



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รายงานประจำปี ๒๕๕๕

We ^{get}
ready

We *get*
ready



สารบัญ

สารจากประธานกรรมการ	๐๔
สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๐๖
ประวัติความเป็นมา	๑๐
วิสัยทัศน์ ค่านิยม การกิจ	๑๑
เรื่องเด่นในรอบปี	๑๔
สถานการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศและแนวโน้มการขนส่งทางอากาศ	๓๗
แผนนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ	๔๐
แผนวิสาหกิจ	๔๑
ผู้ถือหุ้น	๔๔
คณะกรรมการบริษัทฯ	๔๗
บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ	๖๐
ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ	๗๒
การให้บริการของบริษัทฯ	๗๘
การพัฒนาทรัพยากรบุคคล	๙๐
สรุปผลการดำเนินงานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	๙๘
การกำกับดูแลกิจการที่ดี	๑๐๐
การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐	๑๐๒
รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ	๑๐๔
รายงานด้านการเงิน	๑๐๘
รายงานผู้ตรวจสอบบัญชี	๑๑๕

การดำเนินงานของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ นั้น บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ โดยตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มและผลประโยชน์แห่งชาติ ในการเชื่อมโยงให้ประชาคมโลกสามารถไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และเตรียมความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

ในปีนี้ บริษัทฯ ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศต่อเนื่องจากปีงบประมาณที่ผ่านมา เพื่อให้เป็นศูนย์ปฏิบัติการในการควบคุมจราจรทางอากาศ ที่มีความโดดเด่นในเรื่องประสิทธิภาพ ความปลอดภัย รวดเร็วและประหยัด แม้จะมีเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ เช่น การเกิดมหาอุทกภัยในประเทศไทย ที่มีผลต่อการหยุดให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง การปรับปรุงทางวิ่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น

บริษัทฯ ยังคงเสริมสร้างและจัดการระบบบริหารจัดการองค์กร ตามหลักการและการกำกับดูแลที่ดีของรัฐบาลกิจ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการรัฐวิสาหกิจ ทั้งยังมุ่งมั่นพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการและการบริการขององค์กร ให้ตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยเน้นการพัฒนากิจกรรมดำเนินงานต่าง ๆ ที่แสดงออกถึงความรับผิดชอบต่อสังคม เช่น การดำเนินโครงการนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมบุคลากรให้พัฒนานวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อภารกิจหลักของบริษัทฯ รวมถึงพัฒนานวัตกรรมชุมชนเพื่อเสริมสร้างรายได้ และประโยชน์ต่อชุมชน โครงการวิทยุการบินฯ มินิโวลเลย์บอล ถ้วยพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เข้าร่วมกิจกรรม ใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์และได้รับการสนับสนุนทางการศึกษา นอกจากนี้บริษัทฯ ยังคงสานต่องานมูลนิธิวิทยุการบินแห่งประเทศไทย เพื่อให้เด็กพิการที่ขาดโอกาสทางการศึกษาได้รับเงินทุนสนับสนุนให้สามารถได้รับการศึกษาในระดับประถมศึกษาอย่างต่อเนื่อง

ในนามคณะกรรมการฯ ซึ่งได้ให้นโยบายกำกับดูแลและติดตามผลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงฝ่ายจัดการและพนักงานที่สนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดมา และขอให้ร่วมกันมุ่งมั่นพัฒนากิจการบริษัทฯ เพื่อก่อให้เกิดคุณประโยชน์ต่อแวดวงการบินในภูมิภาคสืบไป



(นายวรเดช หาญประเสริฐ)
ประธานกรรมการ



สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ เริ่มขึ้นพร้อมกับสถานการณ์มหุ้ทุกภัยในประเทศไทย ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจ เป็นอย่างมาก ในส่วนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งประสบปัญหาเช่นเดียวกับส่วนอื่น ๆ ของประเทศ เมื่อปริมาณน้ำได้ไหลเข้าท่วมท่าอากาศยานดอนเมืองในระดับที่สูงจนจะเป็นอันตรายต่อการทำการบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ได้ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศจนถึงเวลา ๑๐.๕๕ น. ของวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๔ และเมื่อท่าอากาศยานดอนเมืองไม่สามารถให้บริการได้ จึงได้ออกข่าวประกาศผู้ทำงานในอากาศ (Notice to Airmen : NOTAM) แจ้งงดการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้จัดทำแผนรองรับเตรียมการสถานที่ปฏิบัติงานสำรองกรณีน้ำท่วมสำนักงานใหญ่ทุ่งมหาเมฆ และ/หรือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อมาเมื่อสถานการณ์อุทกภัยได้ผ่านพ้นไปและท่าอากาศยานดอนเมืองได้เปิดให้บริการอีกครั้ง เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ จึงได้กลับไปให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานดอนเมืองในวันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๕๕

ต่อมาบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ปรับปรุงพื้นผิวทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๕-๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินจากเดิมที่เคยรองรับได้ ๕๑-๕๕ เที่ยวบินต่อชั่วโมง ลดลงเหลือเพียง ๓๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง แต่บริษัทฯ ก็สามารถรองรับเที่ยวบินได้มากกว่าที่คาดการณ์ไว้ รวมถึงเที่ยวบินมีความล่าช้าน้อยกว่าที่คาด ลดความวิตกกังวลของสายการบินต่าง ๆ จนได้รับการชมเชยจากนักบินและคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (Airline Operators Committee : AOC) ถึงการทำงานที่มีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ อันเป็นผลมาจากการวางแผนที่ดี การเตรียมความพร้อมที่ดีในทุก ๆ ด้านด้วยความร่วมมือร่วมใจจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

จากการที่เกิดวิกฤติเศรษฐกิจในปี ๒๕๕๑-๒๕๕๒ ซึ่งทำให้สายการบินปรับลดจำนวนเที่ยวบิน ทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายมากกว่ารายได้สะสม ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๔๔๘.๖๐ ล้านบาท ประกอบกับเทคโนโลยีทางการบินได้พัฒนาไปอย่างมาก ทำให้สายการบินมีการปรับเปลี่ยนใช้อากาศยานชนิด/ขนาดต่าง ๆ ที่หลากหลาย ดังนั้นเพื่อความเป็นธรรมในการคิดค่าบริการจากผู้ประกอบการบินต่าง ๆ ทำให้บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงอัตราค่าบริการการเดินอากาศและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) แล้ว โดยกำหนดอัตราค่าบริการขั้นสูงสำหรับ En-route Charges ไม่เกิน ๔,๐๐๐ บาทต่อหน่วยบิน และ Terminal Charges ไม่เกิน ๖๐๐ บาทต่อหน่วยบิน ซึ่งหลังจากได้มีการหารือกับผู้แทนสายการบินต่าง ๆ บริษัทฯ ได้จัดเก็บค่าบริการ En-route Charges ในอัตรา ๓,๓๐๐ บาทต่อหน่วยบิน และ Terminal Charges เป็น ๕๐๐ บาทต่อหน่วยบิน ระหว่างวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๕-๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ นี้ บริษัทฯ ยังคงดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศและการพัฒนาแบบแผนการบินและเส้นทางบินสำหรับการบินด้วย Performance Based Navigation (PBN) อย่างต่อเนื่องจากปีงบประมาณที่ผ่านมา เพื่อให้มั่นใจว่าระบบการเดินอากาศแบบใหม่สามารถรองรับปริมาณการจราจร ที่เพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่คาดการณ์ได้ในอนาคตทั้งระยะสั้นและระยะยาว และเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินอากาศ นอกจากนี้บริษัทฯ ได้มีการจัดประชุมร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งได้แก่ นักบิน ผู้แทนสายการบิน ผู้ถือหุ้น ผู้ใช้ห้วงอากาศ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ ส่งผลให้เกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกัน ซึ่งทำให้บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงฯ กับหลายหน่วยงานในการแก้ปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาคลื่นความถี่วิทยุชุมชนรบกวนการสื่อสารการบิน เป็นต้น

ในนามของฝ่ายบริหารและพนักงาน ขอขอบพระคุณท่านผู้ถือหุ้นทั้งหลายและหน่วยงานผู้ใช้บริการที่ให้ความไว้วางใจ และสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีตลอดมา และขอให้คำมั่นว่าจะร่วมกันสร้างคุณประโยชน์ให้กับกิจการของชาติและภูมิภาคต่อไป

นาวาอากาศตรี



(ประจักษ์ ลัจจโสภณ)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



We ^{get} ready for *Future*

เราพร้อมเสมอ เพื่อแผนงานการบริหารจัดการเพื่ออนาคต





ประวัติความเป็นมา

นับจากสงครามโลกครั้งที่ ๒ สิ้นสุดลง การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากประเทศสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากประเทศอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD. หรือ AEROSIAM) ในปี พ.ศ. ๒๔๙๑ เพื่อดำเนินกิจการบริการจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานของ ICAO ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย

ต่อมารัฐบาลไทยเห็นว่า ภารกิจของบริษัทฯ เกี่ยวข้องกับความมั่นคงแห่งชาติและการพัฒนา กิจการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงขอเสนอซื้อหุ้นทั้งหมดคืน เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๐๖ และเปลี่ยนชื่อเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลา ต่อมายังได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจักษ์ร่วมกันผู้ถือหุ้นด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปแบบบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากการดำเนินการเป็นไปตามสัญญาระหว่างบริษัทฯ กับกระทรวงคมนาคม ที่มีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงาน ในนามรัฐบาล ที่เป็นภาคีสมาชิกของ ICAO ซึ่งจะต้องดำเนินการโดยไม่ลำเอียง

วิสัยทัศน์ ค่านิยม การกิจ

วิสัยทัศน์ ค่านิยม พันธกิจ

วิสัยทัศน์ (Vision)

“เป็นองค์กรแห่งความปลอดภัยในการบริการการเดินอากาศ ด้วยการบริหารจัดการที่ทันสมัยการกำกับดูแลที่ดี และคำนึงถึงการลดก๊าซคาร์บอนในกิจการบิน”

ค่านิยม (Value)

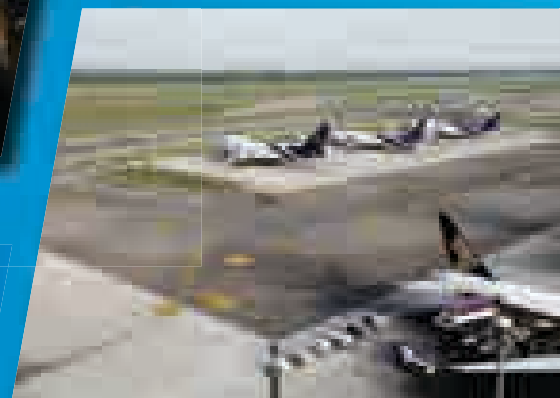
๑. มุ่งเน้นความปลอดภัย
๒. มุ่งเน้นจริยธรรมในการทำงาน
๓. มุ่งเน้นความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๔. มุ่งเน้นผลลัพธ์ที่เป็นเลิศ
๕. มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีม

พันธกิจ (Mission)

“เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ* ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัยเป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ โดยตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มและผลประโยชน์แห่งชาติ”

หมายเหตุ บริษัทฯ ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลไทย ให้เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศมีหน้าที่ และความรับผิดชอบ ดังนี้

๑. การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management)
๒. การบริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน (Aeronautical Communications, Navigation and Surveillance System/Services)
๓. การบริการข่าวสารการเดินอากาศและงานแผนที่เดินอากาศ (Aeronautical Information Services and Aeronautical Charts) รวมทั้งบริการเกี่ยวเนื่อง และ งานตามนโยบายรัฐบาล



We ^{get} ready for **Ability**

เราพร้อมเสมอ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติงาน





บริษัทฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นองค์กรแห่งความปลอดภัยในการบริการการเดินอากาศ ด้วยการบริหารจัดการที่ทันสมัย การกำกับดูแลที่ดี และคำนึงถึงการลดก๊าซคาร์บอนในกิจการบิน ซึ่งได้กำหนดให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายของประเทศ โดยมีโครงการสำคัญที่ดำเนินการในแต่ละด้านตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (ระยะเวลาดำเนินงานปี ๒๕๕๕- ๒๕๕๘)

ภายใต้แนวคิดเชิงปฏิบัติการการบริหารจราจรทางอากาศ สำหรับการเดินอากาศสากลระบบใหม่ ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดขึ้นเป็นวิสัยทัศน์เพื่อวิวัฒนาการอุตสาหกรรมการบินของโลกไปสู่เป้าหมายในอนาคตร่วมกัน โดยถือเป็นพันธะสัญญาของรัฐบาลคืออนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่จะต้องร่วมดำเนินการตามกลยุทธ์และแผนงานที่กำหนดขึ้นให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. ๒๐๒๕

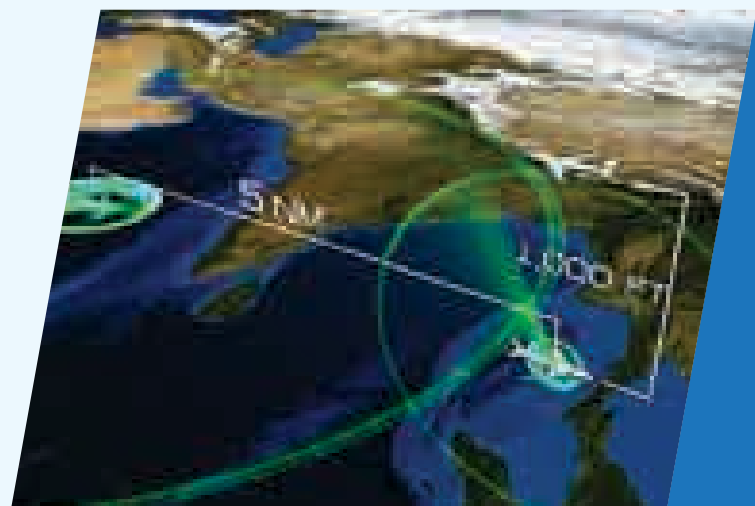
โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีและวิธีดำเนินงานที่มีการนำระบบดาวเทียมมาใช้ ทั้งในส่วนของการบิน การบินและบริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบริหารห้วงอากาศให้เกิดความคล่องตัวและเกิดประสิทธิภาพในการใช้งานสูงสุด เช่น การปรับปรุงโครงสร้างห้วงอากาศ (Airspace Reorganization) การบริหารห้วงอากาศด้วยแนวคิดการใช้ห้วงอากาศแบบคล่องตัว (Flexible Use of Airspace : FUA) ฯลฯ รวมถึงการนำเทคนิคใหม่ ๆ เข้าใช้งานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการจราจรทางอากาศ ที่คำนึงถึงความปลอดภัยกับการพัฒนาเทคโนโลยีของระบบอากาศยาน (Avionics System) เพื่อแก้ไขข้อจำกัดของเทคโนโลยีเดิม และมั่นใจได้ว่าระบบการเดินอากาศแบบใหม่จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่รวดเร็วได้ในอนาคตทั้งระยะสั้นและระยะยาว

ด้วยเหตุผลดังกล่าว บริษัทฯ จึงกำหนดโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศขึ้น เพื่อปรับปรุงระบบห้วงอากาศ เส้นทางบิน เทคโนโลยีและเทคนิคที่ใช้ในการให้บริการ รวมถึงพัฒนาระบบ/อุปกรณ์และการบินทดสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าระบบบริการการเดินอากาศของประเทศ (The Nation's Air Navigation Services) จะสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ ที่เพิ่มขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยสูงสุด ซึ่งถือเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญส่วนหนึ่งในการสนับสนุนยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางการบินและการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคของประเทศไทย

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของบริษัทฯ ประกอบด้วย ๓ ส่วน ดังนี้

๑.๑ การจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ เพื่อใช้เป็นศูนย์ปฏิบัติการในการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศ รวมทั้งบริหารจัดการห้วงอากาศของประเทศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งสำหรับการบินในประเทศและเข้า-ออกประเทศ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วประหยัดแก่สายการบิน/ผู้ใช้บริการห้วงอากาศ ซึ่งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศจะเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการการเดินอากาศของประเทศ

๑.๒ การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศ และการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (Communications, Navigation, Surveillance /Air Traffic Management : CNS/ATM) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินอากาศระบบใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วย เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ (ระบบนำร่องและนำร่อง) และระบบติดตามอากาศยาน พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูลและการบริหารจราจรทางอากาศของประเทศระหว่างส่วนกลางกับภูมิภาคให้เป็นระบบเดียวที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั่วประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการการเดินอากาศของประเทศ ให้เกิดความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ต่อประชาชนและสายการบิน/ผู้ใช้บริการห้วงอากาศ

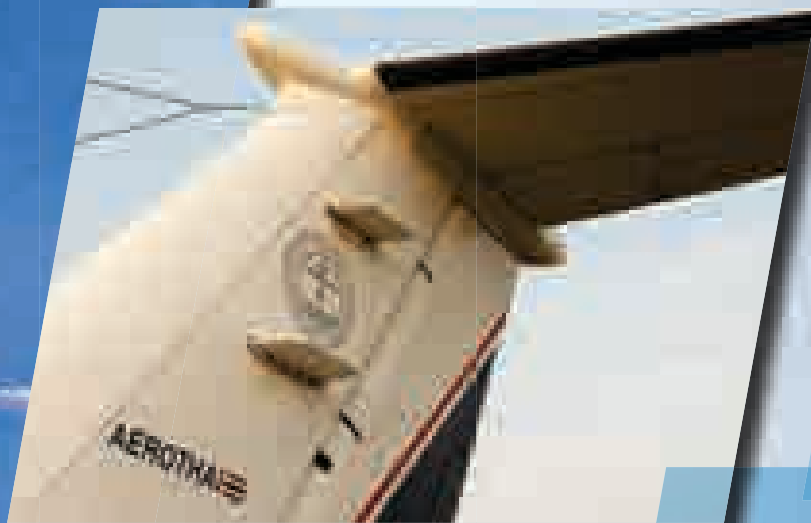




๑.๓ การจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง ใช้สำหรับงานบินทดสอบเพื่อรักษามาตรฐานของระบบ/อุปกรณ์นำร่อง/นำร่อง และเครื่องอำนวยความสะดวกในการบินที่เป็นระบบโครงสร้างพื้นฐานการเดินอากาศของประเทศ (CNS Infrastructure) ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่จะเริ่มมีปัญหาขาดแคลนอากาศยานที่มีขีดความสามารถในการบินทดสอบสำหรับเทคโนโลยีการเดินอากาศ ระบบใหม่ของประเทศในอนาคต สำหรับการจัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูงนั้น นอกจากจะพิจารณาเพื่อนำมาใช้ในภารกิจหลักของบริษัทฯ แล้ว ยังพิจารณาถึงการนำไปใช้ประโยชน์ส่วนเพิ่มในช่วงเวลาออกเหนือจากการปฏิบัติงานประจำ ในการช่วยเพิ่มรายได้ในภาคบริการทดสอบของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก อาทิ กัมพูชา เวียดนาม ลาว บรูไน เมียนมาร์ ลิงคอปร์ ฟิลิปปินส์ เนปาล ศรีลังกา บังกลาเทศ มองโกเลีย ภูฏาน ไต้หวัน เป็นต้น

โดยเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการฯ โดยให้ กระทรวงคมนาคม (คค.) และ บริษัทฯ ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รวมทั้งบริษัทฯ ได้ทบทวน แผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายโครงการจาก ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๕๖) เป็น ๔ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๘) โดยมี กรอบวงเงินลงทุนคงเดิม จำนวน ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงของโครงการร้อยละ ๑๐) เพื่อให้ กระบวนการวางแผนเกิดความครบถ้วนและสมบูรณ์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๔ และ ครม. มีมติเห็นชอบแผนการเบิกจ่าย ปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๔

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้เตรียมการในด้านความพร้อมในการปฏิบัติงานตามเป้าหมายการเปิดใช้งานศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre : ATMC) ในภาพรวมอย่างครบถ้วนทุกประเด็น ทั้งในเรื่องข้อสรุปแนวทางการใช้ระเบียบการจัดซื้อ ความเหมาะสม ของสถานที่ตั้ง และปัญหาทุกภัยในปี ๒๕๕๔ โดยทำการทบทวนแนวทางการดำเนินงาน และรายละเอียดตามความเหมาะสมทางด้าน เทคนิคเรียบร้อยแล้ว



๒. โครงการการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ Seamless ASEAN Sky และมติของ Air Transport Working Group (ATWG) และ Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) (ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๑-๒๕๕๘)

โครงการนี้เป็นงานเชิงกลยุทธ์ในการดำเนินงานกับอาเซียนและหน่วยงานภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนผลักดันให้มีการวางแผนและดำเนินงานไปสู่ระบบห้วงอากาศอาเซียนไร้พรมแดน (Seamless ASEAN Sky : SAS) ตามแผนยุทธศาสตร์ SAS ที่ได้รับความเห็นชอบกำหนดเป็นนโยบายของกระทรวงคมนาคม ตลอดจนกิจกรรมงานต่าง ๆ ที่ประเทศไทยได้รับมอบหมาย และเข้าข่ายกรอบงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management : ATM) ซึ่งบริษัทฯ มีส่วนสนับสนุนตามภารกิจความรับผิดชอบ โดยเน้นการใช้โอกาสผลักดันแนวคิด SAS รวมทั้งสร้างความพร้อมในประเทศ โดยแนวคิด SAS ได้ถูกปรับรวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานปัจจุบันของอาเซียนภายใต้กรอบงานด้าน ATM ของแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอากาศ (ASEAN Single Aviation Market : ASAM) และจะนำมาทบทวน/ปรับปรุงแผน SAS ให้มีความเหมาะสมและเป็นไปตามผลการดำเนินงานจริงต่อไป ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทิศทางและแนวทางดำเนินงานที่เหมาะสมภายใต้แผนยุทธศาสตร์ SAS ต่อไป

๓. โครงการปฏิบัติการเพื่อสนับสนุนประเทศไทยในการดำเนินงานภายใต้แผนงาน ASAM ATTC Work Plan 2012-2013 ด้าน ATM (ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๑-๒๕๕๔)

โครงการนี้เป็นกำลังหลักสำคัญในการดำเนินงานและประสานงานกับประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อสนับสนุนประเทศไทยในการมีบทบาทสำคัญ และการดำเนินการตามแผนงานด้านเทคนิคในส่วนของการบินจราจรทางอากาศ (ATM) ภายใต้แผนงานจัดตั้งตลาดการบินเดี่ยวอาเซียน (ASAM) โดยมีกรอบงานและระยะเวลาแผนงาน ๒ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๖) ที่ประเทศไทยจะเป็นประธานคณะทำงาน ATWG และ ATTC อาเซียนกำหนดแผนการทำงานในช่วง ๒ ปี (ค.ศ. ๒๐๑๒-๒๐๑๓) ตามแนวคิดและข้อเสนอแนะทางดำเนินการที่บริษัทฯ ได้เป็นกำลังสำคัญในการผลักดันและนำเสนอให้เกิดความเห็นชอบในอาเซียน

ผลการดำเนินงาน บริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานย่อย ATTC ครั้งที่ ๕ และสังเกตการณ์การประชุมคณะทำงาน ATWG ครั้งที่ ๒๖ ที่กรุงเทพมหานคร ในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๕ โดยได้นำเสนอแนวทางดำเนินงาน ความคืบหน้า และการดำเนินการในลำดับต่อไป สำหรับแผนงาน ATTC Work Plan 2012-2013 ในภาพรวม และโดยเฉพาะในส่วนที่ประเทศไทยและบริษัทฯ รับผิดชอบ โดยมีความคืบหน้าที่เป็นสาระสำคัญในเรื่องต่าง ๆ ตามมติคณะทำงานย่อย ATTC และคณะทำงาน ATWG เช่น

- ๓.๑) ทีมที่ปรึกษาจากหน่วยงาน European Aviation Safety Agency (EASA) สำหรับงานศึกษา PAN-ASEAN Seamless ATM Structure จะให้ความสำคัญในส่วน ATM Infrastructure & Procedures Development ก่อนเป็นลำดับแรก
- ๓.๒) ข้อความวิสัยทัศน์เบื้องต้นสำหรับแผนพัฒนาห้วงอากาศอาเซียน คือ “The ASEAN airspace will be a seamless block of airspaces in Asia/Pacific, with harmonized and interoperable procedures and operations” และจุดประสงค์ของการทำ ATM Harmonization คือ
 - “ (a) To increase the capacity within the airspace of ASEAN while enhancing safety;
 - (b) To improve the traffic flow on existing airways and/or establish new airways;
 - (c) To develop harmonized air traffic services procedures by taking into account the system interoperability; and
 - (d) To implement the elements identified in the ICAO regional implementation plan, putting emphasis on subjects related to ASEAN ”
- ๓.๓) อาเซียนจะมีการจัดทำระบบฐานข้อมูลการบินของอาเซียน ภายใต้กรอบข้อมูล ๔ ด้าน ได้แก่ ASEAN Inventory ASEAN Traffic Flow ASEAN Aeronautical Information และ ASEAN Plans and Projects
- ๓.๔) อาเซียนจะมีการติดตามสถานะ/ความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผน ICAO ของแต่ละประเทศอาเซียนเช่น Global Plan Initiatives (GPI) Aviation System Block Upgrades (ASBUs) Block 0, และ APANPIRG Deficiencies เป็นต้น ซึ่งบริษัทฯ จะจัดให้มีการดำเนินงานตามแผนอย่างต่อเนื่องต่อไป

๔. การพัฒนาแบบแผนการบินและเส้นทางการบินสำหรับการบินด้วย Performance Based Navigation (PBN)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินอากาศ และรองรับการเติบโตของการจราจรทางอากาศ บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยีการเดินอากาศสมัยใหม่ ได้แก่ PBN และ Global Navigation Satellite System (GNSS) เข้าใช้งาน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ร่วมกับกรมการบินพลเรือน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสมาคมนักบินไทย ในฐานะของคณะกรรมการแห่งชาติด้าน PBN และ GNSS เพื่อร่วมกำหนดนโยบายแผนงาน และมาตรฐาน ในการนำระบบ PBN และ GNSS เข้าใช้งาน อันเป็นไปตามแนวทางของ ICAO และความต้องการของสายการบินและผู้ใช้ห้วงอากาศ

ผลการดำเนินการ

๔.๑ 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 ๒๕๕๒

ในส่วนของแผนงานด้าน PBN ของประเทศไทยนั้น บริษัทฯ ได้ร่วมกับคณะกรรมการแห่งชาติด้าน PBN และ GNSS ในการจัดทำแผน Thailand PBN Implementation Plan แล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๒ อันเป็นไปตาม ICAO Assembly Resolution ที่ได้กำหนด ให้รัฐภาคีจัดทำแผน State PBN Implementation Plan ให้แล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๒ ซึ่งแผน Thailand PBN Implementation Plan ดังกล่าวได้ผ่านการประเมินในระดับที่ดีที่สุด (Robust) จากการทำ Assessment โดยคณะกรรมการ ICAO Asia-Pacific PBN Task Force เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๕๓ โดยทั้งนี้คณะกรรมการแห่งชาติด้าน PBN และ GNSS อยู่ระหว่างการจัดทำแผน Thailand PBN Implementation Plan Version 2.0

๔.๒ การประกาศใช้งาน PBN Procedure ณ สนามบินภูเก็ต หาดใหญ่ สมุย เชียงใหม่ และอุดรธานี อย่างเต็มรูปแบบ

ในระหว่างปี ๒๕๕๒-๒๕๕๕ กรมการบินพลเรือนได้ให้ความเห็นชอบในการประกาศใช้งาน PBN Procedure แบบ RNP APCH รวมทั้งสิ้น ๕ สนามบิน ได้แก่ สนามบินภูเก็ต หาดใหญ่ สมุย เชียงใหม่ และอุดรธานี อย่างเต็มรูปแบบ อันส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มความปลอดภัย และประสิทธิภาพในการร่อนลงสู่สนามบิน โดยจัดเป็นการแก้ไขปัญหาข้อจำกัดต่าง ๆ อันเกิดจากเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ Conventional

อีกทั้งจากผลการศึกษาของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) สรุปว่า การนำ RNP APCH Procedure เข้าใช้งานร่วมกับเทคนิคการร่อนลงแบบเสถียร (Continuous Descent Operation) สามารถเพิ่มความปลอดภัยในการร่อนลงของอากาศยานแล้ว และยังคงส่งผลดีในการลดปริมาณการใช้น้ำมันของอากาศยานได้ประมาณ ๕๐-๒๐๐ กิโลกรัม ต่อการร่อนลง ๑ ครั้ง อันส่งผลดีต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินอากาศ และลดการปล่อยมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม

๔.๓ ผลการออกแบบ PBN Procedure ณ สนามบินเชียงราย กระบี่ ลำปาง ตรด สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช นราธิวาส และขอนแก่น

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกแบบ PBN Procedure แบบ RNP APCH สำหรับสนามบินเชียงราย กระบี่ ลำปาง ตรด สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช นราธิวาส และขอนแก่น แล้วเสร็จ โดยในส่วน of สนามบินเชียงรายและลำปางนั้น PBN Procedure ดังกล่าวได้ผ่านกระบวนการการบินทดสอบและมีกำหนดการประกาศใช้งานภายในปี ๒๕๕๖

ทั้งนี้ในส่วน of สนามบินนครศรีธรรมราชนั้น บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยี Baro-VNAV เข้าใช้งานประกอบการออกแบบ RNP APCH procedures เป็นครั้งแรกของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการร่อนลงสู่สนามบินของอากาศยานและเฮลิคอปเตอร์ ซึ่งเป็นการนำเทคโนโลยีการให้ข้อมูลแนวร่อน (Vertical Guided Approach) เข้าใช้งานเป็นไปตามมาตรฐานและคำแนะนำของ ICAO

อีกทั้ง ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกแบบและบินทดสอบ PBN Standard Instrument Department (SID) แบบ RNP-1 แล้วเสร็จ สำหรับสนามบินลำปางและขอนแก่น และมีกำหนดการประกาศใช้งานภายในปี ๒๕๕๖ ซึ่งนับเป็นการเริ่มใช้งาน PBN SID ตามมาตรฐานของ ICAO แห่งแรกของประเทศไทย





๔.๔ ผลการออกแบบและพัฒนาเส้นทางการบินแบบ PBN

บริษัทฯ โดยความร่วมมือจากกระทรวงคมนาคม กรมการบินพลเรือน กองทัพอากาศ กองทัพเรือ และสายการบินไทย ได้จัดทำเส้นทางการบิน M904 อันเป็นเส้นทางการบินเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร โดยเส้นทางการบินเฉลิมพระเกียรติฯ ดังกล่าวเป็นเส้นทางการบินแบบ RNAV 5 เชื่อมต่อประเทศไทยกับทวีปออสเตรเลีย

ในส่วนเส้นทางการบินเชื่อมต่อประเทศไทยกับภูมิภาคเอเชียใต้และทวีปแอฟริกันนั้น บริษัทฯ โดยความร่วมมือจาก กรมการบินพลเรือน และกองทัพอากาศ ได้จัดทำเส้นทางการบิน M502 อันเป็นเส้นทางแบบ Conditional RNAV อันเป็นตัวอย่างของการใช้งานห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือน

ในส่วนเส้นทางการบินภายในประเทศ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ร่วมกับกรมการบินพลเรือน และคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ประกาศใช้งานเส้นทางการบิน Y3 และ Y4 ซึ่งเป็นเส้นทางการบินแบบ Conditional RNAV-5 routes เพื่อรองรับเที่ยวบินพาณิชย์ระหว่างที่มีการฝึกบินของกองทัพอากาศในพื้นที่เหนืออ่าวไทย

อีกทั้งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ร่วมกับกรมการบินพลเรือน และคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ได้มีการจัดสร้าง PBN Unidirectional Routes แบบ RNAV-5 เชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพ-เชียงใหม่ และ กรุงเทพ-ภูเก็ต โดยมีวัตถุประสงค์ในการลดปริมาณการใช้น้ำมันของอากาศยาน พร้อมเพิ่มความปลอดภัยและความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ

๔.๕ ผลการรับรองมาตรฐานการออกแบบและบินทดสอบ PBN Procedure

บริษัทฯ ได้ดำเนินการร่วมกับบริษัท Jeppesen ประเทศสหรัฐอเมริกา ในการตรวจสอบและรับรองกระบวนการออกแบบ และบินทดสอบ PBN Procedure ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับจดหมายรับรองมาตรฐานการออกแบบและบินทดสอบ PBN Procedures ในแบบ RNAV/RNP SID, RNAV/RNP STAR และ RNP APCH with Baro-VNAV

อีกทั้งบริษัทฯ ได้ส่งบุคลากรเข้าร่วมการฝึกอบรม Instrument Flight Procedure Design และ Airspace Design จาก ICAO Asia-Pacific Flight Procedure Programme อย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการเพิ่มความสามารถของบุคลากรในการออกแบบ Conventional และ PBN Procedures รวมถึงการออกแบบและวิเคราะห์ Airspace

๔.๖ ผลความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ได้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดแนวทางในการนำ PBN เข้าใช้งานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยในปี ๒๕๕๒-๒๕๕๔ ผู้แทนของบริษัทฯ ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ Rapporteur ของ ICAO Asia-Pacific PBN Task Force และ Programme Manager, ICAO Asia-Pacific Flight Procedure Programme 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

๔.๗ การให้บริการบินทดสอบและฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง

ในปี ๒๕๕๒-๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากประเทศไต้หวัน ภูฏาน และเนปาล ในการให้บริการบินทดสอบ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- บินทดสอบ GNSS และ ADS-B สำหรับ Taipei FIR ประเทศไต้หวัน
- บินทดสอบ PBN Procedures สำหรับสนามบิน RCTP, RCSS, RCKH, RCFN ประเทศไต้หวัน
- ออกแบบและบินทดสอบ NDB & VHF Commissioning และ Domestic ATS/RNAV En-route Validation ประเทศภูฏาน
- บินทดสอบ VOR และ PAPI Commissioning, GNSS Interference Assessment และ Flight Validation for Instrument Flight Procedure สำหรับประเทศเนปาล

ซึ่งการให้บริการบินทดสอบดังกล่าว ได้รับการตอบรับอย่างดีเยี่ยมจากผู้ให้บริการ อันเป็นการขยายโอกาสในการสร้างรายได้ต่อไป

นอกเหนือจากการให้บริการบินทดสอบแล้ว บริษัทฯ ได้ให้บริการฝึกอบรมเรื่องเทคโนโลยี PBN และระบบ GNSS แก่เจ้าหน้าที่สายการบิน อาทิ การบินไทย สายการบินกรุงเทพ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงาน Air Navigation Service Providers ในต่างประเทศ อาทิ มองโกเลีย เนปาล ภูฏาน เวียดนาม เมียนมาร์ บังกลาเทศ กัมพูชา และลาว

๕. โครงการเพื่อสังคม : Asia and Pacific Initiative to Reduce Emissions (ASPIRE)

หลังจากที่บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกโครงการอย่างเป็นทางการ และได้ดำเนินกิจกรรมเริ่มแรก THAI ASPIRE Flight แล้วเสร็จในช่วงปี ๒๕๕๔ ที่ผ่านมา สำหรับปี ๒๕๕๕ อยู่ระหว่างเตรียมการสำหรับขั้นตอนหลักต่อไปในการเสนอเส้นทางบิน ASPIRE Daily ซึ่งมุ่งเน้นการนำวิธีปฏิบัติต้นแบบที่เป็นเลิศ (Best Practices) ไปสู่การปฏิบัติจริงในแต่ละวัน โดยได้มีการพิจารณาภาวะแวดล้อม ความเหมาะสม องค์ประกอบต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดวาง/ประกาศเส้นทางบิน ASPIRE Daily ใช้เป็นแนวปฏิบัติต่อไป

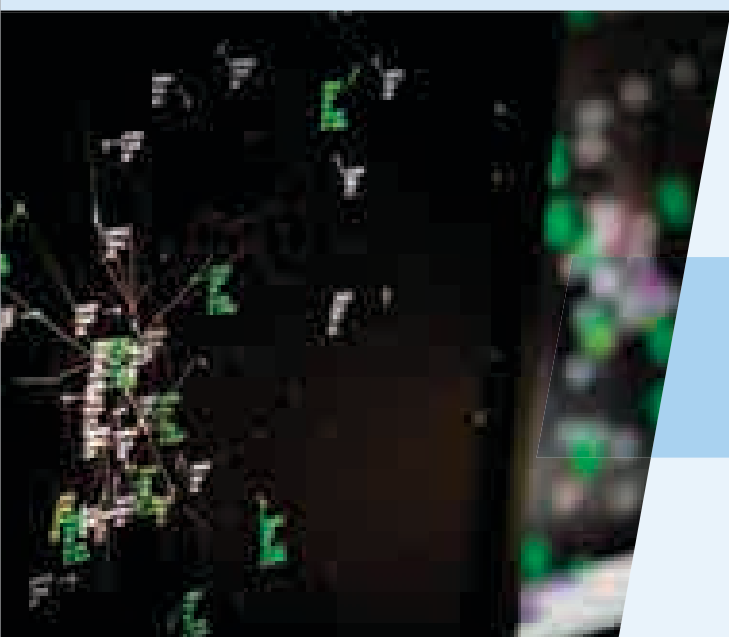
ในขณะเดียวกันบริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมสนับสนุนโครงการ ASPIRE ต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการร่วมจัดทำรายงานประจำปีและการจัดทำแผนกลยุทธ์ของ ASPIRE (ASPIRE Strategic Plan 2012) ในฐานะสมาชิกล่าสุดของโครงการ ASPIRE ได้นำเสนอแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องมีผลลัพธ์สนับสนุนจุดประสงค์ของโครงการ ASPIRE เข้าบรรจุในของแผนกลยุทธ์ดังกล่าวด้วย โดยมุ่งเน้นใน ๓ ด้านคือ ด้าน Network Optimisation ด้าน Enroute and Oceanic Flight และด้าน Arrivals Optimisation Work Program แผนงานซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการเหล่านี้ ล้วนแล้วแต่ช่วยสนับสนุนและผลักดันการพัฒนาเส้นทางบิน (ASPIRE Daily) ตามเป้าหมายหลักด้านการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของ ASPIRE

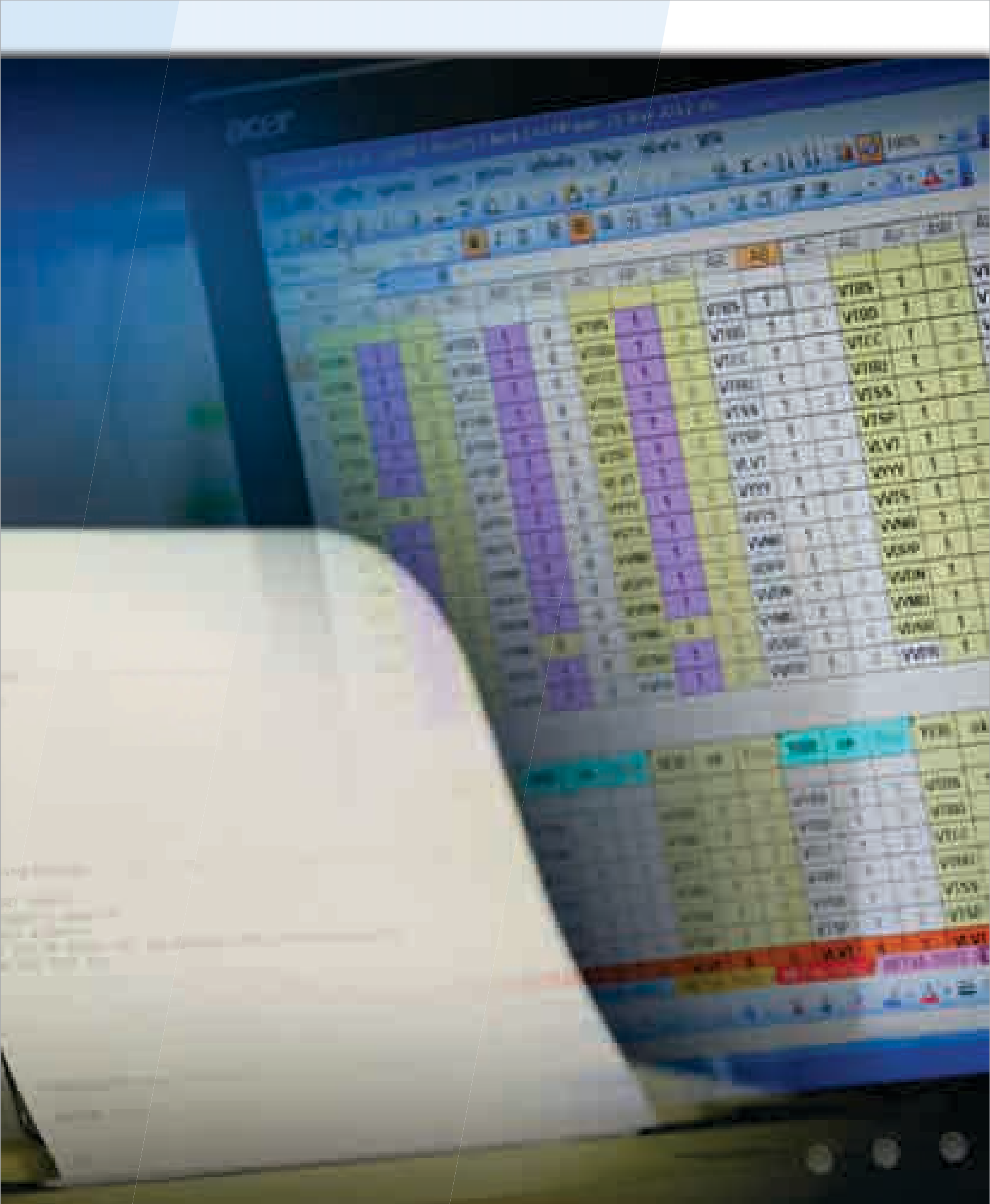
๖. โครงการจัดสร้างหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๗ รอบ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๔

บริษัทฯ จัดสร้างอาคารหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) เพื่อเป็นสถานที่รองรับการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ รวมถึงเทคโนโลยีใหม่ด้านการให้บริการการเดินทางที่ทันสมัยในอนาคตทดแทนอาคารหอบังคับการบินเดิม และเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยความเหมาะสมและปลอดภัย ตลอดจนเกิดประสิทธิภาพสูงสุดตามมาตรฐานของ ICAO สำหรับการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินคาดว่าจะการก่อสร้างจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๖

๗. โครงการจัดตั้งศูนย์บริหารข้อมูลการบิน Flight Data Management Centre (FDMC)

บริษัทฯ จัดตั้งศูนย์ Flight Data Management Center (FDMC) เพื่อจัดการข้อมูล Flight Plan และ ATS Messages ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยแก้ปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล Flight Plan ให้สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ พร้อมทั้งวางมาตรการตรวจสอบและจัดการแผนการบินและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีความถูกต้องและครบถ้วน กำหนดรูปแบบการบริหารจัดการข้อมูล เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการจัดการแผนการบินและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ปรับปรุงกระบวนการในการจัดส่งข่าวแผนการบิน เพื่อลดความผิดพลาดที่จะเกิดจากปัจจัยมนุษย์และเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้งาน รวมทั้งปรับปรุงระบบที่เกี่ยวข้องให้แล้วเสร็จเพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบแผนการบินของ ICAO





๘. โครงการนวัตกรรมชุมชน

บริษัท จัดทำโครงการนวัตกรรมชุมชนขึ้นตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ เพื่อให้พนักงานได้ใช้ความรู้ความสามารถสร้างนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน เพื่อพัฒนาชุมชนให้เข้มแข็ง สามารถสร้างอาชีพและรายได้ให้ชุมชนตามแนวทางชุมชนพอเพียงของรัฐบาล และรักษาความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนกับองค์กร ตามนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ทั้งนี้ศูนย์ควบคุมการบินและศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานภาค ทั้ง ๙ แห่ง ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานกับชุมชนในพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการฯ และคัดเลือกผลงานนวัตกรรมเพื่อส่งเข้าประกวด โดยในปี ๒๕๕๕ ได้กำหนดสาขาของผลงานที่ส่งเข้าประกวดจำนวน ๓ สาขา ได้แก่ สาขาวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี สาขาการเกษตรชุมชน และสาขานวัตกรรมผลิตภัณฑ์ชุมชนทั่วไป ทั้งนี้บริษัทฯ จัดการตัดสินการประกวดเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ และจัดพิธีมอบรางวัลเมื่อเดือนเมษายน ๒๕๕๕ มีผลงานที่ได้รับรางวัล ได้แก่

สาขาวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี

รางวัลชนะเลิศ ไม่มีผลงานที่ได้รับรางวัล

รางวัลรองชนะเลิศ ไม่มีผลงานที่ได้รับรางวัล

รางวัลชมเชย

โครงการพัฒนาเครื่องเก็บผักสะตอด้วย Remote Control ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ ดำเนินการร่วมกับ โรงเรียนวาทินิยะหิอัสลามียะห์ ตำบลเรียง อำเภอศรีสาคร จังหวัดนราธิวาส

สาขาการเกษตรชุมชน

รางวัลชนะเลิศ

โครงการเครื่องมือเพิ่มประสิทธิภาพปลูกหลักพะเล้งหอยแมลงภู่ ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี ดำเนินการร่วมกับ ชุมชนบ้านแหลมโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

รางวัลรองชนะเลิศ

๑. โครงการเครื่องสูบน้ำขาลุยเกษตรพอเพียง ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ดำเนินการร่วมกับ วิทยาลัยเทคนิคขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

๒. โครงการปลูกผักไร้ดิน ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมาดำเนินการร่วมกับ ชุมชนบ้านพิมาน จังหวัดนครราชสีมา

รางวัลชมเชย

โครงการแขนพ่นยามะพร้าว ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน ดำเนินการร่วมกับ ชุมชนหมู่บ้านซังชะมวง อำเภอบ้านไร่ จังหวัดสระบุรี

สาขานวัตกรรมผลิตภัณฑ์ชุมชนทั่วไป

รางวัลรองชนะเลิศ

๑. โครงการอุปกรณ์ปรับปรุงคุณภาพและรักษาแรงดันก๊าซชีวภาพ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ดำเนินการร่วมกับ ศูนย์การเรียนรู้ชุมชนบ้านโพธิ์ทองเจริญ จังหวัดเชียงใหม่

๒. โครงการทอผ้าทอ ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี ดำเนินการร่วมกับ ชุมชนเครื่องจักสาน บ้านหนองซอน จังหวัดอุบลราชธานี





๙. โครงการวิทยุการบินฯ มินิวอลเลย์บอล ถวายพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ประจำปี ๒๕๕๕

บริษัทฯ มีนโยบายส่งเสริมการกีฬาของประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง โดยได้จัดการแข่งขันวอลเลย์บอลในระดับประถมศึกษา อายุไม่เกิน ๑๒ ปี มาตั้งแต่ปี ๒๕๔๓ และในปี ๒๕๕๕ ถือเป็นปีที่ ๑๓ ของการจัดการแข่งขันฯ โดยดำเนินการเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการกีฬาตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนเป็นการส่งเสริม และสนับสนุนให้เยาวชนได้รู้จักการใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์ และทำกิจกรรมในเชิงสร้างสรรค์ โดยใช้กีฬา วอลเลย์บอลเป็นส่วนสำคัญในการลดปัญหายาเสพติด

เยาวชนที่เข้าร่วมโครงการในแต่ละปีจะได้มีโอกาสเข้าศึกษาในสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียง โดยได้รับการสนับสนุนทางการศึกษาและได้มีโอกาสแข่งขันในระดับที่สูงขึ้น ซึ่งจะเป็นการพัฒนาฝีมือไปในระดับชาติเพื่อสร้างชื่อเสียงให้ประเทศ ทั้งนี้จะเห็นได้จากส่วนหนึ่งของนักกีฬาวอลเลย์บอลทีมชาติ ได้แก่ นางสาวณิชา หล่วงทองหลาง นางสาวรัศมี สุพะมูล นางสาวอัจฉราพร คงยศ นางสาวปิยะนุช เป้นน้อย และนางสาวกฤษฎา สมคะเน ซึ่งมาจากเยาวชนที่เคยเข้าร่วมการแข่งขันในโครงการนี้มาก่อน

โดยมีผลการแข่งขันในปี ๒๕๕๕ ดังนี้

ประเภททีมชาย

- ทีมชนะเลิศ : โรงเรียนวัดช่องนนทรี
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ ๑ : โรงเรียนบ้านรามราช
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ ๒ : โรงเรียนบ้านขอนแก่น
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ ๓ : โรงเรียนบ้านบัลลังก์

ประเภททีมหญิง

- ทีมชนะเลิศ : โรงเรียนบ้านขอนแก่น
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ ๑ : โรงเรียนบ้านเกาะใหญ่
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ ๒ : โรงเรียนเมืองสมุทรสงคราม
- ทีมรองชนะเลิศอันดับ ๓ : โรงเรียนแก่น้อยโนนรังวิทยาเสริม

๑๐. โครงการมูลนิธิเพื่อการศึกษาเด็กพิการ โดยวิทยุการบินแห่งประเทศไทย

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง “มูลนิธิวิทยุการบินแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่ปี ๒๕๔๙ เพื่อให้โอกาสทางการศึกษาแก่เด็กพิการ ๕ ประเภท ประกอบด้วย พิการทางร่างกายและการเคลื่อนไหว พิการทางการมองเห็น พิการทางการได้ยิน พิการทางสติปัญญา และออทิสติก ที่ขาดโอกาสทางการศึกษาให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีเป็นรากฐานที่สำคัญในการดำเนินชีวิตและประกอบอาชีพในอนาคต โครงการนี้ดำเนินการภายใต้ กิจกรรมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มุ่งเน้นให้ผู้บริหารและพนักงานมีส่วนร่วมตอบแทนผู้ด้อยโอกาสในสังคม โดยในปี ๒๕๕๕ มูลนิธิวิทยุการบินฯ ได้คัดเลือกเด็กพิการจากทั่วประเทศเข้ารับการศึกษารุ่นละ ๕,๕๐๐ บาท จำนวนทั้งสิ้น ๒๑๗ คน รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๑,๑๙๓,๕๐๐ บาท



๑๑. การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยมีเป้าหมายในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และประสิทธิผลการบริหารจัดการขององค์กร และเพื่อสนับสนุนภารกิจหลักและสังคมโดยรวมตามหลัก ธรรมาภิบาล ดังนี้

๑. ระบบสารสนเทศสำหรับยกระดับคุณภาพ/ประสิทธิภาพในการให้บริการด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยดำเนินการตามความต้องการของผู้ใช้บริการ/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน และปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อยกระดับการให้บริการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น ระบบสารสนเทศเพื่อให้บริการข้อมูล สายการบิน ระบบสารสนเทศเพื่อให้บริการข้อมูลส่วนปฏิบัติการบิน ระบบสารสนเทศ เพื่อให้บริการข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ แก่ประชาชน เป็นต้น

๒. พัฒนาโครงสร้างสารสนเทศ/ระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาสารสนเทศที่สำคัญ ๆ สนับสนุนทั้งด้านอำนวยการและด้านการกิจหลักสำหรับผู้บริหารและส่วนการปฏิบัติงานของพนักงาน ให้มีประสิทธิภาพโดยรวมเพิ่มขึ้น เช่น ระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการสำหรับผู้บริหาร ระบบสารสนเทศสำหรับบริหารทรัพยากรบุคคล ระบบสนับสนุนการบริหารจัดการความรู้ ระบบสารสนเทศสนับสนุนงานบริหารการเงิน บัญชี งบประมาณ และพัสดุ ระบบสารสนเทศสนับสนุนการบริหารจัดการด้านการให้บริการชาวสารการเดินอากาศ เป็นต้น

๓. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางไอซีทีให้มีประสิทธิภาพ มั่นคง ปลอดภัย โดยมีเป้าหมายเพื่อบริหารจัดการระบบคอมพิวเตอร์/ระบบสารสนเทศ และการใช้เครือข่ายสารสนเทศให้มีความมั่นคงปลอดภัย ทั้งด้านอำนวยการและด้านวิศวกรรมที่สนับสนุนภารกิจหลัก โดยกำหนดเป็นแผนงานที่สนับสนุนเป้าหมายและดำเนินการ เช่น พัฒนาประสิทธิภาพความมั่นคง และความปลอดภัยของระบบสารสนเทศในส่วนงานบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศมาตรฐาน ISO/IEC 27001 การปรับปรุงระบบ/อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง เป็นต้น



สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนา/ปรับปรุงระบบสารสนเทศตามแผนงาน/โครงการที่ได้บรรจุไว้ในแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ฉบับทบทวน ปี ๒๕๕๔) และสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้ โดยมีแผนงาน/โครงการที่เสร็จสิ้นและเปิดให้ใช้งานได้ในปี ๒๕๕๕ ที่สำคัญ ดังนี้

๑. ระบบประมวลผล AMHS X400 (Aeronautical Message Handling System) เป็นระบบการรับส่งข้อมูลข่าวสารการบินที่มีการเชื่อมต่อกับวงจรต่างประเทศ ซึ่งวิจัยและพัฒนาซอฟต์แวร์และฮาร์ดแวร์ต้นแบบระบบ AMHS X400 ในการเตรียมความพร้อมนำไปติดตั้งใช้งานเป็นระบบสำรอง เพื่อให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง (Business Continuity)

๒. ระบบประมวลผลข่าวอากาศการบิน (Operational Meteorological : OPMET) พัฒนาและติดตั้งใช้งานระบบ OPMET Data Bank ที่รู้จักในนาม Bangkok OPMET Data Bank ซึ่งปัจจุบัน Bangkok OPMET Data Bank เป็น ๑ ใน ๕ ของ Regional OPMET Data Bank (RODB) ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก เพื่อทำหน้าที่ให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางในการจัดเก็บ กระจ่าย และถ่ายทอดข่าวอากาศการบิน แลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบินกับ RODB ในภูมิภาค และแลกเปลี่ยนข่าวอากาศระหว่างภูมิภาคกับ Inter-Regional OPMET Gateway (IROG) ของภูมิภาคแอฟริกา และภูมิภาคตะวันออกกลาง

๓. ระบบสารสนเทศการจัดการด้านสมรรถนะ (performance) และอัตรากำลังบุคลากร (Workforce) ด้านปฏิบัติการ สามารถเชื่อมโยงข้อมูลในส่วนของเวลาการปฏิบัติงาน/ลากิจ/หยุดพักผ่อน/ ลาป่วย ได้อัตโนมัติ ระบบสามารถบริหารจัดการปัญหาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้สามารถทำงานได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว โดยมุ่งเน้นเพื่อลดค่าใช้จ่ายการทำงานล่วงเวลาและช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของพนักงาน โดยไม่ให้พนักงานทำงานติดต่อกันเป็นระยะเวลานานกว่ามาตรฐานกำหนด

๔. ระบบสารสนเทศการจัดเก็บเที่ยวบินแบบอัตโนมัติ เพื่อจัดทำใบแจ้งหนี้ตามอัตราค่าบริการแบบใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบินที่กรายได้จากการควบคุมจราจรทางอากาศ และรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินที่จะขยายตัวต่อไปในอนาคต ซึ่งบริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนวิธีการคิดอัตราค่าบริการใหม่ โดยใช้ปัจจัยน้ำหนักเครื่องบินสูงสุดที่ทำการบินขึ้น (Maximum Takeoff Weight : MTOW) และระยะทาง (Distance) ด้วยการบันทึกข้อมูลที่จำเป็นเพิ่มขึ้น เช่น ข้อมูลเลขทะเบียนเครื่องบิน (Registration) ข้อมูลจุดบินเข้า (Entry Point) ข้อมูลจุดบินออก (Exit Point) ข้อมูลเวลาบินลงจอดจริง (Actual Time Arrival : ATA) และข้อมูลเวลาบินออกจริง (Actual Time Departure : ATD) เป็นต้น ทำให้เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลฯ มีภาระงานมากยิ่งขึ้น การปรับเปลี่ยนการนำข้อมูลแผนการบินเข้าจากระบบ PFM (Pre-flight Management ภายใต้โครงการ FDMC) และนำไปคำนวณอัตราค่าบริการใหม่ เพื่อจัดทำใบแจ้งหนี้ต่อไป

๕. ระบบสารสนเทศการจัดการพัฒนาและบริหารการจัดการเรียนรู้ เพื่อจัดการความรู้อย่างเป็นระบบเพื่อสนองตอบต่อการกิจและยุทธศาสตร์ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน ให้เกิดประโยชน์ต่อบุคลากรทุกระดับภายใต้กรอบการบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Total Quality Management-TQM) มุ่งเน้นที่การจัดเก็บความรู้ที่สำคัญต่อองค์กร โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาสนับสนุนการจัดเก็บ ประมวลผล และเผยแพร่ความรู้ให้แก่พนักงาน และหน่วยงานภายนอกอย่างเป็นระบบและรวดเร็ว พร้อมทั้งสร้างบรรยากาศแบบเปิดให้เกิดขึ้น เพื่อให้พนักงานเกิดความพอใจ พร้อมทั้งจะแบ่งปันความรู้ซึ่งกันและกัน

เหตุการณ์สำคัญในรอบปี

กิจการระหว่างประเทศ

๑. การประชุม APEC Global Navigation Satellite System Implementation Team (APEC GIT) ครั้งที่ ๑๖

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม APEC GNSS Implementation Team (GIT) ระหว่างวันที่ ๑๕-๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ณ โรงแรม เซอร่าตัน แกรนด์ สุขุมวิท กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นการประชุมภายใต้กลุ่ม Intermodal Experts Group (Sub-Expert Group under Intermodal Expert Group) ของการประชุมกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ (Experts Group Meeting) ภายใต้ APEC Transportation Working Group (APEC TPT-WG) ซึ่งมีทั้งหมด ๔ กลุ่ม จัดแบ่งเป็นรายสาขา ได้แก่ Aviation Experts Group, Maritime Experts Group, Land Experts Group และ Intermodal and Intelligent Transportation Systems Expert Group รวมทั้งการประชุมกลุ่มย่อย (Sub-Experts Group Meetings) ภายใต้กลุ่มผู้เชี่ยวชาญสาขาต่าง ๆ โดยมีผู้แทนสมาชิกในกลุ่มเขตเศรษฐกิจเอเชียแปซิฟิกเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้มีการส่งผู้แทนเข้าร่วมการประชุมอย่างต่อเนื่องใน Intermodal and ITS Experts Group ซึ่งเป็นการประชุมในกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านการเชื่อมโยงระบบขนส่งทุกรูปแบบ มีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการดำเนินการขยายการใช้งาน GNSS ในภูมิภาค การขยายการดำเนินการ inter-modal transportation และนำเสนอข้อคิดเห็น/คำแนะนำต่อสมาชิกในกลุ่มเขตเศรษฐกิจ

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

การประชุมเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ โดยผู้แทนบริษัทฯ ที่เข้าร่วมการประชุม ได้แก่ นายณนทล พริ้งวงษ์ชัย ได้รับเลือกให้เป็นประธานการประชุม APEC GIT ร่วมกับ Ms. Karen Van Dyke จากสหรัฐอเมริกาอีกด้วย ในการประชุมดังกล่าวผู้แทนบริษัทฯ ได้แจ้งความคืบหน้าของโครงการ Performance Based Navigation Regulatory Review and Evaluation Visit Program (PBNRR EVP) และได้นำเสนอความคืบหน้าในการพัฒนาและนำ GNSS เข้าใช้งานในระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ รวมถึงความคืบหน้าของโครงการ Regional Receiver Autonomous Integrity Monitoring (RAIM) และ Prediction System ภายใต้ APEC GIT ที่ประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบ

๒. จัดการประชุม Aeronautical Message Handling System (AMHS)/ System Wide Information Management (SWIM) Workshop (AMHS/SWIM Workshop) และ Meeting of Aeronautical Telecommunication Network Implementation Coordination Group ครั้งที่ ๗ (ATNIG/7)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Aeronautical Message Handling System (AMHS) Workshop/System Wide Information Management (SWIM) Workshop (AMHS/SWIM Workshop) และ Meeting of Aeronautical Telecommunication Network Implementation Coordination Group ครั้งที่ ๗ (ATNIG/7) ระหว่างวันที่ ๕-๙ มีนาคม ๒๕๕๕ ณ โรงแรมเลอเมอริเดียน จังหวัด เชียงใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการให้ภาระงานของ ATNIG ซึ่ง APANPIRG ได้ให้ความเห็นชอบมีความคืบหน้า นอกจากนี้ที่ประชุม ATNIG WG/11 จะมีการหารือเกี่ยวกับปัญหาด้านเทคนิคที่พบในระหว่างการทำงานด้าน AMHS และ SWIM ตลอดจนพัฒนาแนวทางการแก้ไขปัญหา

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จ

ในการประชุมดังกล่าว ตัวแทนของประเทศสมาชิกต่าง ๆ ซึ่งใช้ระบบ AMHS และ SWIM จะร่วมกันทำการพัฒนาการจัดการเอกสารและข้อมูลที่มีอยู่ พร้อมทั้งให้มีการประสานงานระหว่างประเทศสมาชิกที่กำลังติดตั้งระบบ เพื่อจัดตั้ง Test and Trial Coordination โดยจะทำให้เกิดความรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ในการติดตั้งและนำระบบมาใช้ในการปฏิบัติการ



๓. การประชุมเชิงปฏิบัติการ “การพัฒนาศักยภาพการให้บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ : หัวข้อ Speed Control” ร่วมกับผู้แทนจากสายการบิน

บริษัทฯ ได้จัดการประชุมเมื่อ วันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์-๑ มีนาคม ๒๕๕๕ ณ บ้านอัมพวาจังหวัดสมุทรสงคราม โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ จัดขึ้นเพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control) และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Aerodrome/Approach Control) ที่มีพื้นที่การทำงานและวิธีการทำงานที่แตกต่างกัน ได้มีโอกาสพบปะหารือเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลการทำงาน และระดมความคิดเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งในการประชุมครั้งนี้ได้เชิญผู้แทนจากสายการบินต่าง ๆ เข้าร่วมการประชุม ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการให้แนวความคิดและมุมมองที่แตกต่างกันในการแก้ไขปัญหาการทำงานด้วย

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้เปิดโอกาสให้ผู้แทนจากสายการบินต่าง ๆ และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศได้แสดงทรรศนะ และแนวปฏิบัติงานเชิงบูรณาการที่เป็นประโยชน์ต่อการทำงานร่วมกัน โดยการประชุมดังกล่าวประสบความสำเร็จและบรรลุวัตถุประสงค์ในการจัดประชุม ทำให้บริษัทฯ ได้รับข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

๔. การประชุมระหว่างผู้บริหารของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

บริษัทฯ ได้จัดการประชุมเมื่อวันจันทร์ที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๕ ณ ที่ทำการบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างผู้บริหารของ ๒ หน่วยงาน ในโครงการที่ได้มีการดำเนินการร่วมกัน อาทิ โครงการ Collaborative Decision Making (CDM) โครงการ ASPIRE และประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการบูรณาการด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างหน่วยงานด้านการบิน

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นระหว่างผู้บริหารของบริษัทฯ กับผู้บริหารของ บกท. รวมทั้งได้มีการหารือในประเด็นที่เป็นข้อขัดข้องในการปฏิบัติงาน ซึ่งทางผู้บริหารของ บกท. ได้เสนอแนะให้มีการจัดทำ Workshop ร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและนักบินของ บกท. และยินดีที่จะสนับสนุนโครงการที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม การบิน อาทิ โครงการ CDM และ ASPIRE ซึ่งการประชุมดังกล่าวประสบความสำเร็จได้ด้วยดี



๕. การประชุมระหว่างผู้บริหารของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัทฯ ได้จัดการประชุมเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๕ ณ ที่ทำการบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างผู้บริหารของ บวท. และ ทอท. รวมถึงหารือเรื่องปัญหาข้อขัดข้องต่าง ๆ ในการปฏิบัติงาน เพื่อหาแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดร่วมกัน

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ เป็นการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นระหว่างผู้บริหารของบริษัทฯ กับผู้บริหารของ ทอท. เกี่ยวกับโครงการ CDM และการบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการในบริเวณพื้นที่ท่าอากาศยาน รวมทั้งได้มีการหารือในประเด็นที่เป็นข้อขัดข้องในการปฏิบัติงาน ซึ่งทางผู้บริหารของ ทอท. ยินดีให้ความร่วมมือในประเด็นต่าง ๆ และที่ประชุมมีมติให้จัดการประชุมเรื่องแผนงาน/โครงการและเรื่องอื่น ๆ ระหว่าง ทอท. บวท. และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เดือนละครั้ง โดยมีบริษัทฯ (ศูนย์บริหารห่วงอากาศ) เป็นผู้ประสานงานและเป็นเจ้าภาพจัดประชุมสลับกับ ทอท. การประชุมดังกล่าวประสบความสำเร็จได้ด้วยดี

๖. การประชุมเชิงปฏิบัติการ “ ATC & Pilot Workshop”

บริษัทฯ ได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเมื่อวันที่ ๓๐-๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๕ ณ Fisherman's Resort หาดเจ้าสำราญ จังหวัดเพชรบุรี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างนักบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ เป็นการระดมความคิดเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่าง นักบินกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการทำงานของแต่ละฝ่าย และเกิดความร่วมมือในการปฏิบัติงานร่วมกัน ซึ่งการประชุมเชิงปฏิบัติการในครั้งนี้ได้รับการตอบรับจากผู้เข้าร่วมประชุมเป็นอย่างดี และเกิดความประทับใจในกิจกรรมต่าง ๆ ที่บริษัทฯ จัดขึ้น จึงเป็นการกระชับความสัมพันธ์ในระดับบุคคลและระดับองค์กรให้ดียิ่งขึ้น

๗. การประชุม Airspace Users-ANSP Meeting ประจำปี ๒๕๕๕

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเมื่อวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๕ ณ โรงแรมเอทิส ลุมพินี โดยเป็นการประชุมระหว่างผู้ใช้ห้วงอากาศที่เป็นสายการบินพาณิชย์สัญชาติไทย กับผู้ให้บริการการเดินอากาศ (ANSP) เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบการดำเนินการในด้านต่าง ๆ และความคืบหน้าในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่บริษัทฯ จัดทำขึ้นเพื่อปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นจากผู้แทนของสายการบิน และเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการประชุมผู้เกี่ยวข้องในส่วนงานต่าง ๆ บริษัทฯ ได้นำไปพิจารณาและดำเนินการแก้ไข/ปรับปรุงการให้บริการต่อไป

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำเสนอข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ และเปิดโอกาสให้ผู้แทนจากสายการบินและผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ เป็นการรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ให้บริการโดยตรง และชี้แจงประเด็นที่เป็นข้อขัดข้องของผู้แทนจากสายการบิน ส่งผลให้เกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกัน โดยบริษัทฯ จะนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวางแผนปรับปรุงและพัฒนาการบริการให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด อีกทั้งยังช่วยสร้างความสัมพันธ์ในระดับองค์กรให้ดียิ่งขึ้น

๘. การประชุม Non Commercial Air Transport-ANSP Meeting ประจำปี ๒๕๕๕

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเมื่อวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ ณ ที่ทำการบริษัทฯ โดยเป็นการประชุมระหว่างผู้ใช้ห้วงอากาศที่ไม่ใช่สายการบินพาณิชย์ กับผู้ให้บริการการเดินอากาศ (ANSP) เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบการดำเนินการในด้านต่าง ๆ และความคืบหน้าในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่ บริษัทฯ จัดทำขึ้นเพื่อปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นจากผู้แทนของหน่วยงานต่าง ๆ และเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการประชุมผู้เกี่ยวข้องในส่วนงานต่าง ๆ บริษัทฯ ได้นำไปพิจารณาและดำเนินการแก้ไข/ปรับปรุงการให้บริการต่อไป

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำเสนอข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ และเปิดโอกาสให้ผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้สอบถามและเสนอแนะข้อคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ เป็นการรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ให้บริการโดยตรง และชี้แจงประเด็นที่เป็นข้อขัดข้องของผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ส่งผลให้เกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกัน โดยบริษัทฯ จะนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวางแผนปรับปรุง และพัฒนาการบริการให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด อีกทั้งยังช่วยสร้างความสัมพันธ์ในระดับองค์กรให้ดียิ่งขึ้น

๙. สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ และจัดทำข้อตกลงร่วมแก้ไขปัญหาวិทยุชุมชนรบกวนการสื่อสารการบิน

ปัจจุบันปัญหาการรบกวนทางความถี่วิทยุในรูปของคลื่นแทรกเป็นเสียงเพลง เสียงผู้จัดรายการ หรือเสียงสัญญาณคลื่นแทรกในระหว่างการสื่อสาร ทำให้การสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และนักบินไม่ชัดเจน เป็นเรื่องที่น่ากังวลและเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศจำนวนไม่น้อยเคยประสบ ซึ่งปัญหาเหล่านี้อาจทำให้เกิดความเข้าใจผิดด้านการสื่อสาร และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการบินได้ นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ในกิจการบินของประเทศไทยอีกด้วย

นักบินทั้งในและต่างประเทศสะท้อนปัญหาดังกล่าวไว้ว่า ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการรบกวนทางการสื่อสารการบินเป็นอย่างมาก โดยในปี ๒๕๕๕ ได้รับแจ้งรายงานการรบกวนความถี่คลื่นวิทยุ รวมทั้งหมด ๑,๗๘๑ ครั้ง ส่วนใหญ่พบว่าปัญหาคือคลื่นวิทยุรบกวนนี้เกิดจากสถานีวิทยุชุมชนได้ใช้เครื่องส่งกำลังสูงส่งกระจายเสียงในรัศมีที่กว้าง เพื่อให้คลื่นทับซ้อนกับวิทยุหลัก ซึ่งหมายรวมถึงการรบกวนคลื่นวิทยุสำหรับการสื่อสารการบินด้วย บริษัทฯ ได้แก้ไขปัญหาดังกล่าวมาโดยตลอด โดยมุ่งเน้นการสร้าง ความเข้าใจให้กับสถานีวิทยุต่าง ๆ ให้ตระหนักถึงปัญหาและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น โดยจัดโครงการ “สถานีวิทยุชุมชนต้นแบบ” เพื่อให้ความรู้กับผู้บริหารและบุคลากรของสถานีวิทยุชุมชนทั่วประเทศ และให้ความช่วยเหลือแก่สถานีวิทยุชุมชนในการปรับปรุงสถานี ให้มีการส่งกระจายเสียงด้วยสัญญาณที่มีคุณภาพ ซึ่งมีสถานีเข้าร่วมโครงการจำนวน ๖๔๐ สถานี

เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลง เรื่อง “การแก้ปัญหาวิทยุภาคพื้นรบกวนการสื่อสารการบิน” ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) เพื่อสนับสนุนความร่วมมือระหว่างสองหน่วยงานในด้านวิชาการ การฝึกอบรม การแลกเปลี่ยนข้อมูล การประชาสัมพันธ์และการเผยแพร่ความรู้ให้กับสถานีวิทยุชุมชนในแต่ละภูมิภาค รวมทั้งเพื่อให้เกิดการบูรณาการแผนงานร่วมกัน และการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งจะนำไปสู่การแก้ปัญหาวิทยุชุมชนรบกวนการสื่อสารการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๑๐. ส่งมอบเครื่องลงคะแนน รุ่นที่ ๔ จำนวน ๒๐๐ เครื่องให้สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง (กกต.)

จากการที่บริษัทฯ และกกต. ได้ทำความร่วมมือออกแบบวิจัยและพัฒนาเครื่องลงคะแนนเลือกตั้ง แทนการใช้ระบบบัตรเลือกตั้ง ประกอบไปด้วยเครื่องรวมคะแนน (Control Unit : CU) แทนหีบเลือกตั้ง เครื่องลงคะแนน (Ballot Unit : BU) แทนบัตรเลือกตั้ง และได้ทำบันทึกข้อตกลง (MOU) เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๕ จนถึงปัจจุบัน ได้มีการพัฒนาเครื่องต้นแบบมาถึงรุ่นที่ ๔ และส่งมอบเมื่อวันที่ ๒๘ เมษายน ๒๕๕๓ ซึ่งได้รับความพึงพอใจจาก กกต. เป็นอย่างมาก และขอให้บริษัทฯ ดำเนินการผลิตเครื่องลงคะแนนเลือกตั้ง รุ่นที่ ๔ จำนวน ๒๐๐ ชุด วงเงิน ๔๐ ล้านบาท เพื่อใช้ทดแทนเครื่องลงคะแนน รุ่นที่ ๓ ในการรณรงค์เผยแพร่ สาธิต ทดลอง ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนและผู้สนใจทั่วไปให้มีความเข้าใจและเชื่อมั่นในการใช้เครื่องลงคะแนนในการเลือกตั้ง บริษัทฯ ได้ส่งมอบเครื่องต้นแบบดังกล่าวเมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕ และมีการฝึกอบรมวิธีการใช้งานให้กับพนักงาน กกต. ประจำจังหวัดเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และศูนย์การเรียนรู้การเมืองในระบอบประชาธิปไตยที่ ๔ เมื่อวันที่ ๑๑-๑๔ กันยายน ๒๕๕๕ และในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ กกต. จะมีแผนงานการฝึกอบรมให้กับพนักงาน กกต. ประจำจังหวัดของภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ ต่อไป



๑๑. รางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่น ด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และรางวัลคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ระดับประเทศ ประจำปี ๒๕๕๕

บริษัทฯ เข้ารับรางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่น ด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และรางวัลคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ระดับประเทศ ประจำปี ๒๕๕๕ ซึ่งจัดขึ้นโดยกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน ดังนี้

- รางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่นฯ ระดับประเทศ ติดต่อกันเป็นปีที่ ๗ ได้แก่ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และ ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก
- รางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่นฯ ระดับประเทศ ติดต่อกันเป็นปีที่ ๖ ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ และ ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี
- รางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่นฯ ระดับประเทศ ติดต่อกันเป็นปีที่ ๕ ได้แก่ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี และ ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา
- รางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่นฯ ระดับประเทศ ติดต่อกันเป็นปีที่ ๔ ได้แก่ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ
- รางวัลคณะกรรมการความปลอดภัยฯ ระดับประเทศ ประจำปี ๒๕๕๕ ได้แก่ คณะกรรมการความปลอดภัยฯ สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน

๑๒. รางวัลนวัตกรรม (ชมเชยระดับองค์กร) ประจำปี ๒๕๕๕

บริษัทฯ เป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจขนาดกลางที่มีการบริหารจัดการดีเด่นจนได้รับรางวัลด้านการบริหารจัดการองค์กรดีเด่น ๔ ปี ในปี ๒๕๔๘-๒๕๕๐ และปี ๒๕๕๒ รวมถึงได้รับรางวัลนวัตกรรมดีเด่น ผลงานระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (BOBCAT) ในปี ๒๕๕๒ และด้วยความพร้อมด้านบุคลากรของบริษัทฯ ที่สนใจการคิดสร้างผลงานใหม่ ๆ จนสามารถนำมาใช้งานในการกิจหลักการให้บริการการเดินอากาศ ในปี ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ส่งผลงานโครงการสายอากาศ VHF (ย่านความถี่ 132.05 MHz) เพื่อการติดต่อสื่อสารในการบินทดสอบปรับแต่งระบบ/อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ เข้าร่วมประกวดด้านนวัตกรรมดีเด่น โดยทีมวิจัยบริษัทฯ ได้ศึกษาการจัดทำสายอากาศ VHF เพื่อเป็นอุปกรณ์สำหรับใช้งานในการบินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศในย่านความถี่ 132.05 MHz ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยให้การสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอากาศยานและเจ้าหน้าที่ภาคพื้นมีรูปแบบการทำงานแบบรอบทิศทาง (Omni-direction) สามารถเพิ่มอัตราการขยายของสายอากาศ (ภาครับ-ส่ง) อย่างมีประสิทธิภาพลดการล้าช้อจากต่างประเทศ อีกทั้งช่วยลดระยะเวลาในการปรับแต่งค่าของระบบ/อุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ ทำให้การบริการระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศได้อย่างต่อเนื่อง มีความปลอดภัยในการเดินอากาศ จนได้รับรางวัลนวัตกรรม (ชมเชยระดับองค์กร) ประจำปี ๒๕๕๕





การจัดอันดับเครดิตองค์กร

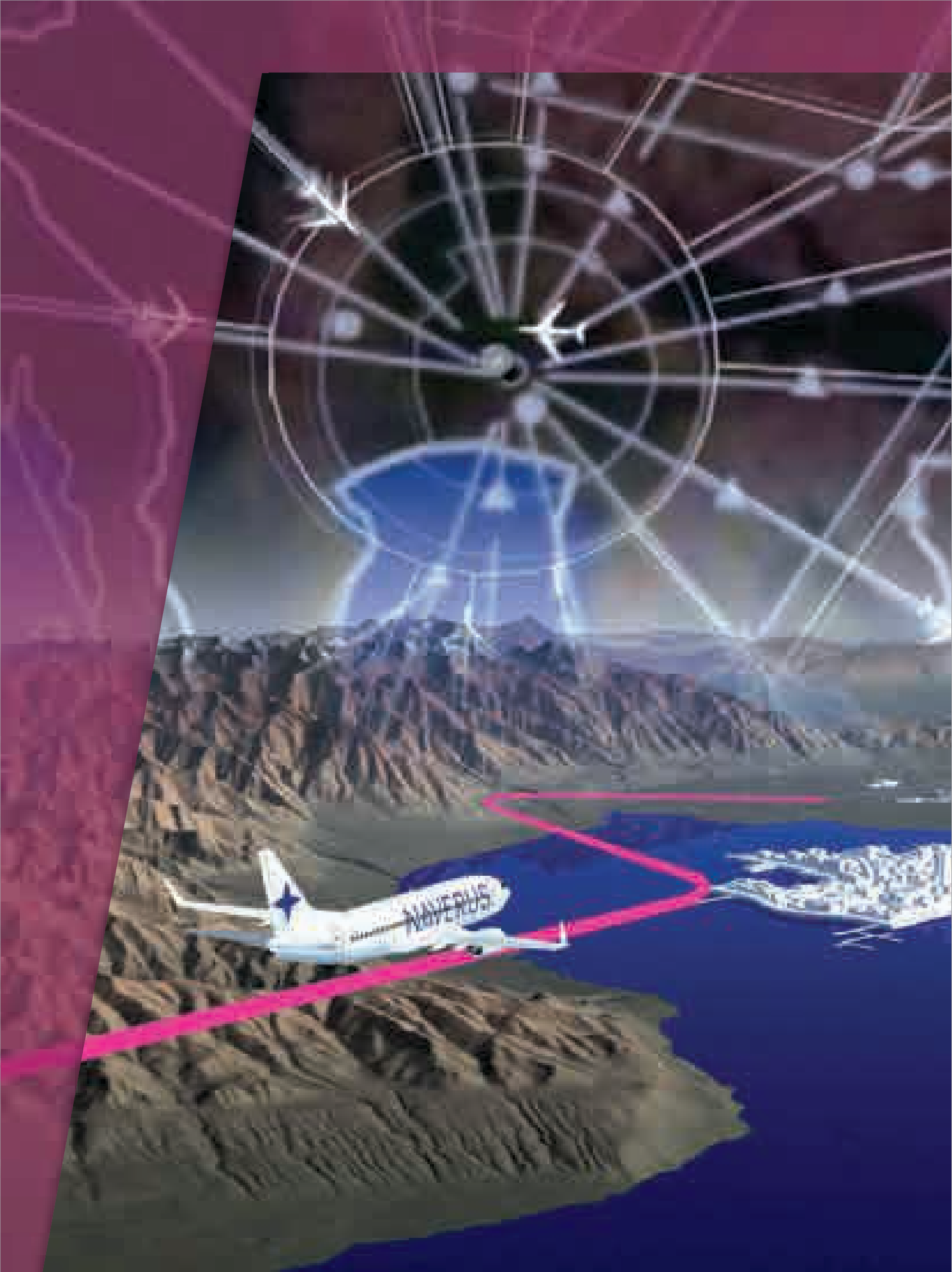
ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้รับการประเมินผลการดำเนินงานประจำปี ๒๕๕๕ จากบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด โดยได้จัดอันดับเครดิตของบริษัทฯ คงเดิมที่ระดับ “AA” (Stable) เช่นเดียวกันกับผลประเมินของปี ๒๕๕๔ ซึ่งหมายถึงมีความเสี่ยงต่ำมากและมีความสามารถในการชำระดอกเบี้ยและคืนเงินต้นในเกณฑ์สูงมาก แต่อาจได้รับผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ มากกว่าอันดับเครดิตที่อยู่ในระดับ “AAA”



การประเมินผลการดำเนินงานประจำปี ๒๕๕๕

บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ให้เป็นหน่วยงานนำร่องเพื่อประเมินตนเองตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal : SEPA) ควบคู่กับระบบประเมินผลแบบเดิมระหว่างปี ๒๕๕๒-๒๕๕๓ และเริ่มใช้ระบบ SEPA เพื่อประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรอย่างเป็นทางการเพียงระบบเดียว ตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ โดยตามบันทึกข้อตกลงและประเมินผลการดำเนินงานของรัฐบาลที่ทำขึ้นระหว่าง บริษัทฯ และกระทรวงการคลังได้กำหนดการประเมินเป็น ๒ ส่วน คือ หมวดกระบวนการ (ร้อยละ ๓๕) และหมวดผลลัพธ์ (ร้อยละ ๖๕) แต่ปัจจุบันการประเมินในหมวดผลลัพธ์ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ โดยกระทรวงการคลังจะปรับแนวทางการประเมินทั้ง ๒ ส่วนให้เต็มรูปแบบต่อไป





สถานการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศ และแนวโน้มการขนส่งทางอากาศ

จากการให้บริการจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ พบว่าปริมาณเที่ยวบินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๘.๗๗ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๔ โดยมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เป็นต้นมา เป็นผลมาจากการปรับตัวทางด้านเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศที่ดีขึ้น อีกทั้งการที่รัฐบาลมีนโยบายผลักดันด้านการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน นอกจากนี้ในแผนกลยุทธ์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน ค.ศ. ๒๐๑๑-๒๐๑๕ ก็เน้นถึงกลยุทธ์ในการดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาสู่ภูมิภาคมากขึ้นอีกด้วย ประกอบกับการท่องเที่ยวภายในประเทศด้วยสายการบินราคาต่ำที่มีการขยายตัวขึ้นเช่นกัน ซึ่งล้วนแต่เป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการขนส่งทางอากาศ โดยมีรายละเอียดปริมาณเที่ยวบินแบ่งตามประเภทการบินในระหว่างปี ๒๕๔๗-๒๕๕๕ ดังนี้

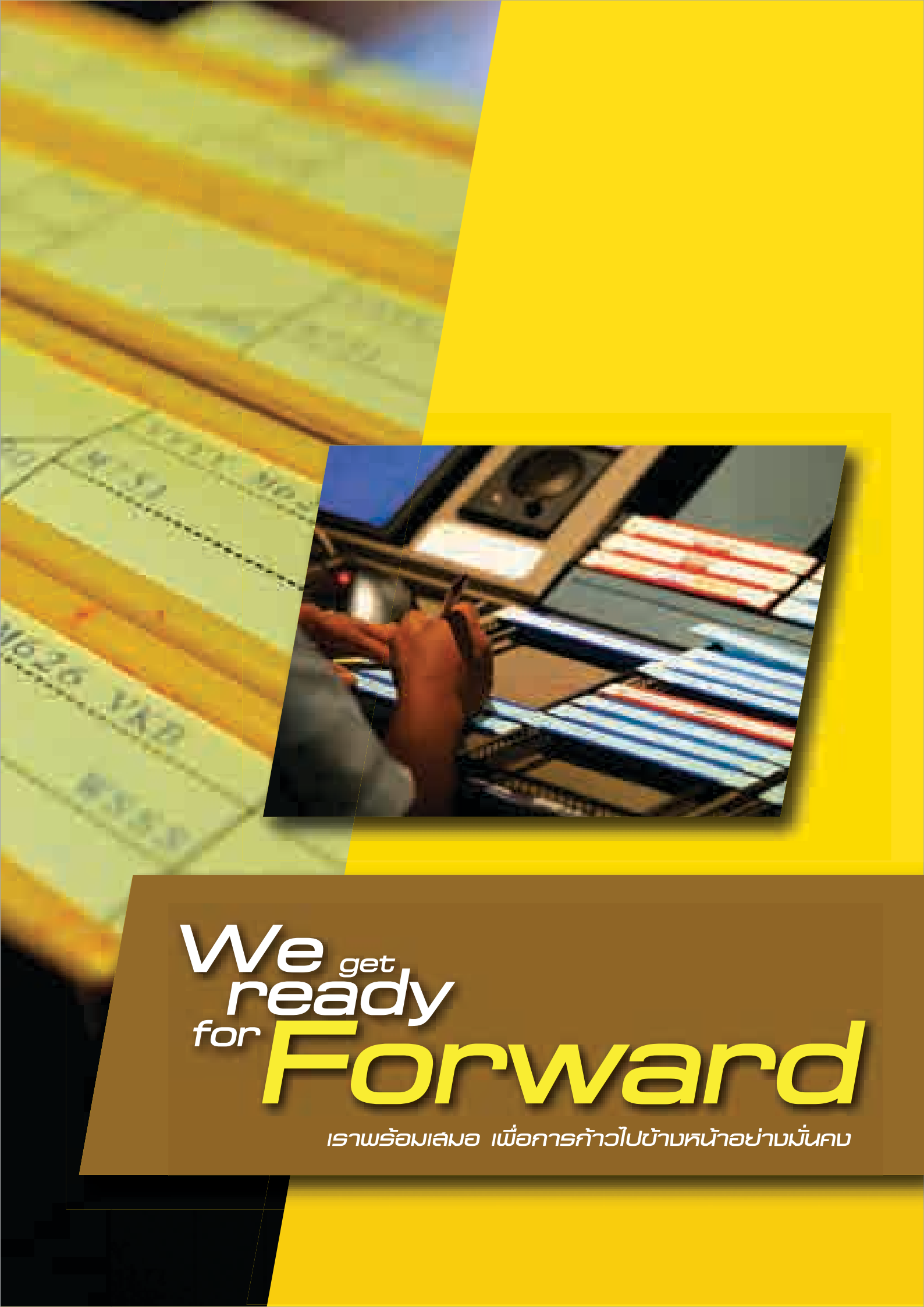
ตารางแสดงปริมาณเที่ยวบินระหว่างปี ๒๕๔๗-๒๕๕๕

ปีงบประมาณ (Fiscal Year)	ประเภทการบิน (Aircraft Operation)					รวมเที่ยวบิน (Total)	ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง (%) (Change)
	การบินพาณิชย์ (Commercial)				ทหาร (Military)		
	ระหว่างประเทศ (International)		ภายใน ประเทศ (Domestic)	ผ่าน น่านฟ้า (Overfly)			
	บินประจำ (Schedule)	บินไม่ประจำ (Non-Schedule)					
๒๕๔๗	๑๕๗,๒๘๐	๑๒,๔๑๘	๘๖,๖๒๖	๓๗,๒๙๑	๑๓,๖๖๕	๓๐๗,๒๘๐	๑๗.๒๐
๒๕๔๘	๑๖๘,๘๐๐	๑๕,๙๓๑	๙๖,๘๔๗	๔๐,๓๖๐	๑๕,๒๙๗	๓๓๗,๒๓๕	๙.๗๕
๒๕๔๙	๑๗๘,๘๐๗	๑๔,๖๕๖	๑๐๒,๖๑๐	๔๒,๑๒๐	๑๑,๘๓๒	๓๕๐,๐๒๕	๓.๗๙
๒๕๕๐	๑๙๘,๐๖๘	๑๕,๐๘๗	๑๑๐,๗๕๔	๔๖,๗๔๑	๑๒,๕๐๗	๓๘๓,๑๕๗	๙.๔๗
๒๕๕๑	๒๐๔,๙๒๔	๑๖,๖๑๕	๑๑๒,๐๖๗	๕๐,๐๖๒	๑๔,๗๒๐	๓๙๘,๓๘๘	๓.๙๘
๒๕๕๒	๑๘๖,๘๑๑	๑๐,๘๖๕	๑๐๕,๐๕๙	๔๖,๒๐๕	๑๕,๙๕๑	๓๖๔,๘๙๑	-๘.๔๑
๒๕๕๓	๒๐๒,๔๒๖	๑๓,๗๐๐	๑๑๘,๐๘๑	๕๐,๑๐๕	๑๔,๐๘๗	๓๙๘,๓๙๙	๙.๑๘
๒๕๕๔	๒๒๒,๐๕๐	๒๐,๔๗๕	๑๓๗,๗๖๐	๕๗,๓๑๐	๑๒,๖๗๒	๔๕๖,๒๖๗	๑๔.๕๓
๒๕๕๕	๒๕๑,๕๒๙	๑๙,๔๒๔	๑๕๕,๓๔๘	๕๙,๑๕๘	๑๐,๘๔๑	๔๙๖,๓๐๐	๘.๗๗

แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศ

บริษัทฯ ได้มีการทบทวนแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region : Bangkok FIR) ในระยะสั้นสรุปได้ว่าจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยหลักด้านนโยบายของรัฐบาลที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวหลายส่วน และในระยะยาว ๑๐-๑๕ ปีข้างหน้าคาดว่าจะมีจำนวนเที่ยวบินใน Bangkok FIR ในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ ประมาณ ๗๙๐,๐๐๐ เที่ยวบิน หรือ ๒,๑๐๐ เที่ยวบินต่อวัน หรือกล่าวได้ว่ามีแนวโน้มที่ดีขึ้น ร้อยละ ๖-๗ ต่อปี ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในระยะยาวขององค์การการบินในต่างประเทศหลายแห่ง เช่น ICAO IATA และองค์การกลุ่มประเทศยุโรปเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ (EUROCONTROL) เป็นต้น





We ^{get}
ready
for **Forward**

เราพร้อมเสมอ เพื่อการก้าวไปข้างหน้าอย่างมั่นคง

// นโยบาย

ขอบผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม :

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ บนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

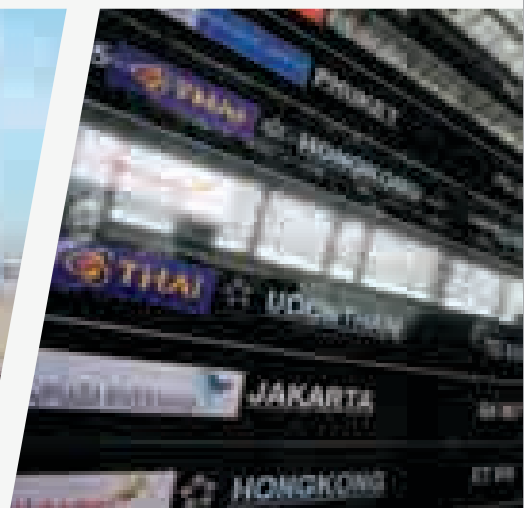
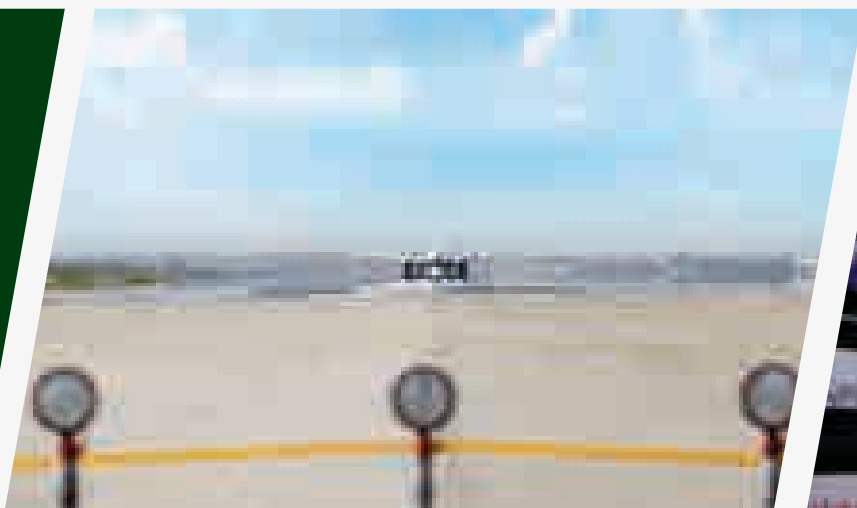
แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง :

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้มีมาตรฐาน และมีการเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งทบทวนบทบาท ปรับปรุงการบริหารจัดการและการให้บริการ และส่งเสริมบทบาทภาคเอกชน

แนวนโยบายสำหรับ บริษัทฯ :

พัฒนาโครงข่าย อุปกรณ์ และระบบงานให้ทันสมัย มีคุณภาพและเพียงพอ รวมทั้งให้บริการที่มีความปลอดภัย และรวดเร็ว ตรงเวลา ตามมาตรฐานสากล โดยบริหารต้นทุนให้อยู่ในระดับเดียวกับอุตสาหกรรม โดย

- จัดทำโครงสร้างพื้นฐาน โครงข่าย อุปกรณ์ และระบบงานให้มีคุณภาพและเพียงพอต่อความต้องการ ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- ให้บริการการเดินทางอากาศให้มีความปลอดภัย รวดเร็วตรงเวลา ตามมาตรฐานสากล และคำนึงถึงการลดก๊าซคาร์บอนในกิจการการบิน
- พัฒนาระบบการให้สวัสดิการ และใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการ โดยมีต้นทุนอยู่ในระดับที่แข่งขันกับหน่วยงานที่ให้บริการด้านการจราจรทางอากาศในภูมิภาคได้ โดยคำนึงถึงสถานะโลกร้อน
- พัฒนาระบบงานในการดำเนินงาน โดยเน้นคุณภาพและบริการ และให้มีมาตรการในการยกระดับความพอใจของสายการบิน ผู้ใช้บริการ



II แผนวิสาหกิจ

แผนวิสาหกิจ จัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินภารกิจในรอบระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) ซึ่งแผนวิสาหกิจดังกล่าวใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึงโครงการ (Project) และงาน (Strategic Activity) ขององค์กร รวมถึงเหตุผลความจำเป็น (Why) ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้รับผิดชอบ (Who) ระยะเวลา (When) งบประมาณที่ใช้ (Required Budget) และแผนการดำเนินงาน (Action Plan) ด้วยวัตถุประสงค์ดังกล่าว แผนวิสาหกิจนี้มีส่วนช่วยในการบริหารจัดการของคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารทุกระดับ ตลอดจนเป็นข้อมูลสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ได้ทราบถึงความตั้งใจ/ประเด็นที่ให้การมุ่งเน้นและแนวทางการดำเนินการพัฒนาของบริษัทฯ ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปและมีผลกระทบต่อการดำเนินภารกิจขององค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders Perspective) : การสร้างระบบการบริหารจรรยาบรรณทางอากาศ ที่สร้างผลลัพธ์บริการที่ดีเยี่ยม และสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

- ๑.๑ ให้บริการที่ปลอดภัยในทุกช่วงของการบิน
- ๑.๒ เพิ่มความสามารถในการรองรับและความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ
- ๑.๓ มีมาตรการจัดการผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- ๑.๔ มีระบบบริหารจราจรทางอากาศที่ตอบสนองการให้บริการ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : ด้านกระบวนการภายใน (Internal Process Perspective) : การบริหารกระบวนการอย่างมีคุณภาพ ให้ครอบคลุมทุกระบบงานทั่วทั้งองค์กร

วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

- ๒.๑ ใช้ TQM เป็นเครื่องมือบริหารกระบวนการภายในองค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : ด้านการเรียนรู้และเติบโต (Learning and Growth Perspective) : การพัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูง (High Performance Organization – HPO) สร้างความเข้มแข็งอย่างยั่งยืนและมุ่งสู่ความเป็นเลิศ

วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

- ๓.๑ องค์กรโดยมีการกำกับดูแลที่ดีและรับผิดชอบต่อสังคม
- ๓.๒ จัดการความรู้และเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๓.๓ สร้างบุคลากรที่มีศักยภาพและผูกพันกับองค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ : ด้านการเงิน (Financial Perspective) : การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทางการเงิน

วัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์

- ๔.๑ บริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ





We ^{get}
ready
for **Great
Responsibility**

เราพร้อมเสมอ เพื่อหน้าที่และความรับผิดชอบที่ยิ่งใหญ่



รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และ ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี ๒๕๕๕ มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	๕,๗๗๐,๐๐๐	๒๑. China Eastern Airlines	๔,๔๓๒
กระทรวงคมนาคม	๒๓๐,๐๐๐	๒๒. Hainan Airlines	๑,๕๘๓
รวมผู้ถือหุ้น ก.	๖,๐๐๐,๐๐๐	๒๓. China Cargo Airlines	๒,๕๓๓
ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น	๒๔. Cargolux Airlines Int'l S.A.	๖๓๓
๑. Asiana Airlines	๑,๗๔๑	๒๕. Cathay Pacific Airways	๑๐,๔๔๗
๒. Aerosvit Airline	๔๗๕	๒๖. Hong Kong Airlines	๔,๔๓๒
๓. Aeroflot Russian Airlines	๖๓๓	๒๗. Shanghai Airlines	๔,๔๓๒
๔. Air France	๔๗๕	๒๘. China Southern Airlines	๕,๐๖๕
๕. Air Hong Kong	๑,๗๔๑	๒๙. Delta Airlines	๑,๑๐๘
๖. Air India	๒,๒๑๖	๓๐. Lufthansa German Airlines	๒,๕๓๓
๗. Thai AirAsia Co., Ltd.	๘๗,๖๙๓	๓๑. Druk Air	๑,๑๐๘
๘. Srilankan Airlines Ltd.	๔,๔๓๒	๓๒. Eastar Jet	๑,๑๐๘
๙. Air Macau	๒,๐๕๘	๓๓. Etihad Airways	๓,๓๒๔
๑๐. All Nippon Airways	๔,๒๓๔	๓๔. Ethiopian Airlines	๓,๔๘๒
๑๑. Austrian Airlines AG	๑,๑๐๘	๓๕. EVA Airways Corp.	๕,๒๒๓
๑๒. Indonesia Air Asia	๒,๘๔๙	๓๖. Federal Express Corp.	๑,๙๐๐
๑๓. Air Asia Sdn Bhd	๑๔,๒๔๖	๓๗. Finnair Oyj	๑,๑๐๘
๑๔. British Airways	๑,๑๐๘	๓๘. Gulf Air Company G.S.C.	๑,๑๐๘
๑๕. Biman Bangladesh Airlines	๙๕๐	๓๙. Garuda Indonesia	๒,๒๑๖
๑๖. Air Berlin	๑,๑๐๘	๔๐. Hong Kong Dragon Airlines Ltd.	๑,๕๘๓
๑๗. Bangkok Airways Co., Ltd.	๗๕,๒๖๗	๔๑. Happy Air Traveller Co.,Ltd.	๑,๒๖๖
๑๘. China Airlines Ltd.	๖,๖๔๘	๔๒. Vietnam Airlines	๔,๔๓๒
๑๙. Air China	๑,๕๘๓	๔๓. InterGlobe Aviation Ltd. (IndiGo)	๒,๒๑๖
๒๐. Cebu Pacific Air	๑,๙๐๐	๔๔. Mahan Air	๑,๕๘๓
		๔๕. Jet Airways (India) Ltd.	๖,๖๔๘



ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
๔๖. Japan Airlines Int'l Co., Ltd.	๔,๔๓๒
๔๗. Jeju Air	๒,๒๑๖
๔๘. Jin Air	๑,๑๐๘
๔๙. JetStar Asia Airways Pte Ltd.	๖,๐๑๕
๕๐. Jetstar Airways Pty Ltd.	๙๕๐
๕๑. Kuwait Airways	๑,๙๐๐
๕๒. Korean Air	๖,๖๔๘
๕๓. KLM Royal Dutch Airlines	๑,๑๐๘
๕๔. K-Mile Air	๗๙๒
๕๕. Kannithi Aviation	๑,๔๒๕
๕๖. Air Koryo	๑๕๘
๕๗. Kenya Airways Ltd.	๒,๒๑๖
๕๘. Air Astana	๖๓๓
๕๙. Lao Airlines	๔,๗๔๙
๖๐. Malaysian Airlines System Berhad	๖,๖๔๘
๖๑. Air MadaGascar	๗๙๒
๖๒. Martinair Holland NV	๓๑๗
๖๓. Egypt Air	๒,๒๑๖
๖๔. Nippon Cargo Airlines Co., Ltd.	๙๕๐
๖๕. Nok Airlines Co., Ltd.	๕๒,๘๖๙
๖๖. Orient Thai Airlines Co., Ltd.	๑๑,๗๑๓
๖๗. Oman Air	๒,๐๕๘
๖๘. Philippine Airlines	๒,๖๙๑
๖๙. Pakistan Int'l Airlines	๖๓๓
๗๐. Qantas Airways	๑,๑๐๘

ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
๗๑. Qatar Airways	๕,๕๔๐
๗๒. Royal Brunei Airlines Sdn Bhd	๑,๒๖๖
๗๓. Air Austral	๓๑๗
๗๔. ALIA-The Royal Jordanian Airlines	๒,๒๑๖
๗๕. Nepal Airlines Corporation	๔๗๕
๗๖. Scandinavian Airlines System	๙๕๐
๗๗. Siberia Airlines	๑๕๘
๗๘. Siam General Aviation	๙,๘๑๔
๗๙. Singapore Airlines	๕,๕๔๐
๘๐. Silk Air Private Ltd.	๖,๐๑๕
๘๑. Singapore Airlines Cargo Pte Ltd.	๒,๒๑๖
๘๒. Saudi Arabian Airlines	๙๕๐
๘๓. Swiss Int'l Air Lines	๑,๑๐๘
๘๔. Tiger Airways	๑๐,๔๔๗
๘๕. Thai Airways International Plc.	๑๓๑,๘๕๖
๘๖. Turkish Airlines Inc.	๒,๘๔๙
๘๗. Transaero Airlines	๑,๔๒๕
๘๘. T'Way Air Co.,Ltd.	๑,๑๐๘
๘๙. Emirates	๖,๖๔๘
๙๐. United Airlines	๑,๑๐๘
๙๑. Myanmar Airways International	๒,๒๑๖
๙๒. United Parcel Service Co., Ltd.	๗๙๒
๙๓. Uzbekistan Airways	๖๓๓

หมายเหตุ รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๕



คณะกรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๓๓ กำหนดให้กรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า ๓ คน และการเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๓๙ ดังนี้

(๑) รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของบริษัทฯ และให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ

(๒) ผู้ถือหุ้น ข. มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคน และให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ

เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีทุก ๆ ปีต่อไปก็ดี กรรมการต้องออกจากตำแหน่ง โดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้งคือที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มที่ว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่นั้นจะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้



รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ๑๐ คน ดังนี้

๑. นายวรเดช หาดประเสริฐ

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)

อายุ : ๕๔ ปี

ตำแหน่ง : อธิบดีกรมการbinพลเรือน



การศึกษา :

- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาการบัญชี วิทยาลัยเทคโนโลยีและอาชีวศึกษา
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ Middle Tennessee State University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๓

การอบรม :

- หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ ๕ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ ๕๖ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)
- หลักสูตร IVEY Executive Program สถาบัน Richard Ivey School of Business, the University of Western Ontario ประเทศแคนาดา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๔-ปัจจุบัน อธิบดีกรมการbinพลเรือน กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๔ ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๓ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๔๘-๒๕๕๑ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง และจราจรกระทรวงคมนาคม

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- การบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- การจัดทำแผนการขนส่งของประเทศ
- การขนส่งทางอากาศ การbin การควบคุมจราจรทางอากาศ
- การคมนาคมและการสื่อสาร

การดำรงตำแหน่งอื่น:

- กรรมการ บริษัท การbinไทย จำกัด (มหาชน)

๒. พลอากาศเอก บุรินทร์ รัตนวานิช
รองประธานกรรมการบริษัทฯ
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)
อายุ : ๖๔ ปี
ตำแหน่ง : ประธานกรรมการบ้านนา



การศึกษา :

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายเรืออากาศ
- หลักสูตรการบิน โรงเรียนการบิน กองทัพอากาศ รุ่นที่ ๔๖
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๒

การอบรม :

- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๒๘
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP รุ่นที่ ๒๖) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่นที่ ๑๒๒) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๕ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- รองผู้บัญชาการทหารสูงสุด
- รองเสนาธิการทหาร
- ที่ปรึกษาพิเศษ กองทัพอากาศ
- ราชนครักษ์ประจำกรมราชองครักษ์

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบริหารงานบุคคล พัฒนองค์กร
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านคมนาคมและการขนส่ง
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น :

- กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท สาลี่อุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ(บริหารองค์กร) คมนาคมและการขนส่ง (คมนาคมทางอากาศ) และความมั่นคง (การข่าว)

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๓. พลเอก พุฒม์ สุวรรณทัต

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)

อายุ : ๖๐ ปี

ตำแหน่ง : หัวหน้านายทหารฝ่ายเลขาธิการ
ประจํารัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
สำนักนายทหารฝ่ายเลขาธิการ
ประจํารัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม



การศึกษา :

- ปริญญาตรี โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๗

การอบรม :

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น ๑๑๐) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๑๐ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๔๙-กันยายน ๒๕๕๕ หัวหน้านายทหารฝ่ายเลขาธิการ ประจํารัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
สำนักงานหัวหน้านายทหารฝ่ายเลขาธิการประจํารัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
- ปี ๒๕๔๗-๒๕๔๙ ผู้บัญชาการกองพลที่ ๑ รักษาพระองค์ กองทัพบก
- ปี ๒๕๔๕-๒๕๔๗ ผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๑๑ กองทัพบก

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น :

- กรรมการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

๔. พลตำรวจโท ขบยุทธ์ เทียวตระกูล
กรรมการบริษัทฯ
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)
อายุ : ๖๒ ปี
ตำแหน่ง : บารบการบ้านาย



การศึกษา :

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๖

การอบรม :

- หลักสูตรการจัดการสมัยใหม่ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงชั้นสูง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ ๑๗

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๓ จเรตำรวจ (สบ ๔) (ตำแหน่งเทียบเท่าผู้บัญชาการ)
- ปี ๒๕๔๗-๒๕๕๒ รองผู้บัญชาการสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
รองผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๑
รองผู้บังคับการตำรวจภูธร ภาค ๗

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย
- ด้านการพัฒนาการบริหารงานบุคคล รัฐศาสตร์
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ การทำอากาศยาน
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านความมั่นคง

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๕. นายลมนัย ล้ออพนธ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๓ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ : ๕๑ ปี

ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการสำนักงาน

เศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง



การศึกษา :

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ OHIO STATE UNIVERSITY ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ OHIO STATE UNIVERSITY ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๒๐

การอบรม :

- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ ๒ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่นที่ ๓๕) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- นักบริหารระดับสูง : ผู้นำวิสัยทัศน์ รุ่นที่ ๔๔ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.)

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๔-ปัจจุบัน ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๔ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๓ อธิบดีกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๒ ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๑ ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์การคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- ปี ๒๕๔๖-๒๕๕๐ รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา

การดำรงตำแหน่งอื่น :

- กรรมการ การไฟฟ้านครหลวง
- กรรมการ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน สาขาการคลัง บริหารจัดการ บริหารธุรกิจ และกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา

๖. นายกุศล แยมลอาด

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)

อายุ : ๕๖ ปี

ตำแหน่ง : อัยการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ



การศึกษา :

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เนติบัณฑิต
- ปริญญาโท LL.M. (in Criminal Justice) New York University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท LL.M. (General) New York University ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๓-ปัจจุบัน อัยการผู้เชี่ยวชาญพิเศษ สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ สำนักงานอัยการสูงสุด
- ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓ อัยการผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ สำนักงานอัยการสูงสุด

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย สัญญาภาครัฐ

การดำรงตำแหน่งอื่น (ระหว่างวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๒-๓๐ กันยายน ๒๕๕๓) :

- กรรมการ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากฎหมาย (กฎหมายอาญา กฎหมายแพ่ง และพาณิชย์) และความเชี่ยวชาญพิเศษอื่น ๆ (สัญญาภาครัฐ)

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๗. นายพิสิษฐ์ บุญช่วง

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)

อายุ : ๖๑ ปี

ตำแหน่ง : บัณฑิตการบำนาญ



การศึกษา :

- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท Master of Public Affairs, Kentucky State University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๖

การอบรม :

- หลักสูตรโรงเรียนนายอำเภอ
- หลักสูตรโรงเรียนนักปกครองระดับสูง
- เสนาธิการอาสารักษาดินแดน

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๔ ผู้ว่าราชการจังหวัดพัทลุง กระทรวงมหาดไทย
- ปี ๒๕๕๒- ๒๕๕๓ รองผู้ว่าราชการจังหวัดอุทัยธานี กระทรวงมหาดไทย
- ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๒ รองผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี กระทรวงมหาดไทย
- ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๑ รองผู้ว่าราชการจังหวัดราชบุรี กระทรวงมหาดไทย

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบริหารและพัฒนาองค์กร
- ด้านรัฐศาสตร์

๘. นาวาอากาศตรี อธิษฐาน วุฒินานกุล กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๓ และครบวาระ
การดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ โดยได้รับ
แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ : ๕๓ ปี

ตำแหน่ง : รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายปฏิบัติการ
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



การศึกษา :

- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมโยธา Hochschule Der Bundeswehr Muenchen, ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๓-กันยายน ๒๕๕๕ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๓ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๔๙-๒๕๕๑ ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ :

- การบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน นิสัยการบิน
- ด้านการบริหารจัดการและพัฒนาทรัพยากรการบิน

การดำรงตำแหน่งอื่น :

- ผู้ประจำพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร และหัวหน้าฝ่ายอำนวยการประจำพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ฝ่ายกิจการบิน

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๙. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๒ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)

อายุ : ๔๗ ปี

ตำแหน่ง : กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท การบินกรุงเทพจำกัด



การศึกษา :

- ปริญญาตรี พานิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๑-ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๑ รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ปี ๒๕๔๐-๒๕๔๙ รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

การอบรม :

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

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านบัญชี การเงิน
- ด้านการบิน บริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น :

- กรรมการ บริษัท ศรีวิกรม์กรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟู้ดส์จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิส จำกัด
- นักบินที่ ๑ ประจำฝูงบิน Airbus ๓๑๙/๓๒๐ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- ที่ปรึกษา สมาคมศิษย์เก่าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา

๑๐. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ ล้อจโลกน

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)

อายุ : ๕๘ ปี

ตำแหน่ง : กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด



การศึกษา :

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาโท สาขาการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การอบรม :

- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๗
- หลักสูตร Executive Communications Program, University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร Advanced Management Program, Wharton School, University of Pennsylvania ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปปร. ๑๑) สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD รุ่นที่ ๑๑) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๒ ของสถาบันพัฒนาบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง รุ่นที่ ๓ ของสมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๔-ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๓ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (บริหาร) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๔๙-๒๕๕๒ ผู้อำนวยการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบริหารและพัฒนาองค์กร
- ด้านรัฐศาสตร์
- ด้านการบิน การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น :

- กรรมการสมาคมความมั่นคงปลอดภัยแห่งประเทศไทย
- อนุกรรมการพิจารณาคัดเลือกบุคคลหน่วยงานโครงการดีเด่นของชาติ
- อนุกรรมการเผยแพร่ผลงานดีเด่นของชาติ
- อุปนายกสมาคมวอลเลย์บอลแห่งประเทศไทย
- ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางอากาศ
- ที่ปรึกษาสมาคมแห่งสถาบันพระปกเกล้า



รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๕

นายคมกฤช วงศ์ลุ่มบุญ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๒

ถึงวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๕)

อายุ : ๕๐ ปี

ตำแหน่ง : นักวิชาการอิสระ



การศึกษา :

- ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร สาขาพัฒนาสังคม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การอบรม :

- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD รุ่นที่ ๕) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่นที่ ๑๑๘) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP รุ่นที่ ๒๘) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of Compensation Committee (RCC รุ่นที่ ๒๙) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการ ผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๔ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน :

- ปี ๒๕๕๑
 - ที่ปรึกษาคณะทำงานประชาสัมพันธ์เชิงรุกและบริหารความสัมพันธ์ กับลูกค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
 - นักวิชาการประจำคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
 - อนุกรรมการพิจารณาการฟ้องร้อง และติดตามการดำเนินงานของคณะกรรมการการคมนาคม ในคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
 - อนุกรรมการตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานตามมติของคณะกรรมการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร
 - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาการดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท ในคณะกรรมการคมนาคมสภาผู้แทนราษฎร
 - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการพิจารณาศึกษาและการดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมและพลังงานทหาร
- ปี ๒๕๔๙-๒๕๕๐
 - กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี (กรรมการธรรมาภิบาล) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ :

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านการคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านสังคมและธรรมาภิบาล

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่

ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทสำคัญในการกำหนดวิสัยทัศน์ของธุรกิจ กำหนดดูแลการบริหารกิจการ และการวางแผนยุทธศาสตร์ ในการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลฯ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และเพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐบาลฯ โดยแนวปฏิบัติ ได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่างๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสม ตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษากลับกรองงานตามความจำเป็น ได้แก่

1. คณะกรรมการบริหาร
2. คณะกรรมการตรวจสอบ
3. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
6. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

พร้อมนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน ๕ คน

การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประชุมอย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปีอย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง เพื่อมอบนโยบาย การดำเนินงาน กำกับดูแล และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยอาจมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงาน ประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้ง บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือ เชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสารและแผ่น CD-ROM ให้กับกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ ๓-๕ วัน

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการจัดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้อง ตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่าง ๆ) รับทราบการประชุมดังกล่าวด้วยทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่สรุปมติ การประชุมผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น



การประเมินตนเอง

ของกรรมการบริษัทฯ

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

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ ๑		ครั้งที่ ๒	
	(ตุลาคม ๒๕๕๔ – มีนาคม ๒๕๕๕)		(เมษายน – กันยายน ๒๕๕๕)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	๑๐๙.๒/๑๑๒	ดีเยี่ยม	๑๑๐.๒/๑๑๒	ดีเยี่ยม
รายคณะ	๑๑๘.๙/๑๒๐	ดีเยี่ยม	๑๑๘.๙/๑๒๐	ดีเยี่ยม

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

การประเมินตนเองรายคณะ ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน ๔ หัวข้อ ได้แก่ การประชุมและคณะกรรมการ การสื่อสารขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ในระดับดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้

และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครอบคลุมสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสถาบันพระปกเกล้าและสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเยี่ยมชมงานนิทรรศการผลงานนวัตกรรมประจำปี ๒๕๕๕ การเดินทางไปเยี่ยมชมงานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในภารกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการบริษัทฯ เดินทางไปดูงานด้านความปลอดภัยของกิจการบินและการบริหารการควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ณ ประเทศนอร์เวย์ ประเทศสาธารณรัฐฟินแลนด์ และประเทศสวีเดน ระหว่างวันที่ ๕-๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕ เพื่อศึกษาและรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับเทคโนโลยีและวิธีปฏิบัติในการบริหารการควบคุมจราจรทางอากาศ และการจัดการสภาพคล่องทางอากาศยุคใหม่ การดูงานดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อการนำความรู้มาปรับใช้ในการพัฒนาการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ วิธีปฏิบัติแบบใหม่ และการบริหารจัดการสภาพคล่องทางอากาศ เพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นในอนาคต รวมถึงการสร้างความร่วมมือในการให้บริการจราจรทางอากาศและการพัฒนาด้านฝึกอบรมอีกด้วย

การปฐมนิเทศ กรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฐมนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสาร การฟังบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

๑. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ

๒. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ (สถานะของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม ภารกิจการให้บริการการเดินอากาศ และภารกิจภาคธุรกิจ) โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร สภาวะการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศ ผลประกอบการและข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการสำคัญ หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

๓. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุม/เบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ คณะกรรมการชุดต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ ข้อมูลกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒ พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการ ผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน ๕ คน โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------|---------------|
| ๑. นายวรเดช | หาญประเสริฐ |
| ๒. นายสมชัย | สัจจพงษ์ |
| ๓. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ | วัฒนางกูร |
| ๔. นายพุฒิพงศ์ | ปราสาททองโอสถ |
| ๕. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ | สัจจโสภณ |

คณะกรรมการ คณะกรรมการบริษัทฯ



๑. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ ล้อโลภณ
เลขาธิการ
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



๒. นานอนิยา ลุนกระคานติก
ผู้ช่วยเลขาธิการ
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี



๓. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ
ผู้ช่วยเลขาธิการ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป

การเข้าร่วมประชุม ของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม ๑๓ ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
๑. นายวรเดช	หาญประเสริฐ ๑/	๑๓/๑๓
๒. พลอากาศเอก บุรีรัตน์	รัตนวานิช ๑/	๑๓/๑๓
๓. พลเอก พงษ์	สุวรรณทัต ๑/	๑๒/๑๓
๔. พลตำรวจโท ยงยุทธ	เดิยวตระกูล ๑/	๑๓/๑๓
๕. นายสมชัย	ลัจจพงษ์ ๒/	๔/๑๓
๖. นายกุศล	แย้มสอาด ๑/	๑๓/๑๓
๗. นายพิสิษฐ	บุญช่วง ๑/	๑๒/๑๓
๘. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร ๒/	๕/๑๓
๙. นายพุดมพงศ์	ปราสาททองโอสธ ๒/	๙/๑๓
๑๐. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	ลัจจโสภณ ๑/	๑๓/๑๓

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการบริหารประกอบด้วย

๑. นายสมชัย	ลัจพงษ์	ประธานกรรมการ
๒. นายกุล	แย้มสอาด	กรรมการ
๓. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร	กรรมการ
๔. นายพุดพิงค์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๕. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	ลัจจโสภณ	กรรมการและเลขานุการ
๖. นางธนิยา	สุนทรศาสนดิก	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางสาวดวงตา	สมิตสุวรรณ	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๔๒ วรรค ๔ ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม ๑๐ ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
๑. นายสมชัย	ลัจพงษ์	๙/๑๐
๒. นายกุล	แย้มสอาด	๑๐/๑๐
๓. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร	๕/๑๐
๔. นายพุดพิงค์	ปราสาททองโอสถ	๖/๑๐
๕. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	ลัจจโสภณ	๑๐/๑๐

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)



คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย

- | | | |
|-----------------------------------|-------------|---------------|
| ๑. พลเอก พณฺท์ | สุวรรณหัตถ์ | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลตำรวจโท ยงยุทธ | เตียวตระกูล | กรรมการ |
| ๓. นายพิสิษฐ | บุญช่วง | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (ตรวจสอบภายใน) | | เลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

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

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบจำนวน ๙ ครั้ง โดยเข้าร่วมประชุมครบทุกท่าน

คณะกรรมการ บริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย

- | | | |
|---|---------------|------------------|
| ๑. พลอากาศเอก บุรีรัตน์ | รัตนวานิช | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายพุดผิงค์ | ปราสาททองโอสถ | กรรมการ |
| ๓. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ | สัจจโสภณ | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐานความปลอดภัย) | | เลขานุการ |
| ๕. ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย | | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการกิจของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องประเมินสถานการณ์และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2555 มีการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง รวม ๑๒ ครั้งดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
๑. พลอากาศเอก บุรีรัตน์	รัตนวานิช	๑๒/๑๒
๒. นายพุดผิงค์	ปราสาททองโอสถ	๓/๑๒
๓. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สัจจโสภณ	๑๒/๑๒

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

คณะกรรมการ พิจารณาจัดหาแหล่งเงิน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการจัดหาแหล่งเงินประกอบด้วย

๑. นายสมชัย	ลัจพงษ์	ประธานกรรมการ
๒. นายพุดพิงค์	ปราสาททองโอสธ	กรรมการ
๓. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	ลัจจโสภณ	กรรมการ
๔. ดร. อภิชัย	จันทร์เสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
๕. หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน (CFO)		เลขานุการ
๖. ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณาดำเนินการจัดหาแหล่งเงิน ให้ครอบคลุมการจัดหาแหล่งเงินทั้งหมดของบริษัทฯ เพื่อการลงทุน Refinance และอื่น ๆ ตามความจำเป็น โดยพิจารณาวิธีการ อัตราดอกเบี้ย และเงื่อนไขให้เป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ไม่มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน และในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ มีมติให้ยกเลิกคณะกรรมการพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน

คณะกรรมการ พิจารณาคำตอบแทน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก บุรีรัตน์	รัตนวานิช	ประธานกรรมการ
๒. พลตำรวจโท ยงยุทธ	เตียวตระกูล	กรรมการ
๓. นายพิลิษฐ์	บุญช่วง	กรรมการ
๔. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ	วัฒนางกูร	กรรมการ
๕. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
๖. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๒. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๓. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดคำตอบแทนและ ผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

๔. นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ

๕. ดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการประชุมคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทนจำนวน ๒ ครั้ง โดยเข้าร่วมประชุมครบทุกท่าน

กิจกรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กิจกรรมการอิสระประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------|-------------|
| ๑. พลอากาศเอก บุรีรัตน์ | รัตนวานิช |
| ๒. พลเอก พงษ์ | สุวรรณทัต |
| ๓. พลตำรวจโท ยงยุทธ | เดิยวตระกูล |
| ๔. นายกุศล | แย้มสอาด |
| ๕. นายพิสิษฐ | บุญช่วง |

อำนาจหน้าที่

กิจกรรมการอิสระ ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดความหมายว่า “ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้นคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้ และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่าง ๆ ได้เมื่อจำเป็น และสิ่งที่สำคัญ คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง”

กิจกรรมการอิสระจะมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและดำเนินการเป็นประจำทุกปี

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการประชุมคณะกรรมการอิสระจำนวน ๒ ครั้ง โดยเข้าร่วมประชุมครบทุกท่าน

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ประกอบด้วย

- | | | |
|---|---------------|------------------|
| ๑. นายวเรช | หาญประเสริฐ | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลอากาศเอก บุรีรัตน์ | รัตนวานิช | กรรมการ |
| ๓. พลเอก พงษ์ | สุวรรณทัต | กรรมการ |
| ๔. พลตำรวจโท ยงยุทธ | เดิยวตระกูล | กรรมการ |
| ๕. นายสมชัย | ลัจจงพงษ์ | กรรมการ |
| ๖. นายกุศล | แย้มสอาด | กรรมการ |
| ๗. นายพิสิษฐ | บุญช่วง | กรรมการ |
| ๘. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ | วัฒนางกูร | กรรมการ |
| ๙. นายพุมพิงค์ | ปราสาททองโอสธ | กรรมการ |
| ๑๐. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ | สัจจโสภณ | กรรมการ |
| ๑๑. ผู้อำนวยการสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | เลขานุการ |
| ๑๒. นางสาวสุมนทา | เชิดชื่น | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑๓. นางสาวทิพาภรณ์ | นิปการ | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณาการเสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดีและแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมจำนวน ๑ ครั้ง โดยเข้าร่วมประชุมครบทุกท่าน

คณะกรรมการ

กฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ ประกอบด้วย

๑. นายกุศล แย้มสอาด	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	กรรมการ
๓. นายนรินทร์ เยี่ยมสมบัติ	กรรมการ
๔. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสภณ	กรรมการ
๕. ดร. อภิชัย จันทรเสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
๖. ผู้อำนวยการสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	เลขานุการ
๗. ผู้อำนวยการกองนิติการ	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณากำหนดและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญา ตามที่บริษัท ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการ บริษัทฯ มอบหมาย

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ มีการประชุมคณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ รวม ๘ ครั้ง

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
๑. นายกุศล	แย้มสอาด	๘/๘
๒. นางสาวชุนหจิต	สังข์ใหม่	๕/๘
๓. นายนรินทร์	เยี่ยมสมบัติ	๘/๘
๔. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สัจจโสภณ	๘/๘
๕. ดร. อภิชัย	จันทรเสน	๗/๘

(กรรมการที่ไม่ได้เข้าร่วมการประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)



เนื่องจากบริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ ค่าเบี้ยประชุม จึงเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด ซึ่งได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี ๒๕๕๕

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนครั้งที่ประชุม	เบี้ยประชุม (บาท)
๑.	คณะกรรมการบริษัทฯ	๑๓	๘๓๔,๐๐๐.๐๐
๒.	คณะกรรมการบริหาร	๑๐	๒๘๖,๐๐๐.๐๐
๓.	คณะกรรมการตรวจสอบ	๙	๒๖๐,๐๐๐.๐๐
๔.	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๑๒	๑๑๔,๐๐๐.๐๐
๕.	คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	๒	๔๒,๐๐๐.๐๐
๖.	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	๑	----
๗.	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๘	๙๐,๐๐๐.๐๐
รวม			๑,๖๒๖,๐๐๐.๐๐

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี ๒๕๕๕

ลำดับ	คณะกรรมการ	เบี้ยประชุม (บาท)
๑.	นายวรเดช หาญประเสริฐ	๑๑๐,๐๐๐.๐๐
๒.	พลอากาศเอก นูรีรัตน์ รัตนวนิช	๑๙๘,๐๐๐.๐๐
๓.	พลเอก พงษ์ศักดิ์ สุวรรณทัต	๑๘๘,๐๐๐.๐๐
๔.	พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล	๑๘๔,๐๐๐.๐๐
๕.	นายกุศล แยมสอาด	๑๘๒,๐๐๐.๐๐
๖.	นายพิสิษฐ บุญช่วง	๑๘๔,๐๐๐.๐๐
๗.	นายสมชัย สัจจพงษ์	๑๒๒,๐๐๐.๐๐
๘.	นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ วัฒนางกูร	๘๐,๐๐๐.๐๐
๙.	นายพุดผิงค์ ปราสาททองโอสธ	๙๖,๐๐๐.๐๐
๑๐.	นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สัจจโสมณ	๑๙๘,๐๐๐.๐๐
รวม		๑,๕๕๒,๐๐๐.๐๐

รายชื่อคณะกรรมการ ที่ปรึกษาทางเทคนิค (TAC)

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิค (Technical Advisory Committee : TAC) ประกอบด้วย

๑. นายไบรอัน ซินแคลร์ ทอมสัน ประธาน
ตำแหน่ง : Regional Manager, Asia/Pacific Ground Services International Swiss International Airlines Limited
๒. พลอากาศเอก สมชาย เจริญนันท์ อนุกรรมการ
ตำแหน่ง : กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๓. กัปตันวิโรจน์ จูตะกะสุต อนุกรรมการ
ตำแหน่ง : ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
๔. นายโอเวน เบอร์นาร์ดเดล อนุกรรมการ
ตำแหน่ง : Manager, International Operation Cathay Pacific Airways Limited
๕. กัปตันสจ๊วต จูเลียน อนุกรรมการ
ตำแหน่ง : Executive Vice President Asia Pacific International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA)
๖. นายดักก์ สก็อตต์ อนุกรรมการ
ตำแหน่ง : Manager, Upper Airspace Services Airservices Australia
๗. นายเควิน ฮาร์วี อนุกรรมการ
ตำแหน่ง : AD Mandate Expert-EATM EUROCONTROL

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ที่ปรึกษาทางเทคนิค

คณะกรรมการที่ปรึกษาทางเทคนิคมีหน้าที่ให้คำปรึกษาและแนะนำเชิงเทคนิคต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อการวางแผน และการพัฒนา การให้บริการการเดินอากาศ ด้วยความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานและกฎการบินสากล ซึ่งประเด็นการให้คำปรึกษา ประกอบด้วย

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

คณะกรรมการ

กิจการสัมพันธ์

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ (ตุลาคม ๒๕๕๔ - กันยายน ๒๕๕๕) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑ ครั้ง (ประชุมเดือนละ ๑ ครั้ง ยกเว้นเดือน ตุลาคม ๒๕๕๔ ซึ่งเกิดอุทกภัยน้ำท่วมทำให้ไม่สามารถจัดการประชุมได้) โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ได้ดังนี้

ลำดับที่	รายนาม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งในการประชุม
๑.	นาวาอากาศตรี ประจักษ์ ลัจจโสภณ	ประธานกรรมการ	๑๑
๒.	นายอภิรักษ์ วรรณางกูร	กรรมการ	๑๐
๓.	นาวาอากาศเอก โชคชัย สภานนท์	กรรมการ	๑๑
๔.	นายอนุชา ถาวรโชติสกุล	กรรมการ	๘
๕.	นายทีฆายุ มุรธา	กรรมการ	๑๑
๖.	นางธนิยา สมนุทธะศานติก	กรรมการ	๑๐
๗.	นายสุขเหลือ เขียวอาชีพ	กรรมการ	๙
๘.	นางมัญชุภา ธนนาถ	กรรมการ	๕
๙.	นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ	กรรมการ	๖
๑๐.	นายปริญญา เทียนทอง	กรรมการ	๑๐
๑๑.	พันจ่าอากาศเอก ธนู รัตนสุภาพันธุ์	กรรมการ	๑๑
๑๒.	นายวันชัย ชัยพันธะเศรษฐ์	กรรมการ	๑๐
๑๓.	นายสุกิจ กลิ่นหอม	กรรมการ	๑๑
๑๔.	นางกชพรรณ อิ่มแสง	กรรมการ	๗
๑๕.	นายเมธี คำแหง	กรรมการ	๑๐
๑๖.	นายสพล สิงห์ดารา	กรรมการ	๑๑
๑๗.	นายสังข์สิทธิ์ ประสมทอง	กรรมการ	๙
๑๘.	นายสุรวงศ์ วัชรโรทัย	กรรมการ	๑๑
๑๙.	นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ	กรรมการ	๓
๒๐.	พันจ่าอากาศเอก ไชยันต์ ช้างแรงการ	กรรมการ	๓
๒๑.	นายรัก ลาภานันต์	กรรมการและเลขานุการ	๑๑

หมายเหตุ ลำดับที่ ๒ เป็นกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ แทนกรรมการเดิมที่ครบเกษียณอายุ
 ลำดับที่ ๘ ลาออกจากความเป็นพนักงานเมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๕๕
 ลำดับที่ ๑๔ พ้นจากการดำรงตำแหน่งกรรมการเนื่องจากสหภาพแรงงานฯ ขอเปลี่ยนแปลงกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๕
 ลำดับที่ ๑๙ และ ๒๐ เป็นกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๕ แทนกรรมการเดิม

อำนาจหน้าที่

- พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจตลอดจนส่งเสริมและพัฒนากิจการงานสัมพันธ์
- หาทางป้องกันและระงับข้อขัดแย้งในรัฐวิสาหกิจ
- พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงานอันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐวิสาหกิจ
- ปรึกษาหารือเพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงานรวมถึงการร้องทุกข์เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย
- ปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายจัดการตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕



นางสารินี แลம்பระสิทธิ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสมนึก รงค์ทอง
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายอภินันท์ วรรณนางกูร
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายอาภากรเอก โชคเชิฐ สภานนท์
นักวิชาการ ระดับรองกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่



นายอาภากรตรี เอกบุรุษ รอดเหตุภัย
ผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ)



นายอนุชา คำโหมง
ผู้อำนวยการใหญ่ (มาตรฐาน
ความปลอดภัย)



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่ (พัฒนาธุรกิจ)



นายวิจิต ธีรพงศ์
ผู้อำนวยการใหญ่ (ตรวจสอบภายใน)



นางอรอุร โทเมน
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)



นายเขมตธีร์ คิมมานันท์
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ
ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่



นางสาวทิพาภรณ์ นิบภากร
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
และคุณภาพชีวิต



นายณัฐวัฒน์ สุกานันท์
ผู้อำนวยการฝ่ายสนับสนุนงาน
วิศวกรรมจราจรทางอากาศ



นายเขมตธีร์ คคิพมุงคักดิ์
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและ
ส่งเสริมการเรียนรู้



นางวาทาภาคโท ธวัชชัย เกิดสวัสดิ์
ผู้อำนวยการฝ่ายบินทดสอบ



นายชุบเหลือ เชื้อวอาชีฟ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
ศูนย์ประกอบการ



นางวาทาภาคตรี เวลิมพล พรหมกั๊งแก้ว
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารธุรกิจ



นางสาวดวงตา ลมิตสุวรรณ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายจัดการตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕



นายทินกร รุบงศ์
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
จรรยาบรรณอากาศเส้นทาบดิน



นาวาเอก สิบบุญ แนนหนา
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
จรรยาบรรณอากาศภูมิภาค 1



นายอนุชา ถาวรโชติกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารจรรยา
บรรณอากาศเขตลพบุรี



นายทิมาย มุรธา
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงาน
วิศวกรรมจรรยาบรรณอากาศ



นางธนียา ลุนทรกานตึก
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี



นายสุทธิพงษ์ คงมูล
ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนา



นางลาวลุมพญา เห็ดขึ้น
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางนิตกมล ลุนทรธิติ
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางอาราทิพย์ มณฑลพลิน
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางพรนับพัน เสวกัย
นักวิชาการ ระดับผู้ชำนาญการฝ่าย
รักษาการ ผู้อำนวยการฝ่าย
สื่อสารสัมพันธ์



นางอรสา อนุควร
นักวิชาการ ระดับผู้ชำนาญการฝ่าย



นายจิตร ชีโนรักษ
นักวิชาการ ระดับผู้ชำนาญการฝ่าย



นายอนนท์ ตันตระกูล
นักวิชาการ ระดับผู้ชำนาญการฝ่าย



We ^{get}
ready
for **Excellent
Service**

เราพร้อมเสมอ เพื่อการบริการที่เป็นเลิศในทุกด้าน





กาให้บริการบอบบรีเคทา

๑. การให้บริการการเดินอากาศ

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

๑.๑ บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)

ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศสำหรับเที่ยวบินพลเรือน ทหาร และ ราชการที่ทำการบิน ตามเส้นทางบินในเขต แดงขาวการบินกรุงเทพฯ เพื่อให้การบินเป็นไปได้อย่างปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ

เที่ยวบินรับบริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ทั้งหมด ๔๙๖,๓๐๐ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจาก ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ร้อยละ ๗.๘๓

๑.๒ บริการจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน (Aerodrome Control Service)

ให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ครอบคลุมรัศมี ๕-๑๐ ไมล์ทะเลจากท่าอากาศยาน ระยะสูงโดยเฉลี่ย จากพื้นดินถึง ๒,๐๐๐ ฟุต รวมทั้งรับผิดชอบอากาศยานบนทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway)

๑.๓ บริการจราจรทางอากาศเขตประชิดท่าอากาศยาน (Approach Control Service)

ให้บริการจราจรทางอากาศแก่อากาศยานซึ่งทำการบินขึ้น-ลงและบินผ่านท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ โดยแบ่ง เป็น ๒ ลักษณะ ได้แก่

- บริการจราจรทางอากาศท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ/ท่าอากาศยานดอนเมือง ให้บริการแก่อากาศยานที่ปฏิบัติการบินภายใน Bangkok Terminal Control Area (BKK TMA) และ Bangkok Control Zone (BKK CTR) มีพื้นที่รับผิดชอบ ๕๐ ไมล์ทะเล โดยรอบจากท่าอากาศยาน ระยะสูงจากระดับน้ำทะเลถึง ๑๖,๐๐๐ ฟุต
- บริการจราจรทางอากาศท่าอากาศยานภูมิภาค ให้บริการแก่อากาศยานในเขตสนามบินที่รับผิดชอบ มีพื้นที่ รับผิดชอบโดยเฉลี่ย ๓๐ ไมล์ทะเลจากท่าอากาศยาน ระยะสูงจากระดับน้ำทะเลถึง ๑๑,๐๐๐ ฟุต

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control)

ประเภทเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง	
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น (+) ร้อยละ ลดลง (-) ร้อยละ
เที่ยวบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ				
บินประจำ	๒๒๘,๐๕๐	๒๕๑,๕๒๙	๒๓,๔๗๙	๑๐.๓๐ ร้อยละ
บินไม่ประจำ	๒๐,๔๗๕	๑๙,๔๒๔	-๑,๐๕๑	-๕.๑๓ ร้อยละ
บินผ่าน	๕๗,๓๑๐	๕๙,๑๕๘	๑,๘๔๘	๓.๒๒ ร้อยละ
เที่ยวบินภายในประเทศ	๑๓๗,๗๖๐	๑๕๕,๓๔๘	๑๗,๕๘๘	๑๒.๗๗ ร้อยละ
รวมเที่ยวบินพาณิชย์	๔๔๓,๕๙๕	๔๘๕,๔๕๙	๔๑,๘๖๔	๙.๔๔ ร้อยละ
เที่ยวบินทหาร	๑๖,๖๗๒	๑๐,๘๔๑	-๕,๘๓๑	-๓๔.๙๗ ร้อยละ
รวมเที่ยวบินทั้งหมด	๔๖๐,๒๖๗	๔๙๖,๓๐๐	๓๖,๐๓๓	๗.๘๓ ร้อยละ

เปรียบเทียบปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๔ กับ ๒๕๕๕

ชนิดของเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน	
	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔	ปีงบประมาณ ๒๕๕๕
เที่ยวบินพลเรือน		
เที่ยวบินพลเรือนระหว่างประเทศ	๒๑๑,๐๙๘	๒๒๔,๙๑๙
เที่ยวบินพลเรือนภายในประเทศ	๗๘,๐๑๓	๑๐๔,๑๔๗
ผลรวมเที่ยวบินพลเรือนทั้งหมด	๒๘๙,๑๑๑	๓๒๙,๐๖๖
เที่ยวบินผ่าน		
เที่ยวบินทหาร	๔,๓๔๖	๔,๑๑๑
เที่ยวบินอื่น ๆ *	๒,๓๖๒	๓,๑๘๓
ผลรวมเที่ยวบินผ่านทั้งหมด	๖,๗๐๘	๗,๒๙๔
ผลรวมเที่ยวบินทั้งหมด	๒๙๕,๘๑๙	๓๓๖,๓๖๐

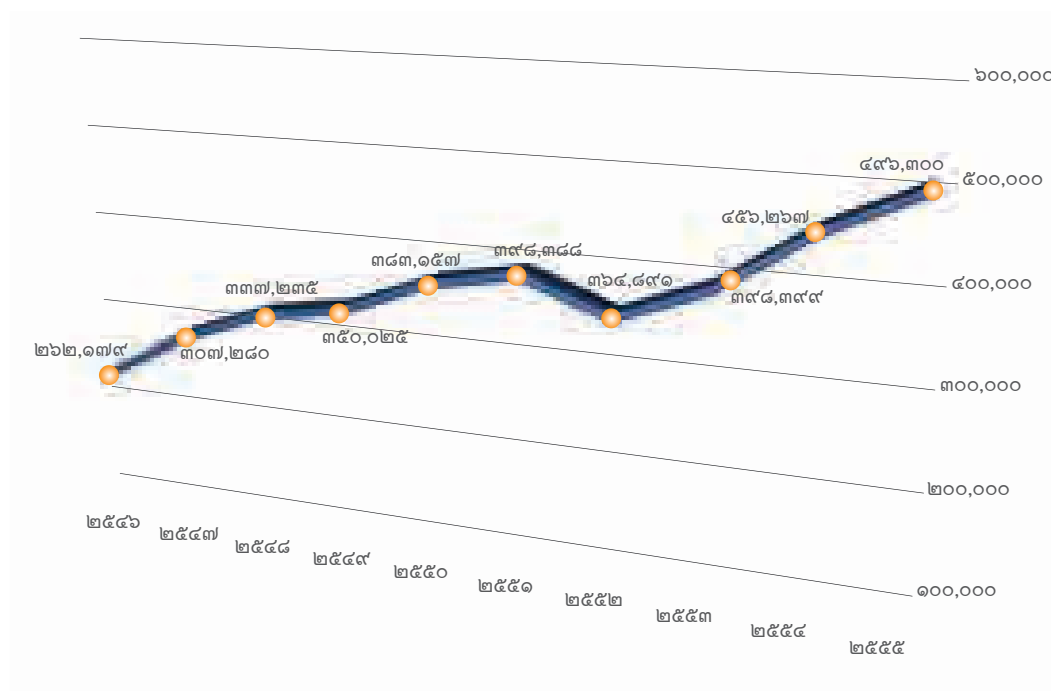
* เที่ยวบินอื่น ๆ ได้แก่ เที่ยวบินราชการ และเที่ยวบินที่ทำการบินทั่วไป

ตารางเปรียบเทียบปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๔ กับ ๒๕๕๕

ชนิดของเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน	
	ปีงบประมาณ ๒๕๕๔	ปีงบประมาณ ๒๕๕๕
เที่ยวบินพลเรือน		
เที่ยวบินพลเรือนระหว่างประเทศ	๒,๓๑๐	๑,๔๙๒
เที่ยวบินพลเรือนภายในประเทศ	๕๑,๕๑๙	๓๙,๕๗๔
ผลรวมเที่ยวบินพลเรือนทั้งหมด	๕๓,๘๒๙	๔๑,๐๖๖
เที่ยวบินหน่วยราชการ		
เที่ยวบินหน่วยราชการระหว่างประเทศ	๓๖๕	๒๖๔
เที่ยวบินหน่วยราชการภายในประเทศ	๒๖,๗๑๓	๒๐,๐๑๒
ผลรวมเที่ยวบินพลเรือนทั้งหมด	๒๗,๐๗๘	๒๐,๒๗๖
เที่ยวบินผ่าน		
เที่ยวบินผ่านระหว่างประเทศ	๑๔๓	๗๓
เที่ยวบินผ่านภายในประเทศ	๑,๖๔๖	๑,๓๙๖
ผลรวมเที่ยวบินผ่านทั้งหมด	๑,๗๘๙	๑,๔๖๙
ผลรวมเที่ยวบินทั้งหมด	๘๒,๖๙๖	๖๒,๘๑๑

OPERATIONAL HIGHLIGHT

สถิติแสดงปริมาณเที่ยวบิน พ.ศ. ๒๕๔๖-๒๕๕๕



- หมายเหตุ
- ปีงบประมาณ ๒๕๔๖ ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ก่อวินาศกรรมในประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงการปิดน่านฟ้าในเขตคาบสมุทรประเทศอิตาลีและโรดทางเดินหายใจเฉียบพลัน (SARS) ระบาดในหลายประเทศ
 - ปีงบประมาณ ๒๕๔๗-๒๕๕๐ การเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และการสนับสนุนของภาครัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยว
 - ปีงบประมาณ ๒๕๕๑-๒๕๕๒ เกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก ปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ปัญหาการเมืองภายในประเทศ รวมถึงเหตุการณ์ปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้สายการบินปรับลดจำนวนเที่ยวบิน
 - ปีงบประมาณ ๒๕๕๓-๒๕๕๕ ภาวะเศรษฐกิจโลกฟื้นตัว สายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น ประเทศในกลุ่มเอเชียแปซิฟิกมีการดำเนินนโยบายที่ต่อเนื่องเพื่อขยายการเปิดเสรีทางการบิน พร้อมกับการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานของประเทศต่าง ๆ จึงเป็นแรงดึงดูดให้มีการเดินทางทางอากาศมากขึ้นในภูมิภาคนี้



ปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๔-๒๕๕๕

ท่าอากาศยาน	ปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง	
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น (+) ร้อยละ ลดลง (-) ร้อยละ
สุวรรณภูมิ	๒๙๕,๘๑๙	๓๓๖,๓๐๖	๔๐,๔๘๗	๑๓.๖๙
ดอนเมือง	๘๒,๖๙๖	๖๓,๐๙๕	-๑๙,๖๐๑	-๒๓.๓๐
เชียงใหม่	๔๒,๓๖๔	๔๒,๖๙๕	๓๓๑	๐.๗๘
หาดใหญ่	๔๖,๓๑๗	๔๙,๕๙๙	๓,๒๘๒	๗.๐๙
ภูเก็ต	๕๗,๖๙๗	๖๒,๒๖๑	๔,๕๖๔	๗.๙๑
พิษณุโลก	๑๕,๖๗๔	๑๔,๓๔๘	-๑,๓๒๖	-๘.๔๖
อุบลราชธานี	๑๐,๗๘๘	๙,๖๘๐	-๑,๑๐๘	-๑๐.๒๗
อุดรธานี	๑๔,๘๓๙	๑๕,๓๑๕	๔๗๖	๓.๒๑
สุราษฎร์ธานี	๑๐,๗๔๙	๑๐,๒๒๓	-๕๒๖	-๔.๘๙
เชียงราย	๖,๙๒๖	๗,๗๙๗	๘๗๑	๑๒.๕๘
สมุย	๒๒,๕๖๓	๒๔,๘๗๖	๒,๓๑๓	๑๐.๒๕
ท่าอากาศยานอื่น ๆ	๙๕,๗๘๓	๑๑๗,๖๘๑	๒๑,๘๙๘	๒๒.๘๖
รวม	๗๐๒,๒๑๕	๗๕๓,๘๗๖	๕๑,๖๖๑	๗.๓๖

๒. บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Service)

ศูนย์บริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit : Bangkok ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ สำหรับเที่ยวบินที่ต้องการทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน ไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่ง จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และ เอเชียใต้ ทำการบินสู่ยุโรป และ จาก เอเชียใต้ ทำการบินสู่ อเมริกาเหนือ

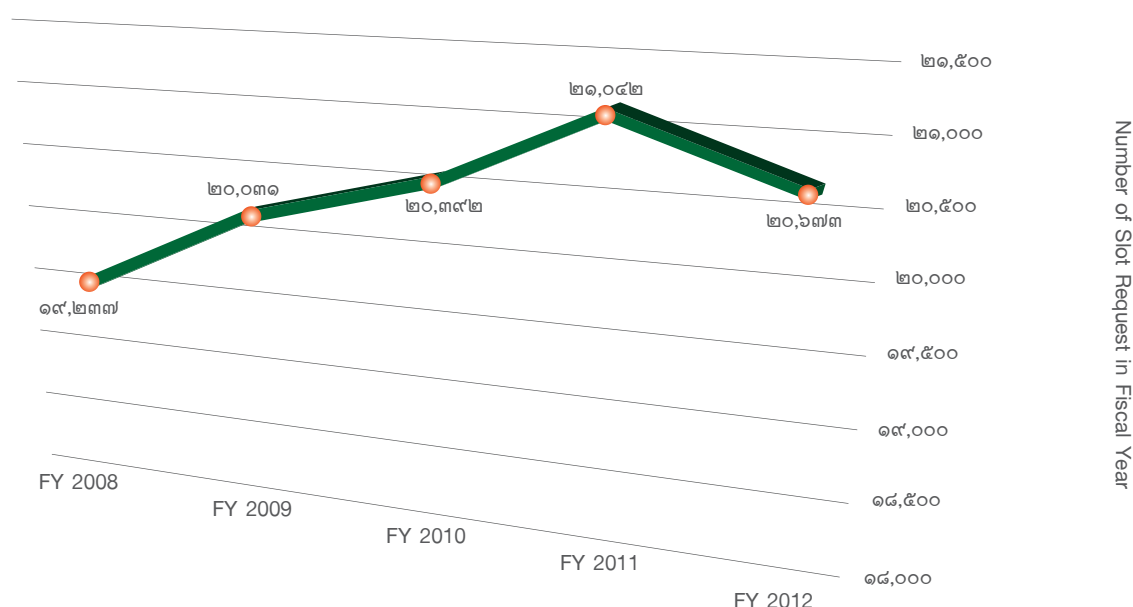
บริษัทฯ ให้บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System (BOBCAT) ซึ่ง บริษัทฯ พัฒนารับภายใต้การดูแล ของคณะทำงาน ICAO Air Traffic Flow Management Task Force

ระบบ BOBCAT ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศผ่านประเทศ อัฟกานิสถานไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศคับคั่งเพื่อให้การจราจรทางอากาศ เป็นไปได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีความคล่องตัว เนื่องด้วยอัฟกานิสถานเป็นทางผ่านสำคัญสำหรับการจราจรทางอากาศจากเอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สู่ยุโรป และจากเอเชียใต้สู่อเมริกาเหนือ

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

จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีการทำการบินผ่านอัฟกานิสถานที่เพิ่มขึ้นประกอบกับข้อมูล ที่ได้รับจากสายการบินต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ คาดว่าระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลือง เชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๗๒ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) ประมาณ ๓๐๐ ล้านกิโลกรัม ตั้งแต่มีการนำระบบ BOBCAT มาใช้งานจริงจนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๔ คิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสายการบิน ประมาณ ๗๒ ล้านเหรียญสหรัฐ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คาดว่าสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๔ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกประมาณ ๖๐ ล้านกิโลกรัม และค่าใช้จ่ายสายการบิน ประมาณ ๑๔ ล้านเหรียญสหรัฐ

Flights Using BOBCAT ATFM Service (Number of Slot Request)



ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ

	ปี ๒๕๕๑	ปี ๒๕๕๒	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๕๔	ปี ๒๕๕๕
ปริมาณการบิน/คืน	๕๓	๕๕	๕๖	๕๘	๕๖
ปริมาณการบินสูงสุด/คืน	๖๖	๗๓	๗๐	๗๒	๗๒

๓. บริการสื่อสารการบินและบริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศ (Aeronautical Telecommunication and Information Services)

๓.๑. บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Telecommunication Services)

- ๓.๑.๑ บริษัทฯ ให้บริการสื่อสารการบินประจำภาคพื้น รับ-ส่ง แลกเปลี่ยนข้อมูลโดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินอัตโนมัติระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศ และระหว่างสถานี/ศูนย์สื่อสารการบินในต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน ตลอด ๒๔ ชั่วโมง
- ๓.๑.๒ บริษัทฯ ให้บริการรับ-นำส่งข้อมูลแผนการบิน ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน เช่น การแจ้งการบินขึ้น-ลงของอากาศยาน รวมถึงข่าวประกาศเตือนผู้ทำงานในอากาศ และข้อมูลด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน แจกจ่ายให้หน่วยงานบริการการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องของสายการบิน ท่าอากาศยาน และหน่วยงานราชการ ในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) และในต่างประเทศ
- ๓.๑.๓ การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ ใช้ระบบสื่อสารผ่านเคเบิลใต้น้ำ และระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ปัจจุบัน บริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับสถานี/ศูนย์สื่อสารการบินในต่างประเทศ ๑๒ วงจร ดังนี้

วงจร	ระบบสื่อสาร	ความเร็วสัญญาณ
๑. กรุงเทพฯ/สิงคโปร์	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
๒. กรุงเทพฯ/ฮ่องกง	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
๓. กรุงเทพฯ/มุมไบ	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
๔. กรุงเทพฯ/โรม	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
๕. กรุงเทพฯ/ปักกิ่ง	ดาวเทียม	2400 bps
๖. กรุงเทพฯ/กัวลาลัมเปอร์	ดาวเทียม	2400 bps
๗. กรุงเทพฯ/โฮจิมินห์	ดาวเทียม	2400 bps
๘. กรุงเทพฯ/ฮากา	ดาวเทียม	300 bauds
๙. กรุงเทพฯ/พนมเปญ	ดาวเทียม	300 bauds
๑๐. กรุงเทพฯ/เวียงจันทน์	ดาวเทียม	300 bauds
๑๑. กรุงเทพฯ/ร่างกุ้ง	ดาวเทียม	300 bauds
๑๒. กรุงเทพฯ/ภูฏาน	อินเทอร์เน็ต VPN	

๓.๑.๔ ปริมาณข้อมูล

- ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ปริมาณการรับ-ส่งข้อมูล รวม ๑๓๐,๐๑๘,๐๘๐ ฉบับเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมาจำนวน ๑๕,๙๙๓,๙๘๒ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๐
- ปริมาณข้อมูลข่าวแผนการบินและข่าวการเคลื่อนไหวที่เกี่ยวข้อง วัดจากปริมาณเที่ยวบินเข้า-ออก บินผ่านในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพฯ รวมถึง เที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินแบบ Visual Flight Rule ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ รับ-ส่ง รวม ๒,๔๘๘,๙๗๔ ฉบับ

๓.๒ บริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศ (Aeronautical Information Services)

๓.๒.๑ บริการข้อมูลข่าวอากาศการบิน (OPMET Data Services)

- บริษัทฯ ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและเป็นคลังข้อมูลข่าวอากาศการบินของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (ROBEX และ Regional OPMET Data Bank) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลคำพยากรณ์และการเตือนภัย จาก ๓๓ สนามบินทั่วประเทศ และพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบในภูมิภาคตามแบบแผนของ ICAO ROBEX Scheme แลกเปลี่ยนแจกจ่ายข้อมูลแก่ผู้ใช้บริการตามมาตรฐานของ ICAO
- ปริมาณการรับ-ส่งข้อมูล ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ รวม ๒,๙๓๕,๐๔๕ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมาจำนวน ๑๑๖,๓๑๔ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๔.๑

๓.๒.๒ บริการข้อมูลข่าวประกาศผู้ทำงานในอากาศ (NOTAM)

- บริษัทฯ ดำเนินงานเป็นสำนักงานประกาศผู้ทำงานในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) ออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศ NOTAM Series A แจกจ่ายไปยังต่างประเทศ NOTAM Series C แจกจ่ายสำหรับผู้ปฏิบัติการบินภายในประเทศ
- ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานสำนักงานประกาศผู้ทำงานในอากาศระหว่างประเทศในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ NOTAM Series A รวม ๔,๐๔๗ ฉบับ และ NOTAM Series C รวม ๘,๕๖๒ ฉบับ

๓.๒.๓ บริการข้อมูลข่าวสารประจำสนามบิน (AIS and Air Traffic Service Report Office)

- จัดทำข้อมูล Pre-Flight Briefing Bulletin ประจำสนามบินภายในประเทศ และสนามบินนานาชาติ ให้ข้อมูล และแนะนำนักบินก่อนทำการบิน
- ดำเนินการรับ-ส่ง แผนการบิน และข้อมูลที่เกี่ยวข้องประจำสนามบินภายในประเทศและสนามบินนานาชาติ ทั่วประเทศ

๔. บริการเกี่ยวเนื่อง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์และรูปแบบของการให้บริการเกี่ยวเนื่อง มุ่งเน้นการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นจากกลุ่มงานธุรกิจอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน โดยบริหารทรัพยากรให้เกิดรายได้และประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่บริษัทฯ ตลอดจนให้บริการเป้าหมายที่กำหนดไว้ทั้งผลการดำเนินงานและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยศึกษาตลาดและความต้องการของลูกค้า พร้อมทั้งวิจัย พัฒนาระบบ/ผลิตภัณฑ์ และเทคโนโลยี และพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมให้มีความเชี่ยวชาญในการกิจ ตั้งแต่การสำรวจ/ออกแบบ/ติดตั้ง และพัฒนาระบบรวมทั้งบำรุงรักษาและให้คำปรึกษา รวมทั้งบริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ ตลอดจนให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง ตรวจสอบ และปรับเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้ในงานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ ดังนี้

ผลการดำเนินงานด้านบริการเกี่ยวเนื่อง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕

๔.๑ การผลิต/จัดหาและบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์

บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่สำคัญ อาทิเช่น

- โครงการพัฒนาและผลิตเครื่องลงคะแนนเลือกตั้งรุ่นที่ ๔ จำนวน ๒๐๐ ชุดให้กับสำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง (กกต.)
- โครงการจัดหาอุปกรณ์ 3-D ATC Aerodrome Simulator ให้กับกรมการบินพลเรือนเมียนมาร์ โครงการจัดหาอุปกรณ์ 3-D ATC Radar Simulator ให้กับกรมการบินพลเรือนมองโกเลีย
- โครงการปรับปรุงชุดปฏิบัติการเรดาร์ (สำหรับควบคุมจราจรทางอากาศ) ให้กับสถาบันการบินพลเรือน
- โครงการปรับปรุงระบบวิทยุสื่อสารระหว่างอากาศยานและภาคพื้นดิน ณ หอบังคับการบินประจำสนามบินฐานทัพเรือสงขลา ทัพเรือภาคที่ ๒ ให้กับกรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ
- ซ่อมบำรุงระบบสื่อสารให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ซ่อมบำรุงระบบถ่ายทอดโทรเลขอัตโนมัติและอุปกรณ์สถานีปลายทาง จำนวน ๒๑ สถานี ให้กับกรมสื่อสาร และอิเล็กทรอนิกส์ กองทัพอากาศ
- ซ่อมอุปกรณ์สื่อสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับใช้กับเรดาร์ AN/FPS-130X ให้กับกรมสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ กองทัพอากาศ

๔.๒ บริการบินทดสอบ

ให้บริการบินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และที่ท่าอากาศยานสมุยให้กับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด นอกจากนี้ ได้ให้บริการแก่ภาคเอกชน ได้แก่ บริษัท เชลล์ฟอยล์ จำกัด ในประเทศลาว รวมทั้งได้ขยายพื้นที่บริการบินทดสอบ ให้กับกรมการบินพลเรือนเนปาล

๔.๓ บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

บริษัทฯ ได้ให้บริการประเภทนี้แก่สายการบินและผู้ประกอบการอื่น ๆ ในประเทศและต่างประเทศ ๗ ประเทศ ได้แก่ ไต้หวัน มองโกเลีย มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย อินเดียและฮ่องกง รวมทั้งสิ้น ๘๔ ราย ในจำนวนนี้เป็นลูกค้าใหม่ ๒๒ ราย ได้แก่ Southeast Asian Airlines, Sino Jet Management Ltd., ABG Resources Pvt. Ltd., M/S J.K. Lakshmi Cement Ltd. เป็นต้น โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการ ๑๓๗ ลำ โดยแนวโน้มการให้บริการนี้มีจำนวนลูกค้าเพิ่มขึ้นในทุกปี

๔.๔ บริการสอบเทียบมาตรฐานและซ่อมบำรุงเครื่องมือวัด

- ได้ดำเนินการปรับเทียบ/สอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัดให้กับหน่วยงานภายในและภายนอกบริษัทฯ รวมทั้งสิ้น ๑,๐๐๙ เครื่อง โดยมีจำนวนลูกค้า ๑๘ ราย โดยเพิ่มขึ้น ๘ รายจากปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ได้แก่ สถานทูตอเมริกัน ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ บริษัท เอสเอ็นซี ลาวาลิน จำกัด คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นต้น
- บริษัทฯ ได้ขยายขอบข่ายการสอบเทียบเครื่องมือวัดด้วยความถี่สูง (RF High Frequency) และได้รับการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 version 2005 จึงทำให้ห้องปฏิบัติการฯ มีขอบข่ายการได้รับการรับรองตามมาตรฐานดังกล่าวเพิ่มขึ้น





๔.๕ บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสารสำหรับสายการบิน

บริษัทฯ ได้จัดหาอุปกรณ์สื่อสารให้กับสายการบิน ผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยาน กลุ่มพลังงานได้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ เช่น ใช้งานวิทยุ Digital Trunked Radio, Analog Trunked Radio, Conventional Radio และ Air/Ground Radio ส่วน ATN Terminal & Printer ได้ให้บริการเช่าใช้งานแก่สายการบิน และผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยาน โดยมีระบบอุปกรณ์สื่อสารที่ให้เช่าใช้งานรวมทั้งสิ้น ๗,๙๘๒ เพิ่มขึ้น ๑,๘๐๖ ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๙.๒๔ เมื่อเทียบกับอุปกรณ์ที่ให้บริการ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ บริษัทฯ ได้จัดหาอุปกรณ์สถานีแม่ข่าย ๒ สถานีและอุปกรณ์ลูกข่ายจำนวน ๑,๐๕๐ เครื่อง เพื่อทดแทนอุปกรณ์เดิมและสำรองไว้สำหรับความต้องการของผู้ใช้บริการในอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้บริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์สื่อสารให้กับกลุ่ม ปตท. รวมถึงการติดตั้ง รื้อถอนอุปกรณ์สื่อสารที่ให้สายการบินเช่าใช้งาน

๔.๖ บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

บริษัทฯ ได้ให้บริการขายสื่อสารผ่านดาวเทียมแก่หน่วยงานด้านการบินในประเทศต่าง ๆ เพื่อใช้ติดต่อสื่อสารด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในวงจรรเสียง (voice) และวงจรรข้อมูล (data) จำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา เมียนมาร์ และบังกลาเทศ

๔.๗ บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

บริษัทฯ ได้ให้บริการนี้ แก่สายการบิน จำนวน ๑๒๕ สายการบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๗ สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการกว่า ๔,๘๐๐ ลำ และมีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลการบินทั้งสิ้น ๖๕.๕๔ ล้านกิโลบิตเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๔ จำนวน ๑๑.๑๖ ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๐.๕๒

ปัจจุบันมีสถานีภาคพื้นระยะไกลรวม ๘๕ สถานี โดยมีขอบเขตพื้นที่ของข่ายสื่อสารครอบคลุม ๑๓ ประเทศ ได้แก่ ไทย เกาหลีใต้ สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ บรูไน ฟิลิปปินส์ มองโกเลีย มาเลเซีย อินเดีย กัมพูชา และไต้หวัน เพื่อให้อากาศยานพาณิชย์ต่าง ๆ สามารถติดต่อสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่ที่สายการบินต่าง ๆ บินผ่านได้มากยิ่งขึ้น

๔.๘ บริการฝึกอบรม จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ และให้คำปรึกษา

บริษัทฯ ได้จัดฝึกอบรม รวม ๑๖ หลักสูตร โดยฝึกอบรมให้กับกรมเจ้าท่า ๖ หลักสูตร กรมการบินพลเรือนมองโกเลีย ๕ หลักสูตร กรมการบินพลเรือนเมียนมาร์ ๑ หลักสูตร และกรมการบินพลเรือนเนปาล ๔ หลักสูตร

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้ความสนับสนุนในการปฏิบัติตามนโยบายขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการรองรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นควบคู่กับความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากกรมการบินพลเรือนมองโกเลีย ในการเป็นที่ปรึกษาโครงการ Radar Transition รวมทั้งประเมินความเสี่ยงจากการปรับขั้นตอนปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศ (Procedures) จาก Procedural Control (Non-Radar Control) ไปเป็น Radar Control





We ^{get} ready for **Risk Management**

เราพร้อมเสมอ เพื่อการบริหารและลดความเสี่ยงในการดำเนินกิจการครบทุกมิติ



การพัฒนาทรัพยากรบุคคล

และการพัฒนาองค์กร

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น ๒,๘๕๗ คน จำแนกได้ ดังนี้

- ทุ่งมหาเมฆ	๑,๕๕๑ คน
- สุวรรณภูมิ	๓๔๕ คน
- ดอนเมือง	๑๕๔ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	๑๓๕ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	๑๔๓ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	๑๒๑ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	๑๑๓ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	๘๓ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	๘๒ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	๕๓ คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	๓๘ คน
- ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานนครราชสีมา	๓๙ คน

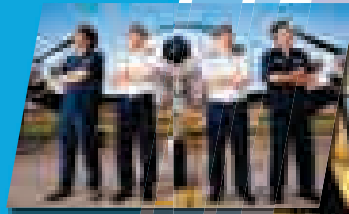
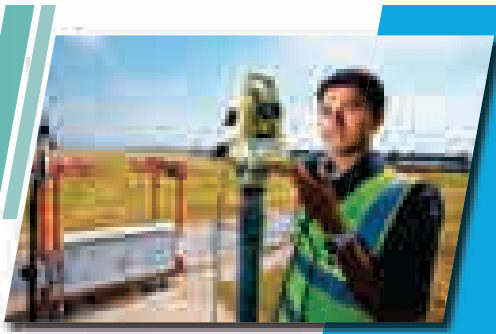
บริษัทฯ มุ่งเน้นให้ความสำคัญที่ทรัพยากรบุคคล (Human Resource) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมุ่งสร้างพลังที่เกิดจากความผูกพันของพนักงาน (Employee Engagement) ซึ่งทำให้พนักงานเกิดความมุ่งมั่นและอุทิศตนเพื่อความสำเร็จขององค์กร คุณลักษณะดังกล่าวสามารถสร้างได้ด้วยปัจจัยหลายประการ บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญในการสร้างพลังของบุคลากรโดยผ่านกระบวนการมุ่งเน้นบุคลากร อย่างไรก็ตามในโลกยุคปัจจุบันจะเห็นอย่างชัดเจนว่าองค์กรต้องรับมือกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา ซึ่งอาจเป็นการเปลี่ยนแปลงในลักษณะแบบค่อยเป็นค่อยไป การเปลี่ยนแปลงอันเนื่องจากการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาใช้งาน ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ไม่ว่าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงในลักษณะใดก็ตาม สิ่งสำคัญคือองค์กรจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้กับบุคลากรในองค์กร ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการปรับตัวขององค์กรเพื่อให้ดำเนินการกิจได้อย่างต่อเนื่องภายใต้การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ในปี ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้พัฒนารอบแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคลของ บริษัทฯ (AEROTHAI HR MODEL) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการสร้างความเชื่อมโยงของระบบงานย่อย ๆ (ภายในและภายนอก) ทั้งในด้านการบริหาร และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อให้มีความสอดคล้องเป็นทิศทางเดียวกันทั้งระบบ อีกทั้งการจัดการทรัพยากรบุคคลของ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นในเรื่องความสอดคล้องในเชิงยุทธศาสตร์ขององค์กร และการพยายามปรับกระบวนการของบทบาทด้านทรัพยากรบุคคลไปสู่หุ้นส่วนเชิงธุรกิจ (HR Strategic Partner) เพื่อนำไปสู่แนวทางการจัดการทรัพยากรบุคคลขององค์กรที่ยั่งยืน บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของวัฒนธรรมองค์กรอันเป็นรากฐานสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ และหากองค์กรใดมีวัฒนธรรมที่เข้มแข็งแล้ว คนในองค์กรจะสามารถทำงานร่วมกันอย่างมีความสุข หรือเรียกว่า “องค์กรแห่งความสุข” ได้

ดังนั้น ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินโครงการเพื่อค้นหาวัฒนธรรมที่ปรากฏอยู่ในองค์กรตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมทั้งวัฒนธรรมองค์กรที่มีความจำเป็นต่อองค์กรในการที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ในอนาคต และปัจจุบันได้มีติดตามระดับวัฒนธรรมองค์กรเพื่อพัฒนาแนวทางในการส่งเสริมให้บุคลากรทั่วทั้งองค์กรมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม และยั่งยืนสำหรับการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ในด้านการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล บริษัทฯ ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในเครือข่ายของหน่วยงานด้านทรัพยากรบุคคลทั้งภาครัฐและเอกชน โดยการเข้าร่วมสัมมนากับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สมาคมการจัดการงานบุคคลแห่งประเทศไทย กลุ่มงานด้านทรัพยากรบุคคลของรัฐวิสาหกิจชั้นนำ ๑๓ แห่ง และกลุ่มประสานงานบุคคลรัฐวิสาหกิจ (กปร.) โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อสร้างความร่วมมือ การถ่ายทอดความรู้ และการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับงานทรัพยากรบุคคลระหว่างองค์กรที่เป็นสมาชิก อันเป็นประโยชน์อย่างมากในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาบุคลากรให้กับประเทศภาคีสมาชิกโดยการจัดหลักสูตรการพัฒนาให้กับประเทศเนปาลด้วย

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในด้านคุณภาพชีวิตของพนักงาน โดยได้มีการปรับปรุงระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสวัสดิการประจำปี ๒๕๕๕ รวมทั้งการปรับปรุงแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสวัสดิการ และการให้บริการพนักงาน เพื่อให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม และมุ่งเน้นประสิทธิภาพในการบริหารค่าใช้จ่ายตามความจำเป็นและเหมาะสม และเพื่อให้การจัดการสวัสดิการตอบสนองต่อความต้องการของบุคลากรแต่ละกลุ่มและส่วนงานมากที่สุด ในปี ๒๕๕๕ จึงได้มีการสำรวจความต้องการและความพึงพอใจในรูปแบบการจัดสวัสดิการของบริษัทฯ โดยจะนำผลจากการสำรวจมาวิเคราะห์ และนำไปสู่การศึกษารูปแบบการจัดสวัสดิการที่มีความหลากหลายสอดคล้องกับความต้องการของบุคลากรโดยแท้จริงในอนาคต

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้พนักงานเล่นกีฬาต่าง ๆ ซึ่งดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อเป็นการออกกำลังกาย และการสร้างเสริมสุขภาพที่ดี โดยมีบุคลากรภายในเป็นผู้ให้คำแนะนำ มีการจัดโครงการพัฒนาคุณภาพชีวิตครบวงจร โดยอาศัยความร่วมมือจากโรงพยาบาลที่มาดำเนินการให้โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายมาเป็นผู้ให้ความรู้ด้านสุขภาพอนามัยที่ดีแก่พนักงาน และกระตุ้นเตือนให้ทุกคนเกิดความเข้าใจ และตระหนักที่จะดำเนินชีวิตอย่างเหมาะสมและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งการให้บริการตรวจสุขภาพทั่วไปและเฉพาะด้าน ทั้งนี้เพื่อมุ่งให้พนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี และมีความพร้อมในการทำงานอย่างเต็มกำลังความสามารถ อันจะเกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการ



การพัฒนาและส่งเสริมการจัดการเรียนรู้

บริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถตามความสามารถหลักเชิงกว้างของบริษัทฯ วางแผนการจัดการความรู้ การให้ทุนการศึกษา และจัดให้มีบรรยากาศแห่งการเรียนรู้ในองค์กร และส่งเสริมนวัตกรรม ซึ่งมีผลงานการดำเนินการภายใต้แผนงานวิสาหกิจ ฉบับปี ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ ประกอบด้วย

๑. งานพัฒนาฝึกอบรม
๒. งานการจัดการความรู้
๓. งานส่งเสริมนวัตกรรม

งานพัฒนาฝึกอบรม

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการดำเนินงานภายใต้กรอบการบริหารจัดการสมัยใหม่หลายด้าน อาทิเช่น การมุ่งสู่ระบบการบริหารจัดการด้านคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (TQM) เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายในภายนอก ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างก้าวกระโดด ซึ่งทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ถือเป็นหัวใจสำคัญ และปัจจัยหลักที่จะผลักดันการปฏิบัติการกิจในด้านต่าง ๆ ให้บรรลุวิสัยทัศน์ บรรลุเป้าหมายและทิศทางขององค์กรได้ บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร โดยกำหนดให้จัดหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรตามกรอบแนวคิดใหม่ หรือ หลักสูตรหลักในตำแหน่งงานที่สำคัญ (Key position) ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ เป็นต้นมา โดยแยกเป็น

หลักสูตรสำหรับฝ่ายบริหารทุกระดับ ในการพัฒนามุมมองด้านการบริหารจัดการ (Managerial Competency) ทั้งด้านเชิงทฤษฎี (Hard side) และด้านการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ผ่านประสบการณ์ (Soft side) รวมทั้งกิจกรรมการส่งเสริมการทำงานเป็นทีม

หลักสูตรสำหรับพนักงานในระดับผู้จัดการงานบริหารทั่วไป/เทียบเท่า ในหลักสูตรเน้นการพัฒนาการเรียนรู้ผ่านประสบการณ์ เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาตนเองทั้งด้านอารมณ์ สังคม การทำงานเป็นทีมในลักษณะเครือข่าย (Networking) และพัฒนาหลักการแนวคิด วิธีปฏิบัติ ได้เรียนรู้วิสัยทัศน์ แผนวิสาหกิจ เป้าหมายองค์กร และทิศทางการทำงานที่สอดคล้องกับการปฏิบัติงาน อันจะส่งผลให้ฝ่ายบริหารและพนักงานในกลุ่มเป้าหมาย ที่เป็นกำลังสำคัญในการผลักดันและขับเคลื่อนภารกิจขององค์กร หรืออาจมีโอกาสนในการปรับเลื่อนตำแหน่ง ได้เข้าใจบทบาท หน้าที่ของตนเอง เพื่อนำไปสู่การสนับสนุนเป้าหมายขององค์กร โดยสามารถนำวิสัยทัศน์ขององค์กรไปกำหนดกลยุทธ์ของหน่วยงานในแต่ละระดับ แปลงไปสู่แผนงาน/โครงการ และเกิดการปฏิบัติที่มีประสิทธิผล ภายใต้การบริหารจัดการที่เป็นระบบ รวมถึงมีการสื่อสารได้เป็นอย่างดี

ในปี ๒๕๕๕ ได้เน้นการจัดหลักสูตรหลักในระดับ ผู้อำนวยการใหญ่/เทียบเท่า ขึ้นไป เนื่องจากเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบต่อบริษัทฯ ในฐานะผู้นำพาวิสัยทัศน์ กระตุ้น ส่งเสริม และสร้างแรงบันดาลใจ ให้ลงไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้นจึงจัดหลักสูตรการเสริมสร้างภาวะ ผู้นำในการบริหารงานด้านต่าง ๆ และการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างทีมงาน ออกเป็นหมวดดังนี้

๑. หมวดความรู้ด้านการบริหารจัดการ ได้แก่

- หลักสูตร การสร้างทัศนคติต่อการเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่ (Journey to Newland)
- กิจกรรม การประเมินศักยภาพความเป็นผู้นำ ด้วยเครื่องมือประเมินเชิงบุคลิกภาพของ Hogan Assessment
- หลักสูตรหลัก การเป็นผู้นำต้นแบบ Direction Motivation Guidance (DMG)
- กิจกรรม สะท้อนคุณลักษณะความเป็นผู้นำ (Reflection Session)

๒. หมวดการบริหารงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์

- หลักสูตรหลัก การกำหนดวิสัยทัศน์และเป้าหมายรวมขององค์กร (Corporate Vision and Goal Setting)

๓. หมวดการบริหารคน

- หลักสูตรหลัก การบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management)

๔. กิจกรรม AEROTHAI SMART Synergy Camp

นอกจากนี้บริษัทฯ มีการสนับสนุนให้มีการเพิ่มพูนความรู้ของพนักงาน รวมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่จะเป็นกำลังสำคัญในอนาคต โดยส่งเสริมให้ทุนการศึกษาแก่พนักงานและบุคคลภายนอก (ทุนต่อเนื่อง) เพื่อศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียงทั้งในและต่างประเทศ จนถึงระดับปริญญาเอกในสาขาวิศวกรรมศาสตร์ วิทยาศาสตร์ประยุกต์ การบริหารจัดการที่เป็นประโยชน์ต่อการกิจของบริษัทฯ และอุตสาหกรรมการบิน ของประเทศ และนอกเหนือจากการให้ทุนการศึกษาแล้ว บริษัทฯ ยังสนับสนุนพนักงานให้ลาศึกษาต่อได้ ทั้งเต็มเวลาหรือบางส่วน เพื่อเป็นการพัฒนาระดับคุณวุฒิและคุณภาพพนักงานโดยรวมให้กับองค์กร เพื่อรองรับการเจริญเติบโตขององค์กรในอนาคต

งานการจัดการความรู้

บริษัทฯ ได้นำเครื่องมือการจัดการความรู้เข้ามาดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทการจัดการความรู้ เพื่อเป็นการกำหนดทิศทางและกรอบในการสร้างระบบการจัดการความรู้ขององค์กร ซึ่งปัจจุบันเป็นการดำเนินการภายใต้แผนแม่บทการจัดการความรู้ปี ๒๕๕๔-๒๕๕๘ มีเป้าประสงค์เพื่อให้เกิดโอกาสในการหาแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ในอันที่จะนำไปสู่การพัฒนาและสร้างฐานความรู้ที่เข้มแข็ง และมีคุณค่าขององค์กรเพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมโลกโดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่สำคัญคือ การนำระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Total quality Management : TQM) มาประยุกต์ใช้ในระบบการจัดการความรู้ สร้างการมีส่วนร่วมในพนักงานทุกระดับ พร้อมทั้งนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยสนับสนุนตลอดจนส่งเสริมให้มีการสร้างนวัตกรรมระดับปฏิบัติการทั่วทั้งองค์กร สำหรับการดำเนินการจัดการความรู้ ปี ๒๕๕๕ มีรายละเอียดผลการดำเนินการดังนี้

๑. โครงการพัฒนาศักยภาพ Knowledge Facilitator (KF) ดำเนินการจัดสัมมนาหัวข้อ “การจัดการความรู้ตามแนวทาง TQM และ SEPA”
๒. โครงการสัมมนา : KM เครื่องมือสำหรับผู้บริหาร ดำเนินการผ่านทางเวทีประชุมฝ่ายจัดการทุกระดับ บริษัทฯ ได้นำเสนอกระบวนการจัดการความรู้ที่ได้มีการทบทวนขึ้นใหม่ พร้อมทั้งบทบาทหน้าที่ของผู้บริหารที่จะมีส่วนร่วมในการจัดการความรู้แต่ละสายงาน
๓. โครงการผลิตสื่อการเรียนรู้สำหรับให้บริการบนระบบ E-Learning ปี ๒๕๕๕ ได้คัดเลือกหลักสูตร “การวางแผนปฏิบัติการ” เพื่อพัฒนาและพร้อมให้บริการบนระบบ E-Learning ในเดือนตุลาคม ๒๕๕๕
๔. โครงการแบ่งปันความรู้และประสบการณ์ผ่านเรื่องเล่า (Story Telling) ปี ๒๕๕๕ สามารถจัดทำบันทึกความรู้/ประสบการณ์ รวม ๔ เรื่อง เพื่อให้พนักงานสามารถเรียนรู้ร่วมกันได้ผ่านทางเว็บไซต์ของ บริษัทฯ ได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๕๕
๕. โครงการ KM e-Magazine จัดทำปีละ ๒ ฉบับ โดย KM e-Magazine ฉบับที่ ๑ ได้เผยแพร่บนเว็บไซต์ บริษัทฯ ในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๕





งานส่งเสริมนวัตกรรม

ในปี ๒๕๕๕ บริษัท ได้รับรางวัลนวัตกรรม (ชมเชย ระดับองค์กร) ในงานมอบรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น ประจำปี ๒๕๕๕ ที่จัดโดยกระทรวงการคลัง จากผลงานสายอากาศ VHF เพื่อการใช้งานติดต่อขณะปรับแต่งอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ (ความถี่ ๑๓๒.๐๕ เมกะเฮิร์ต) ที่พัฒนาโดยบุคลากรของบริษัท ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมนวัตกรรมภายในองค์กร ให้การสนับสนุนงานด้านนี้มาอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบและมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ เน้นการทำงานอย่างมีส่วนร่วม มีผู้บริหารระดับสูงร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม มีบทบาทในการกำหนดนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน กำกับดูแล อีกทั้งมีการบูรณาการงานส่งเสริมนวัตกรรมกับงานการจัดการความรู้อย่างเป็นรูปธรรม สนับสนุนการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และองค์กรแห่งนวัตกรรมอย่างชัดเจนยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการให้ความรู้ กระตุ้นให้พนักงานเสนอความคิดสร้างสรรค์ จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนความรู้ และแนวคิดระหว่างกลุ่มพนักงาน มีการจัดกิจกรรมการประกวดผลงานนวัตกรรมประจำปี มีการให้แรงจูงใจการสร้างผลงานนวัตกรรมในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งนับว่าเป็นการสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการพัฒนางานอย่างเข้มแข็งและจริงจัง

การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศ

การพัฒนาบุคลากรด้านการบริการการเดินอากาศของบริษัท ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีจำนวนเพียงพอเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างมีประสิทธิภาพด้วยความปลอดภัย และเป็นการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายตามทิศทางที่กำหนดไว้ นอกจากนี้บริษัท ยังพัฒนาให้มีความสามารถเหมาะสมกับความรับผิดชอบในตำแหน่งงาน หรือในตำแหน่งงานที่สูงขึ้น และเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรซึ่งจะต้องปฏิบัติงานร่วมกับระบบ FDMC ในส่วนของ Pre-Flight Management โดยมีการจัดหลักสูตรฝึกอบรมทั้งในประเทศและหลักสูตรต่างประเทศ รวมถึงการเดินทางต่างประเทศ นอกจากการพัฒนาบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานอยู่ในระดับสากลตามมาตรฐานข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) แล้ว ยังมีการพัฒนาระบบการฝึกปฏิบัติการจำลองโดยการนำระบบ Voice Communication System : VCCS แบบหน้าจอสัมผัสมาใช้ ตลอดจนการนำโปรแกรมปฏิบัติการจำลองแบบ ๑๘๐ องศา และ ๓๖๐ องศา มาใช้ในการฝึกอบรม เพื่อลดข้อจำกัดทางด้านเทคนิค และเพิ่มพูนศักยภาพในการเรียนรู้ให้กับผู้เข้ารับการฝึกด้วยโปรแกรมที่ทันสมัยมีสภาพเหมือนจริง อันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการเรียนรู้ของบุคลากรส่งผลให้บุคลากรมีความคุ้นเคยกับอุปกรณ์ก่อนการปฏิบัติงานจริง

๑. โครงการพัฒนาขีดความสามารถในการใช้ภาษาอังกฤษ สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ (ATC English Proficiency)

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษ ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานภาษาอังกฤษ ICAO ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินงานโครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และควบคุมอากาศยาน-ATC & Pilot English Proficiencyอย่างต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินตามมาตรฐาน ICAO ให้กับผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศและควบคุมอากาศยาน เพื่อสนับสนุนทักษะความชำนาญด้านการใช้ภาษาอังกฤษในการปฏิบัติงาน และเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้ารับการทดสอบภาษาอังกฤษการบินกับสถาบันการทดสอบที่ได้รับการรับรองจาก กรมการบินพลเรือน (บพ.) การดำเนินงานดังกล่าว แบ่งออกเป็น ๒ โครงการใหญ่ ๆ ดังนี้

๑. โครงการฝึกอบรม/พัฒนาขีดความสามารถด้านภาษาอังกฤษการบินสำหรับผู้อยู่ในระดับ Operational Level 4 หรือสูงกว่า - “Achieve Level 5” ซึ่งประกอบไปด้วย ๓ กิจกรรมหลัก ดังนี้
 - กิจกรรม Aviation English Workshop จำนวน ๒๘ รุ่น (ส่วนกลาง ๑๒ รุ่น และส่วนภูมิภาค ๑๖ รุ่น)
 - กิจกรรม One-to-One (Individual Training Session-๓๐ นาที/ครั้ง)
 - โปรแกรมการเรียนรู้ด้วยตนเอง ๑๐๐ ชั่วโมง

๒. โครงการพัฒนากลุ่มบุคลากรเพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ส่งเสริมการพัฒนาภาษาอังกฤษการบิน โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “ATC & Pilot English Facilitator” เป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง มาตั้งแต่ ปี ๒๕๔๘

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการพัฒนากลุ่มบุคลากรที่ทำหน้าที่เป็น Interviewer/Rater เพื่อปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับสถาบันการทดสอบที่ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน ในการดำเนินงานจัดทดสอบภาษาอังกฤษการบินตามมาตรฐาน ICAO สำหรับกลุ่มผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งบริษัทฯ ซึ่งประกอบไปด้วยการปฏิบัติงานด้านการอำนวยความสะดวกและการประเมินผล

ทั้งนี้ผลจากการดำเนินงานโครงการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในปัจจุบันกลุ่มผู้ปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศทั้งบริษัทฯ จำนวน ๘๐๐ คน สามารถสอบผ่านเกณฑ์มาตรฐานภาษาอังกฤษ ICAO ได้หมดทุกคน ตั้งแต่ ปี ๒๕๕๔ จนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายเบื้องต้นที่บริษัทฯ ได้วางไว้

โครงการพัฒนาเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศแนวใหม่ (ATC Fast Track)

การผลิตเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศตามโครงการฯ ดังกล่าวได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๓ มาถึงปัจจุบัน เพื่อให้ได้บุคลากรที่มีจำนวนพอเพียง และมีประสิทธิภาพตามความต้องการขององค์กร ทั้งนี้การดำเนินการได้มีการทบทวนเป้าหมายในการผลิตบุคลากรในแต่ละปีตามภารกิจที่ต้องรับผิดชอบทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้จัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศแนวใหม่ จำนวน ๑ รุ่น รวม ๒๐ คน ในจำนวนนี้ ๑๕ คน อยู่ระหว่างการอบรม ณ สถาบันการบินพลเรือน และ ๕ คน ฝึกปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

บริการฝึกอบรมและให้คำปรึกษา

บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากประเทศเนปาล ประเทศมองโกเลีย และประเทศเมียนมาร์ ให้จัดฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ ดังนี้

- หลักสูตร Financial and Administration Training Course หลักสูตร ATC Watch Supervisor Training Course และหลักสูตร 3-D Simulator Orientation Visit สำหรับเจ้าหน้าที่เนปาล
- หลักสูตร New Flight Plan Format Training และหลักสูตร Air Traffic Flow Management สำหรับเจ้าหน้าที่มองโกเลีย
- หลักสูตร 3-D Aerodrome & Air Traffic Control Simulator สำหรับเจ้าหน้าที่เมียนมาร์

การพัฒนาศักยภาพด้านวิศวกรรม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการพัฒนาศักยภาพด้านวิศวกรรมโดยบริษัทฯ ได้รับอนุมัติงบประมาณ จำนวน ๘,๑๗๓,๘๙๓ บาท ในการดำเนินการฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพด้านวิศวกรรม โดยได้ดำเนินการฝึกอบรม/พัฒนารวมทั้งสิ้น ๑๐๙ หลักสูตร เป็นการดำเนินการจัดฝึกอบรมภายในหน่วยงาน จำนวน ๒๒ หลักสูตร ส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมกับหน่วยงานภายนอก จำนวน ๘๗ หลักสูตร และส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมกับหน่วยงานในต่างประเทศ จำนวน ๔ หลักสูตร รวมจำนวนบุคลากรด้านวิศวกรรมที่เข้ารับการอบรมทั้งสิ้น ๔๗๖ คน

ในการฝึกอบรมดังกล่าวข้างต้น มีโครงการฝึกอบรมที่สำคัญที่บริษัทฯ ดำเนินการจัดฝึกอบรม คือ โครงการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่วิศวกรรมจราจรทางอากาศ เพื่อเตรียมความพร้อมในการนำระบบ CNS/ATM เข้าใช้งาน โดยจัดฝึกอบรมหลักสูตร “การเดินอากาศระบบใหม่ : เทคโนโลยี CNS/ATM ประจำปี ๒๕๕๕” เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรด้านวิศวกรรมที่ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค จำนวน ๔ แห่ง คือ รุ่นที่ ๑ จัดที่ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต รุ่นที่ ๒ จัดที่ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ รุ่นที่ ๓ จัดที่ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี และรุ่นที่ ๔ จัดที่ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เตรียมการสำหรับการพัฒนาศักยภาพด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ให้ได้ตามมาตรฐานตามต้องการการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดไว้ โดยดำเนินโครงการจัดทำเส้นทางการพัฒนาศักยภาพด้านวิศวกรรม (Training Roadmap for Engineering) และโครงการพัฒนาหลักสูตรในระดับ Basic Training ตามเส้นทางการพัฒนาศักยภาพด้านวิศวกรรม และบริษัทฯ ยังมีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการเพิ่มศักยภาพวิศวกรประจำศูนย์ควบคุมการบิน และศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศส่วนภูมิภาคที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มศักยภาพวิศวกรสังกัดสายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศประจำศูนย์ฯ ให้ปฏิบัติงานข้ามสายงาน เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนอัตรากำลัง และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของวิศวกร

การนำระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรเข้ามาใช้งาน

บริษัทฯ นำระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรเข้ามาใช้งานตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถยกระดับคุณภาพการบริการ และสร้างความยั่งยืนให้กับองค์กร

ในปี ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ดำเนินการนำระบบบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรเข้ามาใช้งาน ต่อเนื่องจากปี ๒๕๕๔ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการในสองส่วนคือ การทบทวนระบบงาน/กระบวนการที่สำคัญ และการตรวจประเมินองค์กรตามระบบประเมินรัฐวิสาหกิจ เพื่อนำผลการประเมินมาวางแผนวิสาหกิจ โดยบริษัทฯ ได้กำหนดเป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักขององค์กร ด้านกระบวนการภายใน : การบริหารกระบวนการอย่างมีคุณภาพให้ครอบคลุมทุกกระบวนการทำงาน





การดำเนินงานบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายในประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕

การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) และการวิเคราะห์ความเสี่ยงตามสถานการณ์ เนื่องจากปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่าง ๆ และสภาพแวดล้อมมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนของสถานะเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ ซึ่งการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในถือเป็นกลไกสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง บรรลุผลสำเร็จตามกลยุทธ์ และเป้าหมายที่สำคัญได้ รวมทั้งยังช่วยสร้างความพร้อมให้กับบริษัทฯ ในการเผชิญกับความเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้นำกระบวนการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในมาเป็นเครื่องมือช่วยในการบริหารงานทั่วทั้งองค์กร โดยมีผลการบริหารความเสี่ยงที่สำคัญ ดังนี้

การบริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

บริษัทฯ ได้มีการกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยง เพื่อช่วยป้องกันเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อระดับความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๔ มีประเด็นความเสี่ยงซึ่งบริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยงเป็นพิเศษ คือการเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ในการให้บริการการเดินอากาศ โดยมีการรายงานอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นให้ผู้บริหารได้รับทราบเป็นประจำทุกเดือน นอกจากนี้ มีการนำข้อมูลอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ มาวิเคราะห์หาพหุปัจจัยเปรียบเทียบกับปีงบประมาณที่แล้ว (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔) และแนวโน้มที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต พบว่า ข้อมูลค่าเฉลี่ยการเกิดอุบัติการณ์มีสถิติที่ดีขึ้น แต่บริษัทฯ ก็ยังคงดำเนินการ บริหารความเสี่ยงด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องต่อไป เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ

การบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน

บริษัทฯ ติดตามและเฝ้าระวังปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจในยุโรปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบในวงกว้าง รวมถึงภาคเศรษฐกิจโลก โดยดำเนินมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กร และดำเนินตามมาตรการควบคุมความเสี่ยง นอกจากนี้ได้ทบทวนและกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงเพิ่มเติม เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงิน และรักษาความสมดุลทางบัญชีให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม แม้ว่าบริษัทฯ จะต้องเผชิญปัญหาจากปัจจัยภายนอก ทั้งการปรับเพิ่มอัตราค่าบริการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย รวมถึงการปรับเพดานเงินเดือนขั้นต่ำ แต่บริษัทฯ สามารถบริหารความเสี่ยงทางการเงินอยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้



การบริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

จากแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๘ บริษัทฯ สามารถบริหารความเสี่ยงในมิติของความอยู่รอด/ความยั่งยืนขององค์กร ในการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจภายใต้ระบบ SEPA พบว่าบริษัทฯ มีการบริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในระดับที่สามารถยอมรับได้ อย่างไรก็ตามในปีงบประมาณถัดไป (ปีงบประมาณ ๒๕๕๖) บริษัทฯ จะนำการถ่วงน้ำหนักของแต่ละโครงการมาใช้เพื่อความสำเร็จของการดำเนินโครงการ และสะท้อนถึงการทำงานที่มีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง

การบริหารความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ

บริษัทฯ ได้มีการบันทึกสถิติรายงานข้อร้องเรียน และตั้งคณะกรรมการสอบสวนในแต่ละกรณีเพื่อสืบสวนหาข้อเท็จจริง ซึ่งหลังจากได้วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบแล้ว พบว่าข้อมูลร้องเรียนมีอัตราลดลงเมื่อเทียบกับปีงบประมาณที่ผ่านมา (ปีงบประมาณ ๒๕๕๔) และเป็นประเด็นร้องเรียนระดับบุคคลเท่านั้น จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงที่อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ แต่ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการติดตามข้อกำหนด/มาตรฐานด้านการเงิน หลักธรรมาภิบาล (Good Corporate Governance : GCG) และกฎหมายต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถบริหารความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

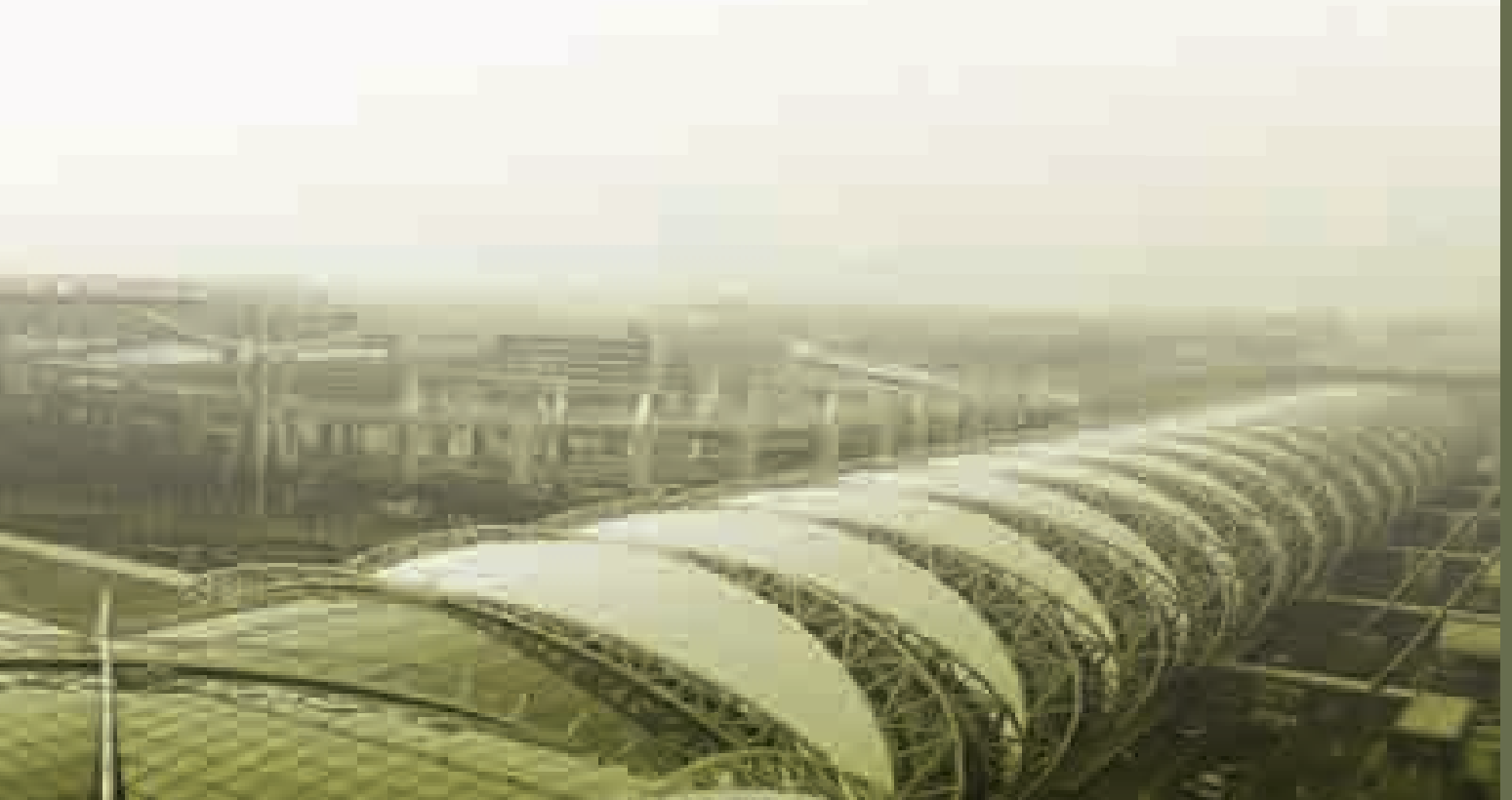
การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM)

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจเป็นแผนงานระยะยาว ซึ่งเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ และได้มีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่องตามแผน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้จัดทำแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง กรณีน้ำท่วมกรุงเทพและปริมณฑล สูงเกินกว่า ๒ เมตร (สำนักงานใหญ่ ห้างมาเมฆ/สนามบินสุวรรณภูมิ/สนามบินดอนเมือง) และมีการฝึกซ้อมแผนดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างปีตามสถานการณ์ที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ ทั้งกรณีวิกฤติเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศยุโรป ผลกระทบจากการปรับอัตราค่าบริการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย โดยการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว ได้มีการวิเคราะห์ความเสี่ยงตามสถานการณ์จากภายนอก และความเสี่ยงทั้งภายในองค์กร

การควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้ดำเนินการทบทวนสภาพแวดล้อมการควบคุมภายในให้มีความสอดคล้องกับองค์ประกอบของการควบคุมภายใน ตามมาตรฐานการควบคุมภายในของคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน (คตง.) ทั้งนี้ในปี ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้มีการประเมินความเสี่ยง โดยเฉพาะจากปัจจัยภายนอกที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานขององค์กร เช่น ภัยธรรมชาติ ภาวะเศรษฐกิจ สถานการณ์ทางการเมือง พร้อมทั้งทบทวนและกำหนดมาตรการควบคุมภายในต่าง ๆ เพิ่มเติม เพื่อให้มีความเพียงพอ เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ ได้แก่การจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินทางการเงิน การจัดทำและฝึกซ้อมแผนบริหารความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) เป็นต้น รวมทั้งการจัดทำแผนปรับปรุงในประเด็นต่างๆ จากผลการประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง (Control Self-Assessment : CSA) ด้วย



การกำกับดูแลกิจการที่ดี

การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CG & CSR)

จากการที่กระทรวงการคลังได้กำหนดหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ เพื่อใช้เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้เกิดความโปร่งใสในกิจการรัฐวิสาหกิจ อีกทั้งทำให้เกิดระบบการบริหารจัดการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ และสามารถนำไปใช้ปฏิบัติได้อย่างจริงจัง เป็นรูปธรรม

บริษัทฯ เป็นหน่วยงานภาครัฐซึ่งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ ในด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ และสื่อสารการบิน โดยมีสถานภาพเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ดังนั้นเพื่อเป็นการเสริมสร้างและจัดการระบบบริหารจัดการองค์กร เพื่อตอบสนองนโยบายของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) บริษัทฯ จึงได้ใช้หลักการ และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีของ รัฐวิสาหกิจของ สคร.ปี ๒๕๕๒ เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้เกิดความโปร่งใสในกิจการรัฐวิสาหกิจ นอกจากนั้นยังมุ่งมั่นพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการและการบริการขององค์กรให้ตอบสนองความต้องการประชาชน โดยเน้นการพัฒนากิจกรรมดำเนินงานต่าง ๆ ที่แสดงออกถึงความรับผิดชอบต่อสังคม

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และเพื่อให้การบริหารงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เป็นธรรม โดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ตลอดจนการดูแลรักษาสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นในปี ๒๕๕๕ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมขึ้น โดยให้มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ให้เป็นไปตามแผน และตามหลักธรรมาภิบาลอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ทั้งนี้ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ยังได้รณรงค์เรื่องนี้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ทั้งยังสนับสนุนและกระตุ้นให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส ใส่ใจคุณธรรม จนเกิดเป็นวัฒนธรรมธรรมาภิบาลขึ้นในองค์กร ทำให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มมีความเชื่อมั่นและรับประโยชน์สูงสุดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ



ผลการดำเนินงานที่สำคัญ

๑. การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลที่ดีของ บริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนนโยบายการกำกับดูแลที่ดีของบริษัทฯ และมีความเป็นปัจจุบันมากขึ้น โดยทบทวนปรับชื้อนโยบายให้ครอบคลุมเรื่องการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และปรับข้อความในรายละเอียดของนโยบาย โดยเพิ่มเรื่องการรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น นโยบายฯ ดังกล่าวได้ประกาศใช้แล้วเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ดังนี้

“ นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ บพท.

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ให้บริการที่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตอบสนองความพึงพอใจ

ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยความ เป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ”

๒. การจัดทำแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ มีผลในทางปฏิบัติ อย่างแท้จริง และเกิดประโยชน์กับทุกฝ่าย ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ จึงได้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ขึ้น ประกอบด้วยแผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) และแผนงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ตลอดจนแนวทางการส่งเสริมการดำเนินงานทั้ง CG&CSR โดยแผนแม่บทฯ ดังกล่าวได้กำหนดตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ให้มีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ เพื่อง่ายต่อการถ่ายโยงและกำหนดตัวชี้วัดในแต่ละเกณฑ์ได้อย่างชัดเจน และเป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้ อีกทั้งยังใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อบริษัทฯ อย่างจริงจัง ทั้งนี้แผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม เมื่อวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๕ แผนแม่บทฯ และการแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมปี ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ทั้งสิ้น ๕ ยุทธศาสตร์ พร้อมทั้งมาตรการและแนวทางปฏิบัติทั้งสิ้น ๒๒ กิจกรรม ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ได้ดำเนินการวิจัยเชิงสำรวจ “การมีส่วนร่วมของพนักงานในกิจกรรมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม การปฏิบัติตนในวัฒนธรรมองค์กร SMART AEROTHAI และความตระหนักรู้ถึงความสำคัญในการเตรียมความพร้อมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม” และมีผลดังนี้

ผลจากการสำรวจประจำปี ๒๕๕๕

ผลการสำรวจจากผู้ตอบแบบสอบถามที่ให้ข้อมูลครบถ้วนถูกต้องจำนวน ๙๐๓ คน จากแบบสอบถามที่แจกจ่ายไป จำนวน ๙๐๖ คน คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๖๗ ดังนี้

ด้านการมีส่วนร่วมของฝ่ายจัดการและพนักงานฯ พบว่า การมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๓.๐๙

ด้านการปฏิบัติตนในวัฒนธรรมองค์กร SMART AEROTHAI ของฝ่ายจัดการและพนักงานฯ พบว่า มีการปฏิบัติตนในวัฒนธรรมองค์กร SMART AEROTHAI ในกิจกรรมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๔.๑๑

ด้านความตระหนักรู้ถึงความสำคัญในกิจกรรมฯ ของฝ่ายจัดการและพนักงานฯ พบว่า มีความตระหนักรู้ถึงความสำคัญในกิจกรรมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีระดับความตระหนักอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ ๔.๑๙



การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ

ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐

ด้วยพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ กำหนดให้หน่วยงานของรัฐจะต้องเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของหน่วยงานให้ประชาชนรับทราบ และบางเรื่องต้องส่งข้อมูลข่าวสารของราชการลงพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา ๗ เพื่อให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร พ.ศ. ๒๕๔๐ บริษัทฯ ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๑ โดยปัจจุบันกองที่รับผิดชอบ คือกองสื่อสารองค์กร (สำนักงานใหญ่ พุ่งมหาเมฆ ๑๐๒ ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๕ ๙๓๘๘) เปิดให้บริการแก่ประชาชนทุกวันทำการ ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐-๑๖.๓๐ น.

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารบริษัทฯ ประกอบด้วย

๑. ข้อมูลการบริหารงาน ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป (ประวัติความเป็นมา/นโยบาย/วิสัยทัศน์/ภารกิจ/รายนามสัดส่วนผู้ถือหุ้น) โครงสร้างองค์กร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และรางวัลต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ได้รับ
๒. ข้อมูลรายงานต่าง ๆ ประกอบด้วยหนังสือรายงานประจำปี แผนวิสาหกิจ แผนงานโครงการ อัตราค่าบริการ (Flight Charge) รายงานด้านการเงิน รายงานภาคธุรกิจ ผลงานนวัตกรรม และผลการประชุมของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ที่สำคัญ
๓. ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้าง ประกอบด้วยประกาศสอบราคา ประกาศประกวดราคา ผลการจัดซื้อจัดจ้าง
๔. ข้อมูลสัญญาต่าง ๆ ประกอบด้วยสัญญาจ้าง/ซื้อในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงสัญญาที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจของบริษัทฯ
๕. ข้อมูลข่าวประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย วารสารเผยแพร่ต่าง ๆ และสรุปข่าวประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ นอกจากนี้สามารถค้นหาข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ www.aerothai.co.th

การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

ในรอบปี ๒๕๕๕ มีผู้มาใช้บริการทางเว็บไซต์ จำนวน ๔๙๘,๙๖๐ ราย โดยส่วนใหญ่ค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับภารกิจของบริษัทฯ ประวัติความเป็นมา และการประกาศรับสมัครงาน ทั้งนี้ไม่ปรากฏว่ามีประชาชนใช้สิทธิร้องเรียนหรืออุทธรณ์ตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ แต่อย่างใด

การดำเนินงานของศูนย์ข้อมูลข่าวสาร

การดำเนินงานของศูนย์ข้อมูลข่าวสารฯ ของบริษัทฯ ได้ให้บริการต่อเนื่องมาโดยตลอด อีกทั้งได้จัดระบบข้อมูลข่าวสารฯ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดความโปร่งใส เสมอภาค และเป็นธรรมในการให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของทางราชการ ตามเจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐



รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕

คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| ๑. พลเอก พงษ์เทพ สุวรรณทัต | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลตำรวจโท ยงยุทธ เทียหวะกุล | กรรมการ |
| ๓. นายพิสิษฐ บุญช่วง | กรรมการ |

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ในระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม ๙ ครั้ง โดยมีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายใน และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ และความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับมติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

๒. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงาน ของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. ๒๕๔๔

๓. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่าเป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่ามีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกัน หรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้

๔. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ

๕. สอบทานดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุม รวมทั้งประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะและผลการดำเนินงานตามดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน ๔.๐๐ และ ๔.๐๐ จากคะแนนเต็ม ๔.๐๐ ตามลำดับ

สำหรับกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบให้ใช้ฉบับเดิมไปพลางก่อน เนื่องจากกระทรวงการคลังอยู่ระหว่างการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาบางส่วน โดยจะทำการทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบหลังจากที่กระทรวงการคลังกำหนดให้ใช้คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ อย่างเป็นทางการ

๖. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติดัชนีวัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี แผนการตรวจสอบประจำปี ๒๕๕๖ รวมทั้งให้ความเห็นชอบการทบทวนงบประมาณประจำปี ๒๕๕๖ ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบประจำปี ๒๕๕๕ ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน นักวิชาการระดับผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน สอบทานรายงานประจำปีของสำนักตรวจสอบภายใน ปี ๒๕๕๕ แผนการสรรหาบุคลากรด้านตรวจสอบภายในประจำปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ แผนการฝึกอบรมประจำปี ๒๕๕๖ รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ

สำหรับกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน เห็นชอบให้ใช้ฉบับเดิมไปพลางก่อน เนื่องจากกระทรวงการคลังอยู่ระหว่างการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาบางส่วน โดยจะทำการทบทวนกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในหลังจากที่กระทรวงการคลังกำหนดให้ใช้คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ อย่างเป็นทางการ

๗. บริษัทฯ มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชีประจำปี จำนวน ๖๐๐,๐๐๐ บาท จากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า งบการเงินแสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดี ที่กระทรวงการคลังกำหนด และไม่พบว่ามีประเด็นเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน พร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบหรือพิจารณาอย่างสม่ำเสมอ และบริษัทฯ ได้นำไปพิจารณาเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยที่พลเอก พณท์ สุวรรณทัต ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๕ จึงเป็นเหตุให้ พลเอกพณท์ สุวรรณทัต พ้นจากการเป็นประธานกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้นายพิสิษฐ บุญช่วง เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๕ (๕๓๘) เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๕๕ ดังนั้นรายงานคณะกรรมการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕ นายพิสิษฐ บุญช่วง จึงเป็นผู้ลงนาม



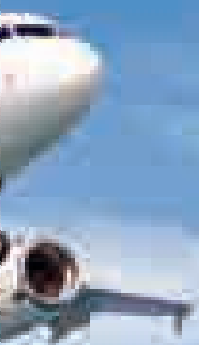
(นายพิสิษฐ บุญช่วง)
ประธานกรรมการตรวจสอบ





We ^{get}
ready
for **Financial
Goals**

เราพร้อมเสมอ เพื่อเป้าหมายทางการเงินที่สูงสุด



๑. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของ บริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ๒๕๕๕ ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหาร ความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของ บริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๒. ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	๒๕๕๕	๒๕๕๔	๒๕๕๓
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)			
รายได้รวม	๖,๙๕๕.๔๒	๖,๒๓๓.๓๖	๕,๒๖๕.๖๗
ค่าใช้จ่ายรวม	๖,๗๘๐.๗๒	๕,๘๕๖.๓๙	๕,๔๔๖.๖๗
ค่าบริการรอจ่ายคืน(เรียกเก็บ)บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๑๗๔.๗๐	๓๗๗.๓๗	(๑๘๑.๐๐)
ฐานะการเงิน (ล้านบาท)			
สินทรัพย์รวม	๖,๗๓๒.๔๑	๗,๒๓๗.๕๒	๗,๑๑๘.๑๐
หนี้สินรวม	๕,๙๓๐.๘๑	๖,๔๗๖.๓๐	๖,๓๓๐.๒๔
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๘๐๑.๖๐	๗๙๘.๙๗	๗๘๗.๘๖
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๗.๔๐	๘.๑๑	๘.๐๓
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๒๔	๑.๒๕	๑.๔๒

๓. รายงานและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๑๗๔.๗๐ ล้านบาท

รายการ	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๔	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	๖,๐๗๓.๘๑	๕,๖๐๕.๗๖	๔๖๘.๐๕	๘
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	๘๐๘.๘๐	๔๖๐.๗๙	๓๔๘.๐๑	๗๖
รายได้อื่น	๗๒.๘๑	๑๖๗.๒๑	(๙๔.๔๐)	(๕๖)
รายได้รวม	๖,๙๕๕.๔๒	๖,๒๓๓.๗๖	๗๒๑.๖๖	๑๒
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	๖,๖๑๕.๖๗	๕,๗๑๙.๕๐	๘๙๖.๑๗	๑๖
ต้นทุนทางการเงิน	๑๖๕.๐๕	๑๓๖.๘๙	๒๘.๑๖	๒๑
ค่าใช้จ่ายรวม	๖,๗๘๐.๗๒	๕,๘๕๖.๓๙	๙๒๔.๓๓	๑๖
ค่าบริการรอจ่ายคืน(เรียกเก็บ)บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๑๗๔.๗๐	๓๗๗.๓๗	(๒๐๒.๖๗)	(๕๔)

๓.๑ การวิเคราะห์รายได้

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน ๖,๙๕๕.๔๒ ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๖,๐๗๓.๘๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๗ ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๘๐๘.๘๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๒ ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน ๗๒.๘๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑ ของรายได้รวม

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๖,๐๗๓.๘๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๔๖๘.๐๕ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘ โดยในปี ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีการปรับปรุงการเรียกเก็บค่าบริการตามโครงสร้าง/อัตราค่าบริการใหม่ ระยะที่ ๑ ตั้งแต่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ อัตรา En route charge เท่ากับ ๓,๓๐๐ บาท ต่อหน่วย และ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาทต่อหน่วย

สำหรับรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๘๐๘.๘๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๓๔๘.๐๑ ล้านบาท หรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗๖ ส่วนใหญ่เนื่องจากรายได้จากงานที่รับทำและค่าบริการข้อมูลการบินเพิ่มขึ้น นอกจากนี้รายได้อื่นลดลงจำนวน ๙๔.๔๐ ล้านบาท เนื่องจากปีก่อนมีรายได้ค่าบริการจากการส่งมอบงานล่าช้า รายได้จากการจำหน่ายอากาศยานและอุปกรณ์ซ่อมบำรุงอากาศยาน

๓.๒ การวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน ๖,๗๘๐.๗๒ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน ๔,๕๑๑.๙๒ ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ ๖๗ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน ๒,๑๐๓.๗๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๓๑ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และต้นทุนทางการเงิน จำนวน ๑๖๕.๐๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านความปลอดภัยได้ประมาณ ๒๓๓.๒๑ ล้านบาท

๔. รายงานและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน

๔.๑ การวิเคราะห์สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๖,๗๓๒.๔๑ ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ ๓๓ และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนร้อยละ ๖๗ โดยมี องค์ประกอบของสินทรัพย์ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๔	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	๒,๒๐๒.๗๔	๒,๗๔๓.๔๑	(๕๔๐.๖๗)	(๒๐)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๖๒.๘๑	๖๒.๘๑	-	-
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๐.๔๙	๐.๕๓	(๐.๐๔)	(๘)
- อาคารและอุปกรณ์	๔,๑๙๐.๖๓	๔,๒๔๕.๒๗	(๕๔.๖๔)	(๑)
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๒๗๕.๗๔	๒๒๓.๒๕	๕๒.๔๙	๒๔
รวม	๖,๗๓๒.๔๑	๗,๒๗๕.๒๗	(๕๔๒.๘๖)	(๗)

สินทรัพย์รวมในปี ๒๕๕๕ ลดลงจากปีก่อน จำนวน ๕๔๒.๘๖ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๗ ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์หมุนเวียนลดลง เนื่องจากงานระหว่างทำ ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่นลดลง

๔.๒ การวิเคราะห์หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๕,๙๓๐.๘๑ ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ ๓๐ และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ ๗๐ โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๔	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	๑,๑๑๕.๕๙	๑,๔๘๙.๐๘	(๓๗๓.๔๙)	(๒๕)
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	๖๔๔.๕๔	๕๔๔.๕๔	๑๐๐.๐๐	๑๘
หนี้สินไม่หมุนเวียน	๔,๑๗๐.๖๘	๔,๔๔๒.๖๘	(๒๗๒.๐๐)	(๖)
รวม	๕,๙๓๐.๘๑	๖,๔๗๖.๓๐	(๕๔๕.๔๙)	(๘)

หนี้สินรวมในปี ๒๕๕๕ ลดลงจากปีก่อน จำนวน ๕๔๕.๔๙ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๘ โดยหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน

๔.๓ การวิเคราะห์ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๘๐๑.๖๐ ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๔	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	๑๔๑.๖๐	๑๓๘.๙๗	๒.๖๓	๒
รวม	๘๐๑.๖๐	๗๙๘.๙๗	๒.๖๓	-

โครงสร้างเงินทุน ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ ประกอบด้วยหนี้สินรวม ๕,๙๓๐.๘๑ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๘๘ และส่วนของผู้ถือหุ้น ๘๐๑.๖๐ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๑๒

๕. สภาพคล่อง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๘๘๔.๓๓ ล้านบาท ลดลงจากต้นงวด ๖๙.๔๑ ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด

	ปี ๒๕๕๕ (ล้านบาท)	ปี ๒๕๕๔ (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง) (ล้านบาท)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	๑,๒๔๖.๖๗	๑,๒๓๔.๓๒	๑๒.๓๕
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(๗๐๖.๑๗)	(๑๔๒.๔๘)	(๕๖๓.๖๙)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(๖๐๘.๑๓)	(๔๕๒.๖๐)	(๑๕๕.๕๓)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	(๑.๗๘)	๒.๔๓	(๔.๒๑)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๘๘๔.๓๓	๙๕๓.๗๔	(๖๙.๔๑)

๖. รายงานและการวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง เนื่องจากหนี้สินระยะยาวลดลงจากการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด นอกจากนี้ความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๔	เพิ่มขึ้น (ลดลง)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๗.๔๐	๘.๑๑	(๐.๗๑)
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๒๔	๑.๒๕	(๐.๐๑)

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่กำไร (Cost Recovery Basis) หากมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะต้องทำการจ่ายเงินบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก หรือหากมี รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายก็สามารถเรียกเก็บจากบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนหลักในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาในแต่ละปีที่บริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว

๗. แนวโน้มอนาคต

ตามประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายที่ได้ทบทวนตามแผนการเงินประจำปี ๒๕๕๖ (ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๕ (๕๓๗) เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๕๕) บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้รวมในปี ๒๕๕๖ จำนวน ๗,๓๓๘.๙๐ ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๖,๘๓๙.๖๒ ล้านบาท และรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง และอื่นๆ จำนวน ๔๙๙.๒๘ ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการคาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน ๗,๒๔๑.๔๑ ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีรายได้ สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๙๗.๔๙ ล้านบาท

สำหรับรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ คาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินมีอัตราการเติบโต จากปี ๒๕๕๕ ร้อยละ ๖ ซึ่งสอดคล้อง กับข้อมูลจากการประชุม ICAO Air Transport Symposium เมื่อเดือนเมษายน ๒๕๕๕ ที่ได้พยากรณ์ข้อมูล Air Transport Demand มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นในช่วงปี ๒๕๔๓ - ๒๕๗๓ อยู่ในช่วงประมาณร้อยละ ๔.๖ - ๖.๑ ต่อปี และสอดคล้องกับข้อมูลสถิติปริมาณ เที่ยวบินที่เกิดขึ้นจริงตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔ เพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๕.๗ ต่อปี

สำหรับอัตราค่าบริการตามโครงสร้างใหม่ ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน (กปร.) เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๕ และคณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ (๕๓๑) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ได้มีมติเห็นชอบ การทยอยปรับอัตรา ค่าบริการเป็น ๒ ระยะ เพื่อลดผลกระทบของสายการบินจากผลกระทบของราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนปัญหาเศรษฐกิจภายในสหภาพยุโรป และประเทศ สหรัฐอเมริกา ดังนี้

ระยะที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ ถึง วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ อัตรา En- route charge เท่ากับ ๓,๓๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาทต่อหน่วย ระยะที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป อัตรา En-route charge เท่ากับ ๓,๕๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาทต่อหน่วย

สำหรับงบลงทุนประจำปี ๒๕๕๖ มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ จำนวน ๒,๓๔๖.๖๑ ล้านบาท ซึ่งการลงทุนของบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่ เป็นการลงทุนด้านความปลอดภัยและสนับสนุนภาคความปลอดภัย สอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ ของบริษัทฯ ประกอบด้วย โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ จำนวน ๑,๔๕๖.๖๑ ล้านบาท และการลงทุน เพื่อดำเนินงานตามปกติ จำนวน ๘๙๐.๐๐ ล้านบาท โดยคาดว่าจะใช้จากแหล่งเงินกู้ระยะยาว จำนวน ๑,๖๘๕.๐๐ ล้านบาท ส่วนที่เหลือใช้จ่ายจากเงินรายได้จากการดำเนินงาน







รายงานขอบผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ และ ๒๕๕๔ งบรายได้และค่าใช้จ่าย เบ็ดเสร็จ และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งผู้บริหารของบริษัท เป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติตามเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่บริษัทใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญซึ่งผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ และ ๒๕๕๔ ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

โดยมิได้เป็นการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินข้างต้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ ๒.๒ และ ข้อ ๓ ในระหว่างปีปัจจุบันบริษัทได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่ ซึ่งออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ที่กำหนดให้ถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๔ เป็นต้นไป เพื่อจัดทำและนำเสนองบการเงินนี้ งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๔ ที่นำมาแสดงเปรียบเทียบได้แสดงตามรูปแบบใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕



(นางรุ่งนภา เจริญคุณวิทย์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ ๔



(นางอัมพร คงคา)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General

วันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๖

บริษัท วิทยาการบันแห่ประเทศไทย จำกัด

แบบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ และ ๒๕๕๔

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๕	๒๕๕๔
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๕.๑	๘๘๔,๓๒๖,๗๐๗.๒๗	๙๕๓,๗๓๙,๘๑๘.๔๒
เงินลงทุนชั่วคราว	๕.๒	๘,๕๔๘,๕๔๓.๕๔	๑๓,๕๖๔,๘๘๓.๓๕
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	๕.๓	๘๖๙,๙๒๐,๓๔๔.๒๖	๙๓๑,๖๖๕,๔๔๔.๑๕
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	๕.๔	๑๖,๗๔๒,๐๙๑.๐๐	๑๘,๙๙๘,๙๓๕.๐๐
วัสดุคงเหลือ	๕.๕	๑๓๙,๗๑๙,๘๓๖.๓๐	๑๖๕,๒๕๒,๗๑๗.๕๑
ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม	๕.๖	๒๗๓,๗๖๓,๑๓๒.๘๒	๔๔๘,๕๙๘,๕๗๗.๐๑
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	๕.๗	๙,๗๒๓,๕๘๖.๔๔	๒๑๑,๕๘๙,๒๐๖.๙๖
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		๒,๒๐๒,๗๔๔,๒๔๑.๖๓	๒,๗๔๓,๔๐๙,๕๘๒.๔๐
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๕.๘	๖๒,๘๐๙,๐๐๐.๐๐	๖๒,๘๐๙,๐๐๐.๐๐
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๕.๙	๔๘๖,๒๖๐.๐๐	๕๒๗,๖๐๖.๐๐
อาคารและอุปกรณ์	๕.๑๐	๔,๑๙๐,๖๒๙,๖๑๑.๓๕	๔,๒๔๕,๒๖๕,๖๘๘.๒๖
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๕.๑๑	๒๗๕,๗๔๑,๐๓๒.๔๐	๒๒๓,๒๕๔,๑๔๓.๑๗
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		๔,๕๒๔,๖๖๕,๙๐๓.๗๕	๔,๕๓๑,๘๕๖,๔๓๗.๔๓
รวมสินทรัพย์		๖,๗๒๗,๔๑๐,๑๔๕.๓๘	๗,๒๗๕,๒๖๖,๐๑๙.๘๓

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยาการบันแห่ประเทศไทย จำกัด

แบบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ และ ๒๕๕๔

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๕	๒๕๕๔
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๕.๑๒	๓๖๗,๙๑๒,๗๔๒.๑๖	๕๙๔,๘๑๑,๕๔๒.๔๖
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	๕.๑๓	๖๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐	๕๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๕.๑๔	๖๑๙,๖๐๖,๐๙๗.๗๒	๗๘๔,๓๘๒,๔๑๔.๑๕
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		๗๒,๓๔๗,๘๗๒.๑๕	๖๗,๗๘๕,๕๑๓.๕๔
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	๕.๑๕	๕๕,๗๑๖,๙๕๙.๔๗	๔๒,๑๐๔,๙๔๕.๓๔
รวมหนี้สินหมุนเวียน		๑,๗๖๐,๑๒๓,๖๗๑.๕๐	๒,๐๓๓,๖๒๔,๔๑๕.๔๙
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	๕.๑๖	๙๗,๐๖๙.๕๒	๙๔,๗๐๑.๙๗
เงินกู้ยืมระยะยาว	๕.๑๗	๓,๘๙๘,๐๔๐,๐๐๐.๐๐	๔,๔๔๒,๕๘๐,๐๐๐.๐๐
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	๕.๑๘	๒๗๒,๕๔๕,๑๗๑.๒๖	๐.๐๐
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		๔,๑๖๗,๖๕๕,๗๔๑.๗๐	๔,๕๓๗,๒๘๖,๓๘๒.๙๗
รวมหนี้สิน		๕,๙๒๗,๗๗๙,๔๑๓.๒๐	๖,๕๗๐,๙๑๐,๗๙๘.๔๖
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น			
ทุนจดทะเบียน			
หุ้นสามัญ ๖,๖๐๐,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท		๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
ทุนที่ชำระแล้ว			
หุ้นสามัญ ๖,๖๐๐,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท		๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินกองทุนสวัสดิการ	๕.๒๑	๑๔๑,๖๐๔,๒๓๓.๑๐	๑๓๘,๙๖๖,๙๐๒.๓๗
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		๘๐๑,๖๐๔,๒๓๓.๑๐	๗๙๘,๙๖๖,๙๐๒.๓๗
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		๖,๗๒๙,๓๘๓,๖๔๖.๓๐	๗,๓๖๙,๘๗๗,๖๙๙.๘๓

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นาวาอากาศตรี  กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ประจักษ์ สัจจโสภณ)

 ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)
(นางอรุโร โกเมน)

บริษัท วิทยาการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ และ ๒๕๕๔

	หมายเหตุ	๒๕๕๕	๒๕๕๔
รายได้	๕.๒๕		
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		๖,๐๗๓,๘๑๑,๑๙๓.๕๑	๕,๖๐๕,๗๕๖,๒๙๑.๐๗
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน		๓๓๘,๔๘๑,๙๓๐.๔๙	๓๑๒,๑๒๙,๔๓๗.๘๙
รายได้จากงานที่รับทำ		๔๗๐,๓๒๑,๗๙๔.๐๘	๑๔๘,๖๖๐,๖๒๗.๔๙
รายได้อื่น	๕.๒๒	๗๒,๘๐๖,๗๕๕.๖๔	๑๖๗,๒๑๖,๑๑๘.๘๙
รวมรายได้		๖,๙๕๕,๔๒๑,๖๗๓.๗๒	๖,๒๓๗,๖๒๒,๔๗๕.๓๔
ค่าใช้จ่าย	๕.๒๕		
ต้นทุนงานรับทำ		๔๐๐,๒๙๙,๗๑๒.๔๒	๑๐๘,๗๓๙,๔๒๔.๔๒
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป		๓๔,๒๓๘,๑๕๕.๙๔	๓๕,๖๑๓,๒๗๓.๗๐
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	๕.๒๓	๔,๕๑๑,๙๒๒,๙๙๙.๑๒	๓,๙๘๓,๙๒๑,๔๕๕.๓๗
ค่าเสื่อมราคา	๕.๑๐	๗๑๕,๓๒๕,๓๖๖.๘๙	๗๐๔,๙๕๐,๒๖๐.๑๓
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		๑๗๔,๖๓๗,๗๖๖.๘๐	๑๕๘,๖๙๓,๐๘๔.๗๖
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน		๒๙๖,๘๓๐,๑๙๓.๓๙	๒๗๘,๓๓๐,๑๑๓.๖๐
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร		๑๑๘,๖๔๗,๔๕๙.๓๑	๑๑๔,๕๐๓,๕๙๙.๑๕
ค่าใช้จ่ายอื่น	๕.๒๔	๓๖๓,๗๗๐,๘๒๗.๗๑	๓๓๔,๗๔๘,๘๘๓.๗๘
ต้นทุนทางการเงิน	๕.๑๗	๑๖๕,๐๔๖,๒๐๓.๖๒	๑๓๖,๘๙๒,๗๔๒.๐๕
รวมค่าใช้จ่าย		๖,๗๘๐,๗๑๘,๖๘๕.๒๐	๕,๘๕๖,๓๙๒,๘๓๖.๙๖
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		๑๗๔,๗๐๒,๙๘๘.๕๒	๓๗๗,๓๖๙,๖๓๘.๓๘
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย		-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นาวาอากาศตรี  กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ประจักษ์ สัจจโสภณ)

 ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)
(นางอรุโร โกเมน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ และ ๒๕๕๔

หน่วย : บาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าบริการรอจ่ายเงินบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๑๗๔,๗๐๒,๙๘๘.๕๒	๓๗๗,๓๖๙,๖๓๘.๓๘
รายการปรับกระทบค่าบริการรอจ่ายเงินสดรับ(จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
(กำไร)ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	๒,๑๙๙,๓๑๘.๔๒	(๒,๔๒๑,๗๓๓.๓๗)
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	๓,๑๐๓,๔๕๕.๑๔	๑๐,๕๗๗,๙๙๘.๘๘
หนี้สงสัยจะสูญ	๑๗,๔๐๖,๔๕๙.๑๕	๕,๘๒๒,๖๔๒.๗๒
ค่าเสื่อมราคา	๗๑๕,๓๒๕,๓๖๖.๘๙	๗๐๔,๙๕๐,๒๖๐.๑๓
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	๓๙๘,๙๒๒.๔๐	๘๓๓,๔๒๖.๑๔
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(๘๓๓,๔๗๘.๓๓)	(๖๕,๒๒๖,๖๐๖.๒๖)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	๕๗๘,๘๑๔.๐๗	๗,๑๘๕,๖๔๔.๕๗
รายได้รอการรับรู้โอนเป็นรายได้	(๗,๑๓๘.๔๓)	(๘,๘๘๓,๓๖๘.๗๑)
ดอกเบี้ยรับ	(๘,๕๘๑,๓๔๗.๑๒)	(๖,๐๕๓,๘๑๙.๕๒)
ดอกเบี้ยจ่าย	๑๖๕,๐๔๖,๒๐๓.๖๒	๑๓๒,๓๒๗,๕๑๔.๐๓
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	๒๗๒,๕๔๕,๑๗๑.๒๖	-
ค่าบริการรอจ่ายเงินบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	๑,๓๔๑,๘๘๔,๗๓๕.๕๙	๑,๑๕๗,๑๖๑,๕๙๖.๙๙
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
สินทรัพย์ดำเนินงาน(เพิ่มขึ้น)ลดลง		
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	๔๔,๘๔๐,๐๔๓.๙๕	(๓๓๗,๕๐๑,๐๓๑.๑๔)
วัสดุคงเหลือ	๒๕,๕๓๒,๘๘๑.๒๑	(๕,๕๗๗,๘๒๑.๐๔)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	๒๐๒,๙๒๖,๓๔๙.๓๖	(๖๓,๑๗๑,๙๑๐.๔๙)
ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม	๑๓๒,๔๕๕.๖๗	๒,๔๙๔,๗๕๔.๐๘
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(๒๒๖,๗๔๘,๐๐๓.๕๘)	๓๘๑,๑๙๕,๔๗๘.๙๕
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(๑๖๔,๗๗๖,๓๑๖.๔๓)	๙๑,๖๔๒,๙๓๒.๘๘
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	๑๒,๖๗๑,๙๔๕.๘๙	(๙,๒๘๓,๐๒๗.๙๐)
เงินส่งเสริมการศึกษานูต	๒,๓๖๗.๕๕	๒,๓๐๙.๘๐
เงินกองทุนสวัสดิการ	๒,๖๙๔,๐๕๗.๙๘	๑๑,๑๕๗,๖๙๖.๗๘
เงินสดรับจากการดำเนินงาน		
ดอกเบี้ยรับ	๗,๕๑๐,๗๒๒.๔๖	๖,๑๙๒,๑๓๕.๖๔
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	๑,๒๔๖,๖๗๑,๒๓๙.๖๕	๑,๒๓๔,๓๑๘,๑๕๕.๕๕

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยาการบัญชีแห่งประเทศไทย จำกัด

แบบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ และ ๒๕๕๔

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๕	๒๕๕๔
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินรับเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)		๖,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๑,๗๖๗,๐๙๙.๗๗
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)		(๙๘๓,๖๖๐.๑๙)	(๖,๕๐๔,๘๘๓.๓๕)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		๒๘,๓๘๖,๐๙๐.๐๐	๒๕,๗๑๘,๖๒๖.๐๐
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น		(๒๖,๑๒๙,๒๔๖.๐๐)	(๒๘,๔๗๘,๔๙๓.๐๐)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะยาว		๕๒๘,๖๔๖.๐๐	๒๘๒,๗๕๙.๐๐
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว		(๔๘๗,๓๐๐.๐๐)	(๓๑๔,๘๘๐.๐๐)
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง		(๗๑๔,๕๘๘,๔๔๓.๖๖)	(๑๙๘,๐๙๘,๐๘๓.๐๘)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์		(๖๘๒,๙๒๘.๑๑)	(๙๗๔,๕๓๘.๓๗)
เงินรับจากการขายสินทรัพย์ถาวร		๑,๗๘๐,๖๘๕.๐๐	๖๕,๔๒๔,๕๐๐.๐๐
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)		-	(๑,๘๐๐,๐๐๐.๐๐)
เงินรับจากการขายหุ้นสหกรณ์ฯ (เงินลงทุนระยะยาว)		-	๕๐๑,๕๐๐.๐๐
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(๗๐๖,๑๗๖,๑๕๖.๙๖)	(๑๔๒,๔๗๖,๓๙๓.๐๓)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินรับจากการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน		๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๑,๐๔๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินรับจากการเงินกู้ยืมระยะยาว		๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๒๑๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินจ่ายไถ่ถอนตั๋วสัญญาใช้เงิน		(๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐)	(๑,๐๔๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐)
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว		(๕๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐)	(๕๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม		(๑๖๓,๕๘๗,๓๐๐.๑๕)	(๑๒๓,๐๖๑,๘๗๑.๑๕)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		(๖๐๘,๑๒๗,๓๐๐.๑๕)	(๔๕๒,๖๐๑,๘๗๑.๑๕)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ		(๖๗,๖๓๒,๒๑๗.๔๖)	๖๓๙,๒๓๙,๘๙๐.๓๗
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด		๙๕๓,๗๓๙,๘๑๘.๔๒	๓๑๒,๐๗๒,๖๕๘.๘๐
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร		(๑,๗๘๐,๘๙๓.๖๙)	๒,๔๒๗,๒๖๙.๒๕
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๕.๑	๘๘๔,๓๒๖,๗๐๗.๒๗	๙๕๓,๗๓๙,๘๑๘.๔๒

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบแบบการเป็น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ และ ๒๕๕๔

๑. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

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

๒. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

๒.๑ งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งหมายความว่าถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. ๒๕๔๗ รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๔ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๔

๒.๒ การนำเสนองบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่ งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๔ ได้มีการแสดงรูปแบบใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕

๓. มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง มาตรฐานการบัญชีใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ การตีความมาตรฐานการบัญชีใหม่ และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง มาตรฐานการบัญชีใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ การตีความมาตรฐานการบัญชีใหม่ และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มีรายละเอียด ดังนี้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๔

- | | |
|---|---|
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง การนำเสนองบการเงิน |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง สินค้าคงเหลือ |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๗ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง งบกระแสเงินสด |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๘ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลง
ประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๐ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง สัญญาก่อสร้าง |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๖ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๗ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง สัญญาเช่า |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๘ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง รายได้ |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๙ | เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๓ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๔ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๖ | เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์
เมื่อเกษียณอายุ |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๗ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๘ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๙ | เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจ
ที่เงินเฟ้อรุนแรง |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า |
| - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๓ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) | เรื่อง กำไรต่อหุ้น |

- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๔ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๖ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง การตัดค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๗ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๓๘ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๔๐ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๒ เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๓ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๕ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๖ เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๕ เรื่อง สัญญาการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๓๑ เรื่อง รายได้ – รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖

- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๒ เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ ๘ เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๐ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผย ข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๐ เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล – กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง อย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๒๑ เรื่อง ภาษีเงินได้ – การได้รับประโยชน์จาก สินทรัพย์ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาที่ดินราคาใหม่
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๒๕ เรื่อง ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลงสถานภาพ ทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและเห็นว่าการนำมาตรฐานการบัญชีดังกล่าวข้างต้นมาใช้ปฏิบัติ จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญ ต่องบการเงินที่น่าเสนอ ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีดังต่อไปนี้

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๒) เรื่องการนำเสนองบการเงิน ภายใต้ข้อกำหนดของมาตรฐานการบัญชีที่ปรับปรุงใหม่ โดยงบการเงินประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ งบกระแสเงินสด และหมายเหตุประกอบงบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๙ เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีดังกล่าวตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๔ โดยเลือกวิธีบันทึกหนี้สินผลประโยชน์ของพนักงานย้อนหลังเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงในระยะเวลา ๕ ปี นับจากวันที่ นำมาตรฐานการบัญชีมาถือปฏิบัติ

๔. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

๔.๑ การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

- ๔.๑.๑ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ รับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ
- ๔.๑.๒ รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลา และอัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา
- ๔.๑.๓ รายได้จากงานรับทำ รับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน
- ๔.๑.๔ ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง
- ๔.๑.๕ ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

๔.๒ ค่าเผ่อนหนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผ่อนหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบดุล โดยได้มีการกำหนดค่าเผ่อนหนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชี และการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๔๘ ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ	อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ตั้งค่าเผ่อนหนี้สงสัยจะสูญ
เกินกว่า ๖ เดือน - ๑ ปี	๕๐
เกินกว่า ๑ ปี ขึ้นไป	๑๐๐

๔.๓ วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือรับรูราคาราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศรับรู้ เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

๔.๔ เงินลงทุน

เงินลงทุนรับรูราคาราคาทุน ได้แก่

- ๔.๔.๑ เงินลงทุนชั่วคราว เป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนด หรือเปลี่ยนเป็นเงินสดภายในหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำไม่เกิน ๑๒ เดือน
- ๔.๔.๒ เงินลงทุนระยะยาวอื่น เป็นเงินลงทุนที่บริษัทคาดว่าจะถือครองครบกำหนดเกินกว่าหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำเกินกว่า ๑๒ เดือน

๔.๕ อาคารและอุปกรณ์

๔.๕.๑ อาคารและอุปกรณ์ รับรูราคาราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่ได้รับหรือติดตั้งสินทรัพย์หรือสินทรัพย์นั้นเริ่มใช้งาน ในอัตราดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	๗ - ๒๐ ปี
ระบบอำนวยความสะดวก	๕ - ๒๐ ปี
เรดาร์และอุปกรณ์	๗ - ๑๕ ปี
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	๑๐ - ๒๐ ปี
อุปกรณ์โทรพิมพ์	๗ ปี
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	๗ - ๒๐ ปี
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	๕ - ๗ ปี
รถยนต์และรถยนต์ลากจูง	๕ ปี
เครื่องบิน	๕ - ๒๕ ปี
สินทรัพย์รับบริจาค	๕ - ๒๕ ปี

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์

- ๔.๕.๒ ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน ในระยะ เวลา ๕ - ๑๐ ปี

๔.๖ ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างเมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

๔.๗ รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคมานั้น

๔.๘ รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

๔.๙ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ในการทำอนุพันธ์ทางการเงินได้แก่สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP : IRS) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความเสี่ยงใช้เกณฑ์คงค้าง ส่วนต่างของดอกเบี้ยรับรู้เป็นรายได้อื่น หรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นในงบรายได้และค่าใช้จ่าย

๔.๑๐ ค่าบริการรอเรียกเก็บ(จ่ายคืน)บริษัทการบิที่เป็นสมาชิก

บริษัทฯ ดำเนินการโดยมีได้คำกำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนหน่วยบินที่แต่ละสายการบินให้บริการในงวดนั้น ๆ

๔.๑๑ ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น บริษัทฯ ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้ และใช้อัตราผลตอบแทน ในท้องตลาดของหุ้นกู้ ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดบัญชีนั้น

๔.๑๒ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง "กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งจดทะเบียนแล้ว" ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. ๒๕๓๐ เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๓๕ โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ ๓ - ๑๕ ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และบริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ ๘.๕ - ๑๕ ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

๔.๑๓ เงินกองทุนสวัสดิการ

งบการเงินของเงินกองทุนสวัสดิการ ได้นำมารวมแสดงอยู่ในงบการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ วันสิ้นงวด

๔.๑๔ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดในมือและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน ๓ เดือน





๕. ข้อมูลเพิ่มเติม

๕.๑ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๕ รวม	๒๕๕๔ รวม
เงินสด	๑.๑๑	๒.๓๘	๓.๔๙	๓.๗๐
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	๒.๒๘	๔.๒๒	๖.๕๐	๘.๗๘
- ออมทรัพย์	๘๒๗.๙๔	๔๖.๔๐	๘๗๔.๓๔	๘๘๘.๖๔
รวม	๘๓๑.๓๓	๕๓.๐๐	๘๘๔.๓๓	๙๐๑.๑๒
รายการเทียบเท่าเงินสด				
เงินฝากธนาคาร - ประจำไม่เกิน ๓ เดือน	-	-	-	๕๒.๖๒
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๘๓๑.๓๓	๕๓.๐๐	๘๘๔.๓๓	๙๕๓.๗๔

๕.๒ เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
เงินฝากธนาคาร - ประจำ ๖ เดือน	๑.๘๕	๓.๓๐
- ประจำ ๑๒ เดือน	๖.๗๐	๖.๒๖
รวมเงินลงทุนชั่วคราว	๘.๕๕	๑๓.๕๖

เงินลงทุนชั่วคราวดังกล่าวเป็นเงินฝากประจำของเงินกองทุนสวัสดิการ

๕.๓ ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๕ รวม	๒๕๕๔ รวม
ลูกหนี้ค่าบริการ				
เซิร์บ	๐.๙๖	-	๐.๙๖	๔.๗๓
ลูกหนี้สายการบิน	๗๓๖.๘๒	-	๗๓๖.๘๒	๕๙๔.๕๒
ลูกหนี้ในประเทศ	๒๙.๕๗	๐.๔๐	๒๙.๙๗	๒๕๑.๑๗
ลูกหนี้ต่างประเทศ	๑๑.๑๘	-	๑๑.๑๘	๓.๓๐
รายได้บริการค้างรับ	๗.๒๕	-	๗.๒๕	๓.๗๔
รายได้เงินชดเชยทรัพย์สินเสียหายจากลูกภัย	๒๕.๕๓	-	๒๕.๕๓	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	๘๑๑.๓๑ (๖๗.๓๐)	๐.๔๐ -	๘๑๑.๗๑ (๖๗.๓๐)	๘๕๗.๔๖ (๕๐.๘๒)
รวมลูกหนี้ค่าบริการ	๗๔๔.๐๑	๐.๔๐	๗๔๔.๔๑	๘๐๖.๖๔
ลูกหนี้อื่น				
ดอกเบี้ยค้างรับ	๐.๗๘	๐.๑๔	๐.๙๒	๐.๖๐
ค่าปรับเจ้าหน้าที่ผิดสัญญา	๖๗.๙๑	-	๖๗.๙๑	๖๗.๕๕
ลูกหนี้พนักงาน	๐.๑๐	-	๐.๑๐	๐.๑๒
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	๔๔.๔๒	-	๔๔.๔๒	๓๗.๗๔
เงินจ่ายล่วงหน้า	-	-	-	๑.๕๘
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	๓.๐๐	๙.๑๖	๑๒.๑๖	๑๗.๔๔
รวมลูกหนี้อื่น	๑๑๖.๒๑	๙.๓๐	๑๒๕.๕๑	๑๒๕.๐๓
รวมลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	๘๖๐.๒๒	๙.๗๐	๘๖๙.๙๒	๙๓๑.๖๗

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๖๗.๓๐ ล้านบาท เป็นลูกหนี้สายการบิน จำนวน ๖๒.๘๖ ล้านบาท ลูกหนี้ในประเทศและลูกหนี้ต่างประเทศ จำนวน ๔.๔๔ ล้านบาท

ค่าปรับเจ้าหน้าที่ผิดสัญญา ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๖๗.๙๑ ล้านบาท เป็นลูกหนี้ค้างชำระค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้าในการจัดซื้อระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินและบริการเดินอากาศพร้อมติดตั้ง จำนวน ๑ ระบบ จากบริษัทแห่งหนึ่ง จำนวน ๖๗.๓๖ ล้านบาท และบริษัท มิได้ชำระเงินงวดสุดท้าย จำนวน ๔๐.๐๐ ล้านบาท ให้กับผู้ขาย ซึ่งเมื่อหักกลบลบหนี้แล้ว ผู้ขายมีหนี้ที่ค้างชำระให้กับบริษัท จำนวน ๒๗.๓๖ ล้านบาท ขณะนี้บริษัท ได้ส่งคำฟ้องให้ศาลปกครองกลางเพื่อดำเนินคดีแล้วและศาลได้รับคำฟ้องแล้ว

๕.๔ เงินให้กู้ยืมระยะสั้น

เงินให้กู้ยืมระยะสั้น ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๑๖.๗๔ ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการ ให้นักงานกู้ยืมไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในข้อ ๗ (๔.๑) และ ๗ (๔.๒) ของระเบียบว่าด้วยการกู้เงินจากกองทุนสวัสดิการ พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยคิดดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำกับธนาคารพาณิชย์ประเภท ๑๒ เดือน และตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากสหกรณ์ ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประเภทประจำ ๑๒ เดือน บวก ๑ ตามลำดับ มียอดคงค้างยกมา ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๔ จำนวน ๑๙.๐๐ ล้านบาท ระหว่างงวดให้กู้เพิ่ม จำนวน ๒๖.๑๓ ล้านบาท และได้รับชำระคืน จำนวน ๒๘.๓๙ ล้านบาท คงเหลือเงินให้กู้ยืมระยะสั้น ณ วันสิ้นงวด จำนวน ๑๖.๗๔ ล้านบาท

๕.๕ วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	๑๐๔.๒๓	๑๑๔.๗๐
อะไหล่เครื่องบิน	๒๑.๕๑	๒๗.๖๓
อะไหล่เครื่องช่วยการเดินอากาศ	๑.๐๒	๗.๙๖
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	๘.๑๒	๔.๒๔
วัสดุสำนักงาน	๓.๗๘	๓.๙๔
อะไหล่อื่นๆ	๑.๐๖	๖.๗๘
รวมวัสดุคงเหลือ	๑๓๙.๗๒	๑๖๕.๒๕



๕.๖ ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
ค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก - ยอดยกมา	๔๔๘.๖๐	๘๒๘.๔๖
หัก เรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินที่พ้นสภาพเป็นสมาชิก	(๐.๑๔)	(๒.๔๙)
หัก ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก - ระหว่างงวด	๔๔๘.๔๖ (๑๗๔.๗๐)	๘๒๕.๙๗ (๓๗๗.๓๗)
รวมค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม	๒๗๓.๗๖	๔๔๘.๖๐

ตามที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศรูปแบบใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มและมีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น โดยในการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๕ ได้มีมติเห็นชอบการเรียกเก็บค่าบริการ ตามโครงสร้าง/อัตราค่าบริการรูปแบบใหม่ ที่บริษัทฯ นำเสนอ และในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ (๕๓๑) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ได้มีมติอนุมัติการทยอยเรียกเก็บค่าบริการรูปแบบใหม่เป็น ๒ ระยะ ดังนี้

ระยะที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ อัตรา En route charge เท่ากับ ๓,๓๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาทต่อหน่วย

ระยะที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป อัตรา En route charge เท่ากับ ๓,๕๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาทต่อหน่วย

ตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมใหญ่สามัญ ครั้งที่ ๖๕ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ เห็นชอบให้บริษัทฯ นำค่าบริการรอจ่ายคืนประจำปี ๒๕๕๔ จำนวน ๓๗๗.๓๗ ล้านบาท ไปหักกับค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมที่มีอยู่ จำนวน ๘๒๕.๙๗ ล้านบาท คงเหลือค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๔ จำนวน ๔๔๘.๖๐ ล้านบาท

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีรายได้รวม จำนวน ๖,๙๕๕.๔๒ ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวม จำนวน ๖,๗๘๐.๗๒ ล้านบาท จึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๑๗๔.๗๐ ล้านบาท เมื่อนำมาหักกับค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมยอดยกมา จำนวน ๔๔๘.๖๐ ล้านบาท และเรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินเนื่องจากพ้นสภาพการเป็นสมาชิก จำนวน ๐.๑๔ ล้านบาทแล้ว คงเหลือค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม ณ วันสิ้นงวด จำนวน ๒๗๓.๗๖ ล้านบาท



๕.๗ สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
เงินมัดจำ	๘.๕๘	๑๓.๔๔
งานระหว่างทำ	๑.๒๔	๑๙๘.๑๕
บัญชีพัก	(๐.๑๐)	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	๙.๗๒	๒๑๑.๕๙

๕.๘ เงินลงทุนระยะยาวอื่น

เงินลงทุนระยะยาวอื่น ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๖๒.๘๑ ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการ โดยเป็นเงินฝากประจำ ๓๖ เดือน ที่ฝากไว้กับธนาคารอาคารสงเคราะห์

๕.๙ เงินให้กู้ยืมระยะยาว

เงินให้กู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ จำนวน ๐.๔๘ ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการ ซึ่งให้พนักงานกู้ยืมไปใช้จ่ายตามระเบียบว่าด้วยการกู้เงินเพื่อการศึกษาสำหรับพนักงานและบุตรพนักงาน พ.ศ. ๒๕๕๕ โดยคิดดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำกับธนาคารพาณิชย์ประเภท ๑๒ เดือน มียอดคงค้างยกมา ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๔ จำนวน ๐.๕๓ ล้านบาท ระหว่างงวดให้กู้เพิ่ม จำนวน ๐.๔๘ ล้านบาท และได้รับชำระคืน จำนวน ๐.๕๓ ล้านบาท คงเหลือเงินให้กู้ยืมระยะยาว ณ วันสิ้นงวด จำนวน ๐.๔๘ ล้านบาท



๕.๑๐ อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาตามบัญชี	
	ยอดยกมา ๑ ต.ค. ๕๔	เพิ่ม	ลด	ยอดยกไป ๓๐ ก.ย. ๕๕		๓๐ ก.ย. ๕๕	๓๐ ก.ย. ๕๔
อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ							
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	๒,๕๗๔.๐๔	๓๘.๒๙	๑๐.๓๙	๒,๖๐๑.๙๔	๑,๒๕๘.๙๕	๑,๓๔๒.๙๙	๑,๔๓๒.๗๐
ระบบอำนวยความสะดวก	๗๗๗.๒๙	๕๘.๖๙	๑.๗๙	๘๓๔.๑๙	๕๓๑.๔๑	๓๐๒.๗๘	๒๘๔.๖๓
เรดาร์และอุปกรณ์ ๑/	๕,๕๒๓.๕๑	๔๔๑.๗๙	๒๖๓.๗๕	๕,๗๐๑.๕๕	๓,๗๑๗.๑๙	๑,๙๘๔.๓๖	๑,๙๔๕.๕๕
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	๒๓๔.๐๘	๓๘.๖๖	๕.๘๐	๒๖๖.๙๔	๑๗๘.๒๕	๘๘.๖๙	๕๗.๒๔
อุปกรณ์โทรศัพท์	๐.๓๐	-	-	๐.๓๐	๐.๓๐	-	-
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	๗๐๙.๗๔	๔๕.๗๖	๐.๙๕	๗๕๔.๕๕	๕๘๓.๘๗	๑๗๐.๖๘	๑๘๑.๙๒
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน (รวมระบบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์)	๖๘๕.๔๘	๓๙.๑๙	๑.๗๕	๗๒๒.๙๒	๖๐๔.๙๓	๑๑๗.๙๙	๑๕๐.๙๑
ยานพาหนะ	๑.๙๒	-	-	๑.๙๒	๑.๙๒	-	-
เครื่องบิน	๒๔๒.๑๔	-	-	๒๔๒.๑๔	๕๙.๒๑	๑๘๒.๙๓	๑๙๒.๐๔
สินทรัพย์รับบริจาค	๑๑๙.๙๒	-	๐.๐๖	๑๑๙.๘๖	๑๑๙.๘๔	๐.๐๒	๐.๐๓
รวมอาคารและอุปกรณ์ของบริษัท	๑๐,๘๖๘.๔๒	๖๖๒.๓๘ ๒/	๒๘๔.๔๙	๑๑,๒๔๖.๓๑	๗,๐๕๕.๘๗	๔,๑๙๐.๔๔	๔,๒๔๕.๐๒
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ							
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	๒.๖๐	-	-	๒.๖๐	๒.๔๑	๐.๑๙	๐.๒๔
รวมอาคารและอุปกรณ์	๑๐,๘๗๑.๐๒	๖๖๒.๓๘	๒๘๔.๔๙	๑๑,๒๔๘.๙๑	๗,๐๕๘.๒๘	๔,๑๙๐.๖๓	๔,๒๔๕.๒๖

หมายเหตุ ๑/ เรดาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรดาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน อุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

๒/ เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน ๖๖๑.๗๐ ล้านบาท และค่าอุปกรณ์ที่ซื้อเพิ่ม จำนวน ๐.๖๘ ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทฯ ก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงาน โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

ค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน ๗๑๕.๓๘ ล้านบาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายบริษัทฯ จำนวน ๗๑๕.๓๓ ล้านบาท และเป็นค่าใช้จ่ายของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน ๐.๐๕ ล้านบาท

๕.๑๑ ลิขสิทธิ์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
ยอดยกมา ณ ๑ ต.ค. ๕๔	๒๒๓.๒๕	๓๕๔.๖๖
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	๗๑๔.๕๙	๑๙๘.๐๙
หัก โอนไปอาคารและอุปกรณ์ โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	๙๓๗.๘๔ (๖๖๑.๗๐) (๐.๔๐)	๕๕๒.๗๕ (๓๒๘.๖๙) (๐.๘๑)
ยอดยกไป ณ ๓๐ ก.ย. ๕๕	๒๗๕.๗๔	๒๒๓.๒๕

๕.๑๒ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๕ รวม	๒๕๕๔ รวม
เจ้าหนี้การค้า				
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	๑๒๘.๐๒	-	๑๒๘.๐๒	๗๓.๕๘
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	๑๘.๑๖	-	๑๘.๑๖	๑๓.๒๔
บัญชีพักลูกหนี้รอตัดบัญชี	๔๗.๗๘	-	๔๗.๗๘	๓๐.๗๐
บัญชีพักรับสินค้าและบริการ	๑๐๐.๒๒	-	๑๐๐.๒๒	๔๖.๐๙
รวมเจ้าหนี้การค้า	๒๙๔.๑๘	-	๒๙๔.๑๘	๑๖๓.๖๑
เจ้าหนี้อื่น				
บัญชีพักเช็คจ่ายระหว่างทาง	๓๕.๘๓	๗.๐๒	๔๒.๘๕	๔๐.๑๐
เจ้าหนี้พนักงาน	๕.๔๗	-	๕.๔๗	๓.๓๓
รายได้รับล่วงหน้า	๒๕.๔๑	-	๒๕.๔๑	๓๘๗.๗๗
รวมเจ้าหนี้อื่น	๖๖.๗๑	๗.๐๒	๗๓.๗๓	๔๓๑.๒๐
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๓๖๐.๘๙	๗.๐๒	๓๖๗.๙๑	๕๙๔.๘๑

๕.๑๓ ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ธนาคาร						รวม
	ซีไอเอ็มบี ไทย	กรุงไทย	ไทยพาณิชย์	ออมสิน			
วงเงิน	๘๕๐.๐๐	๑,๓๙๐.๒๘	๑,๑๐๐.๐๐	๑,๕๑๙.๕๕	๑,๖๕๐.๐๐	๑,๒๐๐.๐๐	
ยอดยกมา ณ ๑ ต.ค. ๕๔	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๙๔	-	๕๔๔.๕๔
หัก ชำระระหว่างงวด	(๘๕.๐๐)	(๑๑๖.๐๐)	(๘๔.๘๐)	(๑๓๑.๘๐)	(๑๒๖.๙๔)	-	(๕๔๔.๕๔)
	-	-	-	-	-	-	-
บวก รับโอนจากเงินกู้ระยะยาว	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๙๔	๑๐๐.๐๐	๖๔๔.๕๔
ยอดยกไป ณ ๓๐ ก.ย. ๕๕	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๙๔	๑๐๐.๐๐	๖๔๔.๕๔

๕.๑๔ ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๕ รวม	๒๕๕๔ รวม
เงินรางวัลพิเศษ	๕๔๔.๔๒	-	๕๔๔.๔๒	๖๖๘.๘๒
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและภาษีโรงเรียน	๔๒.๘๕	-	๔๒.๘๕	๔๔.๗๑
ค่าสาธารณูปโภค	๒๑.๗๐	-	๒๑.๗๐	๒๐.๐๖
ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน	-	-	-	๒๘.๗๔
อื่นๆ	๘.๑๕	๒.๔๘	๑๐.๖๓	๒๒.๐๕
รวมค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๖๑๗.๑๒	๒.๔๘	๖๑๙.๖๐	๗๘๔.๓๘

๕.๑๕ หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๕ รวม	๒๕๕๔ รวม
รายได้รอการรับรู้	๐.๐๒	-	๐.๐๒	๐.๐๓
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้สรรพากร	๓๕.๙๗	๐.๑๔	๓๖.๑๑	๒๗.๕๗
เงินประกันสัญญา	๑๘.๗๖	๐.๑๓	๑๘.๘๙	๑๖.๕๑
บัญชีפקจัดสรรหุ้น ข	๓.๑๗	-	๓.๑๗	๒.๕๕
บัญชีפקการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	๑.๗๓	-	๑.๗๓	๐.๔๘
บัญชีפקการระหว่งกัน	(๔.๒๐)	-	(๔.๒๐)	(๕.๐๔)
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	๕๕.๔๕	๐.๒๗	๕๕.๗๒	๔๒.๑๐

๕.๑๖ เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร

เป็นเงินที่พนักงานของบริษัทฯ บริจาคเพื่อให้เป็นทุนแก่บุตรพนักงานบริษัทที่เรียนดีแต่ยากจน ตั้งแต่ปี ๒๕๒๕ โดยฝากประจำกับธนาคารอาคารสงเคราะห์ จำนวน ๐.๑๐ ล้านบาท

๕.๑๗ เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	สัญญาลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	กู้เพิ่ม ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ ที่ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ ๓๐ ก.ย. ๕๕	ยอดคงเหลือ ณ ๓๐ ก.ย. ๕๔
ซีไอเอ็มบี ไทย	๒๑ ก.ค. ๔๖	๘๕๐.๐๐	๑๒ ปี ปลดหนี้ ๒ ปี	-	๘๕.๐๐	๑๗๐.๐๐	๒๕๕.๐๐
กรุงไทย	๑๕ ม.ค. ๔๗	๑,๓๙๐.๒๘	๑๕ ปี ปลดหนี้ ๓ ปี	-	๑๑๖.๐๐	๖๙๔.๒๘	๘๑๐.๒๘
ไทยพาณิชย์	๑๕ ก.ค. ๔๘	๑,๕๑๙.๕๕	๑๔ ปี ปลดหนี้ ๒ ปี	-	๑๓๑.๘๐	๗๙๔.๖๕	๙๒๖.๔๕
กรุงไทย	๒๕ ส.ค. ๔๙	๑,๑๐๐.๐๐	๑๕ ปี ปลดหนี้ ๒ ปี	-	๘๔.๘๐	๗๑๘.๔๐	๘๐๓.๒๐
ออมสิน	๓ ก.ย. ๕๐	๑,๖๕๐.๐๐	๑๕ ปี ปลดหนี้ ๒ ปี	-	๑๒๖.๙๔	๑,๒๐๕.๗๑	๑,๓๓๒.๖๕
ออมสิน	๑๘ ก.ย. ๕๒	๑,๒๐๐.๐๐	๑๔ ปี ปลดหนี้ ๒ ปี	๑๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐	๓๑๕.๐๐	๓๑๕.๐๐
รวม		๗,๗๐๙.๘๓		๑๐๐.๐๐	๖๔๔.๕๔	๓,๘๙๘.๐๔	๔,๔๔๒.๕๘

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน ๗,๗๐๙.๘๓ ล้านบาท มีธนาคาร ๒ แห่ง ได้กำหนดเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ให้บริษัทฯ ออกตั๋วแลกเงินเท่ากับยอดเงินกู้ค้างชำระบวกดอกเบี้ยให้กับธนาคาร และเงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวใช้สำหรับลงทุนในโครงการพัฒนาอากาศยานสุวรรณภูมิและโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินซึ่งเป็นดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน จำนวน ๑๖๕.๐๔ ล้านบาท

๕.๑๘ การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ มีการผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึง วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๔ จำนวน ๑,๐๔๗.๕๖ ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะทยอยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงในระยะเวลา ๕ ปี ปีละจำนวน ๒๐๙.๕๑ ล้านบาท ในงวดนี้มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ ๑ ต.ค. ๕๔	-
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนประจำปี	๒๐๙.๕๑
ผลประโยชน์พนักงานประจำปี	๑๓๘.๘๑
จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน	(๗๕.๗๗)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ ๓๐ ก.ย. ๕๕	๒๗๒.๕๕
การผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึง ๓๐ ก.ย. ๕๔	๑,๐๔๗.๕๖
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนประจำปี	(๒๐๙.๕๑)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนคงเหลือ	๘๓๘.๐๕

๕.๑๙ ทุนเรือนหุ้น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ ๖,๖๐๐,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท		
หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)	๖๐๐.๐๐	๖๐๐.๐๐
หุ้น ข (บริษัทการบินต่างๆ เป็นผู้ถือหุ้น)	๖๐.๐๐	๖๐.๐๐
รวมทุนเรือนหุ้น	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐

๕.๒๐ เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๔๑ เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทฯ นำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณในอัตราร้อยละ ๑๐ ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปี ทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๑ เป็นต้นไป ต่อมาบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๔๖ ให้บริษัทฯ ไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๔๕ - ๒๕๔๘ และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๔๘ ให้บริษัทฯ ยกเลิกการนำเงินส่งคลัง เป็นรายได้แผ่นดิน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๔๙ เป็นต้นไป

๕.๒๑ เงินกองทุนสวัสดิการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๕๓.๐๐	๓๘.๐๘
เงินลงทุนชั่วคราว	๘.๕๕	๑๓.๕๖
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	๙.๗๐	๑๕.๑๐
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	๑๖.๗๔	๑๙.๐๐
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๖๒.๘๑	๖๒.๘๑
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๐.๔๘	๐.๕๓
อาคารและอุปกรณ์	๐.๑๙	๐.๒๔
รวมสินทรัพย์	๑๕๑.๔๗	๑๔๙.๓๒
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๗.๐๒	๗.๘๐
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๒.๔๘	๒.๒๓
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	๐.๒๗	๐.๒๓
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	๐.๑๐	๐.๑๐
รวมหนี้สิน	๙.๘๗	๑๐.๓๖
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	๑๓๘.๙๖	๑๒๗.๘๖
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายในงวด	๒.๖๔	๑๑.๑๐
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	๑๔๑.๖๐	๑๓๘.๙๖
รวมหนี้สินและเงินกองทุน	๑๕๑.๔๗	๑๔๙.๓๒

เงินกองทุนสวัสดิการมียอดคงเหลือยกมา ณ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๔ จำนวน ๑๓๘.๙๖ ล้านบาท สำหรับงวดนี้มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๒.๖๔ ล้านบาท (รับเงินสมทบจากบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ ๙ ของเงินเดือนพนักงาน เป็นเงินจำนวน ๑๘๖.๙๓ ล้านบาท รายได้อื่น จำนวน ๑๘.๖๘ ล้านบาท รวมเป็นเงิน จำนวน ๒๐๕.๖๑ ล้านบาท และค่าใช้จ่าย จำนวน ๒๐๒.๙๗ ล้านบาท) จึงมียอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จำนวน ๑๔๑.๖๐ ล้านบาท

๕.๒๒ รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	๖.๗๑	๔.๓๒
รายได้อื่น	๖๖.๑๐	๑๖๒.๘๙
รวมรายได้อื่น	๗๒.๘๑	๑๖๗.๒๑

รายได้อื่น จำนวน ๖๖.๑๐ ล้านบาท ในจำนวนดังกล่าวบริษัทฯ ได้รับชดเชยค่าเสียหายจากเหตุการณ์อุทกภัยใหญ่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน ๒๔.๓๒ ล้านบาท จากบริษัทประกันภัยและยังคงอยู่ในขั้นตอนการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าเสียหายบางส่วน

๕.๒๓ ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	๓,๖๙๒.๔๐	๓,๕๔๐.๗๓
ผลประโยชน์พนักงาน	๓๔๘.๓๒	-
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	๒๘๔.๙๙	๒๖๗.๑๓
เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ	๑๘๖.๒๑	๑๗๖.๐๖
รวมค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	๔,๕๑๑.๙๒	๓,๙๘๓.๙๒



๕.๒๔ ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
ค่าสอบบัญชี	๐.๖๑	๐.๖๑
ค่าจัดประชุม	๕.๗๓	๑๑.๒๕
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	๘.๗๘	๓.๕๙
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	๑๓.๐๖	๑๑.๕๘
ค่าบำรุงและบริจาด	๑๖.๔๘	๒๐.๘๒
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	๙๓.๒๙	๘๑.๗๓
ค่าเบี้ยประกันภัย	๔๕.๑๐	๔๕.๓๑
ค่าธรรมเนียม	๖.๙๒	๘.๖๖
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม	๓๘.๐๕	๓๕.๕๒
ค่าตัดจำหน่ายวัสดุและสินทรัพย์	๔๔.๒๗	๒๖.๗๒
ค่ารักษาความปลอดภัย	๒๓.๑๔	๒๓.๔๘
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	๐.๖๐	๗.๒๕
หนี้สงสัยจะสูญ	๑๗.๔๑	๕.๘๒
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	๓.๑๐	๑๐.๕๘
อื่นๆ	๔๓.๒๓	๔๑.๘๓
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	๓๖๓.๗๗	๓๓๔.๗๕



๕.๒๕ ผลการดำเนินงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔	เพิ่ม (ลด)	
			จำนวน	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	๖,๐๗๓.๘๑	๕,๖๐๕.๗๖	๔๖๘.๐๕	๘.๐๐
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	๓๓๘.๔๘	๓๑๒.๑๓	๒๖.๓๕	๘.๐๐
รายได้จากงานที่รับทำ	๔๗๐.๓๒	๑๔๘.๖๖	๓๒๑.๖๖	๒๑๖.๐๐
รายได้อื่น	๓๒.๘๑	๑๖๗.๒๑	(๙๔.๔๐)	(๕๖.๐๐)
รวมรายได้	๖,๙๕๕.๔๒	๖,๒๒๗.๑๖	๗๒๘.๒๖	๑๒.๐๐
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนงานรับทำ	๔๐๐.๓๐	๑๐๘.๗๔	๒๙๑.๕๖	๒๖๘.๐๐
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป	๓๔.๒๔	๓๕.๖๑	(๑.๓๗)	(๔.๐๐)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	๔,๕๑๑.๙๒	๓,๙๘๓.๙๒	๕๒๘.๐๐	๑๓.๐๐
ค่าเสื่อมราคา	๗๑๕.๓๒	๗๐๔.๙๕	๑๐.๓๗	๑.๐๐
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	๑๗๔.๖๔	๑๕๘.๖๙	๑๕.๙๕	๑๐.๐๐
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน	๒๙๖.๘๓	๒๗๘.๓๓	๑๘.๕๐	๗.๐๐
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร	๑๑๘.๖๕	๑๑๔.๕๑	๔.๑๔	๔.๐๐
ค่าใช้จ่ายอื่น	๓๖๓.๗๗	๓๓๔.๗๕	๒๙.๐๒	๙.๐๐
ต้นทุนทางการเงิน	๑๖๕.๐๕	๑๓๖.๘๙	๒๘.๑๖	๒๑.๐๐
รวมค่าใช้จ่าย	๖,๗๘๐.๗๒	๕,๘๕๖.๓๙	๙๒๔.๓๓	๑๖.๐๐
ค่าบริการรอจ่ายคืน(เรียกเก็บ)บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๑๗๔.๗๐	๓๓๗.๓๗	(๒๐๒.๖๗)	(๕๕.๐๐)

ในงวดบัญชีปี ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีรายได้รวม จำนวน ๖,๙๕๕.๔๒ ล้านบาท ค่าใช้จ่ายรวม จำนวน ๖,๗๘๐.๗๒ ล้านบาท โดยมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๑๗๔.๗๐ ล้านบาท

รายได้รวม จำนวน ๖,๙๕๕.๔๒ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๗๒๘.๒๖ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑๒ ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้น จำนวน ๔๖๘.๐๕ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๘ เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น และมีการเรียกเก็บค่าบริการตามโครงสร้าง/อัตราค่าบริการใหม่ ระยะที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ อัตรา En route charge เท่ากับ ๓,๓๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาทต่อหน่วย ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ (๕๓๑) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๕

สำหรับค่าใช้จ่ายรวม จำนวน ๖,๗๘๐.๗๒ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๙๒๔.๓๓ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑๖ ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังและสำหรับงวดตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๑๙ การปรับบำเหน็จประจำปี และการปรับขึ้นเงินเดือนของพนักงานที่ได้รับเงินเดือนต่ำกว่า ๑๕,๐๐๐ บาท ให้ได้รับเงินเพิ่มตามสัดส่วน พร้อมทั้งปรับเงินเดือนให้แก่พนักงานที่ได้รับเงินเดือนตั้งแต่ ๑๕,๐๐๑ บาทขึ้นไป คนละ ๑,๖๐๐ บาท ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ (๕๒๙) เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๕

๕.๒๖ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๓๕ บริษัทฯ ได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้น เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน ๓๔๒.๖๖ ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน ๑๗๓.๖๐ ล้านบาท ที่เหลืออีก จำนวน ๑๖๙.๐๖ ล้านบาท กำหนดโอนภายใน ๑๐ ปี และหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงานพร้อมดอกเบี้ยในอัตราถัวเฉลี่ยเงินฝากประจำ ๑ ปี ของธนาคาร ซึ่งบริษัทฯ ได้โอนเงินบำเหน็จค้ำนำส่งส่วนที่เหลือเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดบัญชี ๒๕๔๕ แล้ว

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน ๒,๘๒๙ ราย บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน ในงวดบัญชีนี้ จำนวน ๒๘๖.๐๙ ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน ๒๘๔.๙๙ ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน ๑.๑๐ ล้านบาท)

๕.๒๗ ค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดบัญชีนี้บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ เป็นดังนี้

	บาท
๑. คณะกรรมการบริษัทฯ	๗๖๘,๐๐๐.๐๐
๒. คณะกรรมการบริหาร	๑๗๘,๐๐๐.๐๐
๓. คณะกรรมการตรวจสอบ	๒๖๐,๐๐๐.๐๐
๔. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๑๑๔,๐๐๐.๐๐
๕. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	๔๒,๐๐๐.๐๐
๖. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๘๓,๐๐๐.๐๐
๗. คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ (เฉพาะกรณี)	๘,๐๐๐.๐๐

ค่าเบี้ยประชุมประกอบด้วยค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งจากหน่วยงานภายนอก

๕.๒๘ ภาระหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น

บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นซึ่งไม่รวมดอกเบี้ย ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๕	๒๕๕๔
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ		
คดีพิพาทแรงงาน	๗.๐๗	๑๕.๐๓
คดีเรียกค่าเสียหาย	๖.๙๗	๒๕.๐๐
รวม	๑๔.๐๔	๔๐.๐๓

๕.๒๙ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย จำนวน ๓.๑๐ ล้านบาท และมีวงเงินคงเหลือของการทำสัญญาดังกล่าวข้างต้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๘๐๓.๒๐ ล้านบาท และจะสิ้นสุดสัญญาในปี ๒๕๕๗





บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
Aeronautical Radio of Thailand Ltd.

