2. ระบบฐานข้อมูลสำหรับ Benchmark กับองค์กรชั้นนำในธุรกิจเดียวกัน โดยบริษัทฯ ได้มีนโยบายในการพัฒนาตัวชี้วัดและระบบฐานข้อมูลเพื่อ Benchmark กับองค์กรระดับประเทศ หรือองค์กรชั้นนำในธุรกิจเดียวกัน โดยได้มีผลสรุปในการกำหนดตัวชี้วัด เพื่อ Benchmark กับองค์กรระดับประเทศ หรือองค์กรชั้นนำในธุรกิจเดียวกันแล้ว ทั้งนี้เพื่อให้สามารถนำตัวชี้วัดไปใช้งานได้ตามข้อสรุป

3. ระบบพิมพ์ข้อมูลแผนการบินแบบอัตโนมัติ (Flight Data Strip Printing System: FDSS) สำหรับ Bangkok Approach Control Centre เป็นระบบสารสนเทศสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ในการจัดเตรียม Flight Strip สำหรับการจัดการจราจรของอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ จากเดิมใช้วิธี Manual โดยบริษัทฯ ได้พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกในการจัดทำ Paper Flight Strip ให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ โดยใช้ข้อมูลแผนการบินทั้งที่เป็น RPL และข้อมูลแผนการบินอื่น ๆ (Individual Flight Plan) โดยระบบจะทำการพิมพ์ Paper Flight Strip ให้โดยอัตโนมัติตามกรอบระยะเวลาที่เหมาะสมกับการทำการบินจริง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวก เป็นการลดภาระให้ผู้ปฏิบัติงาน และสามารถนำข้อมูลที่ได้จากระบบไปใช้งานในด้านอื่น ๆ ได้อีกด้วย เช่น เป็นข้อมูลเชิงสถิติ

4. พัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับงานวิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ เป็นระบบสารสนเทศที่สนับสนุนการให้บริการด้านวิศวกรรมที่มีปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่จำเป็นทางการบริหาร 3 ด้าน คือ ด้านการบำรุงรักษา ด้านควบคุมอะไหล่คงคลัง และด้านข้อมูลระบบ/อุปกรณ์ ความถี่วิทยุของหน่วยงานด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ ระบบจัดเตรียมฐานข้อมูลที่ถูกต้องและทันสมัย ซึ่งเป็นเครื่องมือในการดำเนินงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ถูกต้อง และประหยัดค่าใช้จ่าย มีผลต่อการบริหารคุณภาพให้ได้ตามมาตรฐาน ISO 9001:2008

13. เหตุการณ์สำคัญในรอบปี/กิจการระหว่างประเทศ

13.1 The First India-Myanmar-Thailand Air Traffic Management Coordination Meeting (IMT-ATM/CM/1)

บริษัทฯ ได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม The First India-Myanmar-Thailand Air Traffic Management Coordination Meeting (IMT-ATM/CM/1) เพื่อประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน Department of Civil Aviation of Myanmar (DCA Myanmar) พม่า Airport Authority of India (AAI) อินเดีย และบริษัทฯ ระหว่างวันที่ 13-14 มกราคม 2554 ณ ห้องประชุม 1-2 โรงแรม Pantip Suites ถนนสาทร กรุงเทพฯ โดยในการประชุมได้มีการหารือในหัวข้อ ดังนี้

- Airspace Management (ASM)
 - ATS Route Parallel to L301
 - Realignment of L507, N895 and P646
 - Air Traffic Flow Management (ATFM)
 - BOBCAT Software Update Plan
- Air Traffic Services (ATS) Coordination
 - Reduced Horizontal Separation in the Bay of Bengal
 - ปัญหาความคับคั่งของการจราจรบนเส้นทางบิน L507 และ P646 ในช่วงฤดูหนาว
 - Contingency Arrangement
- แนวทางดำเนินการในอนาคต

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ เพื่อการประสานความร่วมมือในด้านการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management) และสร้างเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างหน่วยงานของ 3 ประเทศ ที่ประชุมจึงมีมติให้จัดการประชุมเป็นประจำทุกปี โดยหมุนเวียนกันเป็นเจ้าภาพ และการประชุมในครั้งต่อไป ในปี ค.ศ. 2012 กำหนดจัดขึ้นที่อินเดียและจะเชิญบังกลาเทศเข้าร่วมการประชุมเพื่อหารือในส่วนที่เกี่ยวข้องด้วย

13.2 Global Air Traffic Flow Management Conference (ATFM) ครั้งที่ 6

การประชุม Global Air Traffic Flow Management Conference (ATFM) เป็นการประชุมเกี่ยวกับ Air Traffic Flow Management ซึ่งเป็นการบริหารความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ โดยการประชุมดังกล่าวเกิดขึ้นจากการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ATC System Command Centre (ATCSCC) ของ Federal Aviation Administration (FAA) ซึ่งเป็นศูนย์บริหารการปฏิบัติการความคล่องตัวการจราจรทางอากาศของสหรัฐอเมริกา ร่วมกับหน่วยงาน Central Flow Management Unit (CFMU) ของ EUROCONTROL ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศให้กลุ่มประเทศยุโรป การประชุมนี้จึงถือกำเนิดจากการเริ่มต้นของหน่วยงานชั้นนำด้านการบินระดับโลกจากสองทวีปที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศหนาแน่นที่สุดของโลก ในการแก้ไขปัญหาความคับคั่งของปริมาณจราจรทางอากาศ ซึ่งได้เล็งเห็นความสำคัญของการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศให้เกิดความคล่องตัวยิ่งขึ้น

การประชุมดังกล่าวได้จัดขึ้นมาแล้ว 5 ครั้ง โดยเริ่มจากปี 2543 ที่สหรัฐอเมริกา ปี 2545 ที่เบลเยียม ปี 2548 ที่แคนาดา ปี 2550 ที่แอฟริกาใต้ และปี 2552 หน่วยงาน Airservices Australia ออสเตรเลีย ได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม สำหรับปี 2554 ประเทศไทยโดยบริษัทฯ ได้รับเกียรติให้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Global Air Traffic Flow Management Conference ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 28 กุมภาพันธ์ - 2 มีนาคม 2554 ณ โรงแรมเรนของส์ รีสอร์ท แอนด์ สปา (หาดไม้ขาว) จังหวัดภูเก็ต และการประชุมในครั้งนี้ ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นตัวแทนประเทศในแถบเอเชียประเทศแรกที่ได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมในหัวข้อ ATFM Contribution towards Seamless ATM Services

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

การจัดประชุมครั้งนี้ ได้มีการรายงานข้อมูลความคืบหน้าและแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการจัดการระบบ Air Traffic Flow Management (ATFM) อีกทั้งยังเป็นเวทีในการแบ่งปันข้อมูลในการดำเนินการระบบ Air Traffic Flow Management ให้หน่วยงานที่ไม่เคยดำเนินการระบบดังกล่าวมาก่อน และเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้เรียนรู้จากหน่วยงานด้านการบินที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการ ATFM มาก่อน ในโอกาสนี้ผู้แทนบริษัทฯ ได้นำเสนอภารกิจและระบบการทำงานของ BOBCAT และระบบ ATFM เพื่อให้ทุกหน่วยงานเข้าใจตรงกันเกี่ยวกับการทำงานของระบบ BOBCAT ซึ่งเป็นระบบที่ทำหน้าที่ช่วยบริหารสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศในพื้นที่อ่าวเบงกอล รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน และช่วยลดค่าใช้จ่ายในอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้การประชุมดังกล่าวยังเป็นเวทีในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการปฏิบัติงานระบบ ATFM ของประเทศต่าง ๆ ที่จะนำมาปรับใช้และพัฒนาต่อยอดให้เกิดประโยชน์สูงสุดในกิจการการบินของประเทศไทยต่อไปได้



13.3 5th CANSO Asia Pacific ANSP Conference และ CANSO Global ATM Summit & 15th Annual General Meeting (AGM)

การประชุม CANSO Asia Pacific ANSP Conference เป็นการประชุมสำคัญประจำปีของสมาชิก CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation) และหน่วยงาน ANSP ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และการประชุม CANSO Global ATM Summit & 15th Annual General Meeting (AGM) เป็นการประชุมใหญ่สามัญประจำปีของ CANSO ทั่วโลก

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมข้างต้นและการประชุมที่เกี่ยวข้องรวม 12 การประชุม ในระหว่างวันที่ 8-15 มิถุนายน 2554 ณ โรงแรมเรเนซองส์ ราชประสงค์ กรุงเทพฯ โดยการสนับสนุนจาก CANSO ซึ่งเป็นองค์กรของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศทั่วโลก ที่มีวัตถุประสงค์ในการสนับสนุนการพัฒนาการดำเนินการของหน่วยงานผู้ให้บริการด้านการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพและเตรียมการรองรับกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมการบิน โดยบริษัทฯ เป็นสมาชิกผู้ร่วมก่อตั้ง CANSO ในปี 2539 และสมาชิกส่วนใหญ่เป็นหน่วยงานด้านการบินในทวีปยุโรป ซึ่งต่อมาได้มีการขยายฐานสมาชิกในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมากยิ่งขึ้น จนมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับ และในปี 2554 เป็นโอกาสพิเศษของ CANSO ที่ครบรอบการก่อตั้ง 15 ปี จึงได้จัดให้มีพิธีฉลองโอกาสครบรอบ 15 ปีของ CANSO และถือเป็นหนึ่งในกิจกรรมเนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนาครบรอบ 100 ปี กระทรวงคมนาคมในปี 2555 ด้วย

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

การประชุม CANSO Asia Pacific ANSP Conference ในปีนี้ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมหารือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและประสบการณ์ภายใต้หัวข้อ Transforming ATM Performance เพื่อนำไปสู่ความเป็นเลิศทาง ATM และในเรื่องการทำ Benchmark

การประชุม CANSO Global ATM Summit & 15th Annual General Meeting (AGM) มีผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานด้านกิจการบินและผู้แทนจากหน่วยงานสมาชิกเข้าร่วมการประชุมจำนวน 86 หน่วยงาน จาก 46 ประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับเกียรติจาก Mr. Roberto Kobeh Gonzalez ประธานคณะกรรมการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (President of the ICAO Council) ที่ได้ตอบรับคำเชิญมาร่วมงานประชุมดังกล่าวนี้ด้วย ซึ่งเป็นการร่วมประชุมครั้งแรกของประธานคณะกรรมการการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ประชุมร่วมกับ CANSO โดยที่ประชุมได้กล่าวถึงการดำเนินงานของ CANSO ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา 15 ปี และวิสัยทัศน์ในปี ค.ศ. 2020 จากมุมมองของผู้ผลิตอากาศยาน สายการบิน ท่าอากาศยาน ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ และผู้กำกับดูแล (Regulators) รวมถึงเทคโนโลยีของหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศ อีกทั้งยังเป็นการรายงานสรุปผลการดำเนินงานของสมาชิก CANSO ทั่วโลก และรายงานความคืบหน้าในการดำเนินงานของ Workgroups และ Committees ต่าง ๆ รวมทั้งให้สมาชิกลงมติรับรองนโยบาย ทิศทาง กิจกรรม และงบประมาณของแต่ละปี นอกจากนี้ยังเป็นเวทีสำหรับสมาชิกได้แสดงความคิดเห็น เพื่อหาข้อสรุปร่วมกันในประเด็นต่าง ๆ ที่สำคัญเกี่ยวกับการบริหารกิจการบินให้เป็นไปตามเป้าหมายและวิสัยทัศน์ของ CANSO



13.4 ATS Coordination Meeting

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม ATS Coordination Meeting ระหว่างวันที่ 24-26 เมษายน 2554 ณ โรงแรมเดอะไทด์ รีสอร์ท บางแสน จังหวัดชลบุรี ซึ่งการประชุมนี้เป็นการประชุมร่วมกับ 5 ประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ เวียดนาม ลาว กัมพูชา ฮองกง จีน และไทย เพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น ด้านการบริหารจราจรทางอากาศ การสร้างเส้นทางบินใหม่ การหาข้อตกลงร่วมกัน ในการปรับโครงสร้างเส้นทางบินเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศ ในน่านฟ้าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อให้มีการประสานความร่วมมือที่ดีระหว่าง หน่วยงาน ซึ่งจะก่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานด้าน Air Traffic Management และนำไปสู่การพัฒนาทางอากาศต่อไป ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงานตาม แผนงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่จะพัฒนาแนวทางการร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับ ANSP ในภูมิภาค และกระชับความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน ANSP เพื่อสร้างความเข้าใจและเสริมสร้างการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นในอนาคต

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

การประชุมดังกล่าว ได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นด้านการบริหาร จราจรทางอากาศ การสร้างเส้นทางบินใหม่ การหาข้อตกลงร่วมกันในการปรับ โครงสร้างเส้นทางบินเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศในน่านฟ้าภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อให้มีการประสานความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงาน โดยบริษัทฯ ได้เรียนเชิญหน่วยงานผู้เกี่ยวข้องที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการเข้าร่วมประชุม อาทิ ผู้แทนจากกรมการบินพลเรือน และกองทัพอากาศ เพื่อที่จะได้ร่วมกันบูรณาการ จัดการด้านการเดินอากาศให้เกิดความคล่องตัว และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

13.5 Airspace Users-ANSP Meeting

บริษัทฯ ได้จัดการประชุมเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2554 ณ ห้องประชุม 5/1 ชั้น 5 อาคาร 60 ปี สำนักงานใหญ่ บริษัทฯ ซึ่งเป็นการประชุมที่เปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการ จราจรทางอากาศ (ANSP) ได้พบกับผู้ใช้บริการจราจรทางอากาศ (Airspace User) เพื่อหารือ ทำความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ และแลกเปลี่ยนข้อมูลอันเป็นประโยชน์สำหรับ การดำเนินการด้านปฏิบัติการ รวมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นจากผู้แทนของ สายการบิน และเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการประชุม ผู้เกี่ยวข้องในส่วนงานต่าง ๆ บริษัทฯ ได้รับนำไปพิจารณาและดำเนินการแก้ไข/ปรับปรุง การให้บริการต่อไป

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

การประชุมครั้งนี้เปิดโอกาสให้ผู้แทนจากสายการบินให้ข้อเสนอแนะ หารือ ในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการให้บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ ทำให้ผู้แทน บริษัทฯ ได้รับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ให้บริการโดยตรง และชี้แจงประเด็นข้อขัดข้อง ของผู้แทนจากสายการบิน ส่งผลให้เกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกัน และเป็น โอกาสอันดีที่จะได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการทำงานร่วมกัน เพื่อนำมาปรับปรุง/ พัฒนาการบริการให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด อีกทั้งยังจะได้สร้างความสัมพันธ์ในระดับ บุคคล และระดับองค์กรกับผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น



13.6 Collaborative Decision Making (CDM)

การประชุม CDM Meeting จัดขึ้นตามแผนงานของ Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) โดยผลัดกันเป็นเจ้าภาพระหว่างประเทศไทยและสิงคโปร์ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในภูมิภาค รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านสายการบินและท่าอากาศยาน ได้ร่วมประชุมหารือเพื่อพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ซึ่งจะส่งผลถึงความคล่องตัวของการให้บริการการจราจรทางอากาศในประเทศและระหว่างภูมิภาค โดยมีหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือในการดำเนินการ ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งหน่วยงานด้านท่าอากาศยานและสายการบินจากสิงคโปร์และมาเลเซีย เข้าร่วมการประชุม

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

ผลจากการจัดประชุมนี้ ก่อให้เกิดความร่วมมือในการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ซึ่งจะส่งผลถึงความคล่องตัวของการให้บริการการจราจรทางอากาศในประเทศและระหว่างภูมิภาค โดยในเบื้องต้น ได้ตกลงให้มีการทำ CDM ในเส้นทางบิน (City Pair) ระหว่างประเทศไทย-สิงคโปร์ และอนาคตจะได้มีการขยายไปเส้นทางบินอื่น เช่น ประเทศไทย-ฮ่องกง เป็นต้น

13.7 Aviation Consultative Committee Meeting (ACC) ครั้งที่ 16

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม 16th Aviation Consultative Committee (ACC) Meeting (Malaysia and Thailand) ระหว่างวันที่ 21-23 กันยายน 2554 ณ โรงแรมราวินทรา อำเภอเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ซึ่งการประชุมนี้เป็นการประชุมร่วมกันระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจาก 11 หน่วยงาน ได้แก่ กรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ATM Sector DCA Malaysia, Kuala Lumpur ATCC, Royal Malaysian Air Force, Malaysia Airlines, Advanced Air Traffic Systems, Telekom Malaysia และ International Aeradio (M) Sdn Bhd สำหรับการประชุมในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อจะพิจารณาเกี่ยวกับหัวข้อการออกแบบแผนภูมิการเดินอากาศ CDM เส้นทางบิน M904 และวิธีปฏิบัติการบินแบบเต็มรูปแบบ (Instrument Procedure Design) ซึ่งจะรวมถึงเรื่องการปรับเปลี่ยนเส้นทางบินของทั้งสองฝ่าย โดยมีการแจ้งถึงเส้นทางในอนาคตที่คาดว่าจะดำเนินการเริ่มทำการบินในเร็ววันนี้

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

การประชุมดังกล่าว ได้มีการหารือและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นด้านการบริหารจราจรทางอากาศระหว่างไทยและมาเลเซีย การสร้างเส้นทางบินใหม่ การลดระยะห่างในน่านฟ้าระหว่าง 2 ประเทศ การหาข้อตกลงร่วมกันในการปรับโครงสร้างเส้นทางบินเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศ อันจะส่งผลให้มีการประสานความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงาน การร่วมกันบูรณาการจัดกาการด้านการเดินอากาศ ให้เกิดความคล่องตัวและเกิดประสิทธิภาพอย่างสูงสุด

13.8 กิจกรรมเชิดชูเกียรติบุคคล ที่ทำคุณประโยชน์ให้กิจการบิน

พิธีประดับปีกกิตติมศักดิ์ การควบคุมจราจรทางอากาศ

ปีกกิตติมศักดิ์การควบคุมจราจรทางอากาศเป็นเครื่องหมายที่บริษัทฯ จัดทำขึ้นเพื่อมอบให้บุคคลที่ทำคุณประโยชน์ให้กิจการการบินและสนับสนุนภารกิจของบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมาพร้อมทั้งได้มีการมอบเกียรติบัตรเพื่อเป็นการเชิดชูเกียรติของผู้ที่ได้รับมอบ โดยได้เริ่มดำเนินการประดับปีกกิตติมศักดิ์การควบคุมจราจรทางอากาศให้บุคคลต่างๆ ที่ทำคุณประโยชน์ให้กิจการบินและบริษัทฯ มาตั้งแต่ปี 2553 โดยในปี 2553 มีบุคคลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้รับการประดับปีกกิตติมศักดิ์ฯ รวมทั้งสิ้น 51 คน

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

ในปี 2554 ได้มีการจัดพิธีประดับปีกกิตติมศักดิ์การควบคุมจราจรทางอากาศขึ้นเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2554 ในโอกาสครบรอบ 63 ปีของการก่อตั้งบริษัทฯ ซึ่งมีผู้ที่ได้รับคัดเลือกให้เข้ารับการประดับปีกฯ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ จำนวน 12 คน อาทิ นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม ปลัดกระทรวงการคลัง และ Mr. Brian Sinclair Thompson ตำแหน่ง Board of Airline Representatives นอกจากนี้ในโอกาสที่บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม CANSO Asia Pacific Conference ครั้งที่ 5 และการประชุม CANSO Global ATM Summit ระหว่างวันที่ 9-13 มิถุนายน 2554 ณ โรงแรมเรนซองส์ ราชประสงค์ กรุงเทพฯ โดยเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2554 ได้มีการจัดพิธีประดับปีกฯ ให้หัวหน้าหน่วยงานขององค์กรการบินต่างประเทศ ซึ่งมีผู้เข้ารับการประดับปีกฯ ทั้งสิ้น 19 คน อาทิ Mr. Roberto Kobeh Gonzalez ตำแหน่ง President of ICAO Council และ Mr. Graham Lake ตำแหน่ง Director General, CANSO



14. รางวัลอันทรงคุณค่าที่บริษัทฯ ได้รับระหว่างปี

14.1 Jane's ATC Awards

บริษัทฯ มีผลงานที่โดดเด่นทางด้านการพัฒนาความสามารถรองรับอากาศยานและความปลอดภัยทางอากาศ (Capacity and Safety) นิตยสาร Jane's Airport Review จึงได้มอบรางวัล Jane's ATC Awards ด้าน Enabling Technology ให้บริษัทฯ เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2554 ณ เมืองอัมสเตอร์ดัม เนเธอร์แลนด์ ซึ่งรางวัลดังกล่าวเป็นรางวัลระดับโลกที่จัดโดยนิตยสาร Jane's Airport Review โดยคัดเลือกจากหน่วยงานที่มีผลงานโดดเด่นในแวดวงอุตสาหกรรมการจัดการทางด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ (ATM Industry) กว่า 100 ประเทศทั่วโลก สำหรับผลงานที่ทำให้บริษัทฯ ได้รับรางวัล คือ ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System: BOBCAT)

14.2 รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย

บริษัทฯ ได้ดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยของพนักงานในการทำงานตามกฎหมายกำหนดอย่างจริงจังมาโดยตลอด ทำให้ในปีนี้บริษัทฯ ได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานระดับประเทศจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน ติดต่อกัน 6 ปี ตั้งแต่ปี 2549 จนถึงปี 2554 โดยมีการรณรงค์ด้านความปลอดภัยเพื่อสร้างจิตสำนึกที่ดีแก่พนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการรักษามาตรฐานในงานด้านความปลอดภัยฯ และยกระดับมาตรฐานงานด้านความปลอดภัยฯ ไปสู่มาตรฐานสากล โดยในปี 2554 บริษัทฯ ได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นฯ ระดับประเทศ ประเภทกิจการ-สำนักงาน จำนวน 10 แห่ง โดยรายละเอียดของการรับรางวัลมีดังนี้

- สถานประกอบการที่ได้รับรางวัลฯ ระดับประเทศติดต่อกัน 6 ปี มี 2 แห่ง ได้แก่ สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ) และศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก
- สถานประกอบการที่ได้รับรางวัลฯ ระดับประเทศติดต่อกัน 5 ปี มี 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี
- สถานประกอบการที่ได้รับรางวัลฯ ระดับประเทศติดต่อกัน 4 ปี มี 4 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี และศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา
- สถานประกอบการที่ได้รับรางวัลฯ ระดับประเทศติดต่อกัน 3 ปี มี 1 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ

รางวัลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ได้คำนึงถึงความสำคัญด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน และลูกจ้างในองค์กรจนเป็นที่ยอมรับมาโดยตลอด



15. การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ ได้รับการประเมินผลการดำเนินงานประจำปี 2554 จากบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด โดยได้จัดอันดับเครดิตของบริษัทฯ คงเดิมที่ระดับ “AA” (Stable) เช่นเดียวกันกับผลประเมินของปี 2553 ซึ่งหมายถึงมีความเสี่ยงต่ำมาก และมีความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและคืนเงินต้นในเกณฑ์สูงมาก แต่อาจได้รับผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ มากกว่าอันดับเครดิตที่อยู่ในระดับ “AAA”

16. การประเมินผลการดำเนินงานประจำปี 2554

บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ให้เป็นหน่วยงานนำร่องเพื่อประเมินตนเองตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA) ควบคู่กับระบบประเมินผลแบบเดิมระหว่างปี 2552-2553 และเริ่มใช้ระบบ SEPA เพื่อประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอย่างเป็นทางการเพียงระบบเดียว ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นไป

สภาการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศ และแนวโน้มการขนส่งทางอากาศ

จากการให้บริการจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2554 พบว่าปริมาณเที่ยวบินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นร้อยละ 14.53 เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2553 เนื่องจากการปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ เป็นต้นมา เป็นผลมาจาก (1) สถานการณ์การเมืองภายในประเทศปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ (2) จำนวนนักท่องเที่ยวจากทวีปเอเชียที่มาจากจีน เกาหลี อินเดีย ญี่ปุ่น และมาเลเซียที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากฐานที่ต่ำในปีก่อน จากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง ประกอบกับการท่องเที่ยวภายในประเทศด้วยสายการบินราคาต่ำที่มีการขยายตัวขึ้นเช่นกัน ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการขนส่งทางอากาศ โดยมีรายละเอียดปริมาณเที่ยวบินแบ่งตามประเภทการบินในระหว่างปี 2547-2554 ดังนี้

ตารางแสดงปริมาณเที่ยวบินระหว่างปี 2547-2554

ปีงบประมาณ (Fiscal Year)	ประเภทการบิน (Aircraft Operation)					รวมเที่ยวบิน (Total)	ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง (%) (Change)
	การบินพาณิชย์ (Commercial)				ทหาร (Military)		
	ระหว่างประเทศ (International)		ภายในประเทศ (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
2554	228,050	20,475	137,760	57,310	12,672	456,267	14.53

แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศ

บริษัทฯ ได้มีการทบทวนแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region: FIR) ในระยะสั้นสรุปได้ว่าจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยหลักด้านนโยบายของรัฐบาลที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวหลายส่วนซึ่งจะทำให้เกิดรายได้ที่ 2 ล้านล้านบาท ในปี 2558 จากการท่องเที่ยว การเพิ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ 30 ล้านคน แต่ในระยะยาว 10-15 ปีข้างหน้า คาดว่าจะมีแนวโน้มที่ดีขึ้นร้อยละ 6-7 ต่อปี ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในระยะยาวขององค์การการบินในต่างประเทศหลายแห่ง เช่น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) และ EUROCONTROL เป็นต้น



ประวัติความเป็นมา

นับจากสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทย ได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (Aeronautical Radio of Siam Ltd. หรือ AEROSIAM) ในปี พ.ศ. 2491 เพื่อดำเนินกิจการบริการจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย

ต่อมารัฐบาลไทยเห็นว่าภารกิจบริษัทฯ เกี่ยวข้องกับความมั่นคงแห่งชาติ และการพัฒนากิจการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้ขอซื้อหุ้นทั้งหมดคืน เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2506 และได้เปลี่ยนชื่อเป็น Aeronautical Radio of Thailand Ltd. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมายังได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจําร่วมเป็นผู้ถือหุ้นด้วย บริษัทฯ จึงได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากการดำเนินกิจการเป็นไปตามสัญญาระหว่างบริษัทฯ กับกระทรวงคมนาคม ที่มีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาล ซึ่งเป็นภาคีสมาชิกของ ICAO ซึ่งจะต้องดำเนินการโดยไม่ค้ากำไร

△
88 1765
329

วิสัยทัศน์ ค่านิยม การกิจ

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรแห่งความปลอดภัยในการบริการการเดินทางอากาศ ด้วยการบริหารจัดการที่ทันสมัย การกำกับดูแลที่ดี และคำนึงถึงการลดก๊าซคาร์บอนในกิจการบิน”

ค่านิยม (Value)

“ตระหนักถึงความปลอดภัย ใส่ใจบริการ ทำงานเป็นทีม”

ภารกิจ (Mission)

1. ดำเนินงานให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการเจริญเติบโต และสร้างศักยภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินของประเทศและภูมิภาค
2. พัฒนาระบบและวิธีการให้มีความปลอดภัยสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม
3. ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างฉับไว และเสริมสร้างการมีส่วนร่วม
4. เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กรอย่างต่อเนื่อง
5. พัฒนาความร่วมมือกับองค์กรชั้นนำ เพื่อเพิ่มบทบาทและศักยภาพในการให้บริการ
6. สร้างและปลูกฝังจิตสำนึกเชิงพัฒนาการให้บุคลากร
7. ส่งเสริมงานวิจัยเพื่อพัฒนา และสร้างนวัตกรรม
8. บริหารจัดการด้วยการบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Total Quality Management: TQM)
9. บริหารองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล
10. ร่วมรับผิดชอบต่อสังคม และคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกิจการบิน



● แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ (Statement of Directions: SODs)



แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม:

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ บนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง:

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้มีมาตรฐาน และมีการเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งทบทวนบทบาท ปรับปรุงการบริหารจัดการและการให้บริการ และส่งเสริมบทบาทภาคเอกชน

แนวนโยบายสำหรับบริษัทฯ:

- จัดทำโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่าย อุปกรณ์ และระบบงานให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- ให้บริการการเดินทางอากาศให้มีความปลอดภัย รวดเร็ว ตรงเวลา ตามมาตรฐานสากล และมีมาตรการในการยกระดับความพอใจของสายการบินผู้ใช้บริการ
- พัฒนาศักยภาพให้มั่นนวัตกรรม และใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการ โดยมีต้นทุนอยู่ในระดับที่เหมาะสมและแข่งขันได้ และขยายบทบาทไปสู่ระดับภูมิภาค
- พัฒนาระบบงานในการดำเนินงานโดยเน้นคุณภาพและผลิตภาพ

แผนวิสาหกิจ

แผนวิสาหกิจ (Corporate Plan)

แผนวิสาหกิจ จัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินภารกิจในกรอบระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2554-2558) ซึ่งแผนวิสาหกิจดังกล่าวใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึง โครงการ (Project) และงาน (Strategic Activity) ขององค์กร รวมถึงเหตุผลความจำเป็น (Why) ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้รับผิดชอบ (Who) ระยะเวลา (When) งบประมาณที่ใช้ (Required Budget) และแผนการดำเนินงาน (Action Plan) ด้วยวัตถุประสงค์ดังกล่าว แผนวิสาหกิจนี้มีส่วนช่วยในการบริหารจัดการของคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารทุกระดับ ตลอดจนยังเป็นข้อมูลสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ได้ทราบถึงความตั้งใจ/ประเด็นที่ให้การมุ่งเน้น และแนวทางการดำเนินการพัฒนาของบริษัทฯ ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปและมีผลกระทบต่อการดำเนินภารกิจขององค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1: ด้านการสร้างผลลัพธ์บริการที่ดีเยี่ยม เทียบเท่าองค์กรผู้ให้บริการการเดินอากาศชั้นนำ

เป้าประสงค์

1.1 บริการที่ปลอดภัยในทุกช่วงของการบิน ด้วยการทำให้เกิดความมั่นใจในความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบบริการการเดินอากาศ

1.2 ความสามารถของพื้นที่ให้บริการที่ตอบสนองความต้องการในการใช้งานได้มากขึ้น โดยการเพิ่มศักยภาพในการจัดการความสามารถในการรองรับและลดข้อจำกัดด้านความคล่องตัวของการจราจร

1.3 ความสามารถในการจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นภายในขอบเขตการให้บริการ รวมทั้งความสามารถในการควบคุมผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการเพิ่มความสามารถในการรองรับของพื้นที่บริการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2: ด้านการสร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับความคาดหวังของประชาคมการบินและมีศักยภาพพร้อมรองรับการเติบโตในอนาคต

เป้าประสงค์

2.1 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ทันสมัย เพื่รองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้น

2.2 การสร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศ ที่เป็นไปตามแนวคิดและกรอบการดำเนินงานของสากล รวมทั้งการดำเนินงานเพื่อสร้างความพร้อมทุกด้านให้สอดคล้องกับการพัฒนา

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3: ด้านการนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศ โดยบรรลุผลลัพธ์ด้านการบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร

เป้าประสงค์

3.1 ใช้กระบวนการจัดการตามแนวทางระบบบริหาร

คุณภาพทั่วทั้งองค์กร (TQM) และระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA)

3.2 การบริหารจัดการบุคลากรและการเปลี่ยนแปลงให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

3.3 การบริหารจัดการด้านข้อมูลและความรู้ในองค์กร โดยการบริหารจัดการคุณภาพและความพร้อมของข้อมูล รวมทั้งความรู้ที่จำเป็นอย่างมีประสิทธิภาพ

3.4 การบริหารนวัตกรรม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4: ด้านการกำกับดูแลที่ดี การแสดงบทบาทที่สร้างสรรค์และการให้ความสำคัญอย่างจริงจังต่อความสัมพันธ์และความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

เป้าประสงค์

4.1 มีระบบการกำกับดูแลองค์กร (Organization's Governance System) ที่เป็นไปตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ปี 2552

4.2 ร่วมรับผิดชอบต่อการพัฒนาของสังคม

4.3 สนับสนุนและส่งเสริมกิจกรรมเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกิจการบิน

4.4 สนับสนุนนโยบายภาครัฐ และบรรลุความคาดหวังของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5: ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทางการเงิน

เป้าประสงค์

5.1 การปรับโครงสร้างเงินทุนของบริษัทฯ ให้แข็งแกร่ง

5.2 การเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหารจัดการทางการเงิน โดยยังคงรักษาคุณภาพและความปลอดภัยในการให้บริการขององค์กร

5.3 การเพิ่มรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง

ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และ ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี 2554 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.

กระทรวงการคลัง

กระทรวงคมนาคม

รวมผู้ถือหุ้น ก.

จำนวนหุ้น

5,770,000

230,000

6,000,000

ผู้ถือหุ้น ข.

1. Asiana Airlines

2. Aeroflot Russian Airlines

3. Air France

4. Air Hong Kong

5. Air India

6. Thai AirAsia Co., Ltd.

7. SriLankan Airlines Ltd.

8. Air Macau

9. All Nippon Airways

10. Austrian Airlines AG

11. Indonesia Air Asia

12. Air Asia Sdn Bhd

13. British Airways

14. Biman Bangladesh Airlines

15. Air Berlin

16. Bangkok Airways Co., Ltd.

17. China Airlines Ltd.

18. Air China

19. Cebu Pacific Air

จำนวนหุ้น

3,483

733

1,833

2,017

2,566

69,295

2,383

2,017

5,133

1,283

3,300

11,549

2,566

1,100

1,283

68,745

7,149

1,283

2,200

ผู้ถือหุ้น ข.

20. China Eastern Airlines

21. China Cargo Airlines

22. Cargolux Airlines Int'l S.A.

23. Cathay Pacific Airways

24. Hong Kong Airlines

25. Shanghai Airlines

26. China Southern Airlines

27. Delta Airlines

28. Lufthansa German Airlines

29. Druk Air

30. Etihad Airways

31. Ethiopian Airlines

32. EVA Airways Corp.

33. Federal Express Corp.

34. Finnair Oyj

35. Gulf Air Company G.S.C.

36. Garuda Indonesia

37. GMG Airlines

38. Hong Kong Dragon Airlines Ltd.

39. Happy Air Travellers Co., Ltd.

40. Vietnam Airlines

41. Mahan Air

42. Jet Airways (India) Ltd.

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

จำนวนหุ้น

5,133

1,283

917

10,816

3,116

3,850

4,583

1,283

2,933

1,467

2,566

4,033

4,400

2,200

1,283

1,467

1,283

733

1,833

3,116

3,850

1,650

5,133

5,133



ผู้ถือหุ้น ข.

ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
44. Jeju Air	1,283
45. Jin Air	1,283
46. Jetstar Asia Airways Pte Ltd.	5,133
47. Jetstar Airways Pty Ltd.	1,100
48. Kuwait Airways	2,200
49. Korean Air	8,249
50. Kingfisher Airlines	3,483
51. KLM Royal Dutch Airlines	2,566
52. K-Mile Air	2,750
53. Air Koryo	183
54. Kenya Airways Ltd.	2,566
55. Air Astana	550
56. Lao Airlines	5,500
57. Malaysian Airlines System Berhad	7,883
58. Air Madagascar	733
59. Martinair Holland NV	733
60. Egypt Air	1,283
61. Nippon Cargo Airlines Co., Ltd.	1,100
62. Nok Airlines Co., Ltd.	44,730
63. Orient Thai Airlines Co., Ltd.	19,249
64. Oman Air	1,467
65. Philippine Airlines	3,116
66. Pakistan Int'l Airlines	733
67. Qantas Airways	2,200

ผู้ถือหุ้น ข.

ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
68. Qatar Airways	5,133
69. Royal Brunei Airlines Sdn Bhd	1,283
70. Air Austral	366
71. ALIA - The Royal Jordanian Airlines	2,566
72. Nepal Airlines Corporation	550
73. Scandinavian Airlines System	1,100
74. Siberia Airlines	366
75. Siam General Aviation	7,699
76. Singapore Airlines	5,133
77. Silk Air Private Ltd.	5,866
78. Singapore Airlines Cargo Pte Ltd.	1,467
79. Saudi Arabian Airlines	1,100
80. Swiss Int'l Air Lines Ltd.	1,283
81. Tiger Airways	10,266
82. Thai Airways International Plc.	153,622
83. Turkish Airlines Inc.	2,750
84. Transaero Airlines	1,283
85. Emirates	7,699
86. United Airlines	1,283
87. Myanmar Airways International	3,850
88. United Parcel Service Co., Ltd.	917
89. Uzbekistan Airways	366
รวมผู้ถือหุ้น ข.	600,000

หมายเหตุ รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2554



ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ SUVARNABHUMI AIRPORT



คณะกรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 33 กำหนดให้กรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า 3 คน และการเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 39 ดังนี้

(1) รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของบริษัทฯ และให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ

(2) ผู้ถือหุ้น ข. มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคน และให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีทุก ๆ ปีต่อไปก็ดี กรรมการต้องออกจากตำแหน่ง โดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้งคือที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มทีว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้น จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2554

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการ 11 คน ดังนี้



นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2554)

ประธานกรรมการ

นายวิชาญ คุณากุลสวัสดิ์

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2554

และลาออกเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2554)

อายุ: 60 ปี

ตำแหน่ง:

อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (ทางรัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 47

การอบรม:

- นักบริหารระดับสูง (นบส.) รุ่น 41
สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2551-กันยายน 2554 อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
- ปี 2547-2551 รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการปกครอง การเมือง
- กลยุทธ์การวางแผนพัฒนา และคมนาคมและการขนส่ง

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
 - อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ
- ความเชี่ยวชาญสาขาการปกครอง การเมือง (การเมือง)
กลยุทธ์การวางแผนพัฒนา (การวางแผนกลยุทธ์)
และคมนาคมและการขนส่ง (คมนาคมทางบก)



พลอากาศเอก ระเด่น ฟังพักตร์
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

รองประธานกรรมการ

พลอากาศเอก ระเด่น ฟังพักตร์

(ดำรงตำแหน่งกรรมการ 2 สมัย ได้แก่

- ครั้งที่ 1 ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2552 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2554

- ครั้งที่ 2 ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการต่อเนื่องอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2554 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2554 และลาออกเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2554)

อายุ: 64 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 สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ 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 ความเชี่ยวชาญสาขาบริหารจัดการบริหารธุรกิจ วิศวกรรม และความมั่นคง



พลเอก กมล แสนอิสระ
(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

รองประธานกรรมการ

พลเอก กมล แสนอิสระ

(ดำรงตำแหน่งกรรมการ 2 สมัย ได้แก่

- ครั้งที่ 1 ดำรงตำแหน่งกรรมการระหว่างวันที่ 18 มีนาคม 2552 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2553 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2554

- ครั้งที่ 2 ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการต่อเนื่องอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2554 โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2554 และลาออกเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2554)

อายุ: 62 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
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงสถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 8
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
ของรัฐวิสาหกิจ และองค์การมหาชน รุ่นที่ 3 สถาบันพัฒนากรรมการ
และผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้า การพาณิชย์ (TEPCoT)
สถาบันวิทยาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

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

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านรัฐศาสตร์ การศึกษา ธรรมาภิบาล

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- ราชนครักษ์พิเศษ
- ตุลาการศาลทหารสูงสุด
- ที่ปรึกษาลังสมอง วปอ. เพื่อสังคม
- ที่ปรึกษาสมาคม วปอ.
- ที่ปรึกษา คณะกรรมการพลังงาน ภูมิสถา
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากลยุทธ์
การวางแผนพัฒนา (การวางแผน) ความมั่นคง (ความมั่นคงแห่งชาติ)
และสังคม (ธรรมาภิบาล)



นายสมชัย สัจจพงษ์
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553)

กรรมการ

นายสมชัย สัจจพงษ์

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553)

อายุ: 50 ปี

ตำแหน่ง:

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

การศึกษา:

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

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 2552-2553 อธิบดีกรมศุลกากร
- 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 กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน สาขาการคลัง บริหารจัดการและบริหารธุรกิจ และกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา



นายสมชัย ศิริวัฒนโชค
(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2554)

กรรมการ

นายสมชัย ศิริวัฒนโชค

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2554
และลาออกเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2554)

อายุ: 56 ปี

ตำแหน่ง:

ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม

การศึกษา:

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์
- ปริญญาโท การจัดการภาครัฐและเอกชน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 50

การอบรม:

- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (นบส.) สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 146) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD รุ่น 12) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2553 ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม
- ปี 2552 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกลยุทธ์การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมายและรัฐศาสตร์
- ด้านคมนาคมและการขนส่ง

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญ สาขาการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ (บริหารองค์กร) กลยุทธ์การวางแผนพัฒนา (การติดตามประเมินผล) และคมนาคมและการขนส่ง (คมนาคมทางบก)



นายศรีศักดิ์ ว่องสงสาร
(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

กรรมการ

นายศรีศักดิ์ ว่องสงสาร

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 และพ้นจากตำแหน่ง
เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2554 เนื่องจากอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์)

อายุ: 65 ปี

ตำแหน่ง:

ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหารกิจการโทรทัศน์กองทัพบก

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้าสื่อสาร (Distinction) มหาวิทยาลัย FEATI สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

การอบรม:

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น 121) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 4 สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่น 35) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2549-2550 ที่ปรึกษาคณะกรรมการการคมนาคมสภาผู้แทนราษฎร
- ปี 2548-2549 1. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 - รองผู้อำนวยการใหญ่ (บริหาร)
 - ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารโครงการสุวรรณภูมิ
 - หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน (CFO)
 2. ที่ปรึกษาคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ความเชี่ยวชาญ:

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



นายคมกฤษ วงศ์สมบุญ
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

กรรมการ

นายคมกฤษ วงศ์สมบุญ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 ถึงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2554)

อายุ: 49 ปี

ตำแหน่ง:

นักวิชาการอิสระ

การศึกษา:

- ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร สาขาพัฒนาสังคม 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
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจ
และองค์กรมหาชน รุ่นที่ 4 สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ
สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2551
 - ที่ปรึกษาคณะกรรมการประชาสัมพันธ์เชิงรุกและบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - นักวิชาการประจำคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
 - อนุกรรมการพิจารณาการกลั่นกรองและติดตามการดำเนินงานของคณะกรรมการการคมนาคม ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
 - อนุกรรมการตรวจสอบและประเมินผลการดำเนินงานตามมติของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
 - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
 - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาและการดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมและพลังงานทหาร
- ปี 2549-2550 - กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (กรรมการธรรมาภิบาล) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านการคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านสังคมและธรรมาภิบาล



นายประเวช รัตนเพียร
(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553)

กรรมการ

นายประเวช รัตนเพียร

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553 และลาออก
เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2554)

อายุ: 53 ปี

ตำแหน่ง:

อธิการบดี มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต

การศึกษา:

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี สาขาการเงิน การธนาคาร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ สาขาการเงินการธนาคาร Marymouth College of Virginia สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก บริหารการศึกษา Kensington University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 46

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง บัญชี
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการศึกษา



นาวาอากาศตรี อัษฎาวุธ วัฒนางกูร
(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2553)

กรรมการ

นาวาอากาศตรี อัษฎาวุธ วัฒนางกูร

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2553)

อายุ: 52 ปี

ตำแหน่ง:

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา:

- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมโยธา Hochschule Der Bundeswehr Muenchen, สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2553-ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี 2551-2553 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี 2549-2551 ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบิน นิสัยการบิน
- ด้านการบริหารจัดการและพัฒนาทรัพยากรการบิน

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- ผู้ประจําพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร และหัวหน้าฝ่ายอํานวยการประจําพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ฝ่ายกิจการบิน



นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสธ
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

กรรมการ

นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสธ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552)

อายุ: 46 ปี

ตำแหน่ง:

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด)

การศึกษา:

- ปริญญาตรี พานิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2551-ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด)
- ปี 2550-2551 รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ (บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด)
- ปี 2540-2549 รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด)

การอบรม:

- ประกาศนียบัตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ (SASIN)
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบินพาณิชย์
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 13 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการเงินบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านบัญชี การเงิน
- ด้านการบิน บริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟู้ดคาร์โก้ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์ฟลายท์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิส จำกัด
- นักบินที่ 1 ประจำฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ที่ปรึกษา สมาคมศิษย์เก่าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา



พลอากาศเอก สมชาย เจียรอนันท์
(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

พลอากาศเอก สมชาย เจียรอนันท์

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 และครบวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2554)

อายุ: 60 ปี

ตำแหน่ง:

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา:

- บริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า (วทบ.ทอ.) โรงเรียนนายเรืออากาศ
- บริญญาโท วิศวกรรมไฟฟ้า (Aerospace Systems) Cranfield Institute of Technology สหราชอาณาจักร
- บริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 46

การอบรม:

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน:

- ปี 2551-สิงหาคม 2554 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษ กองทัพอากาศ (อัตราพลอากาศเอก)
- ปี 2550-2551 หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ปี 2549-2550 ผู้บัญชาการศูนย์วิทยาศาสตร์และพัฒนา ระบบอาวุธ กองทัพอากาศ
- ปี 2548-2549

ความเชี่ยวชาญ:

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

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- ตุลาการศาลทหาร
- อุปนายกสมาคมรักบี้ฟุตบอลแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์
- อุปนายกสมาคมวอลเลย์บอลแห่งประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ
- ความเชี่ยวชาญสาขากลยุทธ์ การวางแผนพัฒนากมนาคมและการขนส่ง และสาขาโทรคมนาคมและเทคโนโลยีสารสนเทศ

รายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ 2554



นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2549)

ประธานกรรมการ

นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2549 และลาออกเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2554)
อายุ: 61 ปี

ตำแหน่ง:

รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ถึงวันที่ 30 กันยายน 2553)

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

ความเชี่ยวชาญ:

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กฎหมาย กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ และคมนาคมและการสื่อสาร

การดำรงตำแหน่งอื่น:

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



นายวุฒิชัย สิงห์มณี
(ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553)

กรรมการ

นายวุฒิชัย สิงห์มณี

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553 และลาออกเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2553)

อายุ: 61 ปี

ตำแหน่ง:

อธิบดีกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม (ถึงวันที่ 30 กันยายน 2553)

การศึกษา:

- ปริญญาตรี วิศวกรรมการบิน มหาวิทยาลัย FEATI สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

การอบรม:

- หลักสูตรประกาศนียบัตรขั้นสูงการบริหารภาครัฐและกฎหมายมหาชน 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 2552-2553 อธิบดีกรมการบินพลเรือน (ถึงวันที่ 30 กันยายน 2553)
 - ปี 2550-2552 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ*
 - ปี 2548-2550 ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ (กรมการขนส่งทางอากาศ*)
- *กรมการบินพลเรือนปัจจุบัน

ความเชี่ยวชาญ:

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

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการบริหาร สถาบันการบินพลเรือน
- กรรมการบริหาร (ผู้แทน) ของวิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ

ความเชี่ยวชาญสาขากฎหมายเฉพาะด้าน (การเดินอากาศ) คมนาคมและการขนส่ง (คมนาคมทางอากาศ) ระบบขนส่งและคลังสินค้า (Logistics)

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการกำหนดวิสัยทัศน์ของรัฐวิสาหกิจ กำกับดูแลการบริหารกิจการ และการวางแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐวิสาหกิจ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และเพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐวิสาหกิจ โดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสม ตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงตามความจำเป็น ได้แก่

1. คณะกรรมการบริหาร
 2. คณะกรรมการตรวจสอบ
 3. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
 4. คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน
 5. คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ
 6. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
 7. คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
 8. คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- พร้อมนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน 5 คน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมอย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปี เพื่อกำกับดูแลมอบนโยบายการดำเนินงานและติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยกำหนดประชุมเดือนละ 1 ครั้ง และมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงานประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้ง บริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสาร และแผ่น CD-ROM ให้กรรมการล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ 3-5 วัน

บริษัทฯ มีการจัดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการและผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่าง ๆ) รับทราบการประชุมดังกล่าวด้วยทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่สรุปมติการประชุมผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

เพื่อปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลที่ดี คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของธุรกิจ ควบคู่ไปกับการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง และใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จะทำทุก 6 เดือน และใช้แบบการประเมินผลคณะกรรมการฯ 2 รูปแบบ ได้แก่ การประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และการประเมินเป็นรายคณะ ซึ่งสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ 1 (ตุลาคม 2553-มีนาคม 2554)		ครั้งที่ 2 (เมษายน-กันยายน 2554)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	108.7/112	ดีเยี่ยม	108.9/112	ดีเยี่ยม
รายคณะ	116.8/120	ดีเยี่ยม	117.1/120	ดีเยี่ยม

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

การประเมินตนเองรายคณะ ประกอบด้วย หัวข้อในการประเมิน จำนวน 4 หัวข้อ ได้แก่ การประชุมและคณะกรรมการการสื่อสาร ขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในปีงบประมาณ 2554 กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สถาบันพระปกเกล้า สถาบันวิทยาการตลาดทุน สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และสถาบันวิทยาการการค้านอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง และมีการเดินทางไปเยี่ยมชมดูงานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อเกิดความรู้ความเข้าใจในภารกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการบริษัทฯ เดินทางไปดูงานด้านความปลอดภัยของกิจการบินและการบริหารการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ งานนิทรรศการการบิน Le Bourget Air Show สาธารณรัฐฝรั่งเศส และหน่วยงาน Air Navigation Services of the Czech Republic (ANS CR) สาธารณรัฐเช็ก รวมถึงการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานชวริค สมาพันธรัฐสวิส เพื่อศึกษาและรับทราบข้อมูลในการนำระบบอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีทันสมัยเข้าใช้งานในการบริหารจัดการสภาพคล่องทางอากาศ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ จากการไปดูงานดังกล่าว บริษัทฯ ได้นำข้อมูลที่ได้รับไปเป็นแนวทางการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและการเพิ่มสภาพคล่องทางอากาศ รวมถึงการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับเทคโนโลยีและปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

การประชุมคณะกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดประชุมคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสาร การฟังบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการ ได้แก่

1. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้กรรมการใหม่ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ

2. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือ บริคณห์สนธิ และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ (สถานะของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม ภารกิจการให้บริการ การเดินอากาศ และการบริการภาคธุรกิจ) โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร สภากรรมการด้านการขนส่งทางอากาศ ผลประกอบการ และข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการสำคัญ หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

3. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุม/เบี้ยประชุม คณะกรรมการฯ คณะกรรมการชุดต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ ข้อมูลกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สินตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2554 กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทฯ มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2554 กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน 5 คน โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------|----------------|
| 1. นายวิชาญ | คุณากุลสวัสดิ์ |
| 2. นายสมชัย | สัจพงษ์ |
| 3. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ | วัฒนางกูร |
| 4. นายพุดพิงศ์ | ปราสาททองโอสธ |
| 5. พลอากาศเอก สมชาย | เธียรอนันท์ |

คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ



นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ
เลขานุการ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางรณิยา สุนทรสถานติก
ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ
ผู้ช่วยเลขานุการ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป

การเข้าร่วมประชุม ของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2554 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม 14 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายวิชาญ	คุณากุลสวัสดิ์ ^{1/}	10/10
พลอากาศเอก ระเด่น	พิงพัทธ์ ^{2/}	14/14
พลเอก กมล	แสนอิสระ ^{2/}	14/14
นายสมชัย	สัจจพงษ์ ^{3/}	9/14
นายสมชัย	ศิริวัฒนโชค ^{1/}	10/10
นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร ^{4/}	14/14
นายคมกฤช	วงศ์สมบูรณ์ ^{4/}	14/14
นายประเวช	รัตนเพียร ^{3/}	6/9
นาวาอากาศตรี อธิภาวุธ	วัฒนางกูร ^{5/}	5/13
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ ^{4/}	11/14
พลอากาศเอก สมชาย	เถียรอนันท์ ^{6/}	14/14
นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ (ลาออกเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2554)	3/3
นายวุฒิชัย	สิงห์มณี (ลาออกเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2553)	1/1

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

หมายเหตุ ^{1/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2554

^{2/} ดำรงตำแหน่งกรรมการ 2 สมัย ได้แก่

- ครั้งที่ 1 ดำรงตำแหน่งกรรมการระหว่างวันที่ 18 มีนาคม 2552-20 เมษายน 2554

- ครั้งที่ 2 ได้รับแต่งตั้งให้กลับมาดำรงตำแหน่งกรรมการระหว่างวันที่ 20 เมษายน 2554-23 กันยายน 2554

^{3/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2553

^{4/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552

^{5/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2553

^{6/} ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน
ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย

1. นายสมชัย	ศิริวัฒนโชค	ประธานกรรมการ
2. นายสมชัย	สัจจงพงษ์	กรรมการ
3. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร	กรรมการ
4. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการ
5. พลอากาศเอก สมชาย	เชียรอนันท์	กรรมการ
6. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สัจจโสภณ	เลขานุการ
7. นางธนิยา	สุนทรศาสนติก	ผู้ช่วยเลขานุการ
8. นางสาวดวงตา	สมิตสุวรรณ	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 42 วรรค 4 ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ 2554 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม 9 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายสมชัย	ศิริวัฒนโชค ^{1/}	6/6
นายสมชัย	สัจจงพงษ์	5/9
นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร ^{2/}	1/7
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสธ	8/9
พลอากาศเอก สมชาย	เชียรอนันท์	9/9
นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ (ลาออกเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2554)	3/3

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

หมายเหตุ ^{1/} ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2554

^{2/} ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2553

คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย

- | | | |
|-----------------------------------|------------|---------------|
| 1. พลอากาศเอก ระเด่น | ฟุ้งพัคตร์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายศรีศักดิ์ | ว่องส่งสาร | กรรมการ |
| 3. นายประเวช | รัตนเพียร | กรรมการ |
| 4. ผู้อำนวยการใหญ่ (ตรวจสอบภายใน) | | เลขานุการ |

คณะกรรมการตรวจสอบมีวาระการดำเนินงานดังนี้

วันที่ 1 ตุลาคม 2553-25 มกราคม 2554 ประกอบด้วย

- | | | |
|----------------------|-------------|---------------|
| 1. พลอากาศเอก ระเด่น | ฟุ้งพัคตร์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายคมกฤษ | วงศ์สมบูรณ์ | กรรมการ |
| 3. นายประเวช | รัตนเพียร | กรรมการ |

วันที่ 26 มกราคม 2554-15 พฤษภาคม 2554 ประกอบด้วย

- | | | |
|----------------------|------------|---------------|
| 1. พลอากาศเอก ระเด่น | ฟุ้งพัคตร์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายศรีศักดิ์ | ว่องส่งสาร | กรรมการ |
| 3. นายประเวช | รัตนเพียร | กรรมการ |

วันที่ 16 พฤษภาคม 2554-4 กันยายน 2554 ประกอบด้วย

- | | | |
|----------------------|------------|---------------|
| 1. พลอากาศเอก ระเด่น | ฟุ้งพัคตร์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายศรีศักดิ์ | ว่องส่งสาร | กรรมการ |

อำนาจหน้าที่

1. รายงานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานการบริหาร
2. รายงานผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจว่ามีประสิทธิผล ประสิทธิภาพ และประหยัดเพียงใด
3. รายงานรายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง
4. รายงานผลการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจกำหนด

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ 2554 มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ รวม 11 ครั้ง ดังนี้

รายนาม	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก ระเด่น ฟุ้งพัคตร์	11/11
นายคมกฤษ วงศ์สมบูรณ์ (พ้นตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2554)	3/3
นายประเวช รัตนเพียร (ลาออกเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2554)	4/6
นายศรีศักดิ์ ว่องส่งสาร (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2554)	8/8

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย

- | | | |
|---|--------------|------------------|
| 1. พลเอก กมล | แสนอิสระ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายศรีศักดิ์ | ว่องส่งสาร | กรรมการ |
| 3. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ | วัฒนางกูร | กรรมการ |
| 4. พลอากาศเอก สมชาย | เกียรติรัตน์ | กรรมการ |
| 5. ผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานความปลอดภัย) | | เลขานุการ |
| 6. ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องประเมินสถานการณ์และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2554 มีการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง รวม 5 ครั้ง

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก กมล	แสนอิสระ	5/5
นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร (ครบวาระเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2554)	4/5
นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร (แต่งตั้งเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2554)	1/5
พลอากาศเอก สมชาย	เกียรติรัตน์ (ครบวาระเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2554)	3/5

คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน ประกอบด้วย

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

อำนาจหน้าที่

พิจารณาดำเนินการจัดหาแหล่งเงินให้ครอบคลุมการจัดหาแหล่งเงินทั้งหมดของบริษัทฯ เพื่อการลงทุน Refinance และอื่น ๆ ตามความจำเป็น โดยพิจารณาวิธีการ อัตราดอกเบี้ย และเงื่อนไขให้เป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2554 มีการประชุมคณะกรรมการจัดหาแหล่งเงินจำนวน 1 ครั้ง โดยเข้าร่วมประชุมครบทุกท่าน

คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ ประกอบด้วย

- | | | |
|--|------------|------------------|
| 1. พลอากาศเอก ระเด่น | ฟุ้งพัคตร์ | ประธานกรรมการ |
| 2. พลเอก กมล | แสนอิสระ | กรรมการ |
| 3. นายสมชัย | สัจจพงษ์ | กรรมการ |
| 4. นายศรีศักดิ์ | ว่องส่งสาร | กรรมการ |
| 5. นายประเวช | รัตนเพียร* | กรรมการ |
| 6. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | กรรมการ |
| 7. ผู้อำนวยการใหญ่ (กลยุทธ์และสื่อสารองค์กร) | | เลขานุการ |
| 8. ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนาองค์กร | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

หมายเหตุ *นายประเวช รัตนเพียร มีหนังสือแจ้งลาออกจากการเป็นกรรมการแผนวิสาหกิจ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม 2554

อำนาจหน้าที่

พิจารณากลั่นกรองและให้ข้อเสนอแนะในการจัดทำแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ ก่อนนำเข้าขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการแผนวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2554 มีการประชุมคณะกรรมการแผนวิสาหกิจ รวม 5 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก ระเด่น	ฟุ้งพัคตร์	5/5
พลเอก กมล	แสนอิสระ	5/5
นายสมชัย	สัจจพงษ์	4/5
นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร	5/5
นายประเวช	รัตนเพียร (ลาออกเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2554)	1/5
พลอากาศเอก สมชาย	เจียรอนันท์ (ครบวาระเมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2554)	3/5

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ประกอบด้วย

1. พลเอก กมล	แสนอิสระ	ประธานกรรมการ
2. นายสมชัย	ศิริวัฒนโชค	กรรมการ
3. นายคมกฤษ	วงศ์สมบูรณ์	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
2. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
3. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดคำตอบแทนและผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
4. นำเสนอการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ
5. ดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ในปี 2554 คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนได้มีการกำหนดกฎบัตรคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ให้เกิดความโปร่งใส ตรวจสอบได้ตามหลักการการกำกับดูแลที่ดี และได้มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน รวม 6 ครั้ง

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลเอก กมล	แสนอิสระ	6/6
นายสมชัย	ศิริวัฒนโชค	3/4
นายคมกฤษ	วงศ์สมบูรณ์	6/6

หมายเหตุ ลำดับที่ 2 เป็นกรรมการฯ เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2554 แทนกรรมการเดิมที่ลาออก

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ 2554 กรรมการอิสระ ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------|------------|
| 1. พลอากาศเอก ระเด่น | ฟิ่งพัทตร์ |
| 2. พลเอก กมล | แสนอิสระ |
| 3. นายศรีศักดิ์ | ว่องส่งสาร |
| 4. นายคมกฤษ | วงศ์สมบุญ |
| 5. นายประเวช | รัตนเพียร |

กรรมการอิสระปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดความหมายว่า “ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้ และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่าง ๆ ได้เมื่อจำเป็น และสิ่งที่สำคัญคือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง”

กรรมการอิสระจะมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและเป็นประจำทุกปี ในปีงบประมาณ 2554 มีการประชุมคณะกรรมการอิสระ รวม 2 ครั้ง โดยเข้าร่วมประชุมครบทุกท่าน

คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฯ ประกอบด้วย

- | | | |
|---|---------------|------------------|
| 1. พลอากาศเอก ระเด่น | ฟิ่งพัทตร์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายสมชัย | ศิริวัฒน์โชค | กรรมการ |
| 3. นายสมชัย | สัจจพงษ์ | กรรมการ |
| 4. นายพุฒิพงศ์ | ปราสาททองโอสธ | กรรมการ |
| 5. นางศรีพนม | บุญนาค | กรรมการ |
| 6. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) | | เลขานุการ |
| 7. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยคณะกรรมการสรรหา มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์ วิธีการสรรหาและดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และคุณสมบัติเหมาะสมสอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และแนวทางการสรรหาที่กระทรวงการคลังกำหนด เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ โดยได้เสนอชื่อผู้ผ่านการคัดเลือกต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาในเดือนมิถุนายน 2554

ในปี 2554 มีการประชุมคณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รวม 3 ครั้ง โดยเข้าร่วมประชุมครบทุกท่าน

คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในปีงบประมาณ 2554 คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วย

1. พลเอก กมล	แสนอิสระ	ประธานกรรมการ
2. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร	กรรมการ
3. นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร	กรรมการ
4. นางญาใจ	พัฒนสุขสวัสดิ์	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. เสนอผลการพิจารณาพร้อมร่างสัญญาจ้างต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ภายใน 30 วัน นับแต่ที่ได้รับรายชื่อเพื่อพิจารณาแล้วเสนอกระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบต่อไป
2. ดำเนินการพิจารณากำหนดผลตอบแทนของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเจรจาต่อรองกับผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ

การเข้าร่วมประชุมของคณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปี 2554 คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้มีการประชุมรวม 6 ครั้ง รายละเอียดของการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการฯ ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม
พลเอก กมล	แสนอิสระ	6/6
นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร	2/6
นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร	6/6
นางญาใจ	พัฒนสุขสวัสดิ์	6/6

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ ค่าเบี้ยประชุม จึงเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี 2554

ลำดับที่	คณะกรรมการ	จำนวนครั้งที่ประชุม	เบี้ยประชุม (บาท)
1.	คณะกรรมการบริษัทฯ	14	858,000.00
2.	คณะกรรมการบริหาร	9	128,000.00
3.	คณะกรรมการตรวจสอบ	11	280,000.00
4.	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	5	70,000.00
5.	คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน	1	27,000.00
6.	คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ	5	52,000.00
7.	คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	6	132,000.00
8.	คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่	3	110,000.00
9.	คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	6	52,000.00
รวม			1,709,000.00

ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี 2554

ลำดับที่	คณะกรรมการ		เบี้ยประชุม (บาท)
1.	นายวิชาญ	คุณากุลสวัสดิ์	80,000.00
2.	พลอากาศเอก ระเด่น	พิงพัทธ์	268,000.00
3.	พลเอก กมล	แสนอิสระ	218,000.00
4.	นายสมชัย	ศิริวัฒน์โชค	130,000.00
5.	นายศรีศักดิ์	ว่องส่งสาร	208,000.00
6.	นายคมกฤษ	วงศ์สมบูรณ์	168,000.00
7.	นายสมชัย	สัจจพงษ์	122,000.00
8.	นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร	56,000.00
9.	นายพุฒิพงษ์	ปราสาททองโอสถ	136,000.00
10.	พลอากาศเอก สมชาย	เจียรอนันท์	96,000.00
11.	นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	60,000.00
12.	นายวุฒิชัย	สิงห์มณี	16,000.00
13.	นายประเวช	รัตนเพียร	120,000.00
รวม			1,678,000.00

รายชื่อคณะกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิค (TAC)

ในปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิค (Technical Advisory Committee: TAC) ประกอบด้วย

1. นายไบรอัน	ชินแคลร์ ทอมสัน	ประธาน
ตำแหน่ง:	Regional Manager, Asia/Pacific Ground Services International Swiss International Airlines Limited	
2. พลอากาศเอก สมชาย	เจียรอนันท์	อนุกรรมการ
ตำแหน่ง:	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	
3. กัปตันวิโรจน์	จตุระกะสุต	อนุกรรมการ
ตำแหน่ง:	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	
4. นายโอเวน	เบอร์นาร์ด เดล	อนุกรรมการ
ตำแหน่ง:	Manager, International Operation Cathay Pacific Airways Limited	
5. กัปตันสจ๊วต	จูเลียน	อนุกรรมการ
ตำแหน่ง:	Executive Vice President Asia Pacific International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA)	
6. นายดักก์	สก็อตต์	อนุกรรมการ
ตำแหน่ง:	Manager, Upper Airspace Services Airservices Australia	
7. นายเควิน	ฮาร์วี	อนุกรรมการ
ตำแหน่ง:	AD Mandate Expert-EATM EUROCONTROL	

แหล่งข้อมูล: มติการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2553 (509) วันพุธที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2553

○ อำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการ ที่ปรึกษาทางเทคนิค

คณะอนุกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิคมีหน้าที่ให้คำปรึกษาและแนะนำเชิงเทคนิคต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อการวางแผนและการพัฒนาการให้บริการการเดินอากาศ ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานและกฎการบินสากล ซึ่งประเด็นการให้คำปรึกษา ประกอบด้วย

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

แหล่งข้อมูล: มติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 11/2552 (500) วันจันทร์ที่ 30 พฤศจิกายน 2552

○ ผลการดำเนินการที่สำคัญ ของคณะอนุกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิค

ในปี 2554 คณะอนุกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิคมีบทบาทในการให้การปรึกษาและแนะนำในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre: ATMC) การพัฒนาจากงานบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service: AIS) ไปสู่การบริหารข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Management: AIM) ตามแผนงานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการสนับสนุนในการทำการบินให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี 2554 (ตุลาคม 2553-กันยายน 2554) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 12 ครั้ง (ประชุมเดือนละ 1 ครั้ง) โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ได้ดังนี้

			จำนวนครั้ง ในการประชุม
1. พลอากาศเอก สมชาย	เจียรอนันท์	ประธานกรรมการ	10/10
2. นายศิริ	พิเชียรโสภณ	กรรมการ	5/12
3. นาวาอากาศเอก โชคชัย	สภานนท์	"	11/12
4. นายอนุชา	ถาวรโชติสกุล	"	10/12
5. นายทีมา	มูธา	"	10/12
6. นางธนิยา	สุนทรศานติก	"	11/12
7. นายสุขเหลือ	เชียววชิพ	"	12/12
8. นางมัญชูกา	ธนาถ	"	10/12
9. นางสาวดวงตา	สมิตสุวรรณ	"	10/12
10. นายปริญา	เทียนทอง	"	10/12
11. พันจ่าอากาศเอก ธนู	รัตนสุภาพันธุ์	"	12/12
12. นายวันชัย	ชัยพันธเศรษฐ์	"	12/12
13. นายสุกิจ	กลั่นหอม	"	9/12
14. นางกชพรรณ	อิมแสง	"	9/10
15. นายเมธี	คำแหง	"	11/12
16. นายสพล	สิงห์ดารา	"	10/12
17. นายสังข์สิทธิ์	ประสมทอง	"	10/10
18. นายสุรวงศ์	วัชรไทย์	"	9/10
19. นายรัก	ลาภานันต์	กรรมการและเลขานุการ	12/12

หมายเหตุ ลำดับที่ 1 ครบวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2554
ลำดับที่ 14, 17 และ 18 เป็นกรรมการฯ เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2553 แทนกรรมการเดิมที่ครบวาระ

อำนาจหน้าที่

1. พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์
2. หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในรัฐวิสาหกิจ
3. พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงานอันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐวิสาหกิจ
4. ปรึกษาหารือเพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงาน รวมถึงการร้องทุกข์เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย
5. ปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง



ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายจัดการตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ 30 กันยายน 2554



นายศิริ พิเชียรโสภณ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางสาริณี แสงประสิทธิ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายดำรง ม่วงศรี
นักวิชาการ
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายวิจิต ธีรพงศ์
ผู้อำนวยการใหญ่ (ตรวจสอบภายใน)



นายอภินันท์ วรรณางกูร
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)



นายสมนึก รงค์ทอง
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นายอนุชา คำโหมง
ผู้อำนวยการใหญ่
(มาตรฐานความปลอดภัย)



นายประกิต สุวรรณโกสิน
ผู้อำนวยการใหญ่
(กลยุทธ์และสื่อสารองค์กร)



นาวาอากาศเอก โชคชัย สภานนท์
ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)



นางอรุไร โกเมน
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)



นาวาอากาศตรี เอกบุรุษ รอดเหตุภัย
ผู้อำนวยการใหญ่ (อำนาจการ)

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายจัดการตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ 30 กันยายน 2554



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่ (พัฒนาธุรกิจ)



นายชาติรี กิมนันท์
นักวิชาการระดับผู้อำนวยการใหญ่



นายฤชัย ณ สงขลา
นักวิชาการระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ
ผู้อำนวยการ
สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายทินกร ชวงศ์
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
จราจรทางอากาศเส้นทางบิน



นายอนุชา ถาวรโชติสกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
จราจรทางอากาศเขตสนามบิน



นาวาเอก สืบบุญ แนนหนา
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
จราจรทางอากาศภูมิภาค 1



นายชัยวัฒน์ นิลรำไพ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
จราจรทางอากาศภูมิภาค 2



นายทียมัย มุระธา
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
งานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ



นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์
ผู้อำนวยการฝ่ายสนับสนุน
งานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ



นายวุฒิชัย ส่งคุณฤทธิการ
ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐาน
และความปลอดภัย



นายสุทธิพงษ์ คงพูล
ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์
และพัฒนาองค์กร

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายจัดการตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ 30 กันยายน 2554



นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ
ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์



นางมัญชูกา รัตนาค
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
และคุณภาพชีวิต



นายชาตรี ศิธิพungskัด
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนา
และส่งเสริมการเรียนรู้



นางธนียา สุนทรศานติก
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี



นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ประกอบการ



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป



นาวาอากาศตรี เฉลิมพล พรหมกิ่งแก้ว
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารธุรกิจ



นายชนะ ทัดท่าทราย
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมบริการ



นาวาอากาศโท ธวัชชัย เกิดสวัสดิ์
ผู้อำนวยการฝ่ายบินทดสอบ



นางอรสา ธเนศวร
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางชิตกมล สุนทรลิต
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นายจักร ชีโนรักษ์
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายจัดการตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ 30 กันยายน 2554



นายอนนท์ ตันตระกุล
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นายเต็มศักดิ์ แสงโชติ
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางสาวสุมณฑา เชิดชื่น
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางธราทิพย์ มณฑลผลิน
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางพรนับพัน ชูทัย
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



การให้บริการของบริษัทฯ

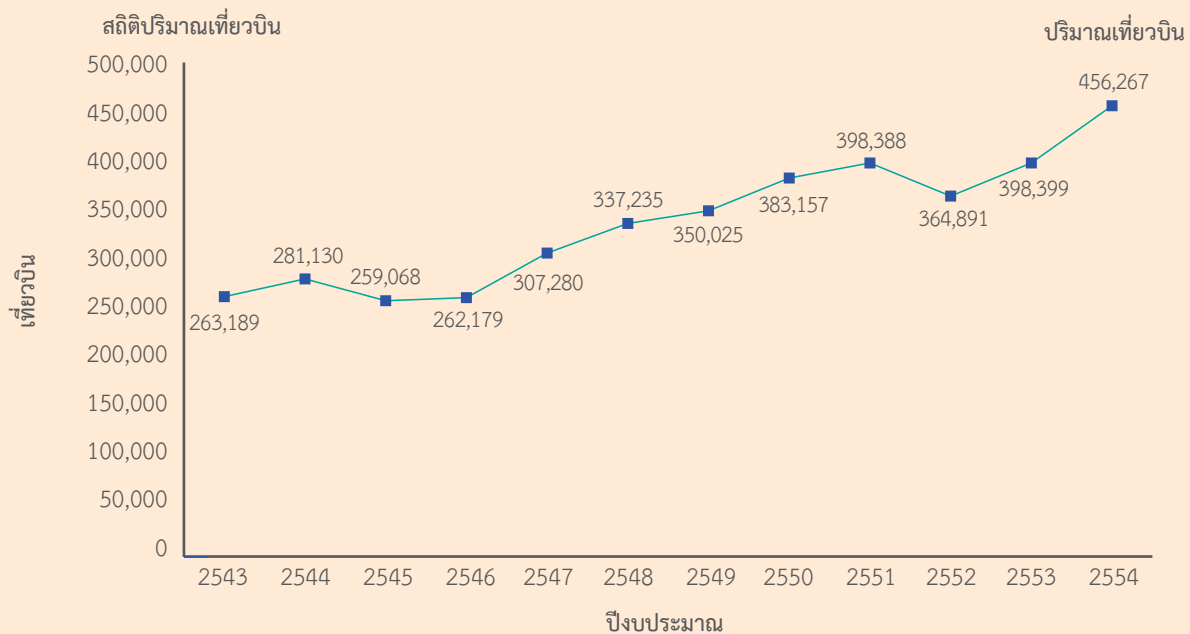
1. บริการการเดินทางอากาศ

1.1 บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)

ในปีงบประมาณ 2554 ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 456,267 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 57,868 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 14.53

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control)

ชนิดของเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบินในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบินเปลี่ยนแปลง	
	2553	2554	เพิ่มขึ้น (+)	เพิ่มขึ้น (+) %
			ลดลง (-)	ลดลง (-) %
เที่ยวบินพลเรือนระหว่างประเทศ				
- บินประจำ	202,426	228,050	25,624	12.66%
- บินไม่ประจำ	13,700	20,475	6,775	49.45%
- บินผ่าน	50,105	57,310	7,205	14.38%
เที่ยวบินพลเรือนภายในประเทศ	118,081	137,760	19,679	16.67%
เที่ยวบินทหาร	14,087	12,672	-1,415	-10.04%
รวมเที่ยวบินทั้งหมด	398,399	456,267	57,868	14.53%



- หมายเหตุ**
- ปีงบประมาณ 2545-2546 ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา รวมถึงการปิดน่านฟ้าในเขตคาบสมุทร ออฟกานิสถาน และโรคทางเดินหายใจเฉียบพลัน (SARS) ระบาดในหลายประเทศ
 - ปีงบประมาณ 2547-2550 การเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และการสนับสนุนของภาครัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยว
 - ปีงบประมาณ 2551-2552 เกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก ปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ปัญหาการเมืองภายในประเทศ รวมถึงเหตุการณ์ปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้สายการบินปรับลดจำนวนเที่ยวบิน
 - ปีงบประมาณ 2553-2554 ภาวะเศรษฐกิจโลกฟื้นตัว สายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น ประเทศในกลุ่มเอเชียแปซิฟิกมีการดำเนินนโยบายที่ต่อเนื่องเพื่อขยายการเปิดเสรีทางการบิน พร้อมกับการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานของประเทศต่าง ๆ จึงเป็นแรงดึงดูดให้มีการเดินทางทางอากาศมากขึ้นในภูมิภาคนี้

ปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานฯ ประจำปีงบประมาณ 2553-2554

ท่าอากาศยาน	ปริมาณเที่ยวบินในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบินเปลี่ยนแปลง	
	2553	2554	เพิ่มขึ้น (+)	เพิ่มขึ้น (+) %
			ลดลง (-)	ลดลง (-) %
สุวรรณภูมิ	268,621	295,819	27,198	10.13
ดอนเมือง	79,211	82,696	3,485	4.40
เชียงใหม่	38,057	42,364	4,307	11.32
หาดใหญ่	56,883	46,317	-10,566	-18.57
ภูเก็ต	48,490	57,697	9,207	18.99
พิษณุโลก	22,055	15,673	-6,382	-28.94
อุบลราชธานี	10,620	10,509	-111	-1.04
อุดรธานี	17,468	14,839	-2,629	-15.05
สุราษฎร์ธานี	14,036	10,749	-3,287	-23.42
เชียงราย	7,828	6,926	-902	-11.52
สมุย	21,033	22,563	1,530	7.27
อื่น ๆ	105,819	97,970	-7,849	-7.42

หมายเหตุ 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
- ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา ไม่มีหอบังคับการบินลูกข่ายด้าน ATC

1.2 บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ

ศูนย์บริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศกรุงเทพ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit: Bangkok ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินที่ต้องการทำการบินผ่านน่านฟ้าอากาศยานไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่ง จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ทำการบินสู่ยุโรป และจากเอเชียใต้ ทำการบินสู่อเมริกาเหนือ

บริษัทฯ ให้บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System (BOBCAT) ซึ่งบริษัทฯ พัฒนาขึ้นภายใต้การดูแลของคณะทำงาน ICAO Air Traffic Flow Management Task Force

ระบบ BOBCAT ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศผ่านอากาศยานไปทางตะวันตก ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศคับคั่ง เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว และมีความคล่องตัว เนื่องด้วยอากาศยานเป็นทางผ่านสำคัญสำหรับการจราจรทางอากาศจากเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สู่ยุโรป และจากเอเชียใต้สู่อเมริกาเหนือ

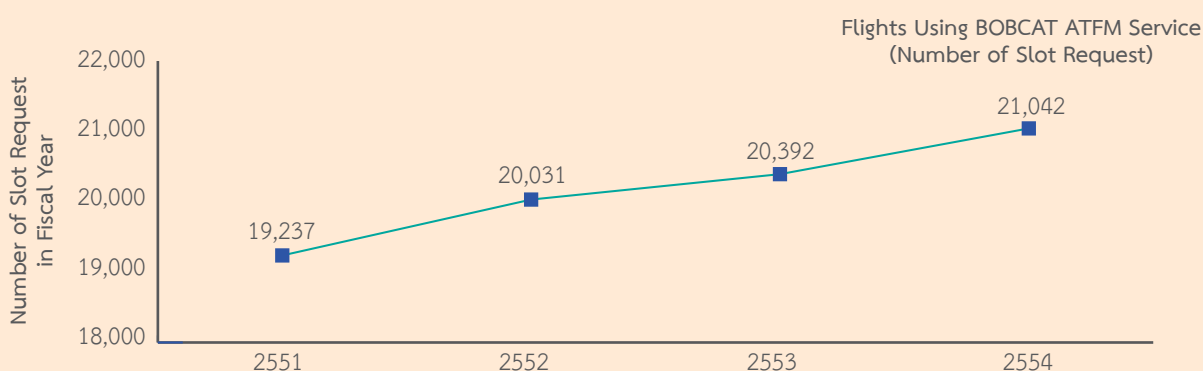
บริษัทฯ บริหารการปฏิบัติงานระบบ BOBCAT ผ่าน ศูนย์บริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศกรุงเทพ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit: Bangkok ATFMU) ตั้งแต่วันที่ 2550

ในเดือนมีนาคม 2554 มีการตั้งระบบเพื่อรองรับการปรับปรุงโครงสร้างเส้นทางบินในน่านฟ้าปากีสถาน ส่งผลให้มีความสามารถรองรับเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5

นอกจากนั้น ในช่วงเวลาเดียวกัน ระบบ BOBCAT ยังได้รับการยกย่องในการมีส่วนร่วมให้บริการการเดินอากาศโดยรวม เป็นไปได้อย่างปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ โดยการได้รับ Jane's ATC Award ในสาขา Enabling Technology ระหว่างงาน CANSO ATM Dinner ซึ่งจัดขึ้น ณ กรุงอัมสเตอร์ดัม เนเธอร์แลนด์ เดือนมีนาคม 2554

จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีการทำการบินผ่านอากาศยานเพิ่มขึ้น ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากสายการบินต่าง ๆ ตั้งแต่ปี 2550 คาดว่าระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ 58 ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) ประมาณ 240 ล้านกิโลกรัม ตั้งแต่มีการนำระบบ BOBCAT มาใช้งานจริงจนถึงสิ้นปีงบประมาณ 2554 คิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ 58 ล้านเหรียญสหรัฐ

โดยในปีงบประมาณ 2554 สามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ 15 ล้านกิโลกรัม คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกประมาณ 61 ล้านกิโลกรัม และค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ 15 ล้านเหรียญสหรัฐ



ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ

ปริมาณการบิน/คืน	53	55	56	58
ปริมาณการบินสูงสุด/คืน	66	73	70	72

2. บริการสื่อสารการบิน

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

2.1 การให้บริการสื่อสารการบินประจำที่ (Aeronautical Fixed Service: AFS)

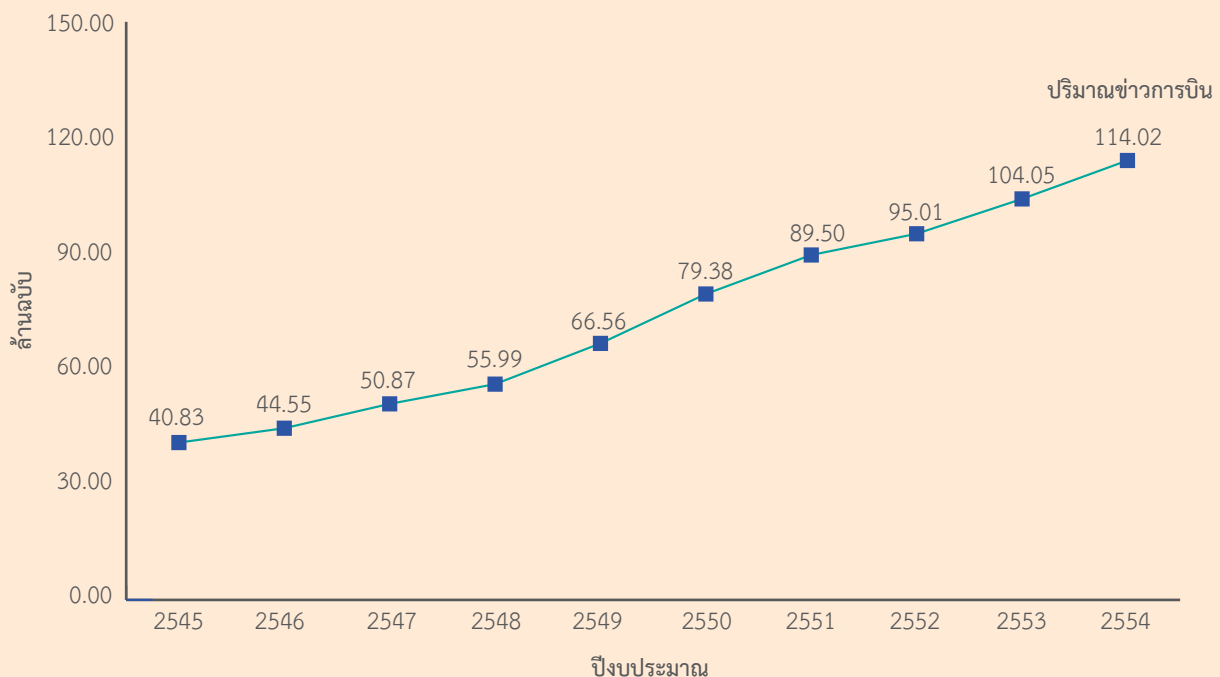
บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบินผ่านเครือข่ายสื่อสารโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Telecommunication Network: ATN) และผ่านเครือข่ายสื่อสารโทรคมนาคมการบินประจำที่ (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN) ทั้งภายในและต่างประเทศ โดยมีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงในประเทศกับหน่วยงานบริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภายในประเทศ ที่ทำการของบริษัทสายการบินมากกว่า 60 สายการบิน สำนักอุตุนิยมวิทยาขนส่ง และหน่วยงานราชการต่าง ๆ

นอกจากนี้บริษัทฯ ในฐานะเป็นศูนย์สื่อสารการบินระหว่างประเทศ (International AFTN Communication Centre) ปฏิบัติการสื่อสารรับ-ส่ง ถ่ายทอด กระจายข่าวแผนการบิน ข่าวความเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวประกาศ นักบิน ข่าวอุตุนิยมวิทยาการบิน และข่าวอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ จากทั่วภูมิภาคของโลกไปยังผู้เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service: ATS) นักบิน เจ้าหน้าที่สายการบินทั้งในและต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายสื่อสารการบิน AFTN และ ATN ภายใต้ระเบียบและวิธีปฏิบัติที่กำหนดไว้ในเอกสาร Annex 10 Volume II ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

สถิติเปรียบเทียบปริมาณข่าวการบิน

ปีงบประมาณ 2554 มีสถิติปริมาณข่าวรับ-ส่ง จำนวน 114,024,098 ฉบับ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณข่าวรับ-ส่ง ของปีงบประมาณ 2553 ซึ่งมีจำนวน 104,054,173 ฉบับ มีปริมาณข่าวรับ-ส่งเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 9,969,925 ฉบับ หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 27,315 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 8.74

สถิติแสดงปริมาณข่าวการบิน พ.ศ. 2545-2554



2.2 การดำเนินงานเป็นศูนย์รวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Bangkok ROBEX Centre and Regional OPMET Data Bank (RODB)) OPMET: Operational Meteorological บริษัทฯ ในฐานะเป็นศูนย์รวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และให้บริการข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีหน้าที่หลัก 3 ประการ ได้แก่

2.2.1 ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินประจำภูมิภาค (ROBEX Centre) โดยรับผิดชอบในการรวบรวมข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Information) เพื่อเผยแพร่ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยบริการจราจรทางอากาศ นักบิน เจ้าหน้าที่สายการบิน ภายใต้ระเบียบและวิธีปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

2.2.2 ทำหน้าที่เป็นธนาคารข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (Regional OPMET Data Bank: RODB) ประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยรับผิดชอบในการรวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ เป็น 1 ใน 5 ของศูนย์ข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินในภูมิภาคฯ ประกอบด้วย ไทย สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์

2.2.3 ทำหน้าที่เป็นศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่างภูมิภาค (Inter-Regional OPMET Gateways: IROG) โดยแลกเปลี่ยนข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก กับภูมิภาคตะวันออกกลางและแอฟริกา

สถิติเปรียบเทียบปริมาณข่าวอากาศการบิน

ปีงบประมาณ 2554 มีสถิติปริมาณข่าวรับ-ส่ง จำนวน 2,818,731 ฉบับ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณข่าวรับ-ส่งของปีงบประมาณ 2553 ซึ่งมีจำนวน 2,558,487 ฉบับ มีปริมาณข่าวรับ-ส่งเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 260,244 ฉบับ หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยวันละ 713 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 10.17

2.3 การบริการข่าวสารการบิน

บริษัทฯ ให้บริการข่าวสารการบินที่เป็นประโยชน์แก่นักบินหรือตัวแทนที่จะมาทำแผนการบิน ข่าวสารการบิน ได้แก่ เอกสารแถลงข่าวการบิน (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 และท่าอากาศยานใกล้เคียง เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการข้อมูลข่าวสารการบินแก่อากาศยานที่ทำการบินภายในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังปฏิบัติงานในฐานะที่เป็นสำนักงานประกาศผู้ทำงานในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office: NOF) และให้บริการระบบตอบรับอัตโนมัติของ NOTAM Database ผ่านข่ายสื่อสารการบิน (ATN) สำหรับวงจรในประเทศ และข่ายสื่อสารการบิน (AFTN) สำหรับวงจรต่างประเทศ โดยมุ่งเน้นให้บริการข่าวสารการบินให้มีความถูกต้อง รวดเร็ว ก่อนที่จะทำการบิน เพื่อให้อากาศยานไปถึงจุดหมายปลายทางด้วยความปลอดภัย รวมทั้งให้บริการในการผลิตแผนที่การบิน (Aeronautical Charts) แสดงการบินขึ้น-ลง และการขับเคลื่อนอากาศยาน ณ ภาควิชาสนาบินของท่าอากาศยานสากลระหว่างประเทศและท่าอากาศยานพาณิชย์ภายในประเทศ เพื่อออกประกาศในบรรณสารประเทศไทย (AIP-Thailand)

2.4 ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน (Movement and Control Messages)

ประกอบด้วย ข่าว Air Traffic Service (ATS) Messages เกี่ยวกับ Flight Plan, Modification, Delay, Cancellation, Departure and Arrival

ปีงบประมาณ 2554 มีสถิติปริมาณข่าวรับ-ส่ง จำนวน 4,960,032 ฉบับ เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณข่าวรับ-ส่งของปีงบประมาณ 2553 ซึ่งมีจำนวน 5,597,575 ฉบับ มีปริมาณข่าวรับ-ส่งลดลงจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 637,543 ฉบับ หรือลดลงเฉลี่ยวันละ 1,447 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 11.39

3. บริการเกี่ยวเนื่อง

ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์และรูปแบบของการให้บริการเกี่ยวเนื่อง โดยมุ่งเน้นการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นจากกลุ่มงานธุรกิจอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน โดยศึกษาตลาดและความต้องการของลูกค้า พร้อมทั้งวิจัย พัฒนาระบบ/ผลิตภัณฑ์ และเทคโนโลยี และพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมให้มีความเชี่ยวชาญในการกิจ ตั้งแต่การสำรวจ/ออกแบบ/ติดตั้ง และพัฒนาระบบ รวมทั้งบำรุงรักษาและให้คำปรึกษา

สำหรับผลการดำเนินงานของบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินและนอกเหนือกิจการบินที่สำคัญ มีดังนี้

3.1 การผลิต/จัดหาอุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ รวมถึงให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง ตรวจสอบ และ ปรับเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้งานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงาน ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ดังนี้

การผลิตและติดตั้งอุปกรณ์:

- โครงการปรับปรุงระบบวิทยุสื่อสารระหว่างอากาศยานและภาคพื้นดิน ณ หอบังคับการบินประจำสนามบินฐานทัพเรือ สงขลา ทัพเรือภาคที่ 2 ให้กรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ
- โครงการจัดหาอุปกรณ์ระบบ data link ให้กรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ
- โครงการออกแบบ จัดหา ติดตั้งระบบวิทยุสำหรับการติดต่อสื่อสารระหว่างอากาศยานและภาคพื้นจำนวน 3 สถานี ที่จังหวัดภูเก็ต เกาะช้าง จังหวัดระนอง และเกาะหลีเป๊ะ จังหวัดสตูล สำหรับทัพเรือภาคที่ 3 ให้กรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ
- โครงการจัดหาและติดตั้งสถานีภาคพื้นระยะไกล ให้กรมการบินพลเรือนเนปาล จำนวน 2 สถานี
- โครงการจัดหา 3-D ATC Simulator ให้กรมการบินพลเรือนเนปาล

การสำรวจปรับปรุง และซ่อมบำรุงอุปกรณ์:

- บริษัทฯ ได้ให้บริการสำรวจ ปรับปรุง และซ่อมบำรุงอุปกรณ์ให้ลูกค้าภายในประเทศและต่างประเทศ ดังนี้
- ซ่อมบำรุงเครื่องช่วยการเดินอากาศให้กองการบินทหารเรือ
 - ซ่อมบำรุงอุปกรณ์สื่อสารให้ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
 - ซ่อมบำรุงระบบถ่ายทอดโทรเลขอัตโนมัติและอุปกรณ์สถานีปลายทาง จำนวน 21 สถานี ให้กรมสื่อสารและอิเล็กทรอนิกส์ กองทัพอากาศ
 - สำรวจระบบเรดาร์เพื่อประเมินความเสียหาย (GAP Analysis) ให้กรมการบินพลเรือนพม่า สำหรับประกอบการพิจารณาวางแผนซ่อมระบบเรดาร์เดิมหรือจัดซื้อใหม่

3.2 บริการบินทดสอบ

ในประเทศ

ให้บริการบินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และที่ท่าอากาศยานสมุยให้ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด นอกจากนี้ได้ให้บริการแก่ภาคเอกชน ได้แก่ บริษัท สยามเอวิเอชัน จำกัด ที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

ต่างประเทศ

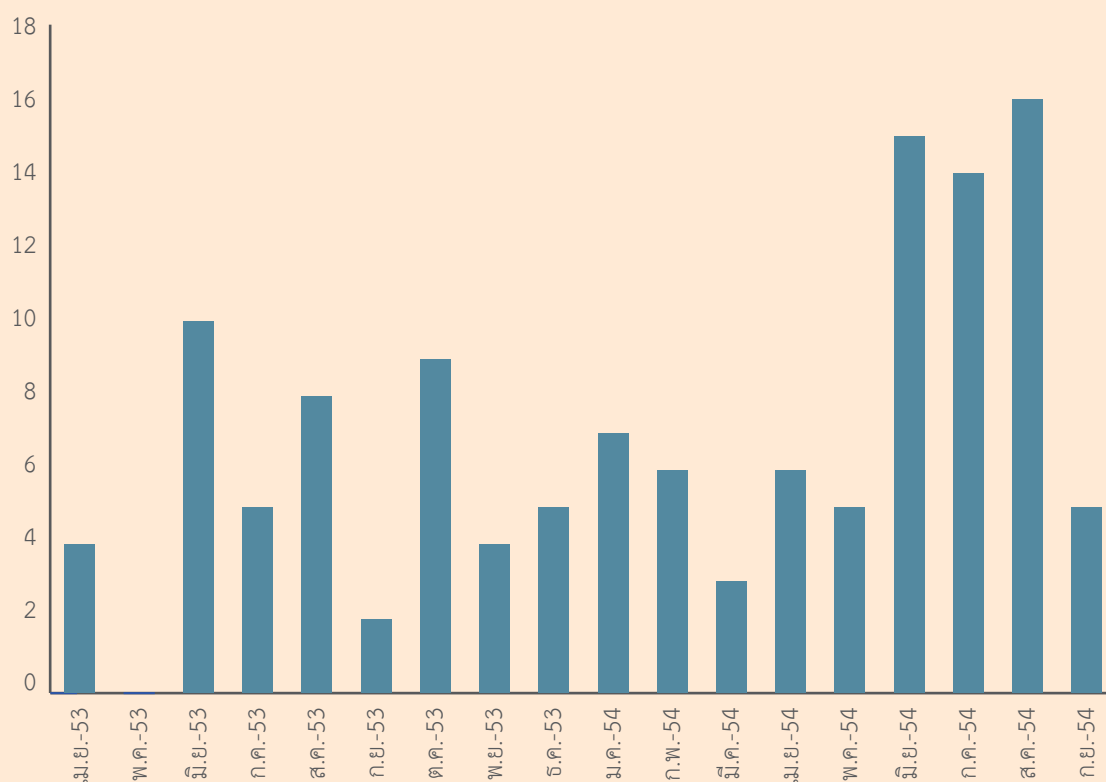
นอกเหนือจากการให้บริการในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว บริษัทฯ ยังได้ขยายพื้นที่บริการบินทดสอบ ไปยังเนปาลและภูฏาน อีกทั้งได้เพิ่มประเภทของอุปกรณ์ที่ทำการบินทดสอบ ได้แก่ ระบบติดตามอากาศยาน Automatic Dependent Surveillance-Broadcast: ADS-B โดยได้เริ่มให้บริการที่ไต้หวันเป็นแห่งแรก

3.3 บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

บริษัทฯ ได้ให้บริการประเภทนี้แก่สายการบินและผู้ประกอบการอื่น ๆ ใน 8 ประเทศ ได้แก่ อินเดีย ฮองกง มาเก๊า ไต้หวัน อินโดนีเซีย พม่า สิงคโปร์ และมาเลเซีย รวมทั้งสิ้น 68 ราย ในจำนวนนี้เป็นลูกค้าใหม่ 16 ราย โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการ 95 ลำ อาทิ Hong Kong Express Airways, Civil Aviation Lucknow, PT Dabi Air, Air Bagan Ltd., Trans Asia Airways, Air Macau Co., Ltd., Silk Air (Singapore) Private Ltd., Transmile Air Flight Operations เป็นต้น นับเป็นปีที่มีลูกค้าใช้บริการมากที่สุดนับแต่เริ่มให้บริการในปีงบประมาณ 2546 เป็นต้นมา

สถิติจำนวนอากาศยานที่ให้บริการฯ ต่อปีงบประมาณ

ปีงบประมาณ	จำนวนอากาศยานที่ให้บริการ
ตุลาคม 2553 - กันยายน 2554	95
รวม	95



หมายเหตุ ค่าเฉลี่ยจำนวนอากาศยานที่ให้บริการฯ ต่อเดือน = 7 ลำ/เดือน

สถิติจำนวนอากาศยานที่ให้บริการฯ ต่อประเทศ

ประเทศ	จำนวนอากาศยานที่ให้บริการฯ ตามปีงบประมาณ ตุลาคม 2553 - กันยายน 2554
อินเดีย	67
ไต้หวัน	9
ฮ่องกง	4
อินโดนีเซีย	2
มาเก๊า	4
สิงคโปร์	4
พม่า	2
มาเลเซีย	2
ไทย	1
ญี่ปุ่น	0
รวม	95

3.4 บริการสอบเทียบมาตรฐานและซ่อมบำรุงเครื่องมือวัด

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปรียบเทียบ/สอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัดให้หน่วยงานภายในและภายนอกบริษัทฯ รวมทั้งสิ้น 1,211 เครื่อง เพิ่มขึ้น 62 เครื่อง หรือเท่ากับร้อยละ 5.4 จากปีที่แล้ว

บริษัทฯ ได้ขยายขอบข่ายการสอบเทียบเครื่องมือวัดด้วยความถี่สูง (RF High Frequency) และได้รับการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 version 2005 จึงทำให้ห้องปฏิบัติการฯ มีขอบข่ายการได้รับการรับรองตามมาตรฐานดังกล่าวเพิ่มขึ้น ทั้งนี้บริษัทฯ มีนโยบายที่จะขยายขอบข่ายและขอการรับรองให้ครอบคลุมทุก parameter ที่ให้บริการในปัจจุบัน

บริษัทฯ ได้ขยายพื้นที่ในการให้บริการ โดยจัดตั้งห้องปฏิบัติการสอบเทียบชั่วคราว (Temporary Laboratory) ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่แล้ว และจะพิจารณาใช้สถานที่ในศูนย์ควบคุมการบินของบริษัทฯ ในส่วนภูมิภาคที่อุบลราชธานี ภูเก็ต หาดใหญ่ เพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในพื้นที่ใกล้เคียง

นอกจากนี้ ได้แสวงหาความร่วมมือกับบริษัทตัวแทนจำหน่ายซึ่งนำเข้าอุปกรณ์เครื่องมือวัดจากต่างประเทศ ได้แก่ บริษัท Rohde & Schwarz (Thailand) ตัวแทนจำหน่ายของเยอรมนี โดยสามารถให้บริการสอบเทียบได้ตามคุณสมบัติที่กำหนด จึงเป็นประโยชน์ทั้งกับบริษัท Rohde & Schwarz และผู้ใช้งานอุปกรณ์ ช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการจัดส่งเครื่องมือไปสอบเทียบที่ต่างประเทศ ส่วนบริษัทฯ ก็มีรายได้เพิ่มขึ้นต่อเนื่องทุกปี

3.5 บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสารสำหรับสายการบิน

บริษัทฯ ได้จัดหาอุปกรณ์สื่อสารให้สายการบิน ผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยานกลุ่มพลังงาน ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ เข้าใช้งานวิทยุ Digital Trunked Radio, Analog Trunked Radio, Conventional Radio และ Air/Ground Radio ส่วน ATN Terminal & Printer ได้ให้บริการเช่าใช้งานแก่สายการบินและผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยาน โดยมีระบบอุปกรณ์สื่อสารที่ให้เช่าใช้งานรวมทั้งสิ้น 6,176 ชุด เพิ่มขึ้น 69 ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ 1.13 เมื่อเทียบกับอุปกรณ์ที่ให้บริการในปีงบประมาณ 2553 นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้บริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์สื่อสารให้กลุ่ม ปตท. รวมถึงการติดตั้งรถตอนอุปกรณ์สื่อสารที่ให้สายการบินเช่าใช้งาน รายได้ทั้งหมดจากการให้บริการนี้เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.65 จากปีที่แล้ว



3.6 บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

บริษัทฯ ได้ให้บริการช่วยสื่อสารผ่านดาวเทียมแก่หน่วยงานด้านการบินในประเทศต่าง ๆ เพื่อใช้ติดต่อสื่อสารด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในวงจเสียง (voice) และวงจข้อมูล (data) จำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ ลาว มาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา พม่า และบังกลาเทศ

3.7 บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

บริษัทฯ ได้ให้บริการนี้แก่สายการบิน จำนวน 118 สายการบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 19 สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการกว่า 4,300 ลำ และมีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลการบินทั้งสิ้น 53.62 ล้านกิโลบิต เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2553 จำนวน 8.24 ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ 18.17

ปัจจุบันมีสถานีกาบินระยะไกลรวม 67 สถานี โดยมีขอบเขตพื้นที่ของช่วยสื่อสารครอบคลุม 13 ประเทศ ได้แก่ ไทย เกาหลีใต้ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ บรูไน ฟิลิปปินส์ มองโกเลีย มาเลเซีย อินเดีย กัมพูชา และไต้หวัน เพื่อให้อากาศยานพาณิชย์ต่าง ๆ สามารถติดต่อสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่ที่สายการบินต่าง ๆ บินผ่านได้มากยิ่งขึ้น

3.8 บริการฝึกอบรม จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ และให้คำปรึกษา

บริษัทฯ ได้จัดฝึกอบรมรวม 10 หลักสูตร โดยฝึกอบรมให้กรมการบินพลเรือนมองโกเลีย 6 หลักสูตร และกรมการบินพลเรือนเนปาล 4 หลักสูตร นอกจากนี้ มองโกเลียยังได้มอบหมายให้จัดสัมมนาและดูงาน 1 ครั้ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้ความสนับสนุนอย่างแข็งขันในการปฏิบัติตามนโยบายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการรองรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นควบคู่กับความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินและประหยัดพลังงาน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากกรมการบินพลเรือนภูฏาน ในการดำเนินโครงการติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสารและระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศของภูฏาน ด้วยการจัดหาและติดตั้งระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบวิทยุสื่อสารการบิน และออกแบบแผนภูมิของสนามบิน แผนภูมิสิ่งกีดขวางของสนามบิน และแผนที่เส้นทางบินระหว่างท่าอากาศยานพาโร-ท่าอากาศยานยังปูล่า และระหว่างท่าอากาศยานพาโร-ท่าอากาศยานบาสปาลาทั้ง (มุมทั้ง) ตลอดจนให้บริการบินทดสอบอุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้น ณ ท่าอากาศยานยังปูล่า และท่าอากาศยานบาสปาลาทั้ง (มุมทั้ง) อีกทั้งบริษัทฯ ได้จัดหาและให้บริการประเภทต่าง ๆ แก่หน่วยงานภาครัฐ ซึ่งไม่ได้อยู่ในส่วนของกิจการบิน อาทิ ได้รับเลือกจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายแห่งชาติ (สศช.) ให้ดำเนินโครงการจัดหาระบบอุปกรณ์ประจำศูนย์บริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ ซึ่งประกอบด้วย ระบบสารสนเทศ ระบบจัดการประชุมทางไกล และระบบจัดการสื่อสารเสนอห้องประชุม สำหรับศูนย์บริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ สศช. ที่ทำเนียบรัฐบาล ถนนพิษณุโลก และศูนย์บริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ (ศูนย์สำรอง) ที่อาคารศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 ถนนแจ้งวัฒนะ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจของผู้บริหารระดับประเทศ โครงการสำคัญอีกโครงการหนึ่ง ซึ่งมีความสำคัญมาก ได้แก่ โครงการวิจัย พัฒนา และผลิตเครื่องลงคะแนนเลือกตั้ง ด้วยความร่วมมือระหว่างสำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง (กกต.) และบริษัทฯ ได้นำองค์ความรู้ของสองหน่วยงานทั้งในด้านการเลือกตั้งและเทคโนโลยีวิศวกรรมมาออกแบบ วิจัย และพัฒนาเป็นเครื่องลงคะแนนเลือกตั้ง รุ่นที่ 1 ถึง รุ่นที่ 4 ตั้งแต่ปี 2545 ถึงปัจจุบัน ประกอบด้วย เครื่องรวมคะแนน (Control Unit: CU) และเครื่องลงคะแนน (Ballot Unit: BU) การพัฒนาได้ดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง จึงได้รับความไว้วางใจจาก กกต. ให้ผลิตเครื่องลงคะแนนเลือกตั้ง รุ่นที่ 4 จำนวน 200 ชุด เพื่อใช้ในการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และสาธิตการใช้งานให้ประชาชนและผู้สนใจทั่วไป ให้มีความเข้าใจ และเชื่อมั่นในการใช้เครื่องลงคะแนนเลือกตั้งระบบอิเล็กทรอนิกส์



การพัฒนาทรัพยากรบุคคล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น 2,861 คน จำแนกได้ ดังนี้

- ทุ่งมหาเมฆ	1,518 คน
- สุวรรณภูมิ	346 คน
- ดอนเมือง	162 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	137 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	148 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	131 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	118 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	80 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	83 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	60 คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	38 คน
- ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานครราชสีมา	40 คน

นโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มุ่งเน้นการบริหารจัดการทุนมนุษย์ โดยเฉพาะการพัฒนาและการบริหารบนพื้นฐานความสามารถหลัก (Competency-Based Management) และการสร้างความผูกพันต่อองค์กร เพื่อรักษาไว้ซึ่งบุคลากรที่มีคุณค่า บริษัทฯ ได้พัฒนาแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อเป็นเครื่องมือชี้นำทิศทางการดำเนินนโยบาย รวมถึงกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคลที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ระดับองค์กรยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ ได้นำเครื่องมือ Balanced Scorecard (BSC) มาใช้ในการพัฒนาแผนที่กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล (HR Strategy Map) และบรรจุไว้ในแผนแม่บทด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อที่จะสามารถนำมาถ่ายทอดกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคลลงสู่การปฏิบัติได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น ในปี 2554 การบริหารและพัฒนาบุคลากรได้มุ่งเน้นการพัฒนาและการปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อรองรับความจำเป็นและความต้องการด้านทรัพยากรบุคคลในอนาคต โดยมีการกำหนดกระบวนการทำงานด้านทรัพยากรบุคคลที่มีความชัดเจนตามระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร การปรับโครงสร้างหน่วยงานย่อย โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จในระดับหน่วยงาน รวมทั้งการบริหารจัดการอัตรากำลังในระดับหน่วยงานย่อยเพื่อให้มีความสอดคล้องกับภารกิจของหน่วยงาน และในปีนั้นบริษัทฯ ได้มีการกำหนดปัจจัยรวมทั้งประเมินความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน ซึ่งผลจากการดำเนินโครงการดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ สามารถนำมาใช้ในการกำหนดนโยบายที่สำคัญ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อการดำเนินงานขององค์กร ซึ่งจะเป็นการสร้างคามยั่งยืนอย่างแท้จริงให้องค์กร



ในปี 2554 บริษัทฯ ได้มีการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางและกรอบที่ใช้ในการจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลระหว่างกรรมการผู้อำนวยการใหญ่กับผู้บริหารระดับสูง เพื่อกระจายความรับผิดชอบในการดำเนินงานที่สำคัญขององค์กรไปสู่ผู้บริหารในสายงานต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาตัวชี้วัดสำคัญในระดับหน่วยงานย่อย และการศึกษาแนวทางเพื่อพัฒนาตัวชี้วัดระดับบุคคลเพื่อเป็นการถ่ายทอดตัวชี้วัดที่สำคัญและยุทธศาสตร์ระดับองค์กรไปสู่การปฏิบัติในระดับบุคลากรอย่างแท้จริง

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของวัฒนธรรมองค์กรอันเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ และหากองค์กรใดมีวัฒนธรรมที่เข้มแข็งแล้ว คนในองค์กรจะสามารถทำงานร่วมกันอย่างมีความสุข หรือเรียกว่า “องค์กรแห่งความสุข” ได้ ดังนั้น ตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินโครงการเพื่อค้นหาวัฒนธรรมที่ปรากฏอยู่ในองค์กร ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมทั้งวัฒนธรรมองค์กรที่มีความจำเป็นต่อองค์กรในการที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ในอนาคต และปัจจุบันได้มีติดตามระดับวัฒนธรรมองค์กรเพื่อพัฒนาแนวทางในการส่งเสริมให้บุคลากรทั่วทั้งองค์กรมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมองค์กรอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน

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

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในด้านคุณภาพชีวิตของพนักงาน โดยได้มีการปรับปรุงระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสวัสดิการประจำปี 2554 รวมทั้งการปรับปรุงแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการใช้บ้านพักตากอากาศ การให้บริการห้องปฐมพยาบาล เพื่อให้มีความทันสมัย สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และมุ่งเน้นประสิทธิภาพในการบริหารค่าใช้จ่ายตามความจำเป็นและเหมาะสม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานเล่นกีฬาต่าง ๆ ซึ่งดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อเป็นการออกกำลังกาย และการสร้างเสริมสุขภาพที่ดี โดยมีบุคลากรภายในเป็นผู้ให้คำแนะนำ มีการจัดโครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตครบวงจร โดยอาศัยความร่วมมือจากโรงพยาบาลที่มาดำเนินการให้โดยไม่คิดค่าใช้จ่าย มาเป็นผู้ให้ความรู้ด้านสุขภาพอนามัยที่ดีแก่พนักงาน และกระตุ้นเตือนให้ทุกคนเกิดความเข้าใจและตระหนักที่จะดำเนินชีวิตอย่างเหมาะสมและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งการให้บริการตรวจสุขภาพทั่วไปและเฉพาะด้าน ทั้งนี้เพื่อมุ่งให้พนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี และมีความพร้อมในการทำงานอย่างเต็มกำลังความสามารถ อันจะเกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ

การพัฒนาและส่งเสริมการจัดการเรียนรู้

บริษัทฯ ได้พัฒนาฝ่ายบริหารทุกระดับ เพื่อเตรียมพร้อมต่อการปฏิบัติงานในตำแหน่งที่สูงขึ้น พร้อมทั้งพัฒนาพนักงานที่มีศักยภาพขึ้นมาทดแทนฝ่ายบริหารตามแผนการสืบทอดตำแหน่ง บวท. (AEROTHAI Succession Plan) โดยในปี 2554 ได้จัดโครงการการพัฒนาหลักสูตรหลักประจำตำแหน่งงานที่สำคัญสำหรับฝ่ายบริหารและพนักงานตามกรอบแนวคิดใหม่ที่มุ่งเน้นไปตำแหน่งที่สำคัญขององค์กร (Key Position) โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็นกลุ่มผู้บริหารและกลุ่มพนักงาน และได้เริ่มพัฒนาบุคลากรในระดับผู้อำนวยการฝ่าย/เทียบเท่า ผู้อำนวยการกอง/เทียบเท่า และผู้จัดการงานบริหารทั่วไป/เทียบเท่า ตามกรอบการพัฒนาบุคลากรบนพื้นฐานความสามารถหลัก (Competency-based Management) นำไปสู่การปฏิบัติที่สนับสนุนเป้าหมายขององค์กร โดยสามารถนำวิสัยทัศน์ขององค์กรไปกำหนดกลยุทธ์ของหน่วยงานในแต่ละระดับแปลงไปสู่แผนงาน/โครงการ และเกิดการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ ภายใต้การบริหารจัดการที่เป็นระบบ ทั้งยังพัฒนาพฤติกรรมการทำงานในลักษณะการทำงานเป็นทีม (Teamwork) การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ (Knowledge Sharing) ภายใต้กรอบคุณธรรม จริยธรรม และจรรยาบรรณที่ดี รวมทั้งการพัฒนาพนักงานให้สามารถปฏิบัติงานตอบสนองต่อเป้าหมายองค์กรในลักษณะเครือข่าย (Staff Networking)

บริษัทฯ ได้ทบทวนการจัดทำแผนแม่บทการบริหารจัดการความรู้ (Knowledge Management Master Plan: KM Master Plan) เพื่อเป็นการกำหนดทิศทางและกรอบในการสร้างระบบการบริหารจัดการความรู้ขององค์กรให้สอดคล้องกับระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Total Quality Management: TQM) และระบบการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA) ทั้งนี้ได้มีการศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในองค์กรเพื่อหากรอบแนวทางวิธีการจัดการความรู้ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ เพื่อตอบสนองต่อภารกิจและยุทธศาสตร์ชาติในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินและเกิดประโยชน์ต่อบุคลากรทุกระดับ ภายใต้กรอบการบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร มุ่งเน้นการจัดเก็บความรู้ที่สำคัญต่อองค์กร โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการจัดเก็บ พร้อมทั้งจะต้องสร้างบรรยากาศแบบเปิดเพื่อให้พนักงานเกิดความไว้วางใจ พร้อมทั้งจะแบ่งปันความรู้ซึ่งกันและกัน รวมถึงการสนับสนุนให้พนักงานนำความรู้ไปใช้เพื่อสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรม

บริษัทฯ ยังคงสนับสนุนให้มีการเพิ่มพูนความรู้ของพนักงาน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่จะเป็นกำลังสำคัญในอนาคต โดยส่งเสริมการให้ทุนการศึกษาแก่พนักงานและบุคคลภายนอก (ทุนต่อเนื่อง) เพื่อศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียงทั้งในและต่างประเทศจนถึงระดับปริญญาเอกในสาขาวิศวกรรมศาสตร์ วิทยาศาสตร์ประยุกต์ การบริหารจัดการที่เป็นประโยชน์ต่อภารกิจของบริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ซึ่งนอกเหนือจากการให้ทุนการศึกษาแล้ว บริษัทฯ ยังสนับสนุนพนักงานให้ลาศึกษาต่อได้ทั้งเต็มเวลาหรือบางส่วน ซึ่งถือว่าเป็นการพัฒนาระดับคุณวุฒิและคุณภาพพนักงานโดยรวมให้กับองค์กรเพื่อรองรับการเจริญเติบโตขององค์กรในอนาคต

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม มีนโยบายชัดเจนในการผลักดันให้เกิดนวัตกรรมองค์กร ได้มีการกำหนดให้การส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม รวมถึงการนำไปใช้ประโยชน์เป็นกลยุทธ์ภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2554-2558 มีการบริหารการจัดการอย่างเป็นระบบ เน้นทำงานแบบมีส่วนร่วม ผู้บริหารระดับสูงร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม มีบทบาทในการกำหนดนโยบายเป้าหมายการดำเนินงาน กำกับดูแล สนับสนุนให้เกิดผลงานนวัตกรรม และส่งเสริมให้บริษัทฯ เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ในปี 2554 มีกระบวนการส่งเสริมนวัตกรรมบูรณาการกับระบบการจัดการความรู้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น มีการจัดกิจกรรมรูปแบบต่าง ๆ ทั้งให้ความรู้ กระตุ้นให้พนักงานเสนอแนะข้อคิดเห็น/ความคิดสร้างสรรค์ จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนความรู้และแนวคิดนวัตกรรมระหว่างกลุ่มที่สนใจสิ่งประดิษฐ์หรือนวัตกรรมประจำปี นอกจากนี้ยังเพิ่มแรงจูงใจการสร้างผลงานนวัตกรรมในรูปแบบรางวัลที่ให้หน่วยงานที่มีบุคลากรสร้างผลงานนวัตกรรม ซึ่งนับว่าเป็นการสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการริเริ่มอันเป็นรากฐานการปรับปรุงพัฒนางานอย่างเข้มข้นและจริงจัง

การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศ

การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากร ให้มีความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่งงาน และเตรียมความพร้อมสู่การรับผิดชอบในตำแหน่งที่สูงขึ้น นอกจากการพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานอยู่ในระดับสากลตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แล้ว ยังมี การพัฒนาระบบการฝึกปฏิบัติการจำลองโดยการนำระบบ Voice Communication System (VCCS) แบบหน้าจอสัมผัส มาใช้ ซึ่งจะทำให้การติดตั้ง ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศทุกแห่งของบริษัทฯ ในอนาคต ตลอดจนการนำโปรแกรมปฏิบัติการจำลองแบบ 180 องศา และ 360 องศา มาใช้ในการฝึกอบรม เพื่อลดข้อจำกัดทางด้านเทคนิคและเพิ่มพูนศักยภาพในการเรียนรู้ให้ผู้เข้ารับการฝึก ด้วยโปรแกรมที่ทันสมัยและมีสภาพเหมือนจริง อันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการเรียนรู้ของบุคลากร และส่งผลให้บุคลากรมีความคุ้นเคยกับอุปกรณ์ก่อนการปฏิบัติงานจริง

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานภาษาอังกฤษของ ICAO ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินงานโครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและควบคุมอากาศยาน ATC & Pilot English Proficiency อย่างต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินตามมาตรฐาน ICAO ให้ผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศและควบคุมอากาศยาน เพื่อสนับสนุนทักษะความชำนาญด้านการใช้ภาษาอังกฤษในการปฏิบัติงาน และเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้ารับการทดสอบภาษาอังกฤษการบินกับกรมการบินพลเรือน (บพ.) การดำเนินงานดังกล่าว แบ่งออกเป็น 2 โครงการใหญ่ ๆ ดังนี้

1. โครงการฝึกอบรม/พัฒนาขีดความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินสำหรับผู้อยู่ในระดับ Operational Level 4 หรือสูงกว่า ซึ่งประกอบด้วยหลักสูตร Aviation English Test Preparation Course for Operational Level 4-Higher จำนวน 8 รุ่น และโปรแกรมการเรียนรู้ด้วยตนเอง 100 ชั่วโมง

2. โครงการฝึกอบรม/พัฒนาขีดความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินสำหรับผู้อยู่ในระดับต่ำกว่า Operational Level 4 ซึ่งประกอบด้วยหลักสูตร Intensive Aviation English Course จำนวน 16 รุ่น และการเข้าร่วมกิจกรรม One-to-One (Individual Training Session-30 นาที/ครั้ง) รวมทั้งโปรแกรมการเรียนรู้ด้วยตนเอง 100 ชั่วโมง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการพัฒนากลุ่มบุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ Trainer ในการฝึกอบรมหลักสูตร ATC & Pilot English Facilitator รวมทั้งการมุ่งพัฒนากลุ่มบุคลากรที่ทำหน้าที่เป็น Interviewer/Rater เพื่อปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับ บพ. ในการดำเนินงานจัดทดสอบภาษาอังกฤษการบินตามมาตรฐาน ICAO สำหรับกลุ่มผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งบริษัทฯ จำนวนทั้งสิ้น 744 คน ซึ่งประกอบไปด้วยการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกและการประเมินผล ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในปัจจุบันกลุ่มผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งบริษัทฯ จำนวน 773 คน สามารถสอบผ่านเกณฑ์มาตรฐานภาษาอังกฤษ ICAO ได้ทั้งสิ้นร้อยละ 100 เป็นไปตามเป้าหมายเบื้องต้นที่บริษัทฯ ได้วางไว้

การผลิตเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศตามโครงการพัฒนาเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศแนวใหม่ (ATC Fast Track) มีการดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 มาถึงปัจจุบัน เพื่อให้ได้บุคลากรที่มีจำนวนพอเพียงและมีประสิทธิภาพตามความต้องการขององค์กร ทั้งนี้การดำเนินการได้มีการทบทวนเป้าหมายในการผลิตบุคลากรในแต่ละปีตามภารกิจที่ต้องรับผิดชอบทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศแนวใหม่ จำนวน 1 รุ่น รวม 20 คน ในจำนวนนี้ 14 คน เข้ารับการอบรม ณ สถาบันการบินพลเรือน และ 6 คน ฝึกปฏิบัติงานจริงตามท่าอากาศยานต่าง ๆ คือ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต 4 คน และศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี 2 คน

บริษัทฯ ยังให้บริการฝึกอบรมและให้คำปรึกษาโดยได้รับความไว้วางใจจากมองโกเลีย และเนปาลให้จัดฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ประกอบด้วย หลักสูตร Flight Procedure Ground and Flight Validation Training Course หลักสูตร ATCLR Plus STP053 & STP054 หลักสูตร Training for RVSM Plus STP054 Refreshment for MCAA หลักสูตร Management in Radar Environment หลักสูตร Pseudo Pilot Training Course และหลักสูตร Radar Refreshment Environment for Instructor รวม 6 หลักสูตรสำหรับมองโกเลีย และหลักสูตร D-ATIS Training หลักสูตร Airport Announcement Training Course for Civil Aviation Authority of Nepal หลักสูตร Financial and Administration Training Course หลักสูตร ATC Watch Supervisor Training Course รวม 4 หลักสูตร สำหรับเนปาล

การพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม

การพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมของบริษัทฯ ดำเนินการโดยการวิเคราะห์ความจำเป็น ความเหมาะสม การดำเนินการ จัดฝึกอบรม/พัฒนา และทำหน้าที่ประสานงานในการส่งบุคลากรด้านวิศวกรรม เข้ารับการฝึกอบรม/พัฒนากับหน่วยงาน ภายในประเทศ และหน่วยงานในต่างประเทศ ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการพัฒนาบุคลากร ด้านวิศวกรรม โดยได้ดำเนินการฝึกอบรม/พัฒนารวมทั้งสิ้น 55 หลักสูตร เป็นการดำเนินการจัดฝึกอบรมภายในหน่วยงาน จำนวน 17 หลักสูตร ส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมกับหน่วยงานภายนอก จำนวน 36 หลักสูตร และส่งบุคลากรเข้ารับการอบรม กับหน่วยงานในต่างประเทศ จำนวน 2 หลักสูตร รวมบุคลากรด้านวิศวกรรมที่เข้ารับการอบรมทั้งสิ้น 432 คน

การฝึกอบรมดังกล่าวข้างต้น มีโครงการฝึกอบรมที่สำคัญคือ โครงการฝึกอบรมเพื่อเตรียมความพร้อมในการนำระบบ CNS/ATM เข้าใช้งาน โดยมีการจัดฝึกอบรมหลักสูตร “การเดินอากาศระบบใหม่: เทคโนโลยี CNS/ATM ประจำปี 2554” เพื่อเตรียมความพร้อมให้บุคลากรด้านวิศวกรรมที่ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค จำนวน 3 แห่ง คือ รุ่นที่ 1 จัดที่ศูนย์ควบคุม การบินพิษณุโลก รุ่นที่ 2 จัดที่ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี และรุ่นที่ 3 จัดที่ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ โดยจะจัด ฝึกอบรมในหลักสูตรนี้ให้ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคอีก 4 แห่ง ในปีงบประมาณ 2555

นอกจากนี้ ยังมีการเตรียมการสำหรับการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ตาม มาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยดำเนินโครงการจัดทำเส้นทางการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม (Training Roadmap for Engineering) ใช้แนวทางตามเอกสาร Training Manual (DOC 7192-AN/857 Part E-2 Training Manual for Air Traffic Safety Electronic Personnel: ATSEP) เป็นกรอบในการดำเนินการ ซึ่งในปีงบประมาณ 2554 ได้ดำเนินการสื่อสารเพื่อทำความเข้าใจกับผู้บริหารและบุคลากรด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ และได้เริ่มดำเนินการ เก็บข้อมูลจากบุคลากรด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ เพื่อนำมาตรวจสอบความถูกต้องความครบถ้วนของข้อมูล และจะดำเนิน โครงการนี้ต่อไปในปีงบประมาณ 2555





สรุปผลการดำเนินงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ประจำปีงบประมาณ 2554

การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) และการวิเคราะห์ความเสี่ยงตามสถานการณ์ เนื่องจากปัจจุบัน การเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่าง ๆ และสภาพแวดล้อม มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานะเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ ซึ่งการบริหาร ความเสี่ยงและควบคุมภายในถือเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง บรรลุผลสำเร็จตาม กลยุทธ์และเป้าหมายที่สำคัญได้ รวมทั้งยังช่วยสร้างความพร้อมให้บริษัทฯ ในการเผชิญกับความเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ ต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ในรอบปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ ได้นำกระบวนการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน มาเป็นเครื่องมือช่วยในการบริหารงานทั่วทั้งองค์กร โดยมีผลการบริหารความเสี่ยงที่สำคัญ ดังนี้

การบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

บริษัทฯ ได้มีการกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงเพื่อช่วยป้องกันเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อระดับความ ปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ ทั้งนี้ ในปี 2554 มีประเด็นความเสี่ยงซึ่งบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในการบริหาร ความเสี่ยงเป็นพิเศษ คือ การเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ในการให้บริการการเดินอากาศ โดยมีการนำข้อมูลอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ มาวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2553 และแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตพบว่าข้อมูลค่าเฉลี่ยการเกิด อุบัติการณ์มีสถิติที่ดีขึ้น แต่บริษัทฯ ยังคงดำเนินการบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องต่อไปเพื่อให้เกิด ความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ

การบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน

บริษัทฯ ยังคงต้องเผชิญกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยอย่างต่อเนื่อง แต่บริษัทฯ ได้ทบทวนและกำหนดมาตรการควบคุม ความเสี่ยงเพิ่มเติม เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินและรักษาความสมดุลทางบัญชีให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม รวมถึง การเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบินพาณิชย์ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลให้บริษัทฯ สามารถบริหารความเสี่ยง ทางด้านการเงินอยู่ในระดับสามารถยอมรับได้

การบริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

จากแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2554-2558 บริษัทฯ สามารถบริหารความเสี่ยงในมิติของความอยู่รอด/ความยั่งยืนขององค์กรในการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจภายใต้ระบบ SEPA พบว่า บริษัทฯ มีการบริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในระดับที่สามารถยอมรับได้ อย่างไรก็ตาม ในปีงบประมาณ 2555 บริษัทฯ จะนำการถ่วงน้ำหนักของแต่ละโครงการมาใช้เพื่อความสำเร็จของการดำเนินโครงการ และสะท้อนถึงการทำงานที่มีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง

การบริหารความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ

บริษัทฯ ได้มีการบันทึกสถิติรายงานข้อร้องเรียน และตั้งคณะกรรมการสอบสวนในแต่ละกรณี เพื่อสืบสวนหาข้อเท็จจริง ซึ่งหลังจากได้วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบแล้ว พบว่าข้อมูลร้องเรียนมีอัตราลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2553 และเป็นประเด็นร้องเรียนระดับบุคคลเท่านั้น จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงที่อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ แต่ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการติดตามข้อกำหนด/มาตรฐานด้านการเงิน หลักธรรมาภิบาล (Good Corporate Governance: GCG) และกฎหมายต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถบริหารความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM)

เป็นแผนงานระยะยาว โดยบริษัทฯ ได้เริ่มมีการสร้างความรู้ความเข้าใจให้ฝ่ายจัดการและพนักงานทั่วทั้งองค์กร รวมทั้งเริ่มดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจ หากเกิดกรณีฉุกเฉินที่บริษัทฯ ไม่สามารถให้บริการอย่างต่อเนื่องได้

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ซึ่งได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ ทั้งผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในพม่า เหตุการณ์สึนามิที่ญี่ปุ่น ภูเขาไฟไดธาร์น้ำแข็งระเบิดในชิลี วิกฤตน้ำท่วมทางภาคใต้ของไทย และเหตุการณ์ดาวเทียมไทยคม 5 ชัดข้อง และความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก โดยการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวได้มีการวิเคราะห์ความเสี่ยงตามสถานการณ์จากภายนอก และความเสี่ยงทั้งภายในองค์กร

การควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้มีการทบทวนสภาพแวดล้อมการควบคุมภายในให้มีความสอดคล้องกับองค์ประกอบของการควบคุมภายในตามมาตรฐานการควบคุมภายในของคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน (คตง.) ทั้งนี้ในปี 2554 บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับภัยพิบัติหรือภาวะฉุกเฉิน โดยมีการทบทวนแผนดำเนินการให้สอดคล้องกับสภาพเหตุการณ์ปัจจุบัน และจัดทำแผนดำเนินการในกรณีที่เกิดสถานการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ พร้อมทั้งดำเนินการฝึกซ้อมตามแผน รวมทั้งมีการทบทวนกระบวนการสื่อสารในภาวะวิกฤตและกำหนดเป็นวิธีปฏิบัติงาน เพื่อการสื่อสารภายในและภายนอกองค์กร

● การกำกับดูแลกิจการที่ดี



จากการที่กระทรวงการคลังได้กำหนดหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ เพื่อใช้เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้เกิดความโปร่งใสในกิจการรัฐวิสาหกิจ อีกทั้งยังจะเป็นกลไกสำคัญที่รัฐวิสาหกิจจะนำไปใช้ปฏิบัติอย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดระบบการบริหารจัดการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้มอบหมายให้คณะกรรมการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของบริษัทฯ ทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติงานโดยรวมของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลของการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งครอบคลุมถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมด้วย ทั้งนี้ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้รณรงค์เรื่องนี้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ทั้งยังสนับสนุนและกระตุ้นให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ โปร่งใส และใส่ใจคุณธรรม จนเกิดเป็นวัฒนธรรมธรรมาภิบาลขึ้นในองค์กร ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มมีความเชื่อมั่นและรับประโยชน์สูงสุดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ



ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ ได้ดำเนินงานพัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดี โดยจัดทำคู่มือนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดีและการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ และคู่มือการประเมินผลการปฏิบัติงานตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจขึ้น ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2554 เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการผลักดันนโยบายฯ ลงสู่การปฏิบัติของผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างทั่วถึงในทุกมิติของการกำกับดูแลที่ดีภายใต้หลักธรรมาภิบาล อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้ประเมินผลการดำเนินงานการกำกับดูแลที่ดีด้วยการวิจัยเชิงสำรวจในเรื่องการรับรู้ความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการกำกับดูแลที่ดี และคุณค่าร่วม SMART AEROTHAI ที่มีความสัมพันธ์กับความตระหนักรู้ถึงความสำคัญของการกำกับดูแลที่ดีของผู้เกี่ยวข้อง ผลจากการสำรวจฯ สามารถนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการวางแผนพัฒนาและผลักดันให้ SMART AEROTHAI เป็นค่านิยมร่วมในการปฏิบัติตามคู่มือกำกับดูแลที่ดีฯ ดังกล่าว ซึ่งจะช่วยให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะการบริหารจัดการกำกับดูแลที่ดีมีบูรณภาพ (Integrity Driven Performance Organization) มีการพัฒนาระบบกำกับดูแลที่ดีอย่างยั่งยืน และเป็นวัฒนธรรมกำกับดูแลที่ดีขององค์กรสืบไป

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540

ด้วยพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540 กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของหน่วยงานให้ประชาชนรับทราบ และบางเรื่องต้องส่งข้อมูลข่าวสารของราชการลงพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 7 เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ.ข้อมูลข่าวสารฯ พ.ศ. 2540 บริษัทฯ ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารมาตั้งแต่ปี 2541 โดยปัจจุบันกองที่รับผิดชอบ คือ กองสื่อสารองค์กร (สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน 102 ซอยงามดูพลี แขวงท่าอากาศยาน เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0 2285 9388) เปิดให้บริการแก่ประชาชนทุกวันทำการ ระหว่างเวลา 08.30-16.30 น.

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารบริษัทฯ ประกอบด้วย

1. ข้อมูลการบริหารงาน ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป (ประวัติความเป็นมา/นโยบาย/วิสัยทัศน์/ภารกิจ/รายนามสัดส่วนผู้ถือหุ้น) โครงสร้างองค์กร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และรางวัลต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ได้รับ
2. ข้อมูลรายงานต่าง ๆ ประกอบด้วย หนังสือรายงานประจำปี แผนวิสาหกิจ แผนงานโครงการ อัตราค่าบริการ (Flight Charge) รายงานด้านการเงิน รายงานภาคธุรกิจ ผลงานนวัตกรรม และผลการประชุมของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ที่สำคัญ
3. ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้าง ประกอบด้วย ประกาศสอบราคา ประกาศประกวดราคา ผลการจัดซื้อจัดจ้าง
4. ข้อมูลสัญญาต่าง ๆ ประกอบด้วย สัญญาจ้าง/ซื้อในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงสัญญาที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจของบริษัทฯ
5. ข้อมูลข่าวประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย วารสารเผยแพร่ต่าง ๆ และสรุปข่าวประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ นอกจากนี้ สามารถค้นหาข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ www.aerOTHai.co.th

การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

ในรอบปี 2554 มีผู้มาใช้บริการทางเว็บไซต์ จำนวน 472,215 ราย โดยส่วนใหญ่ค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับภารกิจของบริษัทฯ ประวัติ ความเป็นมา และการประกาศรับสมัครงาน ทั้งนี้ ไม่ปรากฏว่ามีประชาชนใช้สิทธิร้องเรียนหรืออุทธรณ์ตาม พ.ร.บ.ข้อมูลข่าวสารฯ แต่อย่างใด

การดำเนินงานของศูนย์ข้อมูลข่าวสารบริษัทฯ

การดำเนินงานของศูนย์ข้อมูลข่าวสารฯ บริษัทฯ ได้ให้บริการต่อเนื่องมาโดยตลอด อีกทั้งได้จัดระบบข้อมูลข่าวสารฯ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เสมอภาค และเป็นธรรมในการให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของทางราชการ ตามเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ.ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. 2540

ในปี 2554 คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีวาระการดำเนินงานดังนี้

1. วันที่ 1 ตุลาคม 2553-25 มกราคม 2554 ประกอบด้วย พลอากาศเอก ระเด่น ฟิงพัทธ์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายคมกฤษ วงศ์สมบุญ และนายประเวช รัตนเพียร เป็นกรรมการตรวจสอบ

2. วันที่ 26 มกราคม 2554-15 พฤษภาคม 2554 ประกอบด้วย พลอากาศเอก ระเด่น ฟิงพัทธ์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายศรีศักดิ์ ว่องส้งสาร และนายประเวช รัตนเพียร เป็นกรรมการตรวจสอบ

อนึ่ง นายประเวช รัตนเพียร ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2554 และนายศรีศักดิ์ ว่องส้งสาร พ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน 2554 เนื่องจากมีอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์ ในวันที่ 4 กันยายน 2554

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎบัตรของ คณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ในระหว่างปีงบประมาณ 2554 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม 11 ครั้ง โดยมีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของ หน่วยตรวจสอบภายใน และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงาน ของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบ คณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544

3. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่าเป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่ กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่ามีการ ควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้

4. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ

5. สอบทานกฎบัตรและดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุม รวมทั้งประเมินตนเอง เป็นรายบุคคลและประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะ และ ผลการดำเนินงานตามดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน 3.95 และ 3.99 จากคะแนนเต็ม 4.00 ตามลำดับ

6. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายใน คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน และดัชนีวัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี แผนการตรวจสอบประจำปี 2555 รวมทั้งให้ ความเห็นชอบการทบทวนงบประมาณประจำปี 2555 ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบประจำปี 2554 ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบ ภายใน นักวิชาการระดับผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน สอบทานรายงานประจำปี ของสำนักตรวจสอบภายใน ปี 2554 แผนการสรรหาบุคลากรด้านตรวจสอบภายในประจำปี 2555-2559 แผนการฝึกอบรมประจำปี 2555 และแนวทางการบริหารทรัพยากร รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ

จากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า งบการเงิน แสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายใน ที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด มีการบริหารจัดการ ความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดี ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงการคลัง และไม่พบว่ามีประเด็นเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานพร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อ คณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบหรือพิจารณาเป็นประจำทุกเดือน และบริษัทฯ ได้นำไปพิจารณาเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและ ติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

พลเอก



(พญนท์ สุวรรณทัต)

ประธานกรรมการตรวจสอบ



ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	2554	2553	2552
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)			
รายได้รวม	6,233.76	5,265.67	4,923.18
ค่าใช้จ่าย	5,856.39	5,446.67	5,454.03
ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	(377.37)	181.00	530.85
ฐานะการเงิน (ล้านบาท)			
สินทรัพย์รวม	7,274.79	7,117.31	7,179.74
หนี้สินรวม	6,475.82	6,329.45	6,406.60
ส่วนของผู้ถือหุ้น	798.97	787.86	773.14
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	8.11	8.03	8.29
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	1.25	1.42	1.36



รายงานด้านการเงิน

1. รายงานและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย หรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 377.37 ล้านบาท

รายการ	ปี 2554 ล้านบาท	ปี 2553 ล้านบาท	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	5,605.76	4,843.33	762.43	16
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	460.79	375.31	85.48	23
รายได้อื่น	167.21	47.03	120.18	256
รายได้รวม	6,233.76	5,265.67	968.09	18
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	5,719.50	5,355.01	364.49	7
ต้นทุนทางการเงิน	136.89	91.66	45.23	49
ค่าใช้จ่ายรวม	5,856.39	5,446.67	409.72	8
ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	(377.37)	181.00	(558.37)	(308)
จำนวนหน่วยบิน (หน่วยบิน)	560,752	484,460	76,292	16

1.1 การวิเคราะห์รายได้

ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน 6,233.76 ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 5,605.76 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 90 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 460.79 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7 ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้มีรายได้อื่น จำนวน 167.21 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3 ของรายได้รวม

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 5,605.76 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 762.43 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เนื่องจากสถานะเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ธุรกิจการบินมีอัตราการเติบโตขึ้น ส่งผลให้สายการบินทำการบินเพิ่มขึ้นสำหรับรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 460.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 85.48 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 ส่วนใหญ่เนื่องจากรายได้จากงานที่รับทำและค่าบริการข้อมูลการบินเพิ่มขึ้น และรายได้อื่นเพิ่มขึ้น จำนวน 120.18 ล้านบาท ส่วนใหญ่ได้แก่ รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้า และรายได้จากการจำหน่ายอากาศยานและอุปกรณ์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

1.2 การวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน 5,856.39 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 3,983.92 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 68 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน 1,735.58 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และต้นทุนทางการเงิน จำนวน 136.89 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการด้านความปลอดภัยได้ประมาณ 109.41 ล้านบาท

2. รายงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

2.1 การวิเคราะห์สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวน 7,274.79 ล้านบาท ประกอบด้วย สินทรัพย์หมุนเวียน ร้อยละ 38 และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ร้อยละ 62 โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ดังนี้

	30 กันยายน 2554		30 กันยายน 2553	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	2,743.46	38	2,071.51	29
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินลงทุนระยะยาว	62.81	1	61.51	1
- อาคารและอุปกรณ์สุทธิ	4,245.27	58	4,629.63	65
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	223.25	3	354.66	5
รวม	7,274.79	100	7,117.31	100

สินทรัพย์รวมในปี 2554 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 157.48 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2 ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้ค่าบริการและอื่น ๆ สุทธิเพิ่มขึ้น

สำหรับสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ลดลง เนื่องจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างลดลง และค่าเสื่อมราคาสะสมของอาคารและอุปกรณ์

2.2 การวิเคราะห์หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวน 6,475.82 ล้านบาท ประกอบด้วย หนี้สินหมุนเวียน ร้อยละ 31 และหนี้สินไม่หมุนเวียน ร้อยละ 69 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

	30 กันยายน 2554		30 กันยายน 2553	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	1,488.61	23	1,012.70	16
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	544.54	8	544.54	9
หนี้สินไม่หมุนเวียน	4,442.67	69	4,772.21	75
รวม	6,475.82	100	6,329.45	100

หนี้สินรวมในปี 2554 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 146.37 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2 โดยหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

2.3 การวิเคราะห์ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ 30 กันยายน 2554 จำนวน 798.97 ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

	30 กันยายน 2554		30 กันยายน 2553	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	660.00	83	660.00	84
เงินกองทุนสวัสดิการ	138.97	17	127.86	16
รวม	798.97	100	787.86	100

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ประกอบด้วย หนี้สินรวม 6,475.82 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วน ร้อยละ 89 และส่วนของผู้ถือหุ้น 798.97 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 11

3. สภาพคล่อง

ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวน 953.74 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด 641.67 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในโครงการต่าง ๆ นอกจากนี้ เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด

	ปี 2554 (ล้านบาท)	ปี 2553 (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง) (ล้านบาท)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,231.53	686.08	545.45
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(139.68)	(335.08)	195.40
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(452.60)	(226.47)	(226.13)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	953.74	312.07	641.67

4. รายงานและการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

ในปีงบประมาณ 2554 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากหนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น ได้แก่ รายได้รับล่วงหน้า การสำรองค่าใช้จ่ายค้างจ่าย และเจ้าหนี้การค้า นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

	ปี 2554	ปี 2553	เพิ่มขึ้น (ลดลง)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	8.11	8.03	0.08
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	1.25	1.42	(0.17)

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

5. แนวโน้มในอนาคต

ตามประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายประจำปี 2555 ที่ได้มีการทบทวนเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ คาดว่า จะมีรายได้รวมในปี 2555 จำนวน 6,729.48 ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 6,235.32 ล้านบาท โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบิน มีอัตราการเติบโตจากปี 2554 ประมาณร้อยละ 6 เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว ธุรกิจการบินมีอัตราการเติบโตขึ้น ส่งผลให้สายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น สำหรับอัตราค่าบริการตามรูปแบบใหม่ เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) บริษัทฯ จึงได้ประมาณการรายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ โดยทบทวนค่าบริการตามโครงสร้างใหม่ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มใช้ประมาณเดือนเมษายน 2555

นอกจากนี้ คาดว่า จะมีรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและอื่น ๆ จำนวน 494.16 ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการจากการประมาณการ คาดว่า จะมีจำนวน 6,727.50 ล้านบาท ต่ำกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติไว้เดิม จากการทบทวนคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายในปี 2555 จำนวน 1.98 ล้านบาท

สำหรับงบลงทุนประจำปี 2555 คาดว่า จะมีการเบิกจ่ายลงทุนรวม จำนวน 899.67 ล้านบาท ซึ่งการลงทุนของบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนด้านความปลอดภัย และสนับสนุนภาคความปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2555-2559 ของบริษัทฯ และเป็นไปโดยความจำเป็นตามภารกิจของการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้านความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ตามที่บริษัทฯ ได้รับอนุมัติงบประมาณโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ จากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 วงเงินดำเนินการ จำนวน 4,460.31 ล้านบาท โดยได้รวมประมาณการเบิกจ่ายในปีงบประมาณ 2555 จำนวน 157.20 ล้านบาท ไว้แล้ว

6. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปี ภายใต้มาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2554 ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผล เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



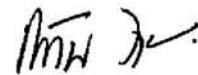
รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด

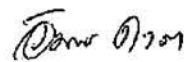
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 งบรายได้และค่าใช้จ่าย และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติงานเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่บริษัทใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญซึ่งผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป



(นางดาวัน วงศ์พยัคฆ์)
ผู้อำนวยการสำนัก



(นางอัมพร คงคา)
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
Office of the Auditor General
วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2555

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2554	2553
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 4.1	953,739,818.42	312,072,658.80
เงินลงทุนชั่วคราว 4.2	13,564,883.35	8,827,099.77
ลูกหนี้ค่าบริการและอื่น ๆ - สุทธิ 4.3	806,532,208.25	544,905,893.68
วัสดุคงเหลือ 4.4	165,252,717.51	159,679,896.47
ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม 4.5	448,598,577.01	828,462,969.47
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น 4.6	355,770,756.44	217,564,649.15
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,743,458,960.98	2,071,513,167.34
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
เงินลงทุนระยะยาว 4.7	62,809,000.00	61,510,500.00
อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ 4.8	4,245,265,688.26	4,629,624,406.54
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง 4.9	223,254,143.17	354,659,999.70
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	4,531,328,831.43	5,045,794,906.24
รวมสินทรัพย์	7,274,787,792.41	7,117,308,073.58

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

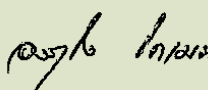
บริษัท วิทยาการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2554	2553
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		
หนี้สินหมุนเวียน		
เจ้าหนี้การค้า 4.10	163,612,545.52	125,324,964.38
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี 4.11	544,540,000.00	544,540,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย 4.12	852,167,927.69	740,681,313.05
รายได้รอการรับรู้ 4.13	26,252.25	8,209,620.96
หนี้สินหมุนเวียนอื่น 4.14	472,799,462.61	138,477,720.87
รวมหนี้สินหมุนเวียน	2,033,146,188.07	1,557,233,619.26
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร 4.15	94,701.97	92,392.17
เงินกู้ยืมระยะยาว 4.16	4,442,580,000.00	4,772,120,000.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	4,442,674,701.97	4,772,212,392.17
รวมหนี้สิน	6,475,820,890.04	6,329,446,011.43
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ทุนเรือนหุ้น		
ทุนจดทะเบียน		
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท	660,000,000.00	660,000,000.00
ทุนที่ชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท 4.17	660,000,000.00	660,000,000.00
เงินกองทุนสวัสดิการ 4.19	138,966,902.37	127,862,062.15
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	798,966,902.37	787,862,062.15
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	7,274,787,792.41	7,117,308,073.58

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นาวาอากาศตรี  กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ประจักษ์ สัจจโสภณ)

 ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)
(นางอรุไร โกเมน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบรายได้และค่าใช้จ่าย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2554	2553
รายได้			
รายได้จากการดำเนินงาน	4.20		
ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		5,605,756,291.07	4,843,326,599.98
ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน		312,129,437.89	302,292,832.41
รายได้จากงานที่รับทำ		148,660,627.49	73,024,678.36
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา		2,430,627.28	-
รวมรายได้จากการดำเนินงาน		6,068,976,983.73	5,218,644,110.75
รายได้อื่น		164,785,491.61	47,029,849.57
รวมรายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่น		6,233,762,475.34	5,265,673,960.32
ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน) บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	4.5	(377,369,638.38)	181,004,862.87
รวมรายได้สุทธิ		5,856,392,836.96	5,446,678,823.19

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

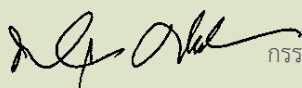
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบรายได้และค่าใช้จ่าย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2554	2553
ค่าใช้จ่าย		
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 4.20		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	3,983,921,455.37	3,685,832,364.64
ค่าเสื่อมราคา	704,950,260.13	720,046,087.69
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	158,693,084.76	136,790,112.73
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน	278,330,113.60	290,420,751.98
ค่าวัสดุสิ้นเปลือง	35,613,273.70	34,798,607.65
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร	114,503,599.15	118,574,804.06
ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานทั่วไป	69,761,021.46	61,188,457.58
หนี้สงสัยจะสูญ	5,822,642.72	6,452,848.68
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	259,165,219.60	254,296,721.37
ต้นทุนงานรับทำ	108,739,424.42	42,909,137.76
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	-	3,702,335.94
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	5,719,500,094.91	5,355,012,230.08
ต้นทุนทางการเงิน 4.12 4.16	136,892,742.05	91,666,593.11
รวมค่าใช้จ่าย	5,856,392,836.96	5,446,678,823.19
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสุทธิ	-	-

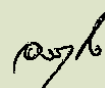
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นาวาอากาศตรี



กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(ประจักษ์ สัจจโสภณ)



ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

(นางอรุไร โกเมน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบกระแสเงินสด สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

	2554	2553
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าบริการรอ (เรียกเก็บ) จ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	377,369,638.38	(181,004,862.87)
รายการปรับกระทบค่าบริการรอ (เรียกเก็บ) จ่ายคืนเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	(2,421,733.37)	1,740,239.52
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	10,577,998.88	21,309,531.04
หนี้สงสัยจะสูญ	5,822,642.72	6,452,848.68
ค่าเสื่อมราคา	704,950,260.13	720,046,087.69
สินทรัพย์ที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	813,426.14	110,945.50
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	7,185,644.57	588,846.14
รายได้รอการรับรู้โอนเป็นรายได้	(8,183,368.71)	(16,367,210.55)
(กำไร) จากการขายอุปกรณ์	(65,226,606.26)	-
ดอกเบี้ยรับ	(6,053,819.52)	(4,209,007.89)
ดอกเบี้ยจ่าย	132,327,514.03	91,666,593.11
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	1,157,161,596.99	640,334,010.37
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้บริการ	(267,930,605.29)	39,452,316.33
วัสดุคงเหลือ	(5,572,821.04)	10,723,281.60
ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม	2,494,754.08	2,532,844.30
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(136,225,660.29)	(79,820,507.01)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้า	38,287,581.14	13,237,630.73
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	91,642,972.88	41,693,267.44
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	334,321,741.74	(2,232,556.18)
เงินกองทุนสวัสดิการ	11,157,696.78	14,762,650.87
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	2,309.80	2,691.03
เงินสดรับจากการดำเนินงาน		
ดอกเบี้ยรับ	6,192,135.64	5,390,827.10
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,231,531,702.43	686,076,456.58

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
งบกระแสเงินสด สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	2554	2553
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินรับถอนเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	2,265,599.77	57,334,327.14
เงินจ่ายฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	(7,003,383.35)	(7,060,000.00)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์	(974,538.37)	(103,860.00)
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	(198,098,083.08)	(324,485,711.29)
เงินรับจากการขายอุปกรณ์	65,424,500.00	-
เงินจ่ายฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)	(1,800,000.00)	(61,009,000.00)
เงินรับจากการขายหุ้น (เงินลงทุนระยะยาว)	-	239,440.00
เงินรับจากการขายหุ้นสหกรณ์ฯ (เงินลงทุนระยะยาว)	501,500.00	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(139,684,405.03)	(335,084,804.15)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินรับจากการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน	1,040,000,000.00	1,620,000,000.00
เงินรับจากการกู้ยืมเงินระยะยาว	215,000,000.00	360,000,000.00
เงินจ่ายไถ่ถอนตั๋วสัญญาใช้เงิน	(1,040,000,000.00)	(1,620,000,000.00)
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว	(544,540,000.00)	(481,070,000.00)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(123,061,871.15)	(105,396,015.74)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(452,601,871.15)	(226,466,015.74)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	639,245,426.25	124,525,636.69
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	312,072,658.80	189,287,261.63
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร	2,421,733.37	(1,740,239.52)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	953,739,818.42	312,072,658.80

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้





1. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยสม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพและปฏิบัติงานตามภาระผูกพันที่รัฐบาลมีต่อการการการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศ โดยบริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอากำไร และให้บริษัทฯ ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัทฯ

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความรวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และมาตรฐานการบัญชีที่สภาวิชาชีพบัญชีได้รับอนุมัติเพิ่มเติม งบการเงินของบริษัทฯ ได้จัดทำตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่องกำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2552 ลงวันที่ 30 มกราคม 2552

2.2 ในปี 2554 และ 2553 มีการจัดประเภทรายการใหม่บางรายการในงบการเงิน เพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบ

2.3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ซึ่งบริษัทฯ อยู่ในระหว่างการศึกษามาตรฐานดังกล่าว โดยคาดว่าจะสามารถนำมาปฏิบัติได้ทันตามที่มาตรฐานมีผลบังคับใช้ มีรายละเอียด ดังนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- 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 16 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง รายได้
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2552) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 26 เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ
- 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 ประเมินการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 2	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 6	เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	เรื่อง ภาษีเงินได้ - การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาหรือราคาใหม่
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25	เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง สัญญาการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
• มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป	
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12	เรื่อง ภาษีเงินได้
• มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป	
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและคาดว่ามาตรฐานการบัญชีดังกล่าวข้างต้น จะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญ ต่องบการเงินที่น่าเสนอ ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์พนักงาน กำหนดขึ้นตามเกณฑ์มาตรฐาน การบัญชีระหว่างประเทศ ที่มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2554 มาตรฐานฉบับนี้มีผลกระทบต่อกระบวนการทำงานและ ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้มีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อขอทราบนโยบาย ที่จะให้บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติต่อไป

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

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

3.2 ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ คงค้าง ณ วันที่ในงบดุล ในปีนี้ได้มีการกำหนดค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 ดังนี้

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

3.3 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือรับรู้ราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศ รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

3.4 เงินลงทุน

เงินลงทุนรับรู้ราคาทุน ได้แก่

- 3.4.1 เงินลงทุนชั่วคราวเป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนด หรือเปลี่ยนเป็นเงินสดภายในหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำไม่เกิน 12 เดือน
- 3.4.2 เงินลงทุนระยะยาวเป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนดเกินกว่าหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำเกินกว่า 12 เดือน

3.5 อาคารและอุปกรณ์

3.5.1 อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่ได้รับหรือติดตั้งสินทรัพย์หรือสินทรัพย์นั้นเริ่มใช้งาน ในอัตราดังนี้

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

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์

3.5.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5-10 ปี

3.6 ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

3.7 รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชีให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาค่นั้น

3.8 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดจะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

3.9 สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ในการทำอนุพันธ์ทางการเงินได้แก่สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP: IRS) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความเสี่ยงใช้เกณฑ์คงค้าง ส่วนต่างของดอกเบี้ยรับรู้เป็นรายได้อื่น หรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

3.10 ค่าบริการรอเรียกเก็บ(จ่ายคืน)บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก

บริษัทฯ ดำเนินการโดยมิได้ค้ำกำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนหน่วยบินของแต่ละสายการบินใช้บริการในงวดนั้น ๆ

3.11 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งจดทะเบียนแล้ว” ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และบริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 8.5-15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

3.12 เงินกองทุนสวัสดิการ

งบการเงินของเงินกองทุนสวัสดิการแสดงอยู่ในงบการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ วันสิ้นงวดได้นำมารวมกับงบการเงินของบริษัทฯ

3.13 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน

4. ข้อมูลเพิ่มเติม

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	2554	2553
เงินสด	1.28	2.42	3.70	3.87
เงินฝากธนาคาร	- กระแสรายวัน	2.56	6.22	8.78
	- ออมทรัพย์	859.20	29.44	888.64
	- ประจำไม่เกิน 3 เดือน	52.62	-	-
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	915.66	38.08	953.74	312.07

4.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
เงินฝากธนาคาร - ประจำ 6 เดือน	7.30	0.30
- ประจำ 12 เดือน	6.26	6.76
เงินฝากสหกรณ์ออมทรัพย์ - ประจำ 12 เดือน	-	1.77
รวมเงินลงทุนชั่วคราว	13.56	8.83

เงินลงทุนชั่วคราว จำนวน 13.56 ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ

4.3 ลูกหนี้ค่าบริการและอื่น ๆ - สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
ลูกหนี้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		
ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และอื่น ๆ		
- เชื้อเพลิง	4.73	1.19
- ลูกหนี้สายการบิน	594.52	566.07
- ลูกหนี้ในประเทศ	251.06	17.44
- ลูกหนี้ต่างประเทศ	3.30	5.05
- รายได้บริการค้างรับ	3.74	7.69
	857.35	597.44
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(50.82)	(52.53)
รวมลูกหนี้ค่าบริการและอื่น ๆ - สุทธิ	806.53	544.91

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 50.82 ล้านบาท เป็นลูกหนี้สายการบิน จำนวน 47.75 ล้านบาท ลูกหนี้ในประเทศ และลูกหนี้ต่างประเทศ จำนวน 3.07 ล้านบาท

4.4 วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	114.70	103.74
อะไหล่เครื่องบิน	27.63	28.95
อะไหล่เครื่องช่วยการเดินอากาศ	7.96	7.96
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	4.24	6.77
วัสดุสำนักงาน	3.94	11.20
อะไหล่อื่น ๆ	6.78	1.06
รวมวัสดุคงเหลือ	165.25	159.68

4.5 ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
ค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก - ยอดยกมา	828.46	649.99
หัก เรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินที่พ้นสภาพการเป็นสมาชิกระหว่างปี	(2.49)	(2.53)
	825.97	647.46
บวก(หัก) ค่าบริการรอเรียกเก็บ(จ่ายคืน)บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก - ประจำปี	(377.37)	181.00
รวมค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม	448.60	828.46

เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งปัญหาการเมืองภายในประเทศและการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ ตลอดจนการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่ตั้งแต่ปี 2552 และ 2553 ทำให้บริษัทฯ มีค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมยกมา จำนวน 828.46 ล้านบาท ทั้งนี้ ในปี 2554 บริษัทฯ ได้กำหนดแผนการปรับปรุงการคิดค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศรูปแบบใหม่ โดยมีเป้าหมายที่จะปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศให้เป็นไปตามนโยบายภาครัฐ สอดคล้องกับนโยบายและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มและมีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น โดยสามารถรักษาสอดคล้องของรายได้และค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพในคราวเดียวกัน ตลอดจนเป็นการชดเชยค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม โดยกำหนดทยอยแผนชดเชยภายในระยะเวลา 5 ปี (2555-2559)

ค่าบริการรอเรียกเก็บยอดยกมาปี 2554 จำนวน 828.46 ล้านบาท เป็นยอดสะสมของรายได้ที่สูงหรือต่ำกว่าค่าใช้จ่ายในแต่ละปีที่สะสมมาตั้งแต่ปี 2521 และตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมใหญ่สามัญ ครั้งที่ 64 เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2554 เห็นชอบให้บริษัทฯ คงค่าบริการรอเรียกเก็บประจำปี 2553 จำนวน 181.00 ล้านบาทไว้ โดยให้นำไปรวมกับยอดสะสมที่มีอยู่ จำนวน 647.46 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น จำนวน 828.46 ล้านบาท เพื่อรอชดเชยกับค่าบริการรอจ่ายคืนในอนาคตต่อไป

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวม จำนวน 6,233.76 ล้านบาท และมีค่าใช้จ่ายรวม จำนวน 5,856.39 ล้านบาท จึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 377.37 ล้านบาท เมื่อนำมาหักกับค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมที่มีอยู่ จำนวน 825.97 ล้านบาท แล้วคงเหลือค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม ณ วันสิ้นงวด จำนวน 448.60 ล้านบาท

4.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	2554	2553
รายได้ค้ำรับอื่น	67.55	-	67.55	0.06
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	37.74	-	37.74	39.14
เงินมัดจำ	15.01	-	15.01	5.88
เงินยืมโดยตรงจ่ายพนักงาน	2.59	14.85	17.44	14.80
งานระหว่างทำ	198.15	-	198.15	136.22
ลูกหนี้ในประเทศ	-	0.11	0.11	0.14
เงินให้พนักงานกู้ยืม	-	19.53	19.53	16.73
อื่น ๆ	0.10	0.14	0.24	4.59
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	321.14	34.63	355.77	217.56

เงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน 34.63 ล้านบาท เป็นเงินให้พนักงานกู้ยืม จำนวน 19.53 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 2553 จำนวน 16.73 ล้านบาท ในงวดนี้ให้กู้เพิ่ม จำนวน 28.80 ล้านบาท และได้รับชำระคืน จำนวน 26.00 ล้านบาท เงินให้พนักงานกู้ยืมคงค้าง ณ วันสิ้นงวด จำนวน 19.53 ล้านบาท

4.7 เงินลงทุนระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
เงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ - ประจำ 36 เดือน	62.81	61.01
หุ้นสหกรณ์ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	-	0.50
รวมเงินลงทุนระยะยาว	62.81	61.51

เงินลงทุนระยะยาว จำนวน 62.81 ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ

4.8 อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคา สะสม	ราคาตามบัญชี	
	ยอดยกมา 1 ต.ค. 53	เพิ่ม	ลด	รวม 30 ก.ย. 54		30 ก.ย. 54	30 ก.ย. 53
อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ							
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	2,517.26	68.81	12.03	2,574.04	1,141.34	1,432.70	1,497.45
ระบบอำนวยความสะดวก	769.44	12.32	4.47	777.29	492.66	284.63	312.51
เรดาร์และอุปกรณ์ ^{1/}	5,432.50	191.92	100.91	5,523.51	3,577.96	1,945.55	2,138.46
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	227.01	7.07	-	234.08	176.84	57.24	56.14
อุปกรณ์โทรพิมพ์	0.30	-	-	0.30	0.30	-	-
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	708.52	9.14	7.92	709.74	527.82	181.92	228.26
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	657.68	40.31	12.51	685.48	534.57	150.91	187.25
(รวมระบบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์)							
ยานพาหนะ	1.92	-	-	1.92	1.92	-	-
เครื่องบิน	242.14	-	-	242.14	50.10	192.04	201.14
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	-	145.06	66.39	66.36	0.03	8.21
รวมอาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ	10,821.75	329.57 ^{2/}	282.90	10,868.42	6,623.40	4,245.02	4,629.42
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ							
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	2.50	0.10	-	2.60	2.36	0.24	0.20
รวมอาคารและอุปกรณ์	10,824.25	329.67	282.90	10,871.02	6,625.76	4,245.26	4,629.62

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

^{2/} เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 328.69 ล้านบาท และสินทรัพย์ที่เกินกว่า 30,000 บาท ที่บันทึกไว้ค่าใช้จ่ายโอนไปสินทรัพย์ จำนวน 0.88 ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงาน โดยกระทรวงการคลัง เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

ค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน 705.00 ล้านบาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายบริษัทฯ จำนวน 704.95 ล้านบาท และเป็น ค่าใช้จ่ายของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน 0.05 ล้านบาท

4.9 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 53	354.66	228.70
<u>บวก</u> เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	<u>198.09</u>	<u>324.49</u>
	552.75	553.19
<u>หัก</u> โอนไปอาคารและอุปกรณ์	<u>(328.69)</u>	<u>(198.42)</u>
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	<u>(0.81)</u>	<u>(0.11)</u>
ยอดยกไป ณ 30 ก.ย. 54	<u>223.25</u>	<u>354.66</u>

4.10 เจ้าหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	73.58	105.13
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	13.24	9.35
บัญชีพักลูกค้าหนี้รอดบัญชี	30.70	6.71
บัญชีพักรับสินค้า/บริการ	<u>46.09</u>	<u>4.13</u>
รวมเจ้าหนี้การค้า	<u>163.61</u>	<u>125.32</u>

4.11 เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ธนาคาร					รวม
	ซีไอเอ็มบี ไทย	กรุงเทพ	ไทยพาณิชย์	ออมสิน		
วงเงิน	850.00	1,390.28	1,100.00	1,519.55	1,650.00	
ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 53	85.00	116.00	84.80	131.80	126.94	544.54
<u>หัก</u> ชำระระหว่างงวด	<u>(85.00)</u>	<u>(116.00)</u>	<u>(84.80)</u>	<u>(131.80)</u>	<u>(126.94)</u>	<u>(544.54)</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. 54	<u>85.00</u>	<u>116.00</u>	<u>84.80</u>	<u>131.80</u>	<u>126.94</u>	<u>544.54</u>

4.12 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	2554	2553
เงินรางวัลพิเศษ	668.82	-	668.82	591.01
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและภาษีโรงเรียน	44.71	-	44.71	63.60
ดอกเบี้ยค้างจ่าย	67.79	-	67.79	47.94
ค่าสาธารณูปโภค	20.06	-	20.06	20.63
ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน	28.74	-	28.74	-
อื่น ๆ	19.82	2.23	22.05	17.50
รวมค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	849.94	2.23	852.17	740.68

ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน จำนวน 28.74 ล้านบาท เป็นการสำรองค้างจ่ายของเงินชดเชยผู้เกษียณอายุ ส่วนที่จ่ายขาดย้อนหลังพร้อมดอกเบี้ยตั้งแต่ปี 2549-2554

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายดอกเบี้ยตามคำพิพากษาของศาล จำนวน 4.56 ล้านบาท

4.13 รายได้รอการรับรู้

หน่วย : ล้านบาท

		2554	2553
ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 53		8.21	24.58
หัก รับรู้เป็นรายได้อื่น	- ค่าเสื่อมราคา (7.98)		
	- ราคาสินทรัพย์สุทธิที่ขาย (0.20)	(8.18)	(16.37)
ยอดยกไป ณ 30 ก.ย. 54		0.03	8.21

4.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	2554	2553
รายได้รับล่วงหน้า	387.77	-	387.77	63.07
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้สรรพากร	27.44	0.13	27.57	28.03
บัญชีหักเช็คจ่ายระหว่างทาง	32.31	7.80	40.11	22.90
เงินประกันสัญญา	16.41	0.10	16.51	23.30
อื่น ๆ	0.84	-	0.84	1.18
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	464.77	8.03	472.80	138.48

4.15 เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร

เป็นเงินที่พนักงานของบริษัทฯ บริจาคเพื่อให้เป็นทุนแก่บุตรพนักงานบริษัทฯ ที่เรียนดีแต่ยากจน ตั้งแต่ปี 2525 โดยฝากประจำกับสหกรณ์ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จำนวน 0.10 ล้านบาท

4.16 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	สัญญา ลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	โอนเป็นหนี้ที่ครบ กำหนดชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 54	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 53
ซีไอเอ็มบี ไทย	21 ก.ค. 46	850.00	12 ปี ระยะเวลาปลอดหนี้ 2 ปี	85.00	255.00	340.00
กรุงเทพ	15 ม.ค. 47	1,390.28	15 ปี ระยะเวลาปลอดหนี้ 3 ปี	116.00	810.28	926.28
ไทยพาณิชย์	15 ก.ค. 48	1,519.55	14 ปี ระยะเวลาปลอดหนี้ 2 ปี	131.80	926.45	1,058.25
กรุงเทพ	25 ส.ค. 49	1,100.00	15 ปี ระยะเวลาปลอดหนี้ 2 ปี	84.80	803.20	888.00
ออมสิน	3 ก.ย. 50	1,650.00	15 ปี ระยะเวลาปลอดหนี้ 2 ปี	126.94	1,332.65	1,459.59
ออมสิน	18 ก.ย. 52	<u>1,200.00</u>	14 ปี ระยะเวลาปลอดหนี้ 2 ปี	-	<u>315.00</u>	<u>100.00</u>
รวม		<u>7,709.83</u>		<u>544.54</u>	<u>4,442.58</u>	<u>4,772.12</u>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 บริษัทฯ มีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน 7,709.83 ล้านบาท มีธนาคาร 2 แห่ง ได้กำหนดเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ให้บริษัทฯ ออกตั๋วแลกเงินเท่ากับยอดเงินกู้ค้างชำระบวกดอกเบี้ยให้กับธนาคาร และเงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวเพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินซึ่งเป็นดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน จำนวน 132.33 ล้านบาท

4.17 ทุนเรือนหุ้น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		
หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)	600.00	600.00
หุ้น ข (บริษัทการบินต่าง ๆ เป็นผู้ถือหุ้น)	<u>60.00</u>	<u>60.00</u>
รวมทุนเรือนหุ้น	<u>660.00</u>	<u>660.00</u>

4.18 เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2541 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทฯ นำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินโดยคำนวณในอัตราร้อยละ 10 ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปี ทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2541 เป็นต้นไป ต่อมา บริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2546 ให้บริษัทฯ ไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ พ.ศ. 2545-2548 และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2548 ให้บริษัทฯ ยกเลิกการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป

4.19 เงินกองทุนสวัสดิการบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หน่วย : ล้านบาท

	2554	2553
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	38.08	37.67
เงินลงทุนชั่วคราว	13.56	8.83
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	34.63	29.24
เงินลงทุนระยะยาว	62.81	61.51
อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	0.24	0.20
รวมสินทรัพย์	149.32	137.45
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2.23	1.09
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.03	8.40
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	0.10	0.10
รวมหนี้สิน	10.36	9.59
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	127.86	113.14
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายในงวด	11.10	14.72
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	138.96	127.86
รวมหนี้สินและเงินกองทุน	149.32	137.45

เงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ มียอดคงเหลือยกมาจากงวดก่อน จำนวน 127.86 ล้านบาท ในงวดนี้มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 11.10 ล้านบาท (รับเงินสมทบจากบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนพนักงาน เป็นเงินจำนวน 176.62 ล้านบาท รายได้อื่น ๆ จำนวน 14.87 ล้านบาท รวมเป็นเงิน จำนวน 191.49 ล้านบาท และค่าใช้จ่าย จำนวน 180.39 ล้านบาท) จึงมียอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จำนวน 138.96 ล้านบาท

4.20 ผลการดำเนินงาน

	2554	2553	หน่วย : ล้านบาท	
			เพิ่ม (ลด)	
			จำนวน	ร้อยละ
รายได้				
ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	5,605.76	4,843.33	762.43	16
ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์				
และค่าบริการข้อมูลการบิน	312.13	302.29	9.84	3
รายได้จากงานที่รับทำ	148.66	73.02	75.64	104
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	2.43	-	2.43	100
รายได้อื่น	164.78	47.03	117.75	250
	6,233.76	5,265.67	968.09	18
ค่าบริการรอเรียกเก็บ (จ่ายคืน)	(377.37)	181.00	(558.37)	(308)
รวมรายได้	5,856.39	5,446.67	409.72	8
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	3,983.92	3,685.83	298.09	8
ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	1,367.67	1,368.27	(0.60)	-
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	259.17	254.30	4.87	2
ต้นทุนงานรับทำ	108.74	42.91	65.83	153
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	-	3.70	(3.70)	(100)
ต้นทุนทางการเงิน	136.89	91.66	45.23	49
รวมค่าใช้จ่าย	5,856.39	5,446.67	409.72	8
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย	-	-	-	-

ในงวดบัญชีปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวม 6,233.76 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดก่อน จำนวน 968.09 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 18 ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 16 เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น และในงวดบัญชีปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวม 5,856.39 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดก่อน จำนวน 409.72 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 8 ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้น เนื่องจากการปรับบำเหน็จประจำปีตามปกติ การปรับขึ้นเงินเดือนของพนักงานในอัตราร้อยละ 5 โดยเมื่อมีการปรับขึ้นเงินเดือนดังกล่าวแล้วจะต้องมีอัตราเงินเดือนรวมกับที่ได้รับการปรับขึ้นไม่เกินอัตราเงินเดือน 50,000 บาท ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2554 เป็นต้นไป ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2554 และการปรับเพิ่มเงินรางวัลพิเศษ 0.25 เท่าของเงินเดือน ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2554

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 377.37 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก

ในส่วนของรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน จำนวน 312.13 ล้านบาท ได้รวมรายได้ที่บริษัทฯ ประกอบกิจการโทรคมนาคมในเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รายได้จากการให้บริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสาร สำหรับผู้ใช้บริการที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินตั้งแต่เดือนตุลาคม 2553 ถึงเดือนกันยายน 2554 จำนวน 36.76 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ จะต้องนำส่งรายได้เข้ากองทุนพัฒนากิจการโทรคมนาคมเพื่อประโยชน์สาธารณะ ในอัตราร้อยละ 4 ของรายได้ดังกล่าว หลังหักค่าใช้จ่ายที่ลดหย่อนได้ตามระเบียบของคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ คิดเป็นเงิน จำนวน 1.55 ล้านบาท

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินให้เงินกองทุนสวัสดิการในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนพนักงานเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 176.62 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 176.05 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 0.57 ล้านบาท)

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชีประจำปี จำนวน 0.61 ล้านบาท

4.21 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 บริษัทฯ ได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้น เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 342.66 ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 173.60 ล้านบาท ที่เหลืออีก จำนวน 169.06 ล้านบาท กำหนดโอนภายใน 10 ปี และหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงานพร้อมดอกเบี้ยในอัตราถัวเฉลี่ยเงินฝากประจำ 1 ปี ของธนาคาร ซึ่งบริษัทฯ ได้โอนเงินบำเหน็จค้างนำส่งส่วนที่เหลือเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดปีบัญชี 2545 แล้ว

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน 2,846 ราย บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน ในงวดบัญชีนี้ จำนวน 268.01 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 267.13 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 0.88 ล้านบาท)

4.22 ค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดบัญชีนี้บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เป็นดังนี้

	บาท
1. คณะกรรมการบริษัทฯ	858,000.00
2. คณะกรรมการบริหาร	128,000.00
3. คณะกรรมการตรวจสอบ	280,000.00
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	70,000.00
5. คณะกรรมการแผนวิสาหกิจ	52,000.00
6. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	132,000.00
7. คณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน	27,000.00
8. คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่	110,000.00
9. คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	52,000.00

ค่าเบี้ยประชุมประกอบด้วยค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งจากหน่วยงานภายนอก

4.23 ภาระหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งยังมีได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2554	2553
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่าง ๆ ดังนี้		
คดีพิพาทแรงงาน	15.03	46.22
คดีเรียกค่าเสียหาย	25.00	24.40
รวม	40.03	70.62

ทุนทรัพย์ถูกฟ้องร้องข้างต้นไม่รวมดอกเบี้ย และในคดีเรียกค่าเสียหาย บริษัทฯ ได้ทำการฟ้องแย้งกลับ โดยมีทุนทรัพย์ที่ฟ้องร้องไม่รวมดอกเบี้ยเป็นเงินประมาณ 6.18 ล้านบาท

4.24 สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย จำนวน 10.58 ล้านบาท และมีวงเงินคงเหลือของการทำสัญญาดังกล่าวข้างต้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 888.00 ล้านบาท และจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2557

4.25 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบดุล

ในเดือนตุลาคม 2554 เกิดเหตุการณ์อุทกภัยใหญ่ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการประเมินความเสียหายของระบบไฟฟ้าและระบบเดินอากาศที่ต้องได้รับการซ่อมแซม ทั้งนี้ สินทรัพย์ที่เสียหายดังกล่าวจะได้รับการคุ้มครองตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
102 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2287 3531-41 โทรสาร : 0 2287 3131
E-mail : prga@aerothai.co.th
www.aerothai.co.th