

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รายงานประจำปี ๒๕๕๖



๒๕๕๖ รวม





CONTENT

๐๖ สารจาก
ประธานกรรมการ

๐๘ สารจากกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่

๑๐ ประวัติความเป็นมา

๑๒ ประเภทกิจการ
/ลักษณะการประกอบการ

๑๔ การถึงหน้าที่
ความรับผิดชอบ

๓๘ ผู้ถือหุ้น

๔๓ คณะกรรมการ
บริษัทฯ

๕๘ บทบาทและการ
ปฏิบัติหน้าที่ของ
คณะกรรมการบริษัทฯ

๗๓ ฝ่ายบริหาร
ของบริษัทฯ

๑๐๐ การกำกับดูแลกิจการที่ดี

๑๐๒ การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ
ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ
พ.ศ. ๒๕๔๐

๑๐๔ รายงานคณะกรรมการ
ตรวจสอบ



๑๘ เรื่องเด่นในรอบปี

๓๐ สภาวะการณ์ด้าน
การขนส่งทางอากาศ
และแนวโน้มการขนส่ง
ทางอากาศ

๓๔ แผนนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ



๘๓ การให้บริการ
ของบริษัทฯ

๔๒ การพัฒนา
ทรัพยากรบุคคล
และการพัฒนา
องค์กร

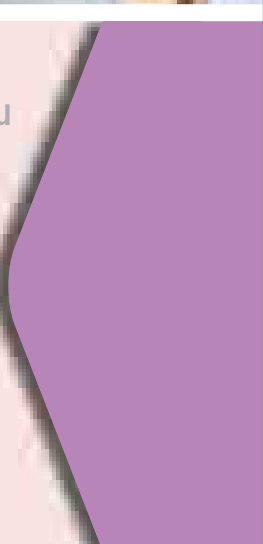
๔๖ การดำเนินงานบริหารความเสี่ยง
และควบคุมภายใน



๑๐๘ รายงานด้านการเงิน

๑๑๕ รายงาน
ของผู้สอบบัญชี
และงบการเงิน

๑๑๖ บริษัท วิทยุการบิน
แห่งประเทศไทย จำกัด





สารจาก

ประธานกรรมการ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ดำเนินกิจการในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ที่ผ่านอย่างมุ่งมั่น กุ่มทกและพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อให้เกิดความทันสมัยปลอดภัยสูงสุด ตามวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ที่กำหนดว่า เป็นองค์กรชั้นนำแห่งคุณภาพในการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งนับเป็นส่วนสำคัญยิ่งของกระบวนการการเดินอากาศ เป็นผู้เชื่อมโยงประชาคมโลกเพื่อการเดินทาง การขนส่ง และการดำเนินกิจการทางอากาศที่เกี่ยวข้องได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัย ควบคู่กับยุทธศาสตร์ และพันธกิจที่ว่า เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ โดยตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มและผลประโยชน์แห่งชาติ

ในปีงบประมาณนี้ บริษัทฯ ยังคงพัฒนาการบริหารจัดการองค์กร พัฒนาศักยภาพบุคคล การบริหารจัดการภายในองค์กร ให้มีความทันสมัยก้าวไกลไปพร้อมเทคโนโลยีในปัจจุบัน และมีการลงทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของประเทศ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ มีศักยภาพที่จะสามารถรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศ ที่กำลังเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยี และอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของระบบการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management System) เข้ามาใช้งาน เพื่อให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงของทุกรูปแบบของกิจการทางด้านการบิน

จากการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณการจราจรทางอากาศ และปริมาณเที่ยวบินในระยะยาว ๑๐-๑๕ ปีข้างหน้า คาดว่าจำนวนเที่ยวบินมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณการจราจรทางอากาศในระยะยาวขององค์กรการบินในต่างประเทศหลายแห่ง เช่น ICAO IATA และองค์การกลุ่มประเทศยุโรปเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ (EUROCONTROL) เป็นต้น

ผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัทฯ ที่ผ่านมา เกิดจากปัจจัยที่ดีหลายประการ ทั้งจากการสนับสนุนจากผู้ถือหุ้น สายการบิน ผู้ใช้บริการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งความมุ่งมั่น กุ่มทกของฝ่ายบริหารและพนักงานที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาสร้างสรรค์ความแข็งแกร่งและความเจริญเติบโตที่มั่นคงของบริษัทฯ

ในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้มอบนโยบาย กำกับดูแล และติดตามผลการปฏิบัติงานในการกิจอันสำคัญนี้อย่างต่อเนื่อง จึงขอขอบคุณทุกฝ่าย ทุกภาคส่วนมา ณ โอกาสนี้ และขอให้นับใจว่าบริษัทฯ จะพัฒนาการให้บริการ และการบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสืบต่อไป

V. Hanprasert

(นายวรเดช หาญประเสริฐ)
ประธานกรรมการ





สารจากกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่

ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ที่ผ่านมา บริษัทฯ ต้องพบกับเหตุการณ์และวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย และ ผลพวงที่เกี่ยวข้องจากประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ซึ่งส่งผลกระทบต่องานและองค์กรต่าง ๆ ของประเทศ ประกอบกับเป็นวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องหลายช่วงเวลา ซึ่งวิกฤตการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

บริษัทฯ ดำเนินการด้านการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) อย่างต่อเนื่องตามคำแนะนำของกระทรวงการคลัง ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ภายใต้สถานการณ์สมมติถึงเหตุการณ์ภัยธรรมชาติ หรือวิกฤตการณ์ในกรณีหากเกิดขึ้นจริง ซึ่งคณะกรรมการบริหารวิกฤตการณ์ (Crisis Management Team) ที่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นประธาน ตอบสนองเหตุต่อวิกฤตการณ์ ๔ ด้าน คือ การให้บริการต่อเนื่องด้านปฏิบัติการและวิศวกรรม การให้ความช่วยเหลือการอพยพ และการสื่อสาร และได้ขยายไปยังส่วนภูมิภาคเพื่อจัดทำแผนและการฝึกซ้อมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ของแผนฯ พร้อมนำไปใช้งานจริงอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๖

ในปีงบประมาณนี้ เหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านต่าง ๆ มากที่สุด คือสถานการณ์ความเคลื่อนไหวของกลุ่มผู้ชุมนุมทางการเมือง ซึ่งส่งผลกระทบต่อโครงสร้างทางเศรษฐกิจทั้งระบบของประเทศ ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการติดตามความเคลื่อนไหว ของสถานการณ์อย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์ ในกรณีที่จะเกิดผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเพิ่มมาตรการต่าง ๆ ทั้งในด้านความปลอดภัย ระบบไฟฟ้าสำรอง และการอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ วิศวกร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามปกติ

อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๕๖ ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งที่ยังบริษัทฯ ต้องตระหนักถึงความปลอดภัย สูงสุด ควบคู่กันไปกับการบริหารจัดการด้านการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ จึงได้มีการวางแผน การลงทุนการพัฒนา ระบบอุปกรณ์โครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย ทบทวนขั้นตอนการทำงานให้เป็นระบบ พัฒนาระบบเทคโนโลยีตรวจสอบ ช้อนบำรุงอุปกรณ์การทำงาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเจ้าหน้าที่ เพื่อการปฏิบัติงานที่ราบรื่นมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน และความปลอดภัยสูงสุด รวมทั้งได้พยายามวางแผนในการแก้ไขปัญหาในระยะยาว โดยการร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อการวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศอย่างเป็นระบบ

ทั้งนี้ การดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปตามหลักการการกำกับดูแลที่ดี ควบคู่ไปกับการตระหนักถึงการมีส่วนร่วม ในการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ผ่านโครงการต่าง ๆ โดยการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพบุคลากรในการพัฒนานวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและประชาชนทั่วไปในพื้นที่ที่หน่วยงานของบริษัทฯ ตั้งอยู่เพื่อสร้างเสริมรายได้ อีกทั้งส่งเสริมเยาวชนที่มีความสนใจทางด้านกีฬาเพื่อให้ก้าวไกลสู่ระดับประเทศและนานาชาติ ในโครงการวิทยุการบินฯ มีนิเวศการเรียนรู้ และยังคงส่งเสริมและมอบโอกาสให้แก่เด็กพิการที่ขาดโอกาสทางการศึกษาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นรากฐานสำคัญในการดำรงชีวิตของตนเอง และมีโอกาสส่งเสริมสังคมได้ในโอกาสต่อไป ผ่านทางมูลนิธิวิทยุการบินแห่งประเทศไทย อีกทางหนึ่งด้วย

สุดท้ายนี้ ในนามของบริษัทฯ และพนักงาน ขอให้ความมั่นใจในการให้บริการ และพัฒนาระบบการบริการควบคุมจราจรทางอากาศ ที่ทันสมัย ปลอดภัย ด้วยประสิทธิภาพสูงสุด ของอบคณผู้ถือหุ้นและผู้ให้บริการ รวมทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ที่ให้ความเชื่อมั่นกับบริษัทฯ และบริษัทฯ พร้อมทั้งจะสร้างความเป็นหนึ่งเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและภูมิภาคต่อไป

นาวาอากาศตรี

(ประจักษ์ สัจจโสภณ)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

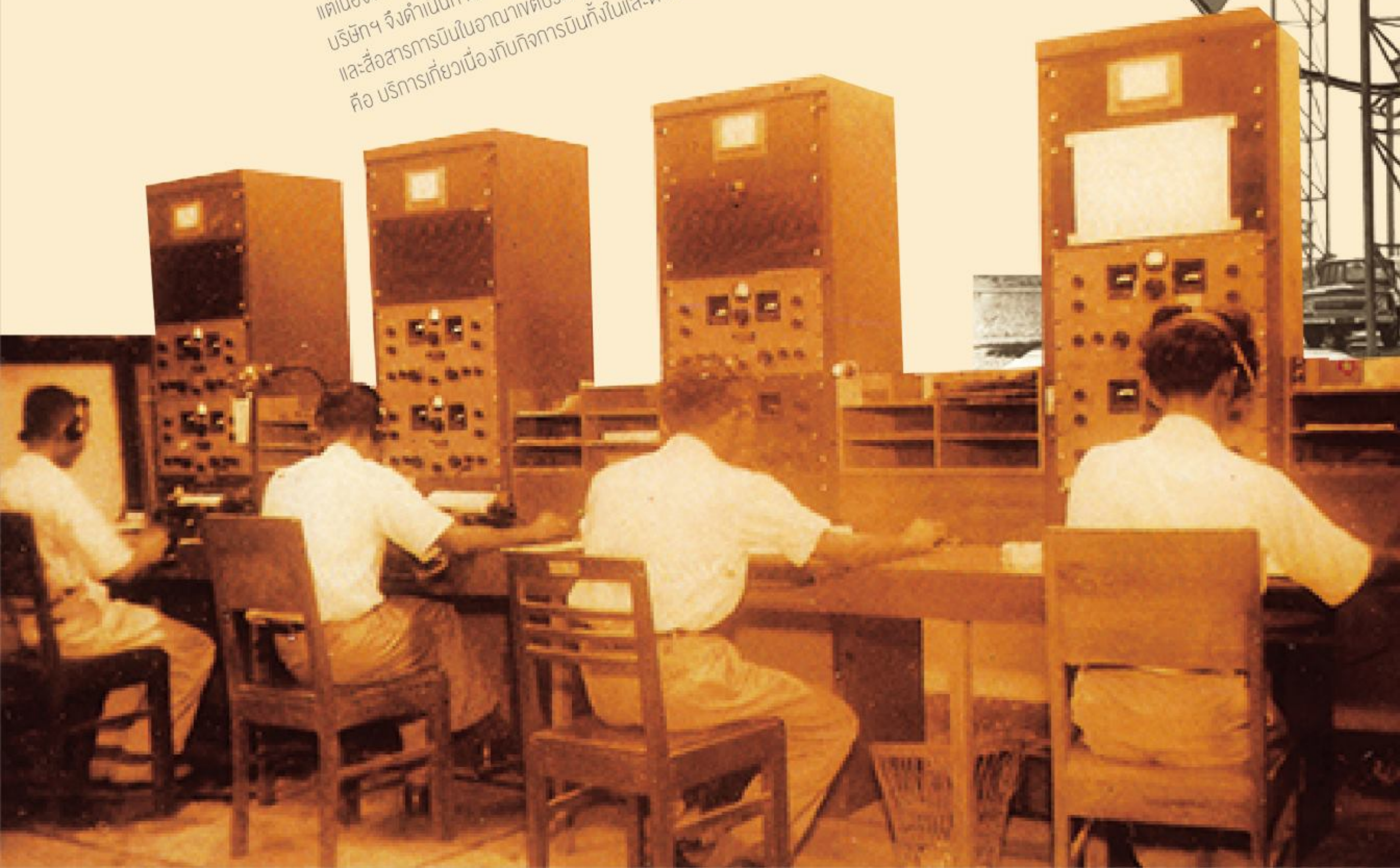




ประวัติ ความเป็นมา

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ ๒ ได้เกิดขึ้นทางทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบิน จึงต้องเลิกกิจการลง และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๒ สิ้นสุดลง การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทย ได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้งบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) เมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน พ.ศ. ๒๔๙๑ เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศ และสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย

ต่อมารัฐบาลไทยเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคง ของชาติ และการพัฒนาการบิน ประกอบกับความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาลตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๐๖ และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาจึงได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจำ ร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ตั้งแต่วันที่ ๑๖ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๑๑ แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาล ซึ่งเป็นภาคีสมาชิกของ ICAO และตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไร ในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศ และสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินทั้งในและต่างประเทศ





วิสัยทัศน์

“ เป็นองค์กรชั้นนำแห่งคุณภาพ
การให้บริการการเดินทางอากาศ ”

ค่านิยม

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

พันธกิจ

“ เป็นผู้ให้บริการการเดินทางของประเทศ ที่ตอบสนอง
ความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย เป็นมาตรฐาน
ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มและผลประโยชน์แห่งชาติ ”



ประเภทกิจการ ลักษณะการประกอบการ

กระทรวงคมนาคม (คค.) มีหนังสือสัญญามอบหมายให้บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน และบริการอื่นที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของการประกอบการขนส่งทางอากาศ และเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ให้เป็นไปด้วยความสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยมีการต่อสัญญาฉบับปัจจุบันเมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ มีกำหนดอายุสัญญา ๒๐ ปี ถึงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทฯ ตกลงจะจัดให้บริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดค่าเช่าใด ๆ และให้บริษัทฯ ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเป็นธรรมจากผู้รับบริการ

โดยผลของข้อสัญญา ทำให้บริษัทฯ มีหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน เฉพาะการบริการตามเส้นทางบิน ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติมอบหมายภารกิจเพิ่มเติมให้กับบริษัทฯ ดังนี้

- ให้บริษัทฯ รับโอนบริการโทรคมนาคมการบิน บริการวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ และบริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตั้งแต่วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๓๑ และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ภูเก็ต ตั้งแต่วันที่ ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๓๑
- รับโอนงานควบคุมจราจรทางอากาศ เขตสนามบินและเขตประชิดสนามบิน ของท่าอากาศยานดอนเมืองมาจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปัจจุบัน) ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๓๖
- เข้าปฏิบัติงานบริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารการบิน และบริการวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานภูมิลำเนาของกรมการบินพลเรือน เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๔๑ โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๔๑ เป็นต้นมา
- รับโอนงานบริการการบินทดสอบเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ จากกรมการบินพลเรือน เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๔๕ และมีผลตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๔๕ เป็นต้นมา

ภารกิจหน้าที่ ความรับผิดชอบ

บริษัทฯ มีภารกิจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

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

รวมถึง บริการที่เกี่ยวข้อง และงานตามนโยบายรัฐบาล

ที่ตั้ง โทรศัพท โทรสาร และ Website

บริษัทฯ มีสำนักงานและศูนย์ควบคุมการบินทั่วประเทศ ทั้งสิ้น ๑๐ แห่ง โดยแบ่งขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบในเขตพื้นที่เส้นทางการเดินอากาศภายในประเทศ ดังนี้

สำนักงานใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๒ ซอยงามดูพลี กุ่มหามเขย สาทร กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

โทรศัพท์ : ๐ ๒๒๘๗ ๓๕๓๑-๔๑

โทรสาร : ๐ ๒๒๘๗ ๓๑๓๐

Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินภาคใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๐ หมู่ที่ ๓ ถนนสนามบิน ตำบลคลองหลา

อำเภอคลองหอยโข่ง จังหวัดสงขลา ๙๐๑๑๕

โทรศัพท์ : ๐ ๗๔๒๕ ๑๐๕๑-๑๕

โทรสาร : ๐ ๗๔๒๕ ๑๓๓๔

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

ที่อยู่ : ๒๐๐ เมาบ่อไร่ ตำบลไม้ขาว อำเภอดอนสัก จังหวัดภูเก็ต

๘๓๑๔๐

โทรศัพท์ : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๑-๕

โทรสาร : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๔

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ที่อยู่ : ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี หมู่ที่ ๓ ตำบลห้วยเตย อำเภอพุนพิน

จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๘๔๑๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๓

โทรสาร : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๓

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

ที่อยู่ : ๖๐ ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

๕๐๒๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๓๒๗ ๐๖๒๔-๓๒

โทรสาร : ๐ ๕๓๒๗ ๗๖๐๐

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ที่อยู่ : ถนนสนามบิน ตำบลอรัญญิก อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก

๖๕๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๒๒

โทรสาร : ๐ ๕๕๒๕ ๓๐๑๗

ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา

ที่อยู่ : ท่าอากาศยานนครราชสีมา บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง

อำเภอเฉลิมพระเกียรติ

จังหวัดนครราชสีมา ๓๐๒๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๔๒๕ ๘๘๕๕

โทรสาร : ๐ ๔๔๒๕ ๖๕๗๖

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ที่อยู่ : ท่าอากาศยานอุดรธานี ตำบลหนองโพนกว้าง อำเภอเมือง

จังหวัดอุดรธานี ๔๑๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๒๒๔ ๖๘๐๓

โทรสาร : ๐ ๔๒๒๔ ๔๗๓๔

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ที่อยู่ : ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง

อำเภอเมือง

จังหวัดอุบลราชธานี ๓๔๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๔๘

โทรสาร : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๔๘

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

ที่ตั้ง : หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๗๗๑๑๐

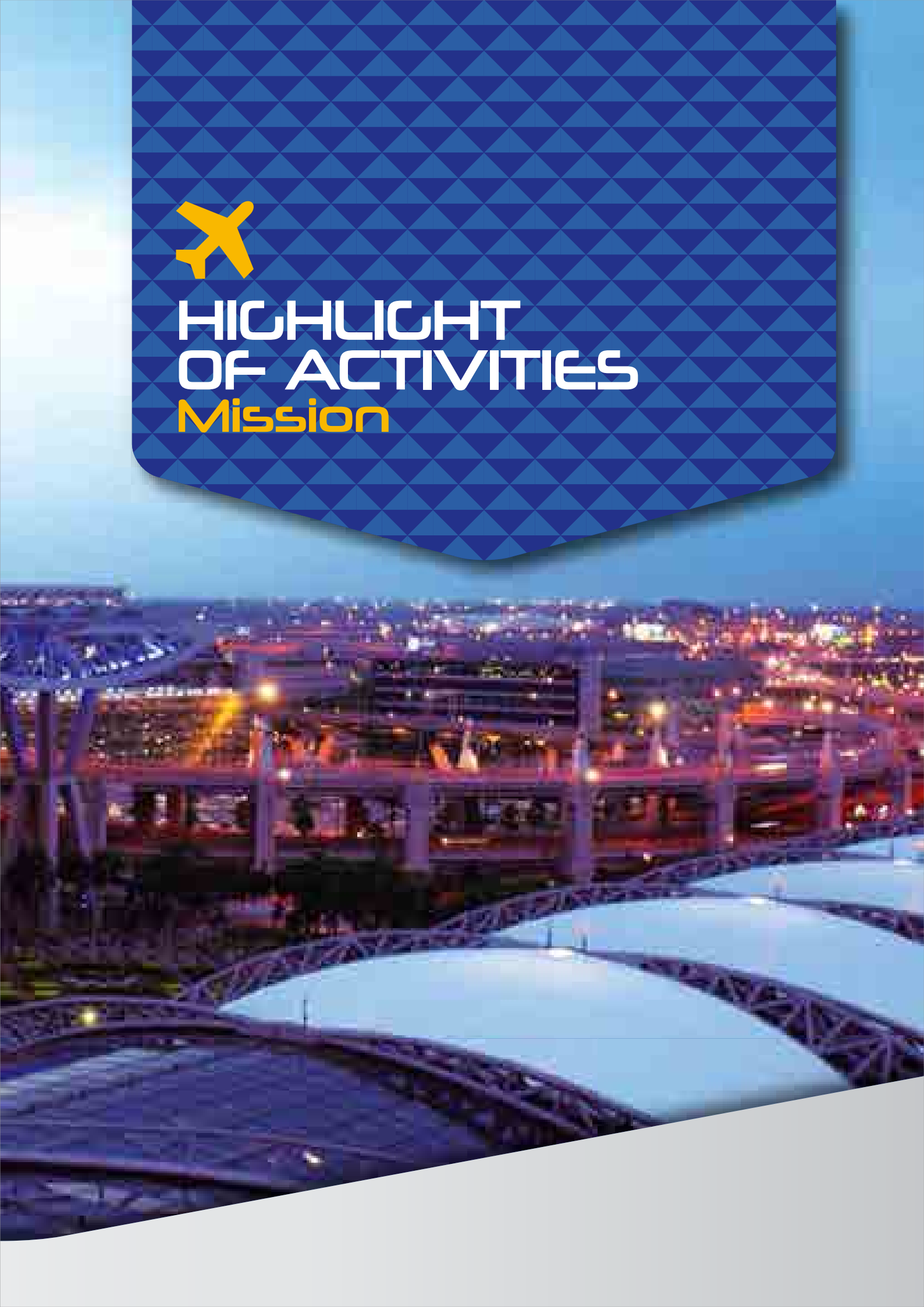
โทรศัพท์ : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๑

โทรสาร : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๓



HIGHLIGHT OF ACTIVITIES

Mission



เรื่องเด่นในรอบปี

“ บริษัทฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นองค์กรชั้นนำแห่งคุณภาพการให้บริการการเดินทางทางอากาศ ทั้งนี้ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายของประเทศ โดยมีโครงการสำคัญที่ดำเนินการในแต่ละด้านตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ ดังนี้ ”

๑. การแก้ไขปัญหาการจุดบังไฟ และปล่อยโดมลอยที่มีผลกระทบกับการบิน

ปัจจุบัน ผลกระทบจากการจุดบังไฟ และปล่อยโดมลอยได้ส่งผลกระทบต่อการเดินทางทางอากาศในวงกว้าง โดยเฉพาะพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศ เท่านั้น บริษัทฯ จึงได้หยิบยกปัญหาดังกล่าวขึ้นเป็นปัญหาสำคัญระดับกระทรวง เนื่องจากเกี่ยวข้องกับกระทรวงอื่น ๆ ด้วย เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา ร่วมกัน ซึ่งถือเป็นปัญหาระดับชาติ

ซึ่งในปัจจุบัน บริษัทฯ กรมการบินพลเรือน และกระทรวงมหาดไทยได้ร่วมกันกำหนดแนวทางการป้องกัน และบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น รวมถึงรณรงค์ให้ประชาชนในพื้นที่ปฏิบัติตามขั้นตอนการขออนุญาตการจุดบังไฟอย่างถูกต้อง รวมทั้งทำการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และสร้างความเข้าใจกับประชาชนได้รับทราบถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับการบิน



๒. การแก้ไขปัญหาความถี่วิทยุรบกวนการสื่อสารการบิน

ปัจจุบันปัญหาการรบกวนทางความถี่วิทยุในรูปของคลื่นแทรกเป็นเสียงเพลง เสียงผู้จัดรายการ หรือเสียงสัญญาณคลื่นแทรกในระหว่างการสื่อสารทำให้ การสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและนักบินไม่ชัดเจน ซึ่งปัญหา เหล่านี้อาจทำให้เกิดความเข้าใจผิดด้านการสื่อสาร และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุทาง การบินได้ โดยในปี ๒๕๕๖ ได้รับแจ้งรายงานการรบกวนความถี่คลื่นวิทยุรวม ทั้งหมด ๒,๗๗๙ ครั้ง ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้แก้ไขปัญหาดังกล่าวมาโดยตลอด โดยมุ่งเน้นการสร้างความปลอดภัยให้กับสถานีวิทยุต่าง ๆ ให้ตระหนักถึงปัญหาและ ความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นและมีการลงนามบันทึกข้อตกลง เรื่อง “การแก้ปัญหา วิทยุภาคพื้นรบกวนวิทยุชุมชน” ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)

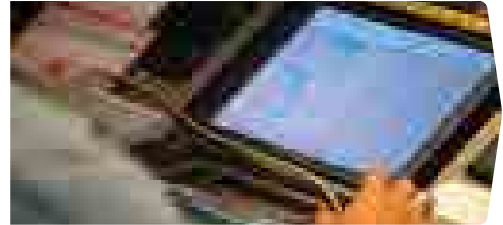
และต่อมา เมื่อวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามร่วมกับ กสทช. ในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือห้องปฏิบัติการสอบเทียบเครื่องมือวัดของห้อง ปฏิบัติการทดสอบมาตรฐานเครื่องส่งวิทยุที่สถานีวิทยุชุมชนต้องนำเครื่องส่ง วิทยุกระจายเสียงมาทดสอบก่อนทำการออกอากาศ โดยบริษัทฯ จะให้บริการ สอบเทียบเครื่องมือวัดแก่ห้องปฏิบัติการทดสอบที่ลงทะเบียนกับ กสทช. เป็นระยะเวลา ไม่เกิน ๕ ปี

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการบินทดสอบหาสัญญาณรบกวนทั่วประเทศ ไทยในหลายพื้นที่ เพื่อตรวจสอบและส่งข้อมูลให้กับ กสทช. อีกทางหนึ่ง และยัง ดำเนินโครงการสถานีวิทยุชุมชนต้นแบบ โดยลงพื้นที่ทั่วประเทศเพื่อให้ความรู้แนะนำ และช่วยเหลือผู้ประกอบการสถานีวิทยุชุมชน ในการปรับปรุงสถานีให้มีการส่งกระจาย เสียงด้วยสัญญาณที่มีคุณภาพ

๓. การผลักดันการบริหารจัดการห้วงอากาศและความคล่องตัวจราจรทางอากาศเชิงบูรณาการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศ

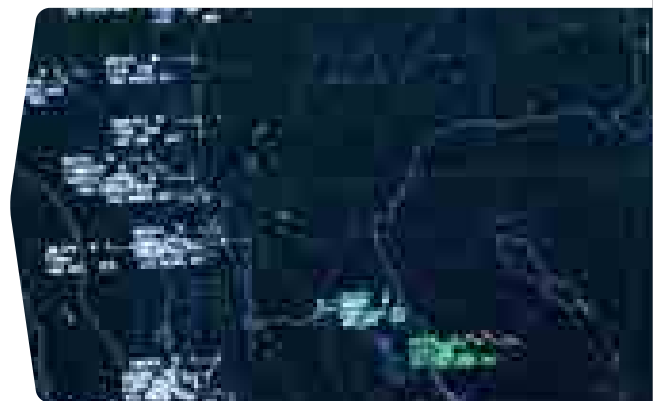
กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้ขอความร่วมมือจากกองทัพอากาศ (ทอ.) และ กองทัพเรือ (ทร.) ในการแก้ปัญหาการจราจรทางอากาศเพื่อบรรเทาความคับคั่ง ของการจราจรทางอากาศเหนือน่านฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง รวมถึงพื้นที่ให้บริการจราจรอื่น ๆ ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยมอบหมายให้บริษัทฯ เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการประสานความร่วมมือกับ ทอ. และ ทร. ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการประชุมและประสานงานกับทั้ง ทอ. และ ทร. จนก่อให้เกิดความร่วมมือและ ประโยชน์ดังนี้

๑. ความร่วมมือกับ ทอ. ในการปรับปรุงแบบเส้นทางบิน Y๖ ที่ใช้คู่กับ Y๗ และ Y๕ ที่ใช้คู่กับ G๔๕๘ ให้เป็นเส้นทางบินแบบ Oneway ซึ่งการดำเนินการ ดังกล่าวนั้น ช่วยลดภาระการปฏิบัติงาน (Workload) ของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทาง อากาศและนักบินได้เป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังช่วยให้สามารถทำการบินลง ด้วย CDO ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นอีกด้วย
๒. ความร่วมมือกับ ทร. ในการจัดสร้างเส้นทางบินเพิ่มเติมบริเวณอ่าวไทยจะช่วย ลดความคับคั่งของการจราจรทางอากาศในเขตประชิดสนามบิน ทั้งยังช่วย เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินมากขึ้นในอนาคตอีกด้วย



๔. การผลักดันการยกระดับการพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านการบินของไทย

กระทรวงการคลัง มีแนวนโยบายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับ บทบาทและการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ การจัดเตรียม ความพร้อมสำหรับการเข้าสู่ AEC ด้วยการสำรวจตรวจสอบ ความพร้อมขององค์กร โดยเฉพาะความต้องการผู้เชี่ยวชาญ เฉพาะด้านที่จำเป็นต่อองค์กรและการทำงานร่วมกัน (Synergy) ระหว่างหน่วยงานด้านการบิน (Aviation) เพื่อให้เกิดการ แบ่งปันในภาครัฐ ดังนั้น เพื่อผลักดันให้แนวนโยบายดังกล่าว สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สคร. จึงได้ดำเนินการ ปรับปรุงแนวนโยบาย ผู้ถือหุ้นภาครัฐ (State of Directions : SOD) ที่มีต่อรัฐวิสาหกิจ เพื่อใช้เป็นกรอบในการกำหนด ทิศทางของรัฐวิสาหกิจ โดยกำหนดให้เร่งสร้าง Synergy ระหว่างหน่วยงานสาขาขนส่ง



บริษัทฯ จึงได้ยกระดับความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ด้านการบินและที่เกี่ยวข้องในระบบการเดินอากาศทั้งภายใน และภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคมในรูปของความตกลง ความร่วมมือ/ความเข้าใจ (MOU) กับหน่วยงาน คือ กรมการบินพลเรือน (บพ.) สถาบันการบินพลเรือน และ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) (บอท.) ส่วนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) อยู่ระหว่าง การจัดทำ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดทำบันทึกข้อตกลง กับหน่วยงานนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม คือ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

๕. การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต แผนงานและโครงการต่าง ๆ

บริษัทฯ มีโครงการสำคัญที่ดำเนินการในแต่ละด้านตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ ดังนี้

๕.๑. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ (ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘)

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศของบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบในหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงของโครงการร้อยละ ๑๐) โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินทางอากาศของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ และมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่กำลังเพิ่มมากขึ้นและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยี และอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของระบบการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management System) เข้าใช้งาน ประกอบด้วยโครงการย่อย ดังนี้

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

บริษัทฯ ได้ดำเนินการในกระบวนการจัดหาเสร็จเรียบร้อยแล้วในเดือนสิงหาคม ๒๕๕๖ โดยจะนำเสนอผลการพิจารณาให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบในการจัดซื้อ และลงนามสัญญาภายในไตรมาสที่ ๑ ของปีงบประมาณ ๒๕๕๗ โดยมีกำหนดแล้วเสร็จ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๘

(๒) การเพิ่มขีดความสามารถระบบ/เทคโนโลยีจราจรทางอากาศ และการพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศ (CNS Systems Enhancement and ATM Network Integration) มีผลการดำเนินการ ดังนี้

- การจัดตั้งศูนย์บริหารข้อมูลการบิน (Flight Data Management Centre: FDMC) และ การจัดตั้งศูนย์สำรองฉุกเฉิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เพิ่มเติม) ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ และการเพิ่มการให้บริการข้อมูลการบิน การแนะนำการบิน (Flight Information /Advisory Service) และการบริการแจ้งเตือนภัย (Alerting Service) สำหรับอากาศยานทุกประเภทดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ๒๕๕๖



- การจัดหาเรดาร์ทุติยภูมิ ๕ แห่ง (พิษณุโลก เชียงราย ร้อยเอ็ด อุตรดิตถ์ และชุมพร) คาดว่าจะแล้วเสร็จ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๗
- การพัฒนาระบบอุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค (เชียงใหม่ พิษณุโลก ภูเก็ต และหาดใหญ่) ดำเนินการจัดหาพร้อมกับโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ
- การจัดหาระบบประมวลผลติดตามอากาศยาน สำหรับเขตประชิดสนามบิน/หอบังคับการบิน และระบบฝึกอบรม/ระบบสำรอง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คาดว่าจะลงนามสัญญาภายในไตรมาสที่ ๓ ของปีงบประมาณ ๒๕๕๗ และดำเนินการแล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘

- (๓) จัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง บริษัทฯ ได้รับมอบอากาศยานลำแรกแล้วในเดือนมีนาคม ๒๕๕๖ สำหรับการจัดหาอากาศยานลำที่สอง ดำเนินการในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดหาอุปกรณ์บินทดสอบ (Flight Inspection System: FIS) คาดว่าจะลงนามสัญญาภายในไตรมาสที่ ๑ ของปีงบประมาณ ๒๕๕๗



๕.๒. โครงการการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ Seamless ASEAN Sky และมติของ Air Transport Working Group (ATWG) และ Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group (ATTC) และโครงการปฏิบัติการเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนและแนวคิดห้วงอากาศอาเซียน ไร้รอยต่อภายใต้แผนงาน ASAM ATTC Work Plan ๒๐๑๒-๒๐๑๓ ด้าน ATM

โครงการทั้งสองเป็นงานเชิงกลยุทธ์ โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการลุ่ส่งตามวัตถุประสงค์ของโครงการที่ถูกกำหนดขึ้น และจัดให้มีการดำเนินงานเพื่อผลักดันแนวคิด Seamless ASEAN Sky เข้าสู่การดำเนินงานของอาเซียน และเพื่อรองรับ/สนับสนุนการดำเนินงานของประเทศไทยในฐานะ เป็นประธาน/เจ้าภาพในการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน (Air Traffic Working Group: ATWG) ในช่วงปี ๒๕๕๕ – ๒๕๕๖ และบัดนี้ประเทศไทยได้ผ่านพ้นช่วงเวลาเป็นประธาน/เจ้าภาพฯ ดังกล่าวแล้วในขณะทีแนวคิด Seamless ASEAN Sky ได้ถูกปรับรวม เข้าเป็นส่วนงานด้าน ATM ของแผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) โดยการดำเนินงานเบื้องต้น นำไปสู่การรับรองวิทยักษ์ และเป้าประสงค์ใหม่ของ ATM Harmonization โดยที่ประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโส ด้านการขนส่งอาเซียน (Senior Transport Officials Meeting: STOM) และผู้นำอาเซียนในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ ๒๒ ในเดือนเมษายน ๒๕๕๖ และการดำเนินงาน ตามแผน ASAM เป็นการดำเนินงานประจำที่บริษัทฯ เข้ามีส่วนสนับสนุนแก่ บพ. อย่างต่อเนื่อง

๕.๓. โครงการจัดสร้างหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) เอลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๗ รอบ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๔ (ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗)

บริษัทฯ จัดสร้างอาคารหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) วงเงินลงทุน ๖๖.๖๒ ล้านบาท โดยการก่อสร้าง อาคารหอบังคับการบิน คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๗

๕.๔. การพัฒนาปฏิบัติการบินแบบ Continuous Descent Operations (CDO) เข้าใช้งานสำหรับเที่ยวบินที่ทำการบินลงท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานหาดใหญ่

บริษัทฯ ได้พัฒนาวิธีปฏิบัติ ในการลดระดับเพดานบิน (CDO) รวมทั้งได้มีการวิธีปฏิบัติการบินแบบ CDO เข้าใช้งานจริง (Implementation) สำหรับท่าอากาศยานเชียงใหม่ และหาดใหญ่ เพื่อให้มีศักยภาพในการให้บริการการบินที่ปลอดภัยในปัจจุบันและในอนาคต

จากการนำวิธีปฏิบัติแบบ CDO เข้าใช้งานสายการบินสามารถประหยัดต้นทุนด้านพลังงานเชื้อเพลิง โดยใช้ตัวชี้วัดด้านเวลาในช่วงระยะปฏิบัติการนำเครื่องลงสู่ท่าอากาศยาน (Arrival Phrase) เปรียบเทียบก่อน และหลังใช้วิธีปฏิบัติแบบ CDO ซึ่งการลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมีความสัมพันธ์โดยตรงต่อปริมาณคาร์บอน ที่ปลดปล่อยออกสู่บรรยากาศ (Carbon Emission)



๕.๕. การพัฒนาแบบแผนการบินและเส้นทางการบินสำหรับการบินด้วย Performance Based Navigation (PBN)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินอากาศและรองรับการเติบโตของการจราจรทางอากาศสมัยใหม่ บริษัทฯ ได้มีการนำเทคโนโลยีการเดินอากาศ Performance Based Navigation (PBN) และ Global Navigation Satellite System (GNSS) เข้าใช้งาน โดยบริษัทฯ ได้ร่วมกับกรมการบินพลเรือน (บพ.) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสมาคมนักบินไทย ในฐานะของคณะทำงานแห่งชาติ ด้าน PBN และ GNSS เพื่อร่วมกำหนดนโยบายแผนงานและมาตรฐาน ในการนำระบบ PBN และ GNSS เข้าใช้งาน อันเป็นไปตามแนวทางของ ICAO และความต้องการของสายการบิน และผู้ใช้งานห้วงอากาศโดยได้ มีการดำเนินการ ดังนี้

- (๑) การจัดทำแผนงาน Asia-Pacific Regional PBN Implementation Plan และจัดทำแผนงาน Thailand PBN Implementation Plan
- (๒) การประกาศใช้งาน PBN Procedure ณ สนามบินภูเก็ต หาดใหญ่ สมุย เชียงใหม่ อุดรธานี เชียงราย ลำปาง สุราษฎร์ธานี และ นราธิวาส อย่างเต็มรูปแบบ
- (๓) ผลการออกแบบ PBN Procedure ณ สนามบินกระบี่ ตราด นครศรีธรรมราช หนองแก้ว สกลนคร นครพนม ตรัง และอุบลราชธานี
- (๔) ในปี ๒๕๕๖ บริษัทฯ ร่วมกับ บพ. และคณะอนุกรรมการอากาศวิสาหกิจทำการจัดสร้าง PBN Unidirectional Routes แบบ RNAV-๕ เชื่อมต่อระหว่าง กรุงเทพฯ-ภูเก็ต คือ เส้นทางบิน Y๕ และกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ คือ เส้นทางบิน Y๖ และ Y๗
- (๕) บริษัทฯ ดำเนินการร่วมกับบริษัท Jeppesen ประเทศสหรัฐอเมริกาในการตรวจสอบและรับรองกระบวนการออกแบบและบินทดสอบ PBN Procedure ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับหนังสือรับรองมาตรฐานการออกแบบ และบินทดสอบ PBN Procedures ในแบบ RNAV/RNP SID, RNAV/RNP STAR และ RNP APCH with Baro-VNAV



- (๖) บริษัทฯ ได้มีบทบาทสำคัญในการกำหนดแนวทางในการนำ PBN เข้าใช้งานในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยในปี ๒๕๕๒-๒๕๕๖ ผู้แทนของบริษัทฯ ได้รับมอบหมาย ให้ปฏิบัติหน้าที่ 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 และส่งผลให้ประเทศไทยได้รับเลือกเป็นประเทศแรกๆ ทาง ICAO Global PBN Task Force ได้จัดให้มีการทำ ICAO PBN Go-Team Visit เพื่อสนับสนุนการนำเทคโนโลยี PBN เข้าใช้งาน

ในส่วนของการร่วมมือกับ Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) ผู้แทนของ บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากผู้แทนเขตเศรษฐกิจสมาชิกให้เป็น Co-Chair ของ APEC GNSS Implementation Team และ บริษัทฯ ได้รับเกียรติจาก ICAO และ APEC ให้เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบ Regional RAIM Prediction System เพื่อสนับสนุนการใช้งาน เทคโนโลยี PBN และระบบ ดาวเทียมนำร่อง GNSS ในภูมิภาค



๕.๖. การพัฒนางานองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนา/ปรับปรุงระบบสารสนเทศตามแผนที่วางไว้ โดยมีโครงการสำคัญที่เสร็จสิ้น และเริ่มใช้งานในปี ๒๕๕๗ ดังนี้

- (๑) ระบบประมวลผลข้อมูลการบริหารจัดการงานมาตรฐานและความปลอดภัย สำหรับการบริการข้อมูลใบอนุญาตและการตรวจสุขภาพเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศรวมทั้งกระบวนการแจ้ง/สอบสวนเหตุ
- (๒) ระบบประมวลผลข้อมูลเพื่อสนับสนุนงานวิศวกรรมบริการ ด้วยการพัฒนาระบบ Business Process Management System (BPMS) สำหรับการให้บริการสารสนเทศเกี่ยวกับอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ ที่ลูกค้าใช้บริการจากบริษัทฯ
- (๓) ระบบบริการข้อมูลสายการบิน เพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศด้านการนำส่งใบแจ้งหนี้ (Invoice) รายการแสดงหนี้ค้างชำระ (Statement of account) และข้อมูลการทำการบิน (ATC๒) ผ่านทาง AEROTHAI Website และ e-mail ให้สายการบินโดยอัตโนมัติ

๕.๗. รางวัลชมเชยจากสิ่งประดิษฐ์จากสภาวิจัยแห่งชาติ

บริษัทฯ ได้เสนอผลงานเครื่องลงคะแนนเลือกตั้งรุ่นที่ ๔ เข้าร่วมการประกวดรางวัลสภาวิจัยแห่งชาติรางวัลผลงานประดิษฐ์คิดค้น ประจำปี ๒๕๕๖ ที่จัดขึ้นโดยสำนักงาน คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ซึ่งผลงานเครื่องลงคะแนนเลือกตั้งรุ่นที่ ๔ ได้รับรางวัลประกาศเกียรติคุณสาขาวิศวกรรมศาสตร์และอุตสาหกรรมวิจัย



ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

กิจการระหว่างประเทศ

๑. การประชุม IATA User Charges Panel (UCP)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ ณ ห้องประชุมชั้น ๓ อาคารอำนวยการ สำนักงานใหญ่ กุ่มหาเมฆ โดยเป็นการประชุมระหว่างตัวแทนจาก IATA, BAR (Board of Airline Representatives) ประธานคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (AOC) ตัวแทนจากสายการบินต่าง ๆ ฝ่ายจัดการ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ เพื่อรายงานเปรียบเทียบจำนวนหน่วยบินที่เกิดขึ้นจริงกับประมาณการในปี ๒๕๕๕ และปี ๒๕๕๖ ข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ สำหรับบริการเส้นทาง Enroute และการลงจอดในแต่ละท่าอากาศยาน ข้อมูลรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ในปี ๒๕๕๕ และงบลงทุนประจำปี ๒๕๕๕

การประชุมครั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำเสนอข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อผู้แทนสายการบิน และผู้เข้าร่วมประชุม พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะในประเด็นต่าง ๆ เป็นการรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง และชี้แจงประเด็นที่เป็นข้อขัดข้องของผู้แทนจากสายการบิน ส่งผลให้เกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกัน โดยบริษัทฯ จะนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวางแผนปรับปรุง และพัฒนาการบริการให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด อีกทั้งยังช่วยสร้างความสัมพันธ์ในระดับองค์กรให้ดียิ่งขึ้น





๒. การประชุมเชิงปฏิบัติการในหัวข้อ “การพัฒนาระบบการเดินอากาศของไทยกับก้าวต่อไปของการเดินอากาศสากล”

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมในวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๖ ณ ศูนย์ประชุมวายุภักษ์ ชั้น ๕ ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ แจ้งวัฒนะ ภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาระบบการเดินอากาศของไทยกับก้าวต่อไปของการเดินอากาศสากล : ข้อเสนอจากการประชุม Air Navigation Conference ครั้งที่ ๑๒” โดยมีจุดประสงค์ในการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับความท้าทายของระบบการบินและแผนการบินของโลกในอนาคต เพื่อนำไปพัฒนาเชิงบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานผู้ให้บริการด้านกิจการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ให้แต่ละหน่วยงานมีความเข้าใจในทิศทาง เป้าหมาย แผนในอนาคต ตลอดจนปัญหาที่เกิดขึ้นของการดำเนินงาน เพื่อวางแผนการรองรับให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนการเดินอากาศ ซึ่งเป็นการเตรียมความพร้อมในการรองรับกับการเติบโตและพัฒนาขีดความสามารถในทุกด้านไปอย่างพร้อมเพรียงกัน อีกทั้ง บริษัทฯ ได้จัดให้มีการสัมมนากลุ่มย่อยเพื่อรวบรวมข้อมูลความรู้ของแต่ละมิติที่สำคัญ ๆ ที่เป็นปัจจัยอันจะส่งผลสู่ความสำเร็จในการบริหารงานด้านกิจการบินและสรุปผลความเชื่อมโยงของข้อมูลจากแต่ละส่วนให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้รับประโยชน์สูงสุดรวมทั้งรับทราบถึงสิ่งที่ประเทศจะต้องดำเนินการต่อไปในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ

๓. การประชุม Mekong Air Traffic Management Coordination Group Meeting ครั้งที่ ๒ (MK-ATMCG/๒)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระหว่างวันที่ ๒๙ – ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๕๖ ที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งการประชุมครั้งนี้ มีการหาข้อตกลงร่วมกันในการปรับโครงสร้างเส้นทางบิน เพื่อเพิ่มสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศ และส่งเสริมให้มีการประสานความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงาน ซึ่งจะก่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานด้าน Air Traffic Management และนำไปสู่การพัฒนาห้วงอากาศระหว่าง ๗ ประเทศในน่านฟ้าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไป

๑. ประเทศไทย
๒. สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
๓. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
๔. ราชอาณาจักรกัมพูชา
๕. สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า
๖. เขตปกครองพิเศษฮ่องกง สาธารณรัฐประชาชนจีน
๗. สาธารณรัฐประชาชนจีน

๔. การประชุม Air Traffic Flow Management (ATFM)/Collaborative Decision Making (CDM) Tripartite Project Meeting ครั้งที่ ๓ และการประชุม Group of Five Air Navigation Service Providers (G๕)

การประชุม Air Traffic Flow Management (ATFM)/Collaborative Decision Making (CDM) Tripartite Project ครั้งที่ ๓ เป็นการประชุมระหว่าง Hong Kong Civil Aviation Department (HK CAD) เขตปกครองพิเศษฮ่องกง กับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) สาธารณรัฐสิงคโปร์ ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๖ ที่กรุงเทพมหานคร โดยทั้งสองการประชุมมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

การประชุม ATFM/CDM Tripartite Project Meeting

เป็นการประชุมไตรภาคีของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Navigation Service Provider: ANSP) ระหว่างประเทศไทย เขตบริหารพิเศษฮ่องกง และสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านสายการบิน และท่าอากาศยานของทั้ง ๓ ประเทศ ได้ร่วมประชุมหารือ เพื่อพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน



การประชุม G๕

เป็นการประชุมระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศจาก ๕ ประเทศ ซึ่งมีน่านฟ้าติดกัน ได้แก่ ประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย และสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารือ แลกเปลี่ยน และวางแผน ร่วมกันในหัวข้อต่าง ๆ ทั้งนี้ ในการประชุม G๕ หน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศได้ร่วมกันหารือในหัวข้อดังต่อไปนี้

- (๑) การวางแผนในการกำหนดแผนรับภาวะฉุกเฉินทางด้านการบริการจราจรทางอากาศ (Contingency Plan)
- (๒) การวางแผนในการเตรียมความพร้อมในกรณีที่น่านฟ้าถูกจำกัดเนื่องจากเถ้าภูเขาไฟ (Volcanic Ash)
- (๓) การร่วมกันกำหนดรายละเอียดในการสร้างเส้นทาง Green Route





๕. การประชุม Airspace Users - ANSP Meeting ประจำปี ๒๕๕๖

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๕๖ ณ โรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิ โดยเป็นการประชุมระหว่างผู้ใช้ห้วงอากาศที่เป็นสายการบินพาณิชย์สัญชาติไทยกับผู้ให้บริการการเดินอากาศ (ANSP) เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบการดำเนินการในด้านต่าง ๆ และความคืบหน้าในการดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่บริษัทฯ จัดทำขึ้นเพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งรับฟังข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นจากผู้แทนของสายการบิน และเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการประชุมผู้เกี่ยวข้องในส่วนงานต่าง ๆ บริษัทฯ ได้นำไปพิจารณาและดำเนินการแก้ไข/ปรับปรุงการให้บริการต่อไป

๖. การประชุม CANSO Asia Pacific Operations Work Group (APAC Ops WG) และ CANSO Asia Pacific Safety Work Group (APAC SWG)

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม CANSO Asia Pacific Operations Work Group (APAC Ops WG) และ CANSO Asia Pacific Safety Work Group (APAC SWG) ระหว่างวันที่ ๒๘-๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์การประชุมดังนี้

การประชุม CANSO Asia Pacific Operations Work Group (APAC Ops WG) มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามความคืบหน้าการดำเนินงาน และติดตามข้อมูลเกี่ยวกับเทคโนโลยีทางด้านกิจการการให้บริการการเดินอากาศของสมาชิก CANSO ในภูมิภาค

การประชุม CANSO Asia Pacific Safety Work Group (APAC SWG) มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนา Regional Safety Program โดยจะร่วมกันหาหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลแนวทางในการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัย และการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อีกทั้งจะได้นำระบบ Safety Buddy System มาเป็นเครื่องมือในการพัฒนาแก้ไขปัญหาในภูมิภาค



การจัดอันดับ เครดิตองค์กร

การประเมินผลการดำเนินงาน
ของบริษัทฯ ประจำปี ๒๕๕๖

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเครดิตจาก บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด โดยได้ปรับเพิ่มอันดับเครดิตองค์กรของบริษัทฯ เป็นระดับ “AA+” (Stable) จากเดิมที่ “AA” (Stable) อันดับเครดิตที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวสะท้อนถึงสถานะการเงินของบริษัทฯ ที่ปรับตัวดีขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ



สถานการณ์ ด้านการขนส่งทางอากาศ และแนวโน้มการขนส่งทางอากาศ

จากการให้บริการจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ พบว่าปริมาณเที่ยวบินมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑๔.๐๒ เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๕๕ โดยมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ เป็นต้นมา เป็นผลมาจากการปรับตัวทางด้านเศรษฐกิจในภาพรวมที่ดีขึ้น รวมทั้งการที่รัฐบาลมีนโยบายผลักดันด้านการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน นอกจากนี้ในแผนกลยุทธ์ด้านการท่องเที่ยวของอาเซียน ค.ศ. ๒๐๑๑-๒๐๑๕ ได้เน้นถึงกลยุทธ์ในการดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาสู่ภูมิภาคมากขึ้นอีกด้วย ประกอบกับการท่องเที่ยวภายในประเทศด้วยสายการบินราคาต่ำที่มีการขยายตัวขึ้นเช่นกัน ซึ่งล้วนแต่เป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการขนส่งทางอากาศ โดยมีรายละเอียดปริมาณเที่ยวบินแบ่งตามประเภทการบินในระหว่างปี ๒๕๔๗-๒๕๕๖ ดังนี้

ปีงบประมาณ (Fiscal Year)	ประเภทการบิน (Aircraft Operation)					รวมเที่ยวบิน (Total)	ปริมาณที่ขยบิน เปลี่ยนแปลง (%) (Change)
	การบินพาณิชย์ (Commercial)				ทหาร (Military)		
	ระหว่างประเทศ (International)		ภายในประเทศ (Domestic)	ผ่านน่านฟ้า (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	๒๒๘,๐๕๐	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
๒๕๕๖	๒๘๙,๕๓๑	๒๘,๕๒๙	๑๗๘,๙๒๔	๖๘,๔๔๖	๑๑,๘๗๖	๕๑๗,๓๐๖	๑๔.๐๒

ตารางแสดงปริมาณเที่ยวบินระหว่างปี ๒๕๔๗ - ๒๕๕๖

แนวโน้มปริมาณ จราจรทางอากาศ

บริษัทฯ ได้มีการทบทวนแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในเขตดูแลท่าอากาศยานกรุงเทพ (Bangkok FIR) ในระยะสั้นสรุปได้ว่าจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก ปัจจัยหลักด้านนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวหลายส่วน และในระยะยาว ๑๐-๑๕ ปีข้างหน้า คาดว่าจะมีจำนวนเที่ยวบินใน Bangkok FIR ในปีงบประมาณ ๒๕๖๖ ประมาณเกิน ๑ ล้านเที่ยวบิน หรือเกินกว่า ๓ พันเที่ยวบินต่อวัน หรือกล่าวได้ว่ามีแนวโน้มที่ดัชนีร้อยละ ๗ ต่อปี ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในระยะยาวขององค์การการบินในต่างประเทศหลายแห่ง เช่น ICAO IATA และองค์การกลุ่มประเทศยุโรป เพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ (EUROCONTROL) เป็นต้น





STATEMENT OF DIRECTIONS : SODS Mission



แนวนโยบาย

สำหรับผู้ถือหุ้นภาครัฐ

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ บนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนการขนส่งมวลชนและ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

แนวนโยบายสำหรับบริษัทฯ

พัฒนาโครงข่าย อุปกรณ์ และระบบงานให้ทันสมัย มีคุณภาพและเพียงพอ รวมทั้งให้บริการที่มีความปลอดภัยและรวดเร็วตรงเวลาตามมาตรฐานสากล และเพิ่มศักยภาพในการหารายได้จากบริการที่เกี่ยวข้อง



แผนวิสาหกิจ

แผนระยะสั้น

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ เพื่อให้ประเทศไทยมีศักยภาพรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘
- เร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเพื่อลดภาระหนี้
- เร่งปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนค่าใช้จ่ายบุคลากรให้อยู่ในสัดส่วนที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงสัดส่วนการให้บริการที่ไม่กระทบต่อมาตรฐาน ความปลอดภัย

แผนระยะยาว

สร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศของไทยให้สอดคล้องกับความคาดหวังของประชาคมการบินและมีศักยภาพพร้อมรองรับการเติบโตในระยะยาวภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

วัตถุประสงค์/เป้าประสงค์

แผนวิสาหกิจ จัดทำขึ้นเพื่อแสดงให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการดำเนินการธุรกิจในกรอบระยะเวลา ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐) ซึ่งแผนวิสาหกิจดังกล่าวใช้เป็นเอกสารอ้างอิงถึง โครงการ (Project) และงาน (Strategic Activity) ขององค์กร รวมถึง เหตุผลความจำเป็น (Why) ผลลัพธ์ (Outcome) ผู้รับผิดชอบ (Who) ระยะเวลา (When) งบประมาณที่ใช้ (Required Budget) และแผนการดำเนินงาน (Action Plan)

ด้วยวัตถุประสงค์ดังกล่าว แผนวิสาหกิจนี้มีส่วนช่วยในการบริหารจัดการของคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารทุกระดับ ตลอดจนยังเป็นข้อมูลสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ได้ทราบถึงความตั้งใจ/ประเด็นที่ให้การมุ่งเน้นและแนวทางการดำเนินการพัฒนาของบริษัทฯ ภายใต้สภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปและมีผลกระทบต่อการดำเนินการกิจขององค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑: ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders Perspective): การสร้างระบบการบริหารจราจรทางอากาศที่สร้างผลลัพธ์บริการที่ดีเยี่ยมและสอดคล้องกับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๑.๑ ให้บริการที่ปลอดภัยในทุกช่วงของการบิน
- ๑.๒ การเพิ่มประสิทธิภาพบริการจราจรทางอากาศ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒: ด้านกระบวนการภายใน (Internal Process Perspective): การบริหารกระบวนการอย่างมีคุณภาพให้ครอบคลุมทุกระบบงานทั่วทั้งองค์กร

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๒.๑ ใช้ Total Quality Management (TQM) เป็นเครื่องมือบริหารกระบวนการภายในองค์กร

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

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๓.๑ นำองค์กรโดยมีการกำกับดูแลที่ดีและรับผิดชอบต่อสังคม
- ๓.๒ จัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ ความรู้และนวัตกรรมอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๓.๓ สร้างบุคลากรที่มีศักยภาพและผูกพันกับองค์กร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔: ด้านการเงิน (Financial Perspective): การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทางการเงิน

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- ๔.๑ บริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ



SHAREHOLDERS Mission



ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และ v. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี ๒๕๕๖ มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.

จำนวนหุ้น

กระทรวงการคลัง	๕,๗๗๐,๐๐๐
กระทรวงคมนาคม	๒๓๐,๐๐๐
รวมผู้ถือหุ้น ก.	๖,๐๐๐,๐๐๐

ผู้ถือหุ้น v.

จำนวนหุ้น

ผู้ถือหุ้น v.

จำนวนหุ้น

๑. Asiana Airlines	๑,๘๙๖	๒๗. Hong Kong Airlines	๕,๖๘๙
๒. Aeroflot Russian Airlines	๙๔๘	๒๘. Shanghai Airlines	๕,๖๘๙
๓. Air France	๔๐๖	๒๙. China Southern Airlines	๗,๐๔๔
๔. Air Hong Kong	๘๑๓	๓๐. Delta Airlines	๙๔๘
๕. Air India	๑,๘๙๖	๓๑. Lufthansa German Airlines	๑,๘๙๖
๖. Thai AirAsia Co., Ltd.	๘๙,๕๓๖	๓๒. Druk Air	๙๔๘
๗. Srilankan Airlines Ltd.	๔,๖๐๕	๓๓. Eastar Jet	๑,๗๖๑
๘. Air Macau	๑,๔๙๐	๓๔. Etihad Airways	๒,๘๔๕
๙. All Nippon Airways	๔,๐๖๔	๓๕. Ethiopian Airlines	๑,๘๙๖
๑๐. Austrian Airlines AG	๙๔๘	๓๖. EVA Airways Corp.	๔,๖๐๕
๑๑. Indonesia Air Asia	๔,๑๙๙	๓๗. Federal Express Corp.	๑,๖๒๖
๑๒. Air Asia Sdn Bhd	๑๔,๐๘๗	๓๘. Finnair Oyj	๙๔๘
๑๓. British Airways	๘๑๓	๓๙. Lufthansa Cargo AG.	๒๗๑
๑๔. Biman Bangladesh Airlines	๕๔๒	๔๐. Gulf Air Company G.S.C.	๘๑๓
๑๕. Air Berlin	๙๔๘	๔๑. Garuda Indonesia	๒,๘๔๕
๑๖. Bangkok Airways Plc.	๗๑,๕๘๙	๔๒. Hong Kong Dragon Airlines Ltd.	๒,๓๐๓
๑๗. Berjaya Air SDN BHD	๔๐๖	๔๓. Happy Air Traveller Co.,Ltd.	๖๗๗
๑๘. China Airlines Ltd.	๖,๓๖๖	๔๔. Vietnam Airlines	๕,๒๘๓
๑๙. Air China	๒,๓๐๓	๔๕. InterGlobe Aviation Ltd. (IndiGo)	๒,๘๔๕
๒๐. Cebu Pacific Air	๒,๑๖๗	๔๖. Mahan Air	๘๑๓
๒๑. China Eastern Airlines	๘,๙๔๐	๔๗. Jet Airways (India) Ltd.	๔,๗๔๑
๒๒. Hainan Airlines	๑,๖๒๖	๔๘. Japan Airlines Co., Ltd.	๓,๗๙๓
๒๓. China Cargo Airlines	๑,๓๕๕	๔๙. Jeju Air	๑,๘๙๖
๒๔. Cargolux Airlines Int'l S.A.	๑,๐๘๔	๕๐. Jin Air	๙๔๘
๒๕. Cathay Pacific Airways	๘,๕๓๔	๕๑. JetStar Asia Airways Pte Ltd.	๕,๖๘๙
๒๖. Spring Airlines	๑,๘๙๖	๕๒. Jetstar Airways Pty Ltd.	๘๑๓

ผู้ถือหุ้น v.

จำนวนหุ้น

๕๓. Kuwait Airways	๑,๖๒๖
๕๔. Korean Air	๕,๙๖๐
๕๕. Cambodia Angkor Air Co., Ltd.	๒,๘๔๕
๕๖. KLM Royal Dutch Airlines	๙๔๘
๕๗. K-Mile Air	๙๔๘
๕๘. Kannithi Aviation	๔,๐๖๔
๕๙. Air Koryo	๑๓๕
๖๐. Kenya Airways Ltd.	๑,๘๙๖
๖๑. Air Astana	๙๔๘
๖๒. Lao Airlines	๓,๕๒๒
๖๓. Malaysian Airlines System Berhad	๔,๗๔๑
๖๔. Air MadaGascar	๕๔๒
๖๕. Mandala Airlines PT	๑,๘๙๖
๖๖. Martinair Holland NV	๒๗๑
๖๗. Egypt Air	๑,๘๙๖
๖๘. Nippon Cargo Airlines Co., Ltd.	๘๑๓
๖๙. Nok Airlines Plc.	๕๙,๗๓๖
๗๐. Orient Thai Airlines Co., Ltd.	๕,๑๔๗
๗๑. Oman Air (SAOC)	๒,๐๓๒
๗๒. Philippine Airlines	๒,๗๐๙
๗๓. Pakistan Int'l Airlines	๕๔๒
๗๔. Qantas Airways	๙๔๘
๗๕. Qatar Airways	๔,๗๔๑
๗๖. Royal Brunei Airlines Sdn Bhd	๑,๐๘๔
๗๗. Air Austral	๒๗๑

ผู้ถือหุ้น v.

จำนวนหุ้น

๗๘. ALIA - The Royal Jordanian Airlines	๑,๘๙๖
๗๙. Nepal Airlines Corporation	๒๗๑
๘๐. Scandinavian Airlines System	๙๔๘
๘๑. Siberia Airlines	๑๓๕
๘๒. Siam General Aviation	๑๗,๐๖๘
๘๓. Singapore Airlines	๔,๗๔๑
๘๔. Silk Air Private Ltd.	๖,๓๖๖
๘๕. Singapore Airlines Cargo Pte Ltd.	๕๔๒
๘๖. Saudi Arabian Airlines	๘๑๓
๘๗. Swiss Int'l Air Lines	๙๔๘
๘๘. Tiger Airways	๑๐,๒๙๕
๘๙. Thai Airways International Plc.	๑๒๕,๕๖๗
๙๐. Turkish Airlines Inc.	๒,๔๓๘
๙๑. Transaero Airlines	๒,๐๓๒
๙๒. T'Way Air Co.,Ltd.	๖๗๗
๙๓. Emirates	๖,๖๓๗
๙๔. United Airlines	๙๔๘
๙๕. Myanmar Airways International	๒,๘๔๕
๙๖. United Airways (BD) Ltd.	๕๔๒
๙๗. United Parcel Service Co., Ltd.	๖๗๗
๙๘. Uzbekistan Airways	๒๗๑

รวมผู้ถือหุ้น v.

๑๐๐,๐๐๐

หมายเหตุ รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๖



BOARD of directors

คณะกรรมการบริษัทฯ

ในปัจจุบันประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ๑๑ คน ดังนี้

๑. นายวราเชน หาญประเสริฐ ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)

อายุ ๕๕ ปี

ตำแหน่ง อธิบดีกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม



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 อธิบดีกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๔ ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๓ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๔๘-๒๕๕๑ ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

ความเชี่ยวชาญ

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

การดำรงตำแหน่งอื่น

- เลขาธิการคณะกรรมการการบินพลเรือน
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง (การคลัง งบประมาณ) สาขากลยุทธ์การวางแผนพัฒนา (การวางแผนกลยุทธ์) และสาขาคมนาคม และการขนส่ง (คมนาคมทางอากาศ)

คณะกรรมการบริษัทฯ

๒. พลอากาศเอก บุรินทร์ ธัตถวานิช รองประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการบริษัทฯ
เมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ และพ้นจากตำแหน่ง
เมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๖ เนื่องจากอายุครบ ๖๕ ปีบริบูรณ์)
อายุ ๖๕ ปี
ตำแหน่ง จักรการบำนาญ



การศึกษา

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

การอบรม

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองผู้บัญชาการทหารสูงสุด
- รองเสนาธิการทหาร
- ที่ปรึกษาพิเศษ กองทัพอากาศ
- ราชองครักษ์ประจำกรมราชองครักษ์

ความเชี่ยวชาญ

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

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท สาส์อุตสาหกรรม จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ (บริหารองค์กร) คมนาคมและการขนส่ง (คมนาคมทางอากาศ) และความมั่นคง (การข่าว)

๓. พลตำรวจโท ขบยุทธ์ เทียวตระกูล กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔)
อายุ ๖๓ ปี
ตำแหน่ง จักรการบ้านาญ



การศึกษา

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น ๕๖

การอบรม

- หลักสูตรการบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ ๑๗
- หลักสูตรการจัดการสมัยใหม่ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงชั้นสูง ของสมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๑๑ สถาบันพัฒนากรรมการ และผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๓ จเรตำรวจ (สบ ๘) (ตำแหน่งเทียบเท่าผู้บัญชาการ)
- ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๔ รองผู้บัญชาการสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
- รองผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๑
- รองผู้บังคับการตำรวจภูธร ภาค ๗

ความเชี่ยวชาญ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ

๔. พลอากาศเอก สมชาย เอียร์อนันท์ กรรมการบริษัทฯ (ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖) อายุ ๖๒ ปี ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ



การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า (วทบ.กอ.) โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาโท วิศวกรรมไฟฟ้า (Aerospace Systems) Cranfield Institute of Technology สหราชอาณาจักร
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๖

การอบรม

- วุฒิบัตรหลักสูตรการบริหารท่าอากาศยานในยุคการแข่งขัน รุ่นที่ ๑ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๐
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ ๕ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP รุ่น ๔๗) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Nomination and Governance Committee (RNG รุ่น ๒) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC รุ่น ๑๔) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น ๑๕๕) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP รุ่น ๓๐) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๓ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๑-สิงหาคม ๒๕๕๔ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๑ ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษ กองทัพอากาศ (อัตราพลอากาศเอก)
- ปี ๒๕๔๙-๒๕๕๐ หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- ปี ๒๕๔๘-๒๕๔๙ ผู้บัญชาการศูนย์วิทยาศาสตร์และพัฒนาระบบอาวุธ กองทัพอากาศ



ความเชี่ยวชาญ

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

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการบริษัท พีอีเอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- กรรมการบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- ตุลาการศาลทหาร
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญจากกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา คมนาคมและการขนส่ง และสาขาโทรคมนาคม และเทคโนโลยีสารสนเทศ

คณะกรรมการบริษัทฯ

๕. นายกุล แฉิมสอาด

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ และ
ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖
โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)
อายุ ๕๗ ปี

ตำแหน่ง อัยการพิเศษฝ่ายสัญญาและหรือ ๑
สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ สำนักงานอัยการสูงสุด



การศึกษา

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๓-พฤษภาคม ๒๕๕๖ อัยการผู้เชี่ยวชาญพิเศษสำนักงานที่ปรึกษาทนายความ สำนักงานอัยการสูงสุด
- ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓ อัยการผู้เชี่ยวชาญสำนักงานที่ปรึกษาทนายความ สำนักงานอัยการสูงสุด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย สัญญาภาครัฐ

การดำรงตำแหน่งอื่น

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

๖. นายพิสิษฐ์ บุญช่วย

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖
โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)
อายุ ๖๒ ปี
ตำแหน่ง จักรการบ้านาญ



การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท Master of Public Affairs, Kentucky State University ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น ๕๖

การอบรม

- หลักสูตรโรงเรียนนายอำเภอ
- หลักสูตรโรงเรียนนักปกครองระดับสูง
- เสนาธิการอาสารักษาดินแดน
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๑๑ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

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

คณะกรรมการบริษัทฯ

๗. นายไกรทล องค์กรชัยศักดิ์
กรรมการบริษัทฯ
(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖)
อายุ ๔๑ ปี
ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ
บริษัท เอ็กซ์พานี อินทิเกรท โซลูชั่น จำกัด



การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ สาขาวิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอีสซัมซิง
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ, Indiana University (South Bend Campus) ประเทศสหรัฐอเมริกา

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP รุ่น ๑๕๙) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๑๐ สถาบันพัฒนากรรมการและผู้บริหารระดับสูงภาครัฐ สถาบันพระปกเกล้า

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๕ – ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท เทค วัน มีวสิค จำกัด
- ปี ๒๕๕๑ – ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท ออโต้ เน็ทเวิร์ค เซอร์วิส จำกัด
- ปี ๒๕๔๙ – ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท โกลเม็กซ์ มีเดีย (ประเทศไทย) จำกัด
- ปี ๒๕๔๗ – ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอ็กซ์พานี อินทิเกรท โซลูชั่น จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- การบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการบริหาร Logistic
- ด้านการคมนาคมและการสื่อสาร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท ไพรเมเนียไทย จำกัด
- กรรมการบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

๘. นายสมชัย ล้อจวบษ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕)

อายุ ๕๒ ปี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง 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 รุ่น ๗๕) 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 | ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง |
| - ปี ๒๕๔๖-๒๕๕๐ | รองผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง |

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ การไฟฟ้านครหลวง
- กรรมการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน สาขากการคลังบริหารจัดการ บริหารธุรกิจ และกลยุทธ์การวางแผนพัฒนา

คณะกรรมการบริษัทฯ

๙. นาวาอากาศตรี อธิภาวุธ วัฒนานุกร กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕)

อายุ ๕๔ ปี

ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สนับสนุนการถวายบินแท่งองค์ประธาน ศูนย์สนับสนุน
การปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมโยธา Hochschule Der Bundeswehr Muenchen, สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๕-ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สนับสนุนการถวายบินแท่งองค์ประธานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๕ 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

- โปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ปฏิบัติหน้าที่ กรมวังประจำพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
- ผู้ประจำพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร และหัวหน้าฝ่ายอำนวยการประจำพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ฝ่ายกิจการบิน

๑๐. นายวุฒิพงษ์ ปราสาททองโอสถ กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕)

อายุ ๔๘ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



การศึกษา

- ปริญญาตรี พานิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๑-ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- 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 ศรีวิสาหการบินกรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจำกัด จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลาร์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท กรุงเทพเวิลด์แอร์เซอร์วิส จำกัด
- นักบินที่ ๑ ประจำฝูงบิน Airbus ๓๑๙/๓๒๐ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษา สมาคมศิษย์เก่าโรงเรียนกรุงเทพคริสเตียน
- ที่ปรึกษาคัดตมศักดิ์ของคณะผู้บริหารเทศบาลนครราชสีมา

คณะกรรมการบริษัทฯ

๑๑. นาวาอากาศตรี ประจักษ์ ล้อจ้อโลคน

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔
และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ เมษายน ๒๕๕๖
โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อเนื่องในวันเดียวกัน)
อายุ ๕๙ 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 รุ่น ๑๑) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ ๒ ของสถาบันพัฒนบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง รุ่นที่ ๓ ของสมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ ๑๗ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

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

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา (การจัดทำและบริหารโครงการ) และคมนาคมและการขนส่ง (คมนาคมทางอากาศ)
- กรรมการสมาคมความมั่นคงปลอดภัยแห่งประเทศไทย
- อุปนายกสมาคมวอลเลย์บอลแห่งประเทศไทย
- ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ
- ที่ปรึกษสมาคมแห่งสถาบันพระปกเกล้า



รายนามกรรมการบริษัทฯ

ที่มีการเปลี่ยนแปลง

ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๖

พลเอก พฤษณ์ สุวรรณทัต

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ – ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๕)
อายุ ๖๑ ปี
ตำแหน่ง จักรการบำนาญ



การศึกษา

- ปริญญาตรี โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่น ๔๗

การอบรม

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๔๙-กันยายน ๒๕๕๐ หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม สำนักงานหัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ ประจำรัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
- 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)

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบาย กำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของรัฐบาลและวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า “เป็นองค์กรชั้นนำแห่งคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ” อีกทั้งโดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสม ตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงตามความจำเป็น ได้แก่

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

พร้อมนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน ๖ คน

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

ภายหลังการประชุม บริษัทฯ ได้จัดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้ กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่าง ๆ) รับทราบการประชุมดังกล่าวด้วยทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่สรุปมติการประชุมผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น



การประเมินตนเอง

ของกรรมการบริษัทฯ

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

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ ๑		ครั้งที่ ๒	
	(ตุลาคม ๒๕๕๕ – มีนาคม ๒๕๕๖)		(เมษายน – กันยายน ๒๕๕๖)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	๑๑๐.๑๐/๑๑๒	ดีเยี่ยม	๑๑๑.๔๐/๑๑๒	ดีเยี่ยม
รายคณะ	๑๑๘.๗/๑๒๐	ดีเยี่ยม	๑๑๕.๖/๑๒๐	ดีเยี่ยม

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

การประเมินตนเองรายคณะ ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน ๔ หัวข้อ ได้แก่ การประชุม คณะกรรมการ การสื่อสารขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้

และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาท และหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสถาบันพระปกเกล้าและสถาบันวิทยาการศาลาคุณ นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเยี่ยมชมงานนิทรรศการผลงานนวัตกรรมประจำปี ๒๕๕๖ และการเดินทางไปเยี่ยมชมดูงาน การปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อเกิดความรู้ความเข้าใจในภารกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการบริษัทฯ เดินทางไปดูงานด้านความปลอดภัยของกิจการบินและการบริหารการควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการบริหารจัดการท่าอากาศยาน ณ ประเทศญี่ปุ่น ระหว่างวันที่ ๘-๑๓ มกราคม ๒๕๕๖ และ ณ สมาพันธรัฐสวิสและสาธารณรัฐฝรั่งเศส ระหว่างวันที่ ๒๘ สิงหาคม-๓ กันยายน ๒๕๕๖ เพื่อศึกษาและรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับเทคโนโลยี ที่ใช้ในการบริหารการควบคุมจราจรทางอากาศ และการจัดการสภาพคล่องทางอากาศยุคใหม่ ซึ่งข้อมูลที่ได้เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการให้เท่าเทียมหรือสูงกว่าระดับสากล และท้ายที่สุดเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

การปฐมนิเทศ กรรมการใหม่

- บริษัทฯ จัดปฐมนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสาร การฟังบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่
๑. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ
 ๒. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วยหนังสือบริคณห์สนธิ และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ (สถานะของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม ภารกิจ การให้บริการ การเดินทาง และการบริการภาคธุรกิจ) โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร สภากรรมการ ด้านการขนส่งทางอากาศ ผลประกอบการ และข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการสำคัญหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และรายงานประจำปีของบริษัทฯ
 ๓. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุม/เบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายงานคณะกรรมการคณะต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ ข้อมูลกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกัน และปราบปรามการทุจริต พ.ศ.๒๕๔๒ พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีบัญชี ๒๕๕๖ กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหุ้นที่บริษัทฯ มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการ ผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน ๕ คน โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย

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

คณะเลขาธิการ คณะกรรมการบริษัทฯ



๑. นางสาวปราศรัย ประจักษ์ สังโกลน
เลขาธิการ
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

๒. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ
ผู้ช่วยเลขาธิการ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

๓. นางธนียา สุนทรสถานติก
ผู้ช่วยเลขาธิการ
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

การเข้าร่วมประชุม ของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม ๑๓ ครั้ง ดังนี้

รายนาม			จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายวรเดช	หาญประเสริฐ	๑/	๑๓/๑๓
พลอากาศเอก บุรีรัตน์	รัตนวนิช	๑/	๑๓/๑๓
พลตำรวจโท ยงยุทธ	เดียดระกูล	๑/	๑๓/๑๓
พลอากาศเอก สมชาย	เรียรอนันท์	๔/	๗/๗
นายกุศล	แย้มสอาด	๔/	๑๒/๑๓
นายพิสิษฐ	บุญช่วง	๔/	๑๓/๑๓
นายไทรทศ	องค์ชัยศักดิ์	๓/	๗/๘
นายสมชัย	สังพงษ์	๒/	๕/๑๓
นางสาวปราศรัย อัญญา	วัฒนางกูร	๒/	๙/๑๓
นายพุมพิงค์	ปราสาททองโอสถ	๒/	๑๐/๑๓
นางสาวปราศรัย ประจักษ์	สังโกลน	๔/	๑๓/๑๓

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

หมายเหตุ ๑/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๕

๓/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

๒/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕

๔/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกิน ห้าคนในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย

๑. นายสมชัย	สัจพงษ์	ประธานกรรมการ
๒. นายกุศล	แย้มสอาด	กรรมการ
๓. นาวาอากาศตรี อธิภาวุธ	วัฒนางกูร	กรรมการ
๔. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสภ	กรรมการ
๕. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สังข์โสภณ	กรรมการและเลขาธิการ
๖. นางสาวดวงตา	สมิตสุวรรณ	ผู้ช่วยเลขาธิการ
๗. นางรณิยา	สุนทรศาสนดิก	ผู้ช่วยเลขาธิการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๔๒ วรรค ๔ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่งโดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุม ของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม ๑๐ ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายสมชัย	สัจพงษ์	๖/๑๐
นายกุศล	แย้มสอาด	๑๐/๑๐
นาวาอากาศตรี อธิภาวุธ	วัฒนางกูร	๙/๑๐
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสภ	๗/๑๐
นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สังข์โสภณ	๑๐/๑๐

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)



คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย

- | | |
|--|---------------|
| ๑. นายพิสิษฐ์ บุญช่วง | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล | กรรมการ |
| ๓. นายไกรทศ องค์ชัยศักดิ์ | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน) | เลขาธิการ |

อำนาจหน้าที่

๑. รายงานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินและรายงานทางการบริหาร
๒. รายงานผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจว่ามีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพและประหยัดเพียงใด
๓. รายงานรายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง
๔. รายงานผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและนโยบายที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจกำหนด

คณะกรรมการ บริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย

- | | |
|---|------------------|
| ๑. พลอากาศเอก บุรินทร์ รัตนวนิช | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลอากาศเอก สมชาย เจริญนันท์ | กรรมการ |
| ๓. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ | กรรมการ |
| ๔. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | กรรมการ |
| ๕. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์) | เลขาธิการ |
| ๖. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ | ผู้ช่วยเลขาธิการ |

อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องประเมินสถานการณ์ และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติโดยมีกฎบัตรของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เป็นกรอบในการปฏิบัติ

คณะกรรมการ พิจารณาคำตอบแทน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ประกอบด้วย

- | | | |
|---|-------------|------------------|
| ๑. พลอากาศเอก บุรีรัตน์ | รัตนวานิช | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลตำรวจโท ยงยุทธ | เตียวตระกูล | กรรมการ |
| ๓. นายพิสิษฐ์ | บุญช่วง | กรรมการ |
| ๔. นาวาอากาศตรี อธิภาวุธ | วัฒนางกูร | กรรมการ |
| ๕. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) | | เลขาธิการ |
| ๖. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต | | ผู้ช่วยเลขาธิการ |

อำนาจหน้าที่

๑. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๒. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๓. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
๔. นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ
๕. ดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย



คณะกรรมการ กำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ประกอบด้วย

๑. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	ประธานกรรมการ
๒. พลอากาศเอก บุรินทร์	รัตนวานิช	กรรมการ
๓. พลตำรวจโท ยงยุทธ	เตียวตระกูล	กรรมการ
๔. พลอากาศเอก สมชาย	ธีรอนันท์	กรรมการ
๕. นายกุศล	แย้มสอาด	กรรมการ
๖. นายพิสิษฐ์	บุญช่วง	กรรมการ
๗. นายไกรท	องค์ชัยศักดิ์	กรรมการ
๘. นายสมชัย	สัจจพงษ์	กรรมการ
๙. นาวาอากาศตรี อัมภาวูธ	วัฒนางกูร	กรรมการ
๑๐. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอส	กรรมการ
๑๑. นาวาอากาศตรี ประจักษ์	สัจจโสภณ	กรรมการ
๑๒. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขาธิการ
๑๓. นางสาวสุนทรา	เชิดชัย	ผู้ช่วยเลขาธิการ
๑๔. นางพรนิบพัน	ชูเกียรติ	ผู้ช่วยเลขาธิการ

อำนาจหน้าที่

กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณาการเสนอแนะและสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตาม และประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม



คณะกรรมการกฎหมาย และระเบียบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ ประกอบด้วย

๑. นายกุล	แยมสอาด	ประธานกรรมการ
๒. นางสาวชอุณหจิต	สังวิใหม่	กรรมการ
๓. นายณรินทร์	เยี่ยมสมบัติ	กรรมการ
๔. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
๕. ดร. อภิชัย	จันทรเสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
๖. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขาธิการ
๗. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป		ผู้ช่วยเลขาธิการ
๘. ผู้อำนวยการกองนิติการ		ผู้ช่วยเลขาธิการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณากลับรองและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญา ตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ กรรมการอิสระ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก บุรีรัตน์	รัตนวณิช
๒. พลตำรวจโท ยงยุทธ	เตียวตระกูล
๓. พลอากาศเอก สมชาย	เรียวอนันต์
๔. นายกุล	แยมสอาด
๕. นายพิสิษฐ์	บุญช่วง
๖. นายไกรกส	องค์ชัยศักดิ์

กรรมการอิสระ ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดความหมายว่า “ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้ และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่าง ๆ ได้เมื่อจำเป็น และสิ่งที่สำคัญ คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง”

กรรมการอิสระจะมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและเป็นประจำทุกปี ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ มีการประชุมคณะกรรมการอิสระ รวม ๒ ครั้ง และกรรมการเข้าร่วมประชุมโดยพร้อมเพรียงกัน



คำตอบแทน

ของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายรวมถึงคำตอบแทนคงที่ เข้ายประชุม เป็นต้น เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี ๒๕๕๖

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนครั้งที่ประชุม	จำนวนเงิน (บาท)
๑.	คณะกรรมการบริษัทฯ	๑๓	๑,๐๐๐,๕๐๐.๐๐
๒.	คณะกรรมการบริหาร	๑๐	๓๔๔,๕๐๐.๐๐
๓.	คณะกรรมการตรวจสอบ	๑๐	๒๘๓,๐๐๐.๐๐
๔.	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๓	๒๐๓,๐๐๐.๐๐
๕.	คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	๔	๙๐,๐๐๐.๐๐
๖.	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและ การแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	๑	๑๒๐,๐๐๐.๐๐
๗.	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๑๑	๑๐๔,๐๐๐.๐๐
๘.	คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์	๑	๘,๐๐๐.๐๐
รวม			๒,๒๐๓,๐๐๐.๐๐

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี ๒๕๕๖

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
๑.	นายวรเดช หาญประเสริฐ	๒๓๔,๔๐๙.๓๐
๒.	นายสมชัย สัจจพงษ์	๑๑๘,๗๔๕.๖๐
๓.	พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล	๒๘๘,๒๔๕.๖๐
๔.	พลอากาศเอก สมชาย เจริญนันท์	๑๐๓,๒๔๕.๖๐
๕.	นายกุศล แยมสอาด	๒๕๒,๗๔๕.๖๐
๖.	นายพิสิษฐ บุญช่วง	๓๑๑,๒๔๕.๐๐
๗.	นายไกรทศ องค์ชัยศักดิ์	๑๔๘,๐๐๐.๐๐
๘.	นายพุดมีพงศ์ ปราสาททองโอสถ	๒๐๔,๒๔๖.๖๐
๙.	พลอากาศเอก บุรีรัตน์ รัตนวณิช	๒๖๔,๖๐๑.๓๐
๑๐.	นาวาอากาศตรี อัญญาวรุณ วัฒนางกูร	๑๘๘,๐๐๐.๐๐
๑๑.	นายณรินทร์ เขี่ยมสมบัติ	๑๒,๕๐๐.๐๐
๑๒.	นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	๑๒,๕๐๐.๐๐
๑๓.	นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สังข์โสภณ	๑๕๖,๐๐๐.๐๐
รวม		๒,๒๙๔,๔๘๔.๖๐

คณะกรรมการ กิจการสัมพันธ์

ในปี ๒๕๕๖ (ตุลาคม ๒๕๕๕ - กันยายน ๒๕๕๖) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๒ ครั้ง โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ
กิจการสัมพันธ์ ได้ดังนี้

ลำดับ	รายนาม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้งที่ประชุม
๑.	นาวาอากาศตรี ประจักษ์ สิงโกลน	ประธานกรรมการ	๑๑/๑๒
๒.	นาวาอากาศเอก โชคชัย สภานนท์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๒/๑๒
๓.	นายทีฆายุ มุรธา	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๒/๑๒
๔.	นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๒/๑๒
๕.	นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๙/๑๒
๖.	นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๑/๑๒
๗.	นายวรารุณ รพีพันธุ์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๖/๑๒
๘.	นางธนิยา สุนทรศาสนดิก	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๐/๑๒
๙.	นายมาโนช สวัสดิ์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๑/๑๒
๑๐.	นายสุรภักดิ์ ชูตินันท์	กรรมการและเลขานุการ	๑๒/๑๒
๑๑.	นายปริญญา เทียนทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๑/๑๒
๑๒.	พันจ่าอากาศเอก อนุ รัตนสุภาพันธุ์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐/๑๒
๑๓.	นายวันชัย ชัยพันธเศรษฐ์	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๒/๑๒
๑๔.	นายสุกิจ กลิ่นหอม	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๒/๑๒
๑๕.	นายเมธี คำแหง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๘/๑๒
๑๖.	นายสังวัสิทธิ์ ประสมทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐/๑๒
๑๗.	พันจ่าอากาศเอก ไซยนต์ ช้างแรงการ	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐/๑๒
๑๘.	นายชูพงษ์ การฟุ้ง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๐/๑๒
๑๙.	นายสพล สิงห์คารา	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๒/๑๒

หมายเหตุ ลำดับที่ ๔ เป็นกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๕๕ แทนกรรมการเดิมที่ครบเกษียณอายุ

คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการชุดต่าง ๆ
ที่แต่งตั้งโดย
คณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการผู้ำนวยการใหญ่

รองกรรมการ
ผู้ำนวยการใหญ่

นักวิชาการระดับรอง
กรรมการผู้ำนวยการใหญ่

ผู้ำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)

ผู้ำนวยการใหญ่
(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)

ผู้ำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)

ผู้ำนวยการใหญ่
(วิศกรรมจราจรทางอากาศ)

ผู้ำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)

ผู้ำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้ำนวยการใหญ่)

ผู้ำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

ผู้ำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)

ผู้ำนวยการใหญ่
(ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)

ผู้ำนวยการใหญ่
(การเงิน)

หน้าที่รับผิดชอบ

โครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ มีคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้กำกับดูแล และมีกรรมการผู้ช่วยการใหญ่ดำรงตำแหน่งผู้บริหารสูงสุด แบ่งออกเป็น ๑๐ สายงาน โดยมีผู้ช่วยการใหญ่แต่ละสายงานทำหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

๑. สำนักกรรมการผู้ช่วยการใหญ่ รับผิดชอบงานกำกับดูแลที่ดีและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม งานประมวลจริยธรรมและจรรยาบรรณ การสนับสนุนกิจการคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ดูแลงานด้านกฎหมาย พัสดุ ระบบสารสนเทศและงานเลขานุการ การสื่อสาร รวมทั้งการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
๒. สำนักตรวจสอบภายใน รับผิดชอบการตรวจสอบ สอบทาน และประเมินผลอย่างอิสระเกี่ยวกับความเชื่อถือได้และความครบถ้วนของระบบงาน และรายงานการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง
๓. สายงานบริหารจราจรทางอากาศ รับผิดชอบผลการให้บริการจราจรทางอากาศเพื่อให้การเดินอากาศมีประสิทธิภาพ ในขอบเขตงานดังนี้
 - เขตเส้นทางบินในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ (Bangkok FIR)
 - เขตสนามบินและเขตประชิดสนามบินในส่วนกลาง
 - การบริหารห้วงอากาศ ความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ
 - การบริหารข้อมูลสารสนเทศการเดินอากาศ
 - การออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ
๔. สายงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ รับผิดชอบให้บริการจราจรทางอากาศในเขตแกลงท่าอากาศยานกรุงเทพ (Bangkok FIR) ในส่วนภูมิภาค การบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ระบบไฟฟ้า สาธารณูปโภค อาคารสถานที่ ระบบรักษาความปลอดภัยและการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
๕. สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ รับผิดชอบผลการบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ โดยการออกแบบ จัดหา พัฒนา ติดตั้ง บำรุงรักษา และบริหารระบบสนับสนุนการบริการจราจรทางอากาศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบและบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล
๖. สำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ รับผิดชอบในการวิเคราะห์นโยบาย วางแผนกลยุทธ์ พัฒนางองค์กร วิเคราะห์โครงการบริหารผลการดำเนินงาน และบริหารความเสี่ยงขององค์กร
๗. สายงานทรัพยากรบุคคล รับผิดชอบการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อให้อัตรากำลังของบุคลากรของบริษัทฯ ศักยภาพพฤติกรรม และผลตอบแทนที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ
๘. สายงานการเงิน รับผิดชอบผลการดำเนินงานด้านงบประมาณ บริหารด้านการเงิน บัญชีและรายได้ของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
๙. สายงานพัฒนารัฐกิจ รับผิดชอบผลการจัดทำกลยุทธ์ทางธุรกิจ และดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ
๑๐. สายงานมาตรฐานความปลอดภัย รับผิดชอบการดำเนินการด้านมาตรฐานการบริการ และการบริหารความปลอดภัยในการดำเนินงานตามภารกิจหลัก

ฝ่ายบริหาร

ของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายบริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖



นางสารินี แสงประสิทธิ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายอนันต์ วรรณางกูร
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสมนึก รงค์ทอง
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายวาทาเอก โชคชัย สกานนท์
นักวิชาการ ระดับรองกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่



นางอรุไร โทเมน
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)



นางสาวทิพากรณ์ นิปการ
ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)



นายทินกร ชวงค์
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)



นายทัชชา มุรธา
ผู้อำนวยการใหญ่
(กฎหมายและศูนย์ประกอบการ)



นายณัฐวัฒน์ สุกานนท์
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)

ฝ่ายบริหาร

ของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายบริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

นายวิจิต ธีรพงศ์
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)

นายสุทธพงษ์ คงพูล
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)

นายอนุชา คำโมง
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)

นายอนุชา กาวรอชิตสกุล
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นางสาวรากรณ์ ทรงเจริญ
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่

นายชาตรี กิตานันท์
ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ ระดับผู้อำนวยการใหญ่

นางวาอากาศรี เอกบุรุษ รอดเหตุภัย
ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่ ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นายจักร ชโนรักษ์
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

นางธนิยา สุนทรสาบติก
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี

นางชิดกมล สุนทรสิต
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบการปฏิบัติงาน
สนับสนุนและวางแผนการตรวจสอบ



นางอรษา ธนศวร
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบการปฏิบัติงานหลัก
และเทคโนโลยีสารสนเทศ

นายมาโนช สวัสดิ์
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
และคุณภาพชีวิต

นางสิริเกศ เนียมลอย
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารเครื่อง่าย
การจราจรทางอากาศ



นายอนนท์ ตันตระกูล
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานวิศวกรรม
จราจรทางอากาศ

นาวาเอก สืบบุญ แนนหนา
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
จราจรทางอากาศภูมิภาค ๑

นายนิวัฒน์ เหล็กดี
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารจราจร
ทางอากาศภูมิภาค ๒

ฝ่ายบริหาร

ของบริษัทฯ

รายชื่อฝ่ายบริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่ายขึ้นไป ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖



นางวันกียา เสงตระกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป

นางวาอากาศรี เฉลิมพล พรหมกิ่งแก้ว
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารธุรกิจ

นายวรารุณ รพีพันธุ์
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุม
จราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ



นางสาววรพร รอดอยู่
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุม
จราจรทางอากาศกรุงเทพ

นายสุพลเชื้อ เชี่ยวอาชีพ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ประกอบการ

นางวาอากาศโก ธวัชชัย เกิดสวัสดิ์
ผู้อำนวยการฝ่ายบินทดสอบ



นายสกาพร ศรีสมวงศ์
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริม
การเรียนรู้

นายชาตรี ศติพยุงศักดิ์
ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐาน
และความปลอดภัย

นายชนะ กิตก์ำกราย
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมบริการ



นายชูสิทธิ์ คุปต์วิวัฒน์
ผู้อำนวยการฝ่ายสนับสนุน
งานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ

นางพรนิบพัน ชุกภัย
ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์

นายบัญชา วัฒนโสภณวงศ์
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย
และบริหารยุทธศาสตร์



นางธราทิพย์ มณฑลพลิน
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย

นางสาวสุนทรา เชิดชื่น
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย

นายไพสาน ปรานิตพลกรัง
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย



นางสาวสุดารัตน์ ประชุมพันธุ์
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย

คณะผู้บริหาร

ระดับสูง

๑. นางสาวธนิ์ แลบประสิทธิ์

อายุ ๕๔ ปี
ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วันเข้าทำงาน ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๗



การศึกษา

- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (สาขาภาษาและวรรณคดีอังกฤษ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (สาขาการบริหารธุรกิจ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- | | |
|--------------------|---|
| - ปี ๒๕๕๔-ปัจจุบัน | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |
| - ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๔ | นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |
| - ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓ | รองผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบาย) |

๒. นายอภิรักษ์ วรรณามกุล

อายุ ๕๙ ปี
ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วันเข้าทำงาน ๔ ตุลาคม ๒๕๖๗



การศึกษา

- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน

- | | |
|--------------------|---|
| - ปี ๒๕๕๕-ปัจจุบัน | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |
| - ปี ๒๕๕๔-๒๕๕๕ | ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจรรยาบรรณทางอากาศ) |
| - ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๔ | ผู้อำนวยการใหญ่ (กลยุทธ์และสื่อสารองค์กร) |
| - ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๓ | รองผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ/แผน) |

๓. นายสมนึก รบค์ทอบ

อายุ ๕๒ ปี

ตำแหน่งปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

วันเข้าทำงาน ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๗



การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาไฟฟ้า-สื่อสาร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- | | |
|--------------------|---|
| - ปี ๒๕๕๕-ปัจจุบัน | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |
| - ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๕ | ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ) |
| - ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๓ | รองผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม) |

๔. นาวาอากาศเอก โชคชัย สภานนท์

อายุ ๕๙ ปี

ตำแหน่งปัจจุบัน นักวิชาการ ระดับรองกรรมการ

ผู้อำนวยการใหญ่

วันเข้าทำงาน ๑ เมษายน ๒๕๕๑



การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า) โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการสำหรับนักบริหาร สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน

- | | |
|--------------------|---|
| - ปี ๒๕๕๕-ปัจจุบัน | นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |
| - ปี ๒๕๕๓-๒๕๕๕ | ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) |
| - ปี ๒๕๕๒-๒๕๕๓ | รองผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) |
| - ปี ๒๕๕๐-๒๕๕๒ | รองผู้อำนวยการใหญ่ (บริหาร) |



COMPANY'S SERVICES

Mission



การให้บริการ ของบริษัทฯ

การจัดการเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ (CNS)

มีระบบโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศหลัก ได้แก่

๑. ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System) เพื่อติดต่อสื่อสารภาคพื้น ระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับหน่วยที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และการสื่อสารภาคพื้นสู่อากาศระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน
๒. ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) เป็นระบบที่ใช้ช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งการนำร่องสำหรับปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และนำร่องสำหรับการบินลงสู่สนามบิน ให้เป็นไปอย่างเที่ยงตรงและแม่นยำ ซึ่งรวมถึงระบบนำร่องอากาศยานด้วยสัญญาณดาวเทียม (Performance Based Navigation : PBN) ด้วย
๓. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System) เป็นระบบที่บอกตำแหน่งพิกัด และระดับความสูงของอากาศยานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดตามการทำการบินของอากาศยานได้ ซึ่งมีทั้งแบบติดตั้งสำหรับใช้งานที่เขตประชิดสนามบินสำหรับติดตามอากาศยานตามเส้นทางบิน และสำหรับตรวจจับอากาศยาน และยานพาหนะที่เคลื่อนที่อยู่ในบริเวณเขตภาคพื้นสนามบิน

นอกจากนี้ จะมีระบบอัตโนมัติสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (ATM Support Tools) อาทิ ระบบประมวลผลข้อมูลแผนการบิน (Flight Data Processing System : FDPS) ระบบประมวลผลข้อมูลติดตามอากาศยาน (Surveillance Data Processing System : SDPS) เป็นต้น

บริการการเดินอากาศ

บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)

ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศสำหรับเที่ยวบินพลเรือน ทหาร และหน่วยงานราชการที่ทำการบินตามเส้นทางบิน ในเขตแถลงข่าวการบิน กรุงเทพฯ เพื่อให้การบินเป็นไปได้อย่างปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพ

เที่ยวบินที่รับบริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ มีจำนวนทั้งสิ้น ๕๗๗,๓๐๖ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๕ เท่ากับร้อยละ ๑๖.๓๒

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control)

ประเภทเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบินในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบินที่เปลี่ยนแปลง	
	๒๕๕๕	๒๕๕๖	เพิ่มขึ้น (+)	เพิ่มขึ้น (+) %
			ลดลง (-)	ลดลง (-) %
เที่ยวบินพาณิชย์ ระหว่างประเทศ				
เที่ยวบินประจำ	๒๕๑,๕๒๙	๒๘๙,๕๓๑	๓๘,๐๐๒	๑๕.๑๑
เที่ยวบินไม่ประจำ	๑๙,๘๒๔	๒๘,๕๒๙	๙,๑๐๕	๔๖.๘๘
เที่ยวบินผ่าน	๕๙,๑๕๘	๖๘,๔๔๖	๙,๒๘๘	๑๕.๗๐
เที่ยวบินภายในประเทศ	๑๕๕,๓๔๘	๑๗๘,๙๒๔	๒๓,๕๗๖	๑๕.๑๘
รวมเที่ยวบินพาณิชย์	๔๘๕,๔๕๙	๕๖๕,๔๓๐	๗๙,๙๗๑	๑๖.๔๗
เที่ยวบินทหาร	๑๐,๘๔๑	๑๑,๘๗๖	๑,๐๓๕	๙.๕๕
รวมเที่ยวบินทั้งหมด	๔๙๖,๓๐๐	๕๗๗,๓๐๖	๘๑,๐๐๖	๑๖.๓๒

ตารางเปรียบเทียบปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจากรางทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กับ ๒๕๕๖

ชนิดของเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน	
	ปีงบประมาณ ๒๕๕๕	ปีงบประมาณ ๒๕๕๖
เที่ยวบินระหว่างประเทศ	๒๑๙,๔๐๑	๒๒๒,๑๗๖
เที่ยวบินภายในประเทศ	๑๐๖,๕๒๙	๑๗,๒๙๙
ผลรวมเที่ยวบินทั้งหมด	๓๒๕,๙๓๐	๒๓๙,๔๗๕

หมายเหตุ ในปี ๒๕๕๖ รัฐบาลมีนโยบายในการใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อลดความคับคั่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

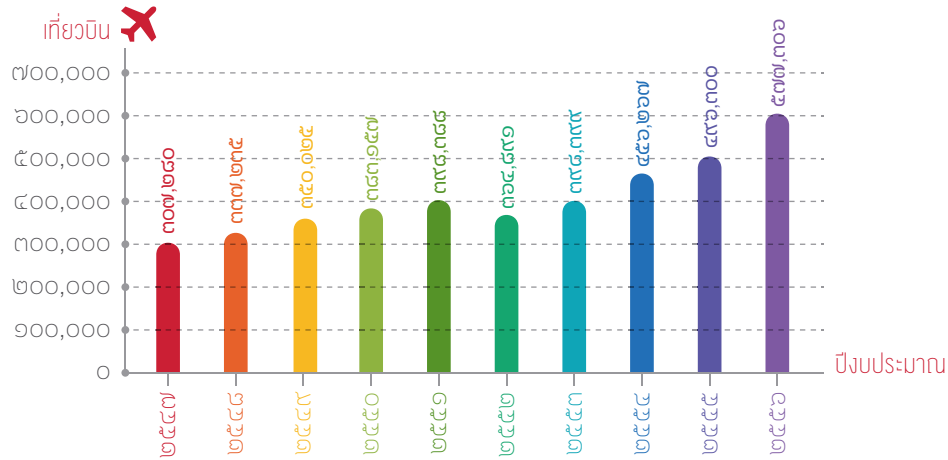
ตารางเปรียบเทียบปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจากรางทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๕ กับ ๒๕๕๖

ชนิดของเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน	
	ปีงบประมาณ ๒๕๕๕	ปีงบประมาณ ๒๕๕๖
เที่ยวบินระหว่างประเทศ	๒,๘๓๔	๓๙,๙๑๑
เที่ยวบินภายในประเทศ	๔๓,๙๖๔	๑๑๔,๑๗๙
ผลรวมเที่ยวบินทั้งหมด	๔๖,๗๙๘	๑๕๔,๐๙๐

ปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๖

ท่าอากาศยาน	ปริมาณเที่ยวบินในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบินที่เปลี่ยนแปลง	
	๒๕๕๕	๒๕๕๖	เพิ่มขึ้น (+)	เพิ่มขึ้น (+) %
			ลดลง (-)	ลดลง (-) %
สุวรรณภูมิ	๓๒๕,๙๓๐	๒๓๙,๔๗๕	-๓๖,๔๕๕	-๑๑.๑๘
ดอนเมือง	๔๖,๔๑๕	๑๕๔,๐๙๐	๑๐๗,๖๗๕	๒๓๑.๙๘
เชียงใหม่	๓๙,๖๕๖	๔๖,๙๐๗	๗,๒๕๑	๑๘.๒๘
หาดใหญ่	๑๗,๐๖๒	๒๐,๗๓๐	๓,๖๖๘	๒๑.๕๐
ภูเก็ต	๖๑,๐๐๐	๗๒,๑๔๘	๑๑,๑๔๘	๑๘.๒๘
พิษณุโลก	๘,๘๒๖	๑๑,๙๔๗	๓,๑๒๑	๓๕.๓๖
อุบลราชธานี	๘,๓๘๙	๙,๒๗๖	๘๘๗	๑๐.๕๗
อุดรธานี	๑๓,๙๓๖	๑๕,๔๕๖	๑,๕๒๐	๑๐.๙๑
สุราษฎร์ธานี	๙,๓๘๕	๑๑,๙๒๙	๒,๕๔๔	๒๗.๑๑
เชียงใหม่	๗,๒๑๐	๗,๖๒๓	๔๑๓	๕.๗๓
สมุย	๒๔,๙๗๒	๒๖,๗๒๑	๑,๗๔๙	๗.๐๐
ท่าอากาศยานอื่น ๆ	๙๓,๓๖๘	๗๙,๙๑๓	-๑๓,๔๕๕	-๑๔.๔๑
รวม	๖๕๖,๑๔๙	๗๔๖,๒๑๕	๙๐,๐๖๖	๑๓.๗๓

กราฟสถิติแสดงปริมาณเที่ยวบิน ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๔๗-๒๕๕๖



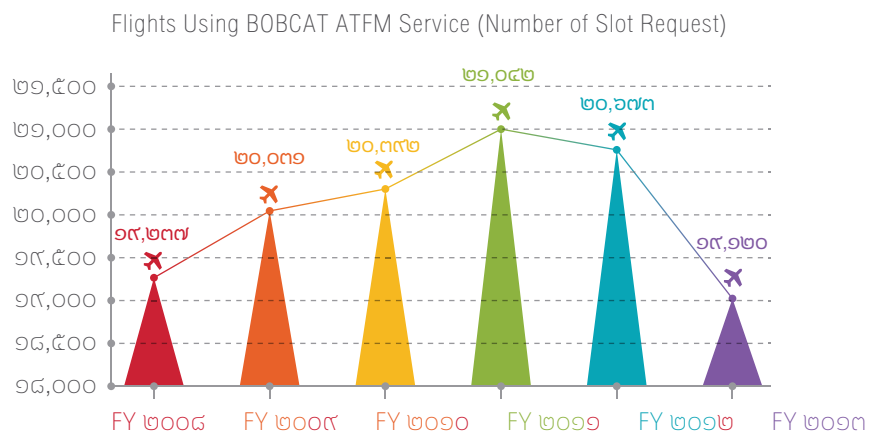
หมายเหตุ

๑. ปีงบประมาณ ๒๕๔๗-๒๕๕๐ มีการเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และการสนับสนุนของภาครัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยว
๒. ปีงบประมาณ ๒๕๕๑-๒๕๕๒ เกิดวิกฤตเศรษฐกิจโลก ปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ปัญหาการเมืองภายในประเทศ รวมถึงเหตุการณ์ปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้จำนวนเที่ยวบินลดลง
๓. จากการดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของหลายประเทศ ส่งผลให้สภาวะเศรษฐกิจโลกในปี ๒๕๕๓ เริ่มฟื้นตัว และมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องถึงปี ๒๕๕๕ จึงเป็นแรงกระตุ้นให้การเดินทางและธุรกิจการบินส่งทางอากาศกลับมาขยายตัวอีกครั้ง
๔. ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ให้นับบทบาทสำคัญในการฟื้นฟูและแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของประเทศจึงมีมาตรการแรงจูงใจต่าง ๆ ให้กับผู้ประกอบการบินทำการบินเพิ่ม

บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Service)

ศูนย์บริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศกรุงเทพ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit: Bangkok ATFMU) ให้บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศสำหรับเที่ยวบินที่ต้องการทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน ไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่ง จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ ทำการบินสู่ยุโรป และจากเอเชียใต้ ทำการบินสู่อเมริกาเหนือ โดยใช้ระบบ Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System (BOBCAT) ซึ่งบริษัทฯ พัฒนาลงมาภายใต้การดูแลของคณะทำงาน ICAO Air Traffic Flow Management Task Force

ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศ



	ปี ๒๕๕๑	ปี ๒๕๕๒	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๕๔	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖
ปริมาณการบินเฉลี่ยต่อคืน	๕๓	๕๕	๕๖	๕๘	๕๖	๕๒
ปริมาณการบินต่อคืนสูงสุด (Peak)	๖๖	๗๓	๗๐	๗๒	๗๒	๖๖

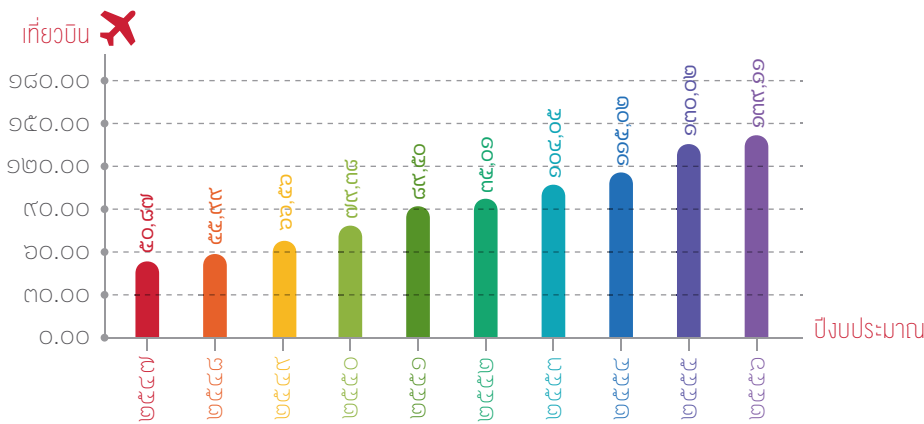
จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีการทำการบินผ่านอู่ทากนิสถานเพิ่มขึ้น ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากสายการบินต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ คาดว่า ระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๘๗ ล้านกิโลกรัม และบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) คิดเป็นประมาณ ๓๖๔ ล้านกิโลกรัม ตั้งแต่มีการนำระบบ BOBCAT มาใช้งานจริงจนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๖ สายการบินสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายคิดเป็นเงินประมาณ ๘๗ ล้านเหรียญสหรัฐ

โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คาดว่าสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๓ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกประมาณ ๕๖ ล้านกิโลกรัม และ ค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๓ ล้านเหรียญสหรัฐ

บริการข่าวสารการบิน (AIS)

บริษัทฯ เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลักของประเทศไทย มีหน้าที่รับ-ส่ง และถ่ายทอดข่าว แผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวอากาศการบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน

กราฟสถิติแสดงปริมาณข่าวการบิน ในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๕๗-๒๕๕๖



ผลการดำเนินงานด้านบริการเที่ยวเนื่อง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๖

บริษัทฯ ได้กำหนดให้สายงานพัฒนาธุรกิจเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ดำเนินกิจกรรม โดยใช้ความสามารถพิเศษขององค์กร ได้แก่ มาตรฐานและมีบริการให้บริการการเดินทางซึ่งเป็นที่ยอมรับ ในแวดวงอุตสาหกรรมการบิน และความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมจราจรทางอากาศ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมาย (Strategic Arms) ในการเป็นผู้ให้บริการการเดินทางของประเทศ ตลอดจนแสวงหารายได้เพิ่มเติมจากธุรกิจเที่ยวเนื่อง เพื่อชดเชยรายได้หลัก ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ภายนอก

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์และรูปแบบของการให้บริการเที่ยวเนื่อง มุ่งเน้นการสร้างรายได้เพิ่ม โดยบริหารทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ที่กำหนดไว้ ทั้งผลการดำเนินงานและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยศึกษาตลาดและความต้องการของลูกค้า พร้อมทั้งวิจัย พัฒนาระบบ/ผลิตภัณฑ์ และเทคโนโลยี และพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม ให้มีความเชี่ยวชาญ ในภารกิจ ตั้งแต่การสำรวจ/ออกแบบ/ติดตั้ง และพัฒนาระบบ รวมทั้งบำรุงรักษา และให้คำปรึกษา และบริษัทฯ ได้ดำเนินการผลิต และจัดหาอุปกรณ์ ตลอดจนให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง สำรวจ ตรวจสอบ และเปรียบเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้ในงานกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

๑. กลยุทธ์ Aviation System Block Upgrades (ASBUs)

ICAO ได้กำหนดแนวคิดเชิงปฏิบัติการด้านบริหารจราจรทางอากาศของโลก (Global ATM Operational Concept) เป็นวิสัยทัศน์ และความคาดหวังในระบบการบริหารจราจรทางอากาศระบบใหม่ในอนาคต ซึ่งได้จัดทำเป็นแผนพัฒนาระบบการเดินอากาศระบบใหม่ของโลก (Global Air Navigation Plan : GANP) และถ่ายทอดต่อมาเป็นแผนงานระดับภูมิภาคและระดับประเทศ (Basic Air Navigation Plan : Basic ANP)

จากสถานะด้านวิวัฒนาการของเทคโนโลยี/วิธีปฏิบัติ และด้านแผนพัฒนาในรูปของวิสัยทัศน์หรือองค์ประกอบด้านการบริหารจราจรทางอากาศ (ATM Operational Concept Components) ความคาดหวังผู้ใช้บริการ (ATM Users Expectations หรือ Key Performance Area : KPA) และแผนย่อยการพัฒนา (Global Plan Initiatives : GPI) ตลอดจนแนวคิดวิธีการดำเนินการของกลุ่มประเทศชั้นนำด้านการบินต่าง ๆ นำไปสู่การกำหนดเป็นรูปแบบของ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) เพื่อใช้เป็นแนวทางพัฒนาไปสู่ระบบการเดินอากาศระบบใหม่ของโลกตามแนววิสัยทัศน์และ ความคาดหวังตั้งแต่ต้นเดิมต่อไป โดยแผนขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ ASBUs ออกแบบ ให้มีโครงสร้างระบบแผนงานพัฒนาระยะยาว ซึ่งกำหนดกรอบหัวเรื่องการพัฒนา (Performance Improvement Area : PIA) ไว้จำนวน ๔ ด้าน ได้แก่ Airport Operations, Globally Interoperable Systems and Data, Optimum Capacity and Flexible Flights และ Efficient Flight Paths และแบ่งลำดับขั้นตอนการพัฒนาในแต่ละช่วงเวลา (Block) สำหรับจุดเริ่มต้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จนถึง Block ๓ สำหรับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๗๑ เป็นต้นไป ซึ่งส่งผลให้บริษัทฯ ต้องกำหนดกลยุทธ์องค์กรให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวคิดดังกล่าว

๒. แนวทางความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) (๑๐ ประเทศ) ร่วมกันกำหนดทิศทางความร่วมมือ เพื่อไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีแนวคิดที่จะเปิดเสรีทั้งการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุนและแรงงานที่มีทักษะ เพื่อทำให้อาเซียนเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Production Base) โดยมีเป้าหมายให้สำเร็จในปี ๒๕๕๘ ทั้งนี้ ในด้านการขนส่งทางอากาศอาเซียน มีแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) ภายในปี ๒๕๕๘ เพื่อรองรับการเป็น AEC ให้เกิดการเชื่อมโยงน่านฟ้าของประเทศสมาชิกเข้าด้วยกันอย่างเสรีมีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและมั่นคงทั้งภายในอาเซียนเองและมุ่งสู่ภายนอก อาเซียนต่อไป ในการนี้ประเทศไทยได้รับเป็นผู้ประสานงานหลักในสาขา “การท่องเที่ยวและการบิน” ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ไทยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและการบินในอนาคต

สำหรับในส่วนของบริษัทฯ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทย ได้ริเริ่มแนวคิดห้วงอากาศอาเซียนไร้พรมแดน (Seamless ASEAN Sky: SAS) เพื่อรองรับแผน ASAM อันจะเป็นประโยชน์ ทั้งแก่ ประเทศไทยและภูมิภาคอาเซียน ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว ต้องอาศัยการผลักดันและดำเนินการ เชิงรุกในด้านต่าง ๆ ทั้งด้านความพร้อมของบริษัทฯ และของประเทศ อย่างเป็นรูปธรรม ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและ การยอมรับของอาเซียนต่อไป

๓. การบริหารจัดการพื้นที่เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์บริษัทฯ

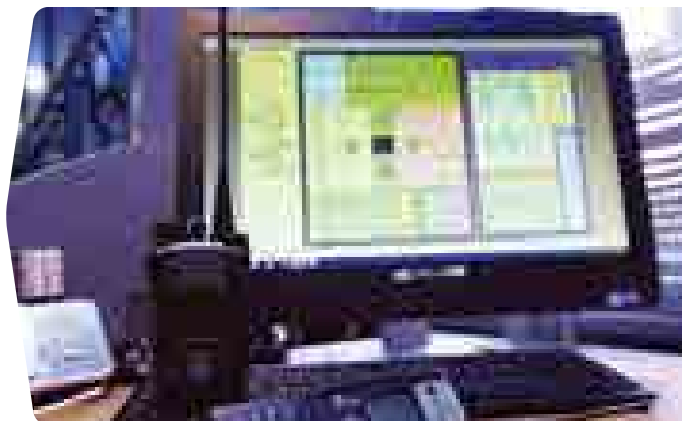
จากปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอก-ภายใน นโยบายภาครัฐ แผนพัฒนาของบริษัทฯ และหลักการวางแผนจัดการด้านอาคารสถานที่ พิจารณาได้ว่า ในอนาคตอันใกล้ปัญหาขาดแคลนพื้นที่ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ที่เริ่มปรากฏให้เห็นแล้ว จะทวีคูณขึ้นตาม ความต้องการใช้พื้นที่เพิ่มเติมในอนาคต ท่ามกลางความต้องการมีความพร้อมด้านอาคารสถานที่เพิ่มเติม เพื่อรองรับการใช้งานด้านการพัฒนาบุคลากรและสนับสนุนบทบาทการเป็นผู้นำด้านการบินอีกด้วย



บริษัทฯ มีแผนเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยี/วิธีปฏิบัติไปสู่การบริหารจราจรทางอากาศ (ATM) โดยจะมีการพัฒนาตามแผนการเดินอากาศระบบใหม่ของโลก (ICAO Global Air Navigation Plan) ในรูปแบบ ASBUs เป็นลำดับขั้นจนถึงปี ค.ศ. ๒๐๒๘ ซึ่งมีความจำเป็นต้องจัดเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงาน และพื้นที่ใช้สอย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการสร้างความพร้อมด้านการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่องและเต็มรูปแบบ นอกจากนี้ในการเตรียมความพร้อมไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ภายในปี ๒๕๕๘ ปัจจัยสำคัญที่อาเซียนให้ความสำคัญก็มุ่งเน้นส่งเสริมพัฒนาการในขีดความสามารถและความรู้ของคนและองค์กร/หน่วยงาน เป็นสำคัญ (Capacity Building – Personnel and Institutional) ซึ่งในด้านการบินเอง ปัจจุบันสิงคโปร์และมาเลเซียมีความพร้อมอยู่แล้ว ประเทศไทยสามารถสร้างความพร้อมให้เป็นอีกหนึ่งทางเลือก และเป็นปัจจัยเสริมในบทบาทของประเทศไทย หรือ บริษัทฯ ในอาเซียน

การมีความพร้อมด้านอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบวงจร บริษัทฯ จะสามารถแสดงบทบาทผู้นำในการจัดงานประชุมหรืองานประชุมสัมมนา ระบบการเดินอากาศของไทย หรือระดับประเทศร่วมกันระหว่างหน่วยงานการบินของไทย โดยหากพิจารณาไปถึงสาขาอื่น ๆ นอกเหนือจากการบินจะมีจำนวนครั้งในการประชุมจำนวนมากแทบทุกเดือน ทั้งหมดนี้เป็นส่วนประกอบเชิงสัญลักษณ์ในการสนับสนุนการผลักดันให้ประเทศไทย หรือบริษัทฯ มีบทบาทผู้นำด้านการบินในภูมิภาค

บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนการใช้พื้นที่ในปัจจุบัน ด้วยการทำ Zoning ให้หน่วยงาน/พนักงานได้ปฏิบัติงานอยู่ตำแหน่งสถานที่ที่เหมาะสม และมีการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในยามปกติและยามวิกฤตฉุกเฉินได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเหตุการณ์ไม่คาดหมายเกิดขึ้นได้เสมอ รวมทั้งต้องมีห้องที่เตรียมไว้ใช้บริหารจัดการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อดำเนินการให้บริการต่าง ๆ ตามภารกิจหลักของบริษัทฯ ยังคงอยู่ได้อย่างต่อเนื่องตามหลักการการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) และการบริหารภาวะวิกฤต (Crisis Management) ด้วย และควรอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสมกับส่วนผู้บริหารระดับสูงที่จัดแบ่งไว้ตามหลักการ Zoning ด้วยเช่นเดียวกัน บริษัทฯ จึงได้กำหนดแผนการจัดสร้างอาคารใหม่ (AEROTHAI COMPLEX) ณ สำนักงานใหญ่ขึ้น



การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ จัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๙ ตามหลักการสถาปัตยกรรมองค์กร (Enterprise Architecture) ซึ่งเป็นกระบวนการวางแผนการจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศให้รองรับความต้องการทางธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเป็นระบบพร้อมทั้งแสดงความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๑ โดยมีเป้าหมายพัฒนาองค์กรให้มีคุณภาพในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลอย่างมีความมั่นคงปลอดภัย ดังนี้

๑. พัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารที่เหมาะสม นำระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูลมาใช้สนับสนุนการปฏิบัติการทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพรวมถึงเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
๒. เสริมสร้างศักยภาพของการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยระบบสารสนเทศ โดยพัฒนาปรับปรุงระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารงาน และพัฒนาปรับปรุงระบบสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ
๓. พัฒนาระบบการอิเล็กทรอนิกส์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ด้วยการบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร
๔. พัฒนาและส่งเสริมบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถและทักษะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนา/ปรับปรุงระบบสารสนเทศตามแผนงาน/โครงการที่ได้บรรจุไว้ในแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ฉบับทบทวน ปี ๒๕๕๕) และสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่วางไว้ โดยมีแผนงาน/โครงการที่เสร็จสิ้นและใช้งานได้ในปี ๒๕๕๖ ที่สำคัญ ดังนี้

๑. โครงการปรับปรุงระบบ/อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วง เพื่อสนับสนุนการใช้งานทางด้านอำนวยความสะดวกอย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับส่วนงาน ONLINE /INTERNET/INTRANET/ FILE & PRINT
๒. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศการจัดการสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานทางด้านการติดตั้ง/ซ่อมบำรุงซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ ให้สามารถทำงานได้มีประสิทธิภาพ ในด้านการบันทึกเอกสารการสื่อสารสามารถตรวจสอบสถานะการติดตั้ง/ซ่อมบำรุงซอฟต์แวร์ ฮาร์ดแวร์ พร้อมทั้งจัดทำสถิติทางด้านการดำเนินงานดังกล่าวได้อย่างครบถ้วน
๓. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศการจัดการจราจรทางอากาศภูมิภาค เพื่อจัดระบบต้นแบบบันทึกข้อขัดข้องและรายงานผล (Electronic Log) สำหรับงานด้านปฏิบัติการที่ใช้งานกับหน่วยงานภูมิภาค
๔. โครงการพัฒนา/ปรับปรุง ระบบประมวลผลข้อมูลเพื่อสนับสนุนงานการเงิน เพื่อพัฒนาระบบการยื่นแบบแสดงรายการภาษีผ่านระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตของกรมสรรพากร
๕. โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศการจัดการแผนงานและโครงการให้สามารถติดตามความคืบหน้า/การดำเนินงานในภาพรวมของโครงการ
๖. โครงการพัฒนา/ปรับปรุงระบบประมวลผลข้อมูลการบริหารจัดการงานมาตรฐานและความปลอดภัย เพื่อให้มีระบบจัดเก็บข้อมูลด้านมาตรฐาน และความปลอดภัยที่ครบถ้วน สมบูรณ์ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการบริหารจัดการของฝ่ายบริหาร การปฏิบัติงานของส่วนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และงานกลยุทธ์ของบริษัทฯ
๗. โครงการพัฒนา/ปรับปรุงระบบประมวลผลข้อมูลเพื่อสนับสนุนงานสวัสดิการพนักงาน ด้านการบริหารข้อมูลค่าศึกษาบุตร การบริหารเงินกู้ยืม



๘. โครงการพัฒนา/ปรับปรุงระบบบริการข้อมูลแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั่วภาคส่วนดังนี้
 - บริการข้อมูลสายการบิน (www.aerothai.net)
 - บริการข้อมูลส่วนปฏิบัติการบิน (www.aerothai.aero)
 - บริการข้อมูลภาครัฐ (doc.aerothai.co.th)
 - บริการข้อมูลประชาชน (www.aerothai.co.th)
 - บริการข้อมูลผู้บริหาร (management.aerothai.co.th)
 - บริการข้อมูลพนักงาน (staff.aerothai.co.th)





Human Resource and Organizational Development Mission



การพัฒนา ทรัพยากรบุคคล และการพัฒนาองค์กร

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น ๒,๘๕๙ คน
จำแนกได้ ดังนี้

- กุ่มหาเมซ	๑,๕๖๔	คน
- สุวรรณภูมิ	๓๕๕	คน
- ดอนเมือง	๑๓๔	คน
- ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	๑๓๖	คน
- ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	๑๔๖	คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	๑๒๓	คน
- ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	๑๐๗	คน
- ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	๘๒	คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	๘๑	คน
- ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	๕๐	คน
- ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	๔๑	คน
- ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา	๔๐	คน

ปัจจุบันการเติบโตด้านเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียมี
อัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งอุตสาหกรรมการบิน
ในระดับภูมิภาคที่มีการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด และจากการ
คาดการณ์ทางเศรษฐกิจได้บ่งชี้ให้เห็นว่าสัญญาณการเติบโต
เช่นนี้จะมี ไปอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี พ.ศ. ๒๕๖๕ แม้ว่า
แนวโน้มดังกล่าวจะส่งผลที่ดีต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ
แต่ในอีกทางหนึ่งบริษัทฯ ได้ตระหนักถึงคุณค่าของบุคลากร
ในการทุ่มเท เสียสละในการทำงาน แม้ในสถานการณ์ฉุกเฉิน
ดังนั้น จึงได้พิจารณาปรับปรุงค่าตอบแทน สำหรับกลุ่มงาน
ที่รับผิดชอบในการกิจหลัก ได้แก่ การปรับปรุงค่าวิชาชีพ
ทางเทคนิค และค่าใบอนุญาตเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
ทั่วทั้งองค์กร การปรับอัตราเงินเดือนให้บุคลากรทุกระดับ
ในองค์กร รวมถึงการปรับปรุงอัตราเงินเดือนแรกจ้าง
โดยการเทียบเคียงกับ อุตสาหกรรมในลักษณะเดียวกัน

การดำเนินการตามกรอบแนวคิดด้านทรัพยากร
บุคคลของบริษัทฯ (AEROTHAI HR MODEL) ซึ่งพัฒนา
มาตั้งแต่ปี ๒๕๕๕ ได้ดำเนินโครงการ วิเคราะห์และประเมิน
ค่าตอบแทนที่ สอดคล้องกับบริษัทที่เปลี่ยนแปลงไป
ซึ่งจะเป็นผลที่นำไปสู่การพัฒนากระบวนการค่าตอบแทนและการ
บริหารอาชีพต่อไป นอกจากนี้ ในปีนี้บริษัทฯ มีโครงการ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทาง เพื่อเตรียม
ความพร้อมทุกด้านสำหรับรองรับการเปิดใช้งานเทคโนโลยี
การบริการจราจรทางอากาศระบบใหม่ โดยในมิติด้านบุคลากร
บริษัทฯ ได้มีแผนรองรับเพื่อเตรียมความพร้อม ทั้งด้านอัตรา
กำลัง และวัดความสามารถในการปฏิบัติงาน ร่วมกับระบบ
ใหม่ในช่วงการเปลี่ยนถ่ายระบบใหม่ (Transition Phase)
และการเปิดใช้งานอย่างเต็มรูปแบบ

ด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร ในปี ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้นำแนวทางการบริหารจัดการเพื่อลดภาระงานที่เพิ่มมากขึ้นรวมทั้งภาวะความเหนื่อยล้า (Fatigue) อันเนื่องมาจากการให้บริการจราจรทางอากาศที่มีปริมาณมากขึ้น และมีโครงการต่าง ๆ ที่สนับสนุนให้พนักงานสร้างสมดุลในชีวิตการทำงาน (Work Life Balance) เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในทุก ๆ ด้านทั้งร่างกายและจิตใจของบุคลากร ตลอดจนครอบครัวของบุคลากร เช่น โครงการ “กาย จิต สดใส AEROTHAI ร่วมใจลดโรค” โครงการส่งเสริมคุณภาพชีวิตแบบครบวงจร ซึ่งเป็นโครงการที่เน้นการให้ความรู้ และการปฏิบัติตัวในชีวิตประจำวันเพื่อป้องกันการเกิดโรค โดยมีการเก็บรวบรวมสถิติประเภทของโรคที่พนักงานมีความรู้ในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล และรายงานผลการตรวจสุขภาพประจำปีในรอบปีที่ผ่านมา นำมาใช้เป็นข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดของกิจกรรมที่ตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มบุคลากร โดยแท้จริง พร้อมทั้งปรับปรุงสวัสดิการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับกลุ่มบุคลากร เช่น การเพิ่มเติมรายการจัดตรวจสุขภาพที่เกี่ยวกับโรคเมอริ่ง การเพิ่มรายการตรวจโรคสำหรับบุคลากรที่มีอายุตั้งแต่ ๔๐ ปีขึ้นไปซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงเพิ่มขึ้น

นอกจากนั้นได้มีการปรับปรุงกระบวนการเพื่อช่วยลดภาระขั้นตอนการเบิกจ่ายของบุคลากรโดยให้เป็นไปตามระเบียบสวัสดิการที่กำหนดไว้ และมีการจัดช่วงเวลาสถานที่ และผู้ฝึกสอนสำหรับกิจกรรมเพื่อสุขภาพที่มีความหลากหลายตามความต้องการของบุคลากร เช่น แอโรบิก โยคะ กิจกรรมสร้างสมดุลร่างกาย (Body Balance) เป็นต้น ในการส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีในครอบครัวบุคลากร บริษัทฯ ให้การสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ให้กับบุคลากรในช่วงเวลานอกเหนือเวลาปฏิบัติงาน เช่น การจัดทัศนศึกษาทั้งในและต่างประเทศสำหรับบุคลากรโดยมีสวัสดิการเพื่อ แบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งให้กับบุคลากร การจัดกิจกรรมค่ายเยาวชนให้กับบุตรหลานพนักงานในช่วงการปิดภาคเรียนโดยไม่มีค่าใช้จ่าย เป็นต้น

ด้านการส่งเสริมกิจกรรมในมิติด้านจริยธรรม และมิติด้านสังคมชุมชนและสิ่งแวดล้อม ปี ๒๕๕๖ บริษัทฯ กำหนดกิจกรรมในหลากหลายรูปแบบ เพื่อรองรับความสนใจของบุคลากร เช่น กิจกรรม “วิทยุการบินฯ มีนิวอลเลย์บอล” เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเล่นและพัฒนากีฬาโอลเลย์บอล ในเยาวชนทั่วประเทศ กิจกรรม “วิทยุการบินฯ สานสัมพันธ์ร่วมกันรักโลก” ซึ่งจัดให้พนักงานใช้เวลาว่างร่วมกันปลูกปะการัง กิจกรรม “ปันน้ำใจฯ สู่เด็กยากไร้” เพื่อให้พนักงาน ร่วมกับชมรมผู้เกษียณอายุและบริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมในการรวบรวมและจัดหาสิ่งของอุปกรณ์ และเงินบริจาคมอบให้เด็กยากไร้ และกิจกรรม “ทอดกฐิน ประจำปี” ซึ่งเป็นกิจกรรมที่บริษัทฯ จัดขึ้นต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

บริษัทฯ มุ่งเน้นความสำคัญของบุคลากร เนื่องจากตระหนักเสมอว่าผลการดำเนินงานที่ดีขององค์กรส่วนหนึ่งมาจากความมุ่งมั่นและอุทิศตนของบุคลากร เพื่อความสำเร็จขององค์กรซึ่งเป็นพลังที่เกิดจากความผูกพันของพนักงาน (Employee Engagement) ดังนั้นบริษัทฯ จึงดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาปัจจัยต่าง ๆ ที่เสริมสร้างความผูกพันในบุคลากรส่งผลให้องค์กรมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

การพัฒนาและส่งเสริมการจัดการเรียนรู้

บริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนาบุคลากร ให้มีขีดความสามารถตามความสามารถหลักเชิงกว้างของบริษัทฯ วางแผนการจัดการความรู้ การให้ทุนการศึกษา และจัดให้มีบรรยายพิเศษแห่งการเรียนรู้ในองค์กร และส่งเสริมวัฒนธรรมซึ่งมีผลงานการดำเนินการภายใต้แผนวิสาหกิจ ฉบับปี ๒๕๕๖-๒๕๖๐ ประกอบด้วย

๑. งานพัฒนาฝึกอบรม
๒. งานการจัดการความรู้
๓. งานส่งเสริมวัฒนธรรม



งานพัฒนาฝึกอบรม

บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร โดยได้มีการจัดหลักสูตรฝึกอบรมและพัฒนาให้กับบุคลากรของบริษัทฯ แบ่งเป็น

- (๑) การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับฝ่ายบริหาร เน้นการพัฒนาผู้บริหารทุกระดับ ให้มีความสามารถเหมาะสมกับระดับตำแหน่งตามกรอบความสามารถด้าน Managerial Competency พัฒนานุมมองด้านการบริหารจัดการทั้งด้านเชิงทฤษฎี (Hard side) และด้านการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านประสบการณ์ (Soft side) รวมทั้งกิจกรรมที่ส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ตลอดจนเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการเลื่อน ตำแหน่งต่อไปในอนาคต
- (๒) การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงาน เน้นการพัฒนาศักยภาพตามแผนพัฒนาอาชีพ (Career Development Plan) และพัฒนาศักยภาพของบุคลากร ให้มีขีดความสามารถตามกรอบความสามารถหลัก (Core Competency) พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพให้มีความพร้อมในการขึ้นมรดกแทนตำแหน่งหรือสืบทอดตำแหน่งในระดับที่สูงขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้สนับสนุนให้บุคลากรได้มีการเพิ่มพูนความรู้ โดยส่งเสริมให้ทุนการศึกษา และสนับสนุนให้บุคลากรลาศึกษาต่อ ได้ทั้งแบบเต็มเวลา และใช้เวลาบางส่วน ด้วยทุนของตัวเอง



นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาศักยภาพบุคคลเฉพาะด้าน ดังนี้

การพัฒนาศักยภาพบุคคลด้านวิศวกรรม

ในปี ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนา Training Road Map สำหรับบุคลากรด้านวิศวกรรมของบริษัทฯ ตามกรอบของ ICAO อย่างต่อเนื่อง โดยจัดฝึกอบรมหลักสูตร AEROTHAI ATSEP Basic Training ให้กับวิศวกรที่เข้าใหม่ และทบทวนข้อมูลการฝึกอบรมในระดับ Qualification Training และ การฝึกอบรมในระดับ System/Equipment Rating Training เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการจัดทำหลักสูตรฝึกอบรมในปีต่อไป รวมทั้งติดตามการดำเนินโครงการพัฒนาระบบ/อุปกรณ์วิศวกรรมสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ สำหรับศูนย์บริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre – ATMC) เพื่อเตรียมการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการปฏิบัติงานกับระบบ/อุปกรณ์ใหม่ของบริษัทฯ จะนำเข้ามาใช้ในอนาคตอันใกล้





การพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการบริการจราจรทางอากาศ

บริษัทฯ เตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรซึ่งจะต้องปฏิบัติงานร่วมกับระบบ FDMC ในส่วนของ Pre-Flight Management โดยมีการจัดหลักสูตรฝึกอบรม ทั้งในประเทศและหลักสูตรต่างประเทศ รวมถึงการเดินทางดูงานต่างประเทศ มีการพัฒนาระบบการฝึกปฏิบัติการจำลองโดยการนำระบบ Voice Communication System (VCCS) แบบหน้าจอสัมผัสมาใช้ ตลอดจนการนำโปรแกรมปฏิบัติการจำลองแบบ ๑๘๐ องศา และ ๓๖๐ องศา มาใช้ในการฝึกอบรม นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมในส่วนของการพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมที่จะเปลี่ยนผ่านการปฏิบัติงานบนระบบการทำงานเดิมไปสู่ระบบการทำงานใหม่ (Thailand Modernization CNS/ATM System : TMCS)

อีกทั้งจัดฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ให้กับบุคลากรจากประเทศเนปาล และประเทศมองโกเลีย

งานการจัดการความรู้

บริษัทฯ ได้นำเครื่องมือการจัดการความรู้เข้ามาดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ โดยในปี ๒๕๕๖ ได้ดำเนินการภายใต้แผนแม่บทการจัดการความรู้ ปี ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐ เน้นแนวทางในการสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับการถ่ายทอด และถ่ายโอนความรู้จากฐานสู่ฐาน การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการรวบรวม จัดเก็บความรู้อย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ มีเป้าประสงค์เพื่อให้เกิดโอกาส ในการหา แนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ในอันที่จะนำไปสู่การพัฒนา และสร้างฐานความรู้ ที่เข้มแข็งและมีคุณค่าขององค์กร

งานส่งเสริมวัฒนธรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมวัฒนธรรมภายใน องค์กร อย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ และมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ เน้นการทำงานอย่าง มีส่วนร่วม มีผู้บริหารระดับสูง ร่วมเป็นคณะกรรมการบริหาร จ้างสายงาน ที่มีบทบาทในการกำหนดนโยบายเป้าหมาย การดำเนินงาน และการกำกับดูแล อีกทั้งมีการบูรณาการ งานส่งเสริมวัฒนธรรมกับงานการจัดการความรู้ เพื่อสนับสนุน การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และองค์กรแห่งนวัตกรรม นอกจากนี้ ยังมีการจัดกิจกรรมรูปแบบต่าง ๆ เช่น จัดกิจกรรม แลกเปลี่ยนความรู้และแนวคิดระหว่างกลุ่มพนักงาน จัดกิจกรรมการประกวดผลงานนวัตกรรมและแนวคิด สร้างสรรค์ประจำปี เป็นต้น



การดำเนินงาน บริหารความเสี่ยง และควบคุมภายใน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและสนับสนุนให้มีการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง โดยมีการกำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในโครงสร้างการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน ทั้งระดับบริษัทฯ (Corporate Level) และระดับหน่วยงาน (Functional Level) พร้อมทบทวนหน้าที่ การกำหนดระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) และช่วงเบี่ยงเบนของระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) จัดให้มีการอบรมให้ความรู้ การสื่อสารและรายงาน รวมทั้งดำเนินการตามกระบวนการบริหารความเสี่ยง ทั้งในระดับบริษัทฯ และระดับหน่วยงาน โดยแบ่งความเสี่ยงออกเป็น ๔ ด้าน ประกอบด้วย ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Operational Risk : Safety) ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk) และความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk) พร้อมทั้งได้มีการทบทวนแนวทางการดำเนินงานบริหารความเสี่ยง โดยใช้แนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management: ERM) ของ COSO (The Committee of Sponsoring Organizations) หลักเกณฑ์/แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี ๒๕๕๕ ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง ซึ่งจะนำมาพิจารณากำหนดเป็นคู่มือการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ของบริษัทฯ เพื่อให้มีความสอดคล้องตามกรอบที่ภาครัฐกำหนด

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะอนุกรรมการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยง ได้มีการกำกับ ติดตามการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกเดือน โดยมีการบริหารความเสี่ยงที่สำคัญ ดังนี้



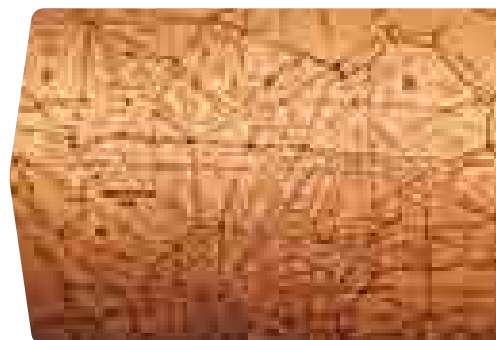
ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทฯ มีการประเมินความสำเร็จของการบรรลุ Performance Target ของการดำเนินโครงการ/แผนงาน ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ สำหรับความเสี่ยง “แผนเชิงยุทธศาสตร์ ไม่สามารถสร้างผลสัมฤทธิ์ ไปสู่วิสัยทัศน์ และพันธกิจขององค์กร” บริษัทฯ สามารถบริหารความเสี่ยงได้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Operational Risk : Safety)

บริษัทฯ มุ่งเน้นและให้ความสำคัญในการบริหารความเสี่ยง “การเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ในการให้บริการการเดินอากาศ” โดยมีการรายงานอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น พร้อมทั้ง รวบรวมสถิติและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติการณ์เชิงเปรียบเทียบกับปีงบประมาณที่ผ่านมาและตัวชี้วัดให้กับคณะอนุกรรมการบริหารความปลอดภัยและความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เพื่อการบริหารความเสี่ยงในเชิงป้องกัน ซึ่งเมื่อ ประเมินความเสี่ยงจากสถิติการเกิดอุบัติการณ์ ของปีงบประมาณ ๒๕๕๖ สถานะความเสี่ยงด้านนี้ อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

พร้อมทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการผลักดันให้ภาครัฐดำเนินการ แก้ไขปัญหาที่มาจากปัจจัยภายนอก ที่อาจจะเป็นความเสี่ยง ด้านความปลอดภัยต่อการบริการการเดินอากาศ คือ การจุดถังไฟ ปล่องไคมลอย ในพื้นที่ปฏิบัติการบิน และการรบกวนคลื่นความถี่จากสถานีวิทยุชุมชน





ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม ฝ้าระวัง สถานการณ์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน อันเป็นผลต่อรายได้ของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ มีมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรรองรับ แต่ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนเพิ่มขึ้น จึงไม่ส่งผลต่อความเสี่ยง “ความไม่สมดุลทางบัญชีและการขาดสภาพคล่องทางการเงิน” เมื่อประเมินความเสี่ยงแล้ว อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้

ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ ไม่มีสถิติในมิติของรายงานข้อร้องเรียน และการฟ้องร้องที่ต้องตั้งคณะกรรมการสอบสวน/การพิพากษา และมีผลเป็นที่สิ้นสุด ดังนั้น ความเสี่ยง “การปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล และกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง” เมื่อประเมินแล้วพบว่า อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้



การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM)

บริษัทฯ ได้ทบทวนแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan: BCP) สำหรับส่วนกลาง (กรุงเทพมหานคร เมืองเชียงใหม่ สุวรรณภูมิ) ซึ่งมีการพิจารณาทบทวนการประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสการเกิดของเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อภารกิจหลักของ บริษัทฯ และฝึกซ้อม ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่นอกเหนือจากสถานการณ์ที่ได้ฝึกซ้อมแล้ว ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ รวมทั้งดำเนินการจัดทำ BCP ของศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต และสุราษฎร์ธานี ซึ่งได้ดำเนินการฝึกซ้อมแล้ว

การควบคุมภายใน

บริษัทฯ จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม กับการกิจของบริษัทฯ และมีการทบทวนให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีองค์ประกอบ ทั้ง ๕ องค์ประกอบตามมาตรฐานการควบคุมภายใน ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ดังนี้



กิจกรรมการควบคุม

บริษัทฯ มีการทบทวนและจัดกิจกรรมการควบคุม ให้ความเพียงพอ เหมาะสม และสอดคล้องตามมาตรฐานความเสี่ยง มีการกำหนดนโยบาย จ้องบังคับ ระเบียบปฏิบัติ คู่มือ ให้น้องงานถือปฏิบัติ การสอบทานรายงานทางการเงิน และ รายงานผลการดำเนินงาน การสอบทานผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหารแต่ละระดับ มีระบบการติดตามงานระหว่างผู้บริหารระดับสูงกับระดับปฏิบัติการ ครอบคลุมหน่วยงานทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค การแบ่งแยกหน้าที่งาน เพื่อมิให้บุคคลเดียวกันปฏิบัติหน้าที่ที่สำคัญหรือมีความเสี่ยงต่อความเสียหายครบทุกขั้นตอน การควบคุมระบบสารสนเทศ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของข้อมูลและระบบ และมีการดูแลป้องกัน ทรัพย์สินของ บริษัทฯ โดยเฉพาะทรัพย์สินที่มีความเสี่ยงสูง รวมทั้งมีการดูแลรักษาระบบ/อุปกรณ์ ทั้งการซ่อมบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และการแก้ไข ซ่อมบำรุง (Corrective Maintenance)

สภาพแวดล้อมการควบคุม

บริษัทฯ จัดให้มีสภาพแวดล้อมการควบคุมภายในที่เหมาะสม ทั้งในส่วนของการควบคุมที่เป็นลายลักษณ์อักษร (Hard Control) และที่ไม่เป็นลายลักษณ์อักษร (Soft Control) โดยมีการกำหนดนโยบาย คู่มือ และระเบียบปฏิบัติในส่วนงานต่างๆ ที่มีความสำคัญไว้อย่างชัดเจน ครอบคลุม การปฏิบัติงานในแต่ละด้าน การมอบหมายอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบ ให้แก่บุคลากรในแต่ละตำแหน่งเป็นลายลักษณ์อักษร การกำหนดอำนาจอนุมัติตามระดับตำแหน่ง การจัดทำจรรยาบรรณ จ้องบังคับพนักงาน การกำหนดนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบริหาร ทรัพยากรบุคคล รวมทั้งดำเนินการสร้างบรรยากาศ และส่งเสริมให้บุคลากรประพฤติปฏิบัติตนให้เป็นไปตามกฎหมายและจริยธรรม

การประเมินความเสี่ยง

บริษัทฯ มีการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร ทั้งในระดับองค์กร และระดับฝ่ายงาน มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน กำหนดบทบาทหน้าที่ และผู้รับผิดชอบในการบริหารความเสี่ยง เพื่อจัดการความเสี่ยงของ บริษัทฯ แบบบูรณาการ บริษัทฯ ได้พิจารณาสภาพแวดล้อม ว่ามีความเสี่ยงใดที่อาจส่งผลกระทบต่อเป้าหมายองค์กร และระบุความเสี่ยง ตามแนวทางของกระทรวงการคลัง ที่แบ่งออกเป็น ๔ ด้าน ประกอบด้วย ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Operational Risk: Safety) ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk) และความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk) พร้อมทั้งได้ประเมินความเสี่ยง และติดตามสถานะของความเสี่ยงแต่ละด้านเพื่อการบริหารความเสี่ยงเชิงป้องกัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการวิเคราะห์ความเสี่ยงตามสถานการณ์ โดยได้ติดตามสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง ที่อาจจะก่อให้เกิดเหตุการณ์ที่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทฯ



สารสนเทศและการสื่อสาร

บริษัทฯ จัดให้มีระบบสารสนเทศและการสื่อสารที่เพียงพอ และเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน โดยจัดให้มีข้อมูลสารสนเทศที่สำคัญตามความต้องการของผู้บริหารและพนักงาน และมีการปรับปรุงข้อมูลให้มีรูปแบบที่เหมาะสม และสอดคล้องกับภาวะปัจจุบัน รวมทั้งพัฒนาระบบสารสนเทศต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน ทั้งภารกิจหลักและภารกิจสนับสนุน พร้อมทั้งสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้งาน เพื่อนำมาปรับปรุงให้ตรงความต้องการของผู้ใช้งานมากขึ้น รวมทั้งจัดให้มีระบบการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก โดยเฉพาะการจัดให้มีช่องทางการสื่อสาร ระหว่างผู้บริหารระดับสูงกับพนักงานทั้งส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค เพื่อสื่อสารในประเด็นสำคัญต่าง ๆ เพื่อสร้างการรับรู้ข้อมูลข่าวสารให้บุคลากรในองค์กรอย่างทั่วถึง มีการจัดทำแผนการสื่อสารองค์กรเพื่อใช้เป็นแนวทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกที่สามารถตอบสนองบุคลากรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ มีการสำรวจความคิดเห็นพนักงาน เพื่อนำผลการประเมินมาปรับปรุงรูปแบบการสื่อสารให้เหมาะสมและเข้าถึงพนักงานได้มากขึ้น รวมทั้งมีช่องทางการรับข้อร้องเรียน จากภายในและภายนอก เพื่อนำมาปรับปรุงการบริหารจัดการภายในองค์กร ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น



การติดตามประเมินผล

บริษัทฯ จัดให้มีการติดตามประเมินผลระหว่าง การปฏิบัติงาน โดยเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานประจำ การติดตามผลการดำเนินงานที่สำคัญโดยฝ่ายบริหาร และการประเมินผลเป็นรายครึ่ง โดยกำหนดให้มีการประเมิน การควบคุมภายในด้วยตนเอง (Control Self-Assessment: CSA) ทุกปี เพื่อให้รับทราบจุดอ่อน/ข้อบกพร่องสำหรับ นำมาปรับปรุงแก้ไข รวมทั้งมีการประเมินอย่างเป็นอิสระ โดยสำนักตรวจสอบภายใน และผู้ตรวจสอบภายนอก และ รายงานผลการตรวจสอบพร้อมข้อเสนอแนะต่อฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อกำหนดมาตรการในการ แก้ไข/ปรับปรุง พร้อมทั้งมีการติดตามผลการดำเนินการตาม ข้อเสนอแนะ

ทั้งนี้ จากการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการ ตรวจสอบมีความเห็นว่า การดำเนินงานส่วนใหญ่มีระบบ การควบคุมภายในที่เหมาะสม และปฏิบัติเป็นไปตามกฎระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี นโยบาย ที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด และมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ



การกำกับดูแลกิจการที่ดี

การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลที่ดีของบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี และการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ ฉบับปี ๒๕๕๕ ซึ่งนโยบายฉบับดังกล่าวยังมีความเหมาะสมและเป็นปัจจุบัน ดังนี้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ “บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ยึดมั่นการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้บริการที่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตอบสนองความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”



การจัดทำแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ปี ๒๕๕๖-๒๕๖๐

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ มีผลในการปฏิบัติอย่างแท้จริง และเกิดประโยชน์กับทุกฝ่าย ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ จึงได้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมปี ๒๕๕๖-๒๕๖๐ ขึ้น ประกอบด้วย แผนงาน ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) และแผนงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ตลอดจนแนวทางการส่งเสริมการดำเนินงานทั้ง CG & CSR โดยแผนแม่บทฯ ดังกล่าวได้กำหนดตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ให้ความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ แผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมปี ๒๕๕๖-๒๕๖๐ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม เมื่อวันที่ ๒๖ ธันวาคม ๒๕๕๕ แผนแม่บทฯ ดังกล่าวได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมไว้ทั้งสิ้น ๕ ยุทธศาสตร์ พร้อมทั้งมาตรการและแนวทางปฏิบัติทั้งสิ้น ๒๓ กิจกรรม



การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติ

ข้อมูลข่าวสารของทางราชการ พ.ศ.๒๕๔๐

บริษัทฯ ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารมาตั้งแต่ปี ๒๕๔๑ โดยปัจจุบัน หน่วยงานที่รับผิดชอบคือ กองสื่อสารองค์กร (สำนักงานใหญ่) กรุงเทพมหานคร ๑๐๒ ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๘๕ ๔๓๘๘ เปิดให้บริการแก่ประชาชนทุกวันทำการ ระหว่างเวลา ๐๘.๓๐-๑๖.๓๐ น.

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารบริษัทฯ ประกอบด้วย

๑. ข้อมูลการบริหารงาน ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไป (ประวัติความเป็นมา/นโยบาย/วิสัยทัศน์/ภารกิจ/รายนามสัดส่วนผู้ถือหุ้น) โครงสร้างองค์กร กฎระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และ รางวัลต่าง ๆ ที่บริษัทฯ ได้รับ
๒. ข้อมูลรายงานต่าง ๆ ประกอบด้วย หนังสือรายงานประจำปี แผนวิสาหกิจ แผนงานโครงการ อัตราค่าบริการ (Flight Charge) รายงานด้านการเงิน รายงานภาคธุรกิจ ผลงานนวัตกรรม และผลการประชุมของคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ที่สำคัญ
๓. ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้าง ประกอบด้วย ประกาศสอบราคา ประกาศประกวดราคา ผลการจัดซื้อจัดจ้าง
๔. ข้อมูลสัญญาต่าง ๆ ประกอบด้วย สัญญาจ้าง/ซื้อในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงสัญญาที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจของบริษัทฯ
๕. ข้อมูลข่าวสารประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย วารสารเผยแพร่ต่าง ๆ และสรุปข่าวประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ นอกจากนี้ สามารถค้นหาข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ www.aerothai.co.th



การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

ในรอบปี ๒๕๕๖ มีผู้มาใช้บริการทางเว็บไซต์ จำนวน ๕๒๑,๒๔๘ ราย โดยส่วนใหญ่ค้นหาข้อมูลเกี่ยวกับการกิจของบริษัทฯ ประวัติความเป็นมา และการประกาศรับสมัครงาน ทั้งนี้ ไม่ปรากฏว่ามีประชาชนใช้สิทธิร้องเรียนหรืออุทธรณ์ตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ แต่อย่างใด

การดำเนินงานของศูนย์ข้อมูลข่าวสาร

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



รายงานคณะกรรมการ ตรวจสอบ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๖

ในปี ๒๕๕๖ คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีวาระการดำเนินงานดังนี้

๑. วันที่ ๑ - ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ประกอบด้วย พลเอกพญุต สุวรรณกิต্ত เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล และนายพิสิษฐ์ บุญช่วง เป็นกรรมการตรวจสอบ

อนึ่ง พลเอกพญุต สุวรรณกิต্ত ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๕ จึงเป็นเหตุให้ พลเอกพญุต สุวรรณกิต্ত พ้นจากการเป็นประธานกรรมการตรวจสอบ และตั้งแต่วันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๕๕ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย นายพิสิษฐ์ บุญช่วง เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ และพลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล เป็นกรรมการตรวจสอบ

๒. วันที่ ๒๖ เมษายน-๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ ประกอบด้วย นายพิสิษฐ์ บุญช่วง เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลตำรวจโท ยงยุทธ เตียวตระกูล และนายไกรสร องค์ชัยศักดิ์ เป็นกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบ ในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม ๘ ครั้ง มีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายใน และเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพและความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

๒. สอบทานความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลที่ดี โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบ และการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. ๒๕๔๔





๓. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่า เป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่า มีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้

๔. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุม รวมทั้งประเมินตนเองเป็นรายบุคคลและประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะ และผลการดำเนินงานตามดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน ๔.๐๐ และ ๔.๐๐ จากคะแนนเต็ม ๔.๐๐ ตามลำดับ

๕. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ดัชนีวัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบ เชิงกลยุทธ์ ๕ ปี แผนการตรวจสอบประจำปี รวมทั้ง ให้ความเห็นชอบการทบทวนงบประมาณประจำปี ๒๕๕๗ และงบประมาณประจำปี ๒๕๕๘ ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบ ประจำปี ๒๕๕๖ ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน แผนการสรรหาบุคลากร ด้านตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑ แผนการฝึกอบรมประจำปี ๒๕๕๗ รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ และสอบทานรายงานของสำนักตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๖

๖. บริษัทฯ มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชีประจำปี จำนวน ๖๖๐,๐๐๐.- บาท

จากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า งบการเงินแสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบมติดคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์ และแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และไม่พบว่ามีประเด็นเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน พร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ/พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ และบริษัทฯ ได้นำข้อคิดเห็นไปพิจารณาเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

(นายพิเชฐ บุญช่วง)
ประธานกรรมการตรวจสอบ



Financial Report Mission



รายงานด้านการเงิน

๑. รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัท ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการเงินของ บริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ๒๕๕๖ ซึ่งงบการเงินดังกล่าว จัดทำขึ้น ตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวังสมเหตุผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัท ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุผลว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชี มีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังกล่าวมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัท ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อกำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพ ของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปี ฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๒. ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	๒๕๕๖	๒๕๕๕	๒๕๕๔
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)			
รายได้รวม	๘,๐๔๗.๑๐	๖,๙๕๕.๔๒	๖,๒๓๓.๗
ค่าใช้จ่ายรวม	๗,๐๙๔.๘๗	๖,๗๘๐.๗๒	๕,๘๕๖.๓๙
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๙๕๒.๒๓	๑๗๔.๗๐	๓๗๗.๓๗
ฐานะการเงิน (ล้านบาท)			
สินทรัพย์รวม	๘,๑๘๓.๕๐	๖,๗๓๒.๔๑	๗,๒๗๕.๒๗
หนี้สินรวม	๗,๓๕๘.๔๖	๕,๙๓๐.๘๑	๖,๔๗๖.๓๐
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๘๒๕.๐๔	๘๐๑.๖๐	๗๙๘.๙๗
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๘.๙๒	๗.๔๐	๘.๑๑
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๑๖	๑.๒๔	๑.๒๕

๓. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๙๕๒.๒๓ ล้านบาท

รายการ	ปี ๒๕๕๖ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๕ ล้านบาท	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	๗,๕๐๖.๙๘	๖,๐๗๓.๘๑	๑,๔๓๓.๑๗	๒๔
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	๔๘๙.๔๙	๘๐๘.๘๐	(๓๑๙.๓๑)	(๓๙)
รายได้อื่น	๕๐.๖๓	๗๒.๘๑	(๒๒.๑๘)	(๓๐)
รายได้รวม	๘,๐๔๗.๑๐	๖,๙๕๕.๔๒	๑,๐๙๑.๖๘	๑๖
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	๖,๙๓๕.๕๘	๖,๖๑๕.๖๗	๓๑๙.๙๑	๕
ต้นทุนทางการเงิน	๑๕๙.๒๙	๑๖๕.๐๕	(๕.๗๖)	(๓)
ค่าใช้จ่ายรวม	๗,๐๙๔.๘๗	๖,๗๘๐.๗๒	๓๑๔.๑๕	๕
ค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริษัทการบิน	๙๕๒.๒๓	๑๗๔.๗๐	๗๗๗.๕๓	๔๔๕

๓.๑ รายได้

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน ๘,๐๔๗.๑๐ ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๗,๕๐๖.๙๘ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๓ ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๔๘๙.๔๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วย รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน ๕๐.๖๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑ ของรายได้รวม

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๗,๕๐๖.๙๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้น จากปีก่อน จำนวน ๑,๔๓๓.๑๗ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๔ เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้นและมีการเรียกเก็บค่าบริการตามโครงสร้าง/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

รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๔๘๙.๔๙ ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน ๓๑๙.๓๑ ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ ๓๙ ส่วนใหญ่เนื่องจากรายได้จากงานที่รับทำ รายได้อื่น จำนวน ๕๐.๖๓ ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน ๒๒.๑๘ ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ ๓๐ เนื่องจากปีก่อนบริษัทฯ ได้รับชดเชยค่าเสียหายจากเหตุการณ์อุกภัยใหญ่ในเขตกรุงเทพมหานคร

๓.๒ ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน ๗,๐๙๔.๘๗ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน ๕,๐๔๓.๐๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๑ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน ๑,๘๙๒.๕๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒๗ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด และต้นทุนทางการเงิน จำนวน ๑๕๙.๒๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒ ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่าย ที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านความปลอดภัยได้ประมาณ ๘๖.๐๕ ล้านบาท

๔. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

๔.๑ สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๘,๑๘๓.๕๐ ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ ๔๔ และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนร้อยละ ๕๖ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๖ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๕ ล้านบาท	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	๓,๖๑๔.๗๐	๒,๒๐๒.๗๔	๑,๔๑๑.๙๖	๖๔
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๑.๙๐	๖๒.๘๑	(๖๐.๙๑)	(๙๗)
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๐.๓๖	๐.๔๙	(๐.๑๓)	(๒๗)
- อาคารและอุปกรณ์	๔,๐๕๒.๒๓	๔,๑๙๐.๖๓	(๑๓๘.๔๐)	(๓)
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๕๑๔.๓๑	๒๗๕.๗๔	๒๓๘.๕๗	๘๗
รวม	๘,๑๘๓.๕๐	๖,๗๓๒.๔๑	๑,๔๕๑.๐๙	๒๒

สินทรัพย์รวมในปี ๒๕๕๖ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๔๕๑.๐๙ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๒๒ ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น เนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น

๔.๒ หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๗,๓๕๘.๔๖ ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ ๓๗ และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ ๖๓ โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๖ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๕ ล้านบาท	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	๒,๐๘๔.๒๗	๑,๑๑๕.๕๙	๙๖๘.๖๘	๘๗
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	๖๔๔.๕๔	๖๔๔.๕๔	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน	๕,๒๗๔.๑๙	๕,๑๗๐.๖๘	๑๐๓.๕๑	๑๑
รวม	๗,๓๕๘.๔๖	๕,๙๓๐.๘๗	๑,๔๒๗.๕๙	๒๔

หนี้สินรวมในปี ๒๕๕๖ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๔๒๗.๕๙ ล้านบาท หรือประมาณ ร้อยละ ๒๔ โดยหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้น และดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน

๔.๓ ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๘๒๕.๐๔ ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๖ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๕ ล้านบาท	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	๑๖๕.๐๔	๑๔๑.๖๐	๒๓.๔๔	๑๗
รวม	๘๒๕.๐๔	๘๐๑.๖๐	๒๓.๔๔	๓

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ ประกอบด้วยหนี้สินรวม ๗,๓๕๘.๔๖ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๙๐ และส่วนของผู้ถือหุ้น ๘๒๕.๐๔ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๑๐

๕. สภาพคล่องทางการเงิน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๒,๒๖๐.๖๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด ๑,๓๗๖.๒๘ ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืน บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด

รายการ	ปี ๒๕๕๖ (ล้านบาท)	ปี ๒๕๕๕ (ล้านบาท)	เพิ่มขึ้น (ลดลง) (ล้านบาท)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	๒,๒๖๓.๙๑	๑,๒๔๖.๖๗	๑,๐๑๗.๒๔
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(๘๐๗.๘๔)	(๗๐๖.๑๗)	(๑๐๑.๖๗)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(๒๐.๕๗)	(๖๐๘.๑๓)	๕๘๗.๕๖
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	๐.๗๘	(๑.๗๘)	๒.๕๖
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๒,๒๖๐.๖๑	๘๘๔.๓๓	๑,๓๗๖.๒๘



จ. อัตราส่วนทางการเงิน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๕	เพิ่มขึ้น (ลดลง)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๘.๙๒	๗.๕๐	๑.๔๒
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๑๖	๑.๒๔	(๐.๐๘)

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) หากมี รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะต้องทำการจ่ายคืนบริษัทการบิณฑ์เป็นสมาชิก หรือหากมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย ก็จะสามารถเรียกเก็บจากบริษัทการบิณฑ์เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนหลักในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาของบริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว





๗. แนวโน้มในอนาคต

ตามประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายที่ได้กบฏวนตามแผนการเงินประจำปี ๒๕๕๗ (ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๖ (๕๕๐) เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๕๖) บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้รวมในปี ๒๕๕๗ จำนวน ๘,๘๔๑.๕๖ ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๘,๓๓๕.๕๖ ล้านบาท และรายได้จากการให้บริการเที่ยวเนื่อง และอื่น ๆ จำนวน ๕๐๖.๐๐ ล้านบาท ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินการคาดว่าจะมีค่าใช้จ่าย รวมจำนวน ๘,๖๖๐.๕๐ ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๑๘๑.๐๖ ล้านบาท

จากการกบฏวนประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายรวมในปี ๒๕๕๗ คาดว่าจะมีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน ๙,๔๑๗.๔๑ ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๘,๙๑๑.๔๑ ล้านบาท เนื่องจากคาดว่าจะมีปริมาณเที่ยวบินในภาพรวมเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๖ ประมาณร้อยละ ๑๒ (แผนการเงินประมาณการเที่ยวบินเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙) และเรียกเก็บค่าบริการ ตามอัตราที่ปรับใหม่ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ อัตรา En Route Charge ๓,๕๐๐ บาทต่อหน่วย และอัตรา Terminal Charge เท่ากับ ๕๐๐ บาทต่อหน่วย สำหรับรายได้จากการให้บริการเที่ยวเนื่อง และอื่น ๆ คาดว่าจะมีรายได้รวม จำนวน ๕๐๖.๐๐ ล้านบาท

สำหรับประมาณการค่าใช้จ่ายดำเนินการปี ๒๕๕๗ คาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายดำเนินการรวมจำนวน ๘,๖๖๐.๕๐ ล้านบาท ทำให้ในปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๗๕๖.๙๑ ล้านบาท

สำหรับงบลงทุนประจำปี ๒๕๕๗ มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายที่ได้รับอนุมัติ จะมีจำนวน ๒,๘๙๔.๔๒ ล้านบาท ซึ่งการลงทุนของบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่ เป็นการลงทุนด้านความปลอดภัย และสนับสนุนภาคความปลอดภัย สอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๖๑ ของบริษัทฯ ประกอบด้วยการลงทุนเพื่อการดำเนินงานตามปกติ จำนวน ๙๘๐.๐๐ ล้านบาท และงบลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการ การเดินอากาศ จำนวน ๑,๙๑๔.๔๒ ล้านบาท โดยคาดว่าจะเบิกจ่ายจากแหล่งเงินทุนระยะยาวที่จัดหาไว้แล้วในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ ในวงเงินรวม ๓,๔๘๐.๐๐ ล้านบาทบางส่วน และส่วนที่เหลือใช้จ่ายจากเงินรายได้หรือเงินทุนหมุนเวียนจากสภาพคล่องคงเหลือ

รายงาน

บอกลูกสอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ และงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่น ๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

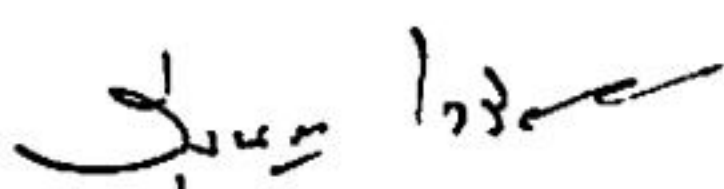
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตาม ข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุ สมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าวผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการเพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ และผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



(นางรุ่งนภา เจริญคุณวิทย์)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ ๔



(นางสุไวยรณ์ เพ็ชรเพิ่มภัทร)
ผู้อำนวยการกลุ่ม

บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

หน่วย : บาท

สินทรัพย์	หมายเหตุ	๒๕๕๖	๒๕๕๕
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๕.๑	๒,๒๖๐,๖๑๔,๒๘๗.๐๐	๘๘๔,๓๒๖,๗๐๗.๒๗
เงินลงทุนชั่วคราว	๕.๒	๘๙,๔๘๖,๗๐๗.๐๖	๘,๕๔๘,๕๔๓.๕๔
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	๕.๓	๑,๐๙๓,๗๑๖,๑๙๘.๔๖	๘๖๙,๙๒๐,๓๔๔.๒๖
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	๕.๔	๑๘,๕๗๔,๓๙๕.๐๐	๑๖,๗๔๒,๐๙๑.๐๐
วัสดุคงเหลือ	๕.๕	๑๔๑,๔๑๓,๕๐๙.๒๕	๑๓๙,๗๑๙,๘๓๖.๓๐
ค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม	๕.๖	-	๒๗๓,๗๖๓,๑๓๒.๘๒
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	๕.๗	๑๐,๘๙๕,๔๖๔.๖๖	๙,๗๒๓,๕๘๖.๔๔
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		๓,๖๑๔,๗๐๐,๕๖๑.๔๓	๒,๒๐๒,๗๔๔,๒๔๑.๖๓
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๕.๘	๑,๙๐๐,๐๐๐.๐๐	๖๒,๘๐๙,๐๐๐.๐๐
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๕.๙	๓๖๑,๐๔๗.๐๐	๔๘๖,๒๖๐.๐๐
อาคารและอุปกรณ์	๕.๑๐	๔,๐๕๒,๒๓๑,๖๙๔.๑๙	๔,๑๙๐,๖๒๙,๖๑๑.๓๕
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๕.๑๑	๕๑๔,๓๐๓,๘๘๓.๗๖	๒๗๕,๗๔๑,๐๓๒.๔๐
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		๕,๕๖๘,๗๙๖,๖๖๔.๙๕	๔,๕๒๙,๖๖๕,๙๐๓.๗๕
รวมสินทรัพย์		๘,๑๘๓,๔๙๗,๑๘๖.๓๘	๖,๗๓๒,๔๑๐,๑๔๕.๓๘

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



บริษัท วิทยาการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

หน่วย : บาท

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	หมายเหตุ	๒๕๕๖	๒๕๕๕
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๕.๑๒	๔๐๐,๙๑๐,๒๔๓.๘๘	๓๖๗,๙๑๒,๗๔๒.๑๖
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	๕.๑๓	๖๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐	๖๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๕.๑๔	๘๓๐,๕๔๔,๒๑๙.๘๔	๖๑๙,๖๐๖,๐๙๗.๗๒
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		๗๕,๖๓๓,๗๔๙.๙๒	๗๒,๓๔๗,๘๗๒.๑๕
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	๕.๖	๖๗๙,๐๓๗,๙๔๙.๐๔	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	๕.๑๕	๙๘,๑๔๓,๔๐๘.๗๙	๕๕,๗๑๖,๙๕๙.๔๗
รวมหนี้สินหมุนเวียน		๒,๖๓๘,๘๐๙,๕๗๑.๔๗	๑,๗๖๐,๑๒๓,๖๗๑.๕๐
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	๕.๑๖	๙๙,๗๓๘.๙๓	๙๗,๐๖๙.๕๒
เงินกู้ยืมระยะยาว	๕.๑๗	๔,๐๓๘,๕๐๐,๐๐๐.๐๐	๓,๘๙๘,๐๔๐,๐๐๐.๐๐
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	๕.๑๘	๕๙๑,๐๔๘,๓๒๑.๖๘	๒๗๒,๕๔๕,๑๗๑.๒๖
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		๔,๖๒๙,๖๘๘,๐๖๐.๖๑	๔,๑๗๐,๖๘๒,๒๔๐.๗๘
รวมหนี้สิน		๗,๒๖๘,๔๙๗,๖๓๒.๐๘	๕,๙๓๐,๘๐๕,๙๑๒.๒๘
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น	๕.๑๙		
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	๑๖๕,๐๓๙,๕๕๔.๓๐	๑๔๑,๖๐๔,๒๓๓.๑๐
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		๘๒๕,๐๓๙,๕๕๔.๓๐	๘๐๑,๖๐๔,๒๓๓.๑๐
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		๘,๐๙๓,๕๓๗,๑๘๖.๓๘	๖,๗๓๒,๔๑๐,๑๔๕.๓๘

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

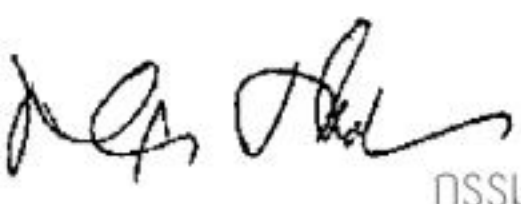
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด

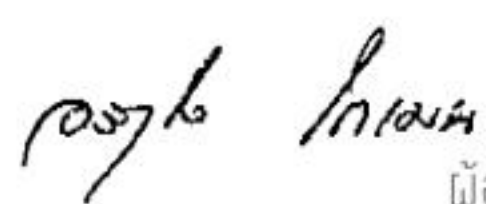
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ สำหรับปีสิ้นสุด
วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๖	๒๕๕๕
รายได้			
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		๗,๕๐๖,๙๘๒,๘๔๑.๑๗	๖,๐๗๓,๘๑๑,๑๙๓.๕๑
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์		๓๘๒,๒๖๕,๖๔๘.๘๘	๓๓๘,๔๘๑,๙๓๐.๔๙
และค่าบริการข้อมูลการบิน			
รายได้จากงานที่รับทำ		๑๐๗,๒๒๕,๓๘๗.๔๘	๔๗๐,๓๒๑,๗๙๔.๐๘
รายได้อื่น	๕.๒๒	๕๐,๖๒๕,๔๖๗.๐๙	๗๒,๘๐๖,๗๕๕.๖๔
รวมรายได้		๘,๐๔๗,๐๙๙,๓๘๔.๖๒	๖,๙๕๕,๔๒๑,๖๗๓.๗๒
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนงานรับทำ		๖๔,๖๘๒,๓๕๗.๑๕	๔๐๐,๒๙๙,๗๑๒.๔๒
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป		๔๕,๘๑๑,๑๑๐.๗๑	๓๔,๒๓๘,๑๕๕.๙๔
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๕.๒๓	๕,๐๔๓,๐๐๗,๔๒๑.๖๗	๔,๕๑๑,๙๒๒,๙๙๙.๑๒
ค่าเสื่อมราคา	๕.๑๐	๗๓๙,๐๐๙,๑๑๕.๒๓	๗๑๕,๓๒๕,๓๐๖.๘๙
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		๑๙๔,๒๙๘,๔๗๐.๕๖	๑๗๔,๖๓๗,๗๖๖.๘๐
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน		๒๗๘,๘๑๗,๕๖๕.๕๗	๒๙๖,๘๓๐,๑๙๓.๓๙
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร		๑๓๓,๕๘๕,๙๐๗.๐๐	๑๑๘,๖๔๗,๔๕๙.๓๑
ค่าใช้จ่ายอื่น	๕.๒๔	๔๓๖,๓๗๓,๓๗๓.๗๙	๓๖๓,๗๗๐,๘๒๗.๗๑
ต้นทุนทางการเงิน	๕.๑๗	๑๕๙,๒๘๗,๓๒๒.๘๒	๑๖๕,๐๔๖,๒๐๓.๖๒
รวมค่าใช้จ่าย		๗,๐๙๔,๘๗๒,๖๔๔.๕๐	๖,๗๘๐,๗๑๘,๖๘๕.๒๐
ค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		๙๕๒,๒๒๖,๗๐๐.๑๒	๑๗๔,๗๐๒,๙๘๘.๕๒
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย		-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

นางวาอากาศศรี 
(ประจักษ์ สัจจโสภณ) กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

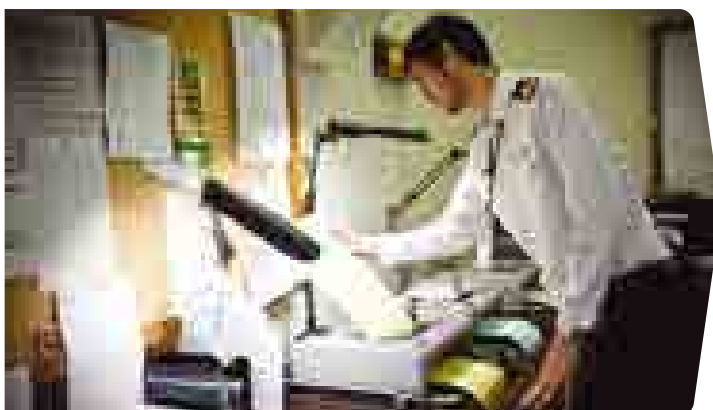

(นางอรอุไร โทเมน) ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

หน่วย : บาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๙๕๒,๒๒๖,๗๐๐.๑๒	๑๗๔,๗๐๒,๙๘๘.๕๒
รายการปรับกระทบค่าบริการรอจ่ายคืนเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
จากกิจกรรมดำเนินงาน :		
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	(๖๔๘,๖๖๙.๖๗)	๒,๑๙๙,๓๑๘.๔๒
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	๕,๐๒๘,๐๗๗.๖๑	๓,๑๐๓,๔๕๕.๑๔
หนี้สงสัยจะสูญ	๓๑,๘๗๒,๓๘๙.๘๘	๑๗,๔๐๖,๔๕๙.๑๕
ค่าเสื่อมราคา	๗๓๙,๐๐๙,๑๑๕.๒๓	๗๑๕,๓๒๕,๓๐๖.๘๙
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	๑,๘๐๕,๔๗๕.๐๘	๓๙๘,๙๒๒.๔๐
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(๑,๔๕๐,๗๖๒.๐๖)	(๘๓๓,๔๗๘.๓๓)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	๒,๙๓๗,๐๐๕.๙๕	๕๗๘,๘๑๔.๐๗
รายได้รอการรับรู้โอนเป็นรายได้	(๗,๑๓๘.๔๓)	(๗,๑๓๘.๔๓)
ดอกเบี้ยรับ	(๒๖,๘๕๔,๔๙๑.๘๗)	(๘,๕๕๑,๓๔๗.๑๒)
ดอกเบี้ยจ่าย	๑๕๙,๒๘๗,๓๒๒.๘๒	๑๖๕,๐๔๖,๒๐๓.๖๒
การระบุปันผลประโยชน์พนักงาน	๓๘๓,๘๐๓,๙๔๙.๖๖	๓๔๘,๓๑๗,๒๐๘.๘๗



บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

หน่วย : บาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
ค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก		
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	๒,๒๔๗,๐๖๘,๙๗๔.๓๒	๑,๔๑๗,๖๕๖,๗๗๓.๒๐
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	(๒๕๒,๔๓๖,๘๐๑.๓๔)	๔๔,๘๔๐,๐๔๓.๙๕
วัสดุคงเหลือ	(๑,๖๙๓,๖๗๒.๙๕)	๒๕,๕๓๒,๘๘๑.๒๑
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(๑,๑๗๑,๘๗๘.๒๒)	๒๐๒,๙๒๖,๓๔๙.๓๖
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๓๒,๓๘๑,๖๒๖.๕๐	(๒๒๖,๗๔๘,๐๐๓.๕๘)
ค่าบริการร่อยจ่ายคืนสะสม	๕๗๔,๓๘๑.๗๔	๑๓๒,๔๕๕.๖๗
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๒๑๐,๙๓๘,๑๒๒.๑๒	(๑๖๔,๗๗๖,๓๑๖.๔๓)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	๔๔,๑๖๒,๐๕๗.๗๙	๑๒,๖๗๑,๙๔๕.๘๙
เงินส่งเสริมการศึกษาบุตร	๒,๖๖๙.๔๑	๒,๓๖๗.๕๕
เงินกองทุนสวัสดิการ	๒๓,๔๘๖,๓๙๕.๖๐	๒,๖๙๔,๐๕๗.๙๘
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	๒,๓๐๓,๓๑๑,๘๗๔.๙๗	๑,๓๑๔,๙๓๒,๕๕๔.๘๐
ดอกเบี้ยรับ	๒๕,๙๕๖,๔๕๓.๙๖	๗,๕๑๐,๗๒๒.๔๖
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(๖๕,๓๐๐,๗๙๙.๒๔)	(๗๕,๗๗๒,๐๓๗.๖๑)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	๒,๒๖๓,๙๖๗,๕๒๙.๖๙	๑,๒๔๖,๖๖๑,๒๓๙.๖๕



บริษัท วิทยาการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุด
วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	๒๕๕๖	๒๕๕๕
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินรับเงินลงทุนชั่วคราว		๒๑,๓๐๓,๙๕๙.๕๔	๖,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินจ่ายเงินลงทุนชั่วคราว		(๑๐๒,๓๐๒,๑๒๓.๐๖)ซ	(๙๘๓,๖๖๐.๑๙)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		๒๓,๗๓๘,๐๙๘.๐๐ซ	๒๘,๓๘๖,๐๙๐.๐๐
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น		(๒๕,๕๗๐,๔๐๒.๐๐)ซ	(๒๖,๑๒๙,๒๔๖.๐๐)
เงินรับจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะยาว		๓๘๒,๕๓๑.๐๐ซ	๕๒๘,๖๔๖.๐๐
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว		(๒๕๗,๓๑๘.๐๐)ซ	(๔๘๗,๓๐๐.๐๐)
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง		(๘๔๗,๐๗๘,๑๒๑.๖๗)ซ	(๗๑๔,๕๘๘,๔๔๓.๖๖)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์		(๒๔๓,๙๔๙.๘๐)ซ	(๖๘๒,๙๒๘.๑๑)
เงินรับเงินลงทุนระยะยาว		๖๐,๙๐๙,๐๐๐.๐๐ซ	-
เงินรับจากการขายอุปกรณ์		๑,๒๒๔,๑๘๑.๗๖ซ	๑,๗๘๐,๖๘๕.๐๐
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		(๘๖๗,๘๓๔,๑๔๔.๒๓)	(๗๐๖,๑๗๖,๑๕๖.๙๖)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินรับจากการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน		-	๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินรับจากการกู้ยืมเงินระยะยาว		๗๘๕,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
เงินจ่ายไถ่ถอนตั๋วสัญญาใช้เงิน		-	(๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐)
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว		(๖๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐)	(๕๔๔,๕๔๐,๐๐๐.๐๐)
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม		(๑๖๑,๐๒๙,๕๒๒.๖๖)	(๑๖๓,๕๘๗,๓๐๐.๑๕)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		(๒๐,๕๖๙,๕๒๒.๖๖)	(๖๐๘,๑๒๗,๓๐๐.๑๕)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ		๑,๓๗๕,๕๐๓,๘๖๒.๘๐	(๖๗,๖๒๒,๒๑๗.๔๖)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด		๘๘๔,๓๒๖,๗๐๗.๒๗	๙๕๓,๗๓๙,๘๑๘.๔๒
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินฝากธนาคาร		๗๘๓,๗๑๖.๙๓	(๑,๗๘๐,๘๙๓.๖๙)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๕.๑	๒,๒๖๐,๖๑๔,๒๘๗.๐๐	๘๘๔,๓๒๖,๗๐๗.๒๗

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖

๑. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทฯ) มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยสม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพและปฏิบัติงานตามการผูกพันที่รัฐบาลมีต่อการบริการการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศ โดยบริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดค่าอะไร และให้บริษัทฯ ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัทฯ

๒. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งหมายความว่ามาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. ๒๕๕๗ รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่องกำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๔ ลงวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๔ โดยได้รวมรายการบัญชีของเงินกองทุนสวัสดิการไว้ด้วย



๓. มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง มาตรฐานการบัญชีใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ การตีความมาตรฐานการบัญชีใหม่ และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๗	
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๒ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๗ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๒๔ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๓๔ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกลาง
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๒ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๕ (ปรับปรุง ๒๕๕๕)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๑๕	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๒๗	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๒๙	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ ๓๒	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน
	การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๔	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๕	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ
	และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๗	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ ๒๙ เรื่อง
	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๐	เรื่อง งบการเงินระหว่างกลางและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๒	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๓	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๗	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๑๘	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๙	
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ ๔	เรื่อง สัญญาประกันภัย

ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและเห็นว่าหากมีการนำมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังกล่าวข้างต้นมาถือปฏิบัติจะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญ ต่องบการเงินที่นำเสนอในปีที่เริ่มใช้



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 ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้โดยประมาณ ขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบดุล โดยได้มีการกำหนดค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๔๘ ดังนี้

ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระ

- เกินกว่า ๖ เดือน - ๑ ปี
- เกินกว่า ๑ ปี ขึ้นไป

อัตราร้อยละของลูกหนี้ที่ตั้งค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ

- ๕๐
- ๑๐๐

๔.๓ วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือรับรู้ราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศ รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

๔.๔ เงินลงทุน

เงินลงทุนรับรู้ราคาทุน 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 รับรู้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่ได้รับ หรือติดตั้งสินทรัพย์หรือสินทรัพย์นั้นเริ่มใช้งาน 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

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มูลค่าไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์

- ๔.๕.๒ ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา ๕ - ๑๐ ปี

๔.๖ ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

๔.๗ รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชีให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจackson

๔.๘ รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

๔.๙ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ในการทำอนุพันธ์ทางการเงินได้แก่สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP : IRS) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความเสี่ยงใช้เกณฑ์คงค้าง ส่วนต่างของดอกเบี้ยรับรู้เป็นรายได้อื่น หรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

๔.๑๐ ค่าบริการรอเรียกเก็บ(จ่ายคืน)บริษัทการบิ่นที่เป็นสมาชิก

บริษัทฯ ดำเนินการโดยมีได้คำทำไร หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิกและในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิกหลักเกณฑ์ดังกล่าว เวลี่ยตามจำนวนหน่วยบินและรายได้ที่แต่ละสายการบินให้บริการในงวดนั้น ๆ

๔.๑๑ การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น บริษัทฯ ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้ และใช้อัตราผลตอบแทนในท้องตลาดของหุ้นกู้ ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้น หรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดบัญชีนั้น

๔.๑๒ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

๔.๑๓ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดในมือและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน ๓ เดือน



๕. ข้อมูลเพิ่มเติม

๕.๑ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

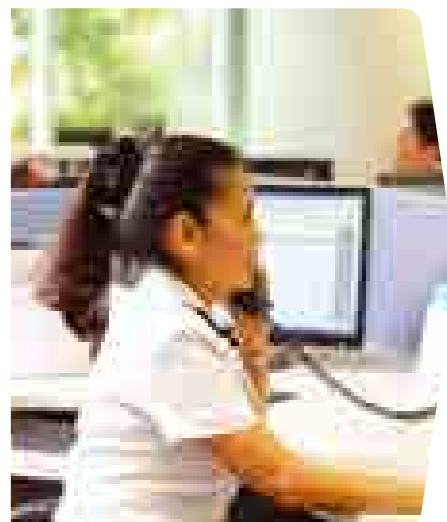
	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๖ รวม	๒๕๕๕ รวม
เงินสด	๑.๔๓	๒.๓๙	๓.๘๒	๓.๔๙
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	๖.๓๓	๕.๓๒	๑๒.๐๕	๖.๕๐
- ออมทรัพย์	๒,๑๙๘.๔๓	๔๖.๓๑	๒,๒๔๔.๗๔	๘๗๔.๓๔
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๒,๒๐๖.๑๙	๕๔.๘๒	๒,๒๖๐.๖๑	๘๘๔.๓๓

๕.๒ เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
เงินฝากธนาคาร - ประจำ ๖ เดือน	๐.๕๒	๑.๘๕
- ประจำ ๑๒ เดือน	๘๘.๙๖	๖.๗๐
รวมเงินลงทุนชั่วคราว	๘๙.๔๘	๘.๕๕

เงินลงทุนชั่วคราวดังกล่าวเป็นเงินฝากประจำของเงินกองทุนสวัสดิการ



๕.๓ ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๖ รวม	๒๕๕๕ รวม
ลูกหนี้ค่าบริการ				
เชิครับ	๒.๗๙	-	๒.๗๙	๐.๙๖
ลูกหนี้สายการบิน	๙๗๕.๑๔	-	๙๗๕.๑๔	๗๓๖.๘๒
ลูกหนี้ในประเทศ	๕๒.๑๔	๐.๐๖	๕๒.๒๐	๒๙.๙๗
ลูกหนี้ต่างประเทศ	๑๗.๙๗	-	๑๗.๙๗	๑๑.๑๘
รายได้บริการค้างรับ	๑๑.๕๒	-	๑๑.๕๒	๗.๒๕
	๑,๐๕๙.๕๖	๐.๐๖	๑,๐๕๙.๖๒	๗๘๖.๑๘
หัก ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	(๙๗.๘๘)	-	(๙๗.๘๘)	(๖๗.๓๐)
รวมลูกหนี้ค่าบริการ	๙๖๑.๖๘	๐.๐๖	๙๖๑.๗๔	๗๑๘.๘๘
ลูกหนี้อื่น				
ดอกเบี้ยค้างรับ	๑.๐๖	๐.๑๙	๑.๒๕	๐.๙๒
ค่าปรับเจ้าหน้าที่ผิดสัญญา	๗๑.๐๗	-	๗๑.๐๗	๖๗.๙๑
ลูกหนี้พนักงาน	๐.๒๑	-	๐.๒๑	๐.๑๐
รายได้เงินชดเชยทรัพย์สินเสียหายจากอุกภัย	-	-	-	๒๕.๕๓
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	๔๒.๐๑	-	๔๒.๐๑	๔๔.๔๒
ลูกหนี้เงินยืมทตรง	๓.๔๙	๑๓.๙๕	๑๗.๔๔	๑๒.๑๖
รวมลูกหนี้อื่น	๑๑๗.๘๔	๑๔.๑๔	๑๓๑.๙๘	๑๕๑.๐๔
รวมลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	๑,๐๗๙.๕๒	๑๔.๒๐	๑,๐๙๓.๗๒	๘๖๙.๙๒

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๙๗.๘๘ ล้านบาท เป็นลูกหนี้สายการบิน จำนวน ๘๗.๔๕ ล้านบาท ลูกหนี้ในประเทศและลูกหนี้ต่างประเทศ จำนวน ๑๐.๔๓ ล้านบาท

ค่าปรับเจ้าหน้าที่ผิดสัญญา ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๗๑.๐๗ ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นลูกหนี้ค้างชำระค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้าในการจัดซื้อระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินและบริการเดินอากาศพร้อมติดตั้ง จำนวน ๑ ระบบ จากบริษัทแห่งหนึ่ง จำนวน ๖๗.๓๖ ล้านบาท และบริษัทฯ มิได้ชำระเงินงวดสุดท้าย จำนวน ๔๐.๐๐ ล้านบาท ให้กับผู้ขาย ซึ่งเมื่อหักกลบลบหนี้แล้ว ผู้ขายมีหนี้ที่ค้างชำระให้กับบริษัทฯ จำนวน ๒๗.๓๖ ล้านบาท ขณะนี้บริษัทฯ ได้ส่งคำฟ้องให้ศาลปกครองกลางเพื่อดำเนินคดีและศาลได้รับคำฟ้องแล้ว

๕.๔ เงินให้กู้ยืมระยะสั้น

เงินให้กู้ยืมระยะสั้น ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๑๘.๕๗ ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการให้พนักงานกู้ยืมไปใช้จ่ายตามวัตถุประสงค์ในข้อ ๗ (๔.๑) และ ๗ (๔.๒) ของระเบียบว่าด้วยการกู้เงินจากกองทุนสวัสดิการ พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยคิดดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำธนาคารพาณิชย์ประเภท ๑๒ เดือน และตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากสหกรณ์ออมทรัพย์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประเภทประจำ ๑๒ เดือน บวก ๑ ตามลำดับ มียอดคงค้างยกมา ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ จำนวน ๑๖.๗๔ ล้านบาท ระหว่างงวดให้กู้เพิ่ม จำนวน ๒๕.๕๗ ล้านบาท และได้รับชำระคืน จำนวน ๒๓.๗๔ ล้านบาท คงเหลือเงินให้กู้ยืมระยะสั้น ณ วันสิ้นงวด จำนวน ๑๘.๕๗ ล้านบาท

๕.๕ วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	๑๐๘.๓๑	๑๐๔.๒๓
อะไหล่เครื่องบิน	๑๙.๐๖	๒๑.๕๑
อะไหล่เครื่องช่วยการเดินอากาศ	๑.๐๒	๑.๐๒
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	๘.๒๘	๘.๑๒
วัสดุสำนักงาน	๓.๕๗	๓.๗๘
อะไหล่อื่นๆ	๑.๑๗	๑.๐๖
รวมวัสดุคงเหลือ	๑๔๑.๔๑	๑๓๙.๗๒

๕.๖ ค่าบริการรอเรียกเก็บ(จ่ายคืน)สะสม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
ค่าบริการรอเรียกเก็บบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก - ยอดยกมา	๒๗๓.๗๖	๔๔๘.๖๐
หัก เรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินที่พ้นสภาพเป็นสมาชิก	(๐.๕๗)	(๐.๑๔)
	๒๗๓.๑๙	๔๔๘.๔๖
หัก ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก - ระหว่างงวด	(๙๕๒.๒๓)	(๑๗๔.๗๐)
รวมค่าบริการรอเรียกเก็บ(จ่ายคืน)สะสม ณ วันสิ้นงวด	(๖๗๙.๐๔)	๒๗๓.๗๖

ตามที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศรูปแบบใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย และมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มและมีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น โดยในการประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือน เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๕ ได้มีมติเห็นชอบการเรียกเก็บค่าบริการ ตามโครงสร้าง/อัตราค่าบริการรูปแบบใหม่ ที่บริษัทฯ นำเสนอ และในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ (๕๓๑) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ได้มีมติอนุมัติ การทยอยเรียกเก็บค่าบริการรูปแบบใหม่เป็น ๒ ระยะ 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

ตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ๒๕๕๖ ครั้งที่ ๖๖ เมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๖ เห็นชอบให้บริษัทฯ นำค่าบริการรอจ่ายคืนประจำปี ๒๕๕๕ จำนวน ๑๗๔.๗๐ ล้านบาท ไปหักกับค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมที่มีอยู่ จำนวน ๔๔๘.๔๖ ล้านบาท ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ คงเหลือค่าบริการรอเรียกเก็บสะสม จำนวน ๒๗๓.๗๖ ล้านบาท

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีรายได้รวม จำนวน ๘,๐๔๗.๑๐ ล้านบาท และค่าใช้จ่าย รวมจำนวน ๗,๐๙๔.๘๗ ล้านบาท จึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๙๕๒.๒๓ ล้านบาท เมื่อนำมาหักกับค่าบริการรอเรียกเก็บสะสมยอดยกมา จำนวน ๒๗๓.๗๖ ล้านบาท และเรียกเก็บค่าบริการรอเรียกเก็บจากสายการบินเนื่องจากพ้นสภาพการเป็นสมาชิก จำนวน ๐.๕๗ ล้านบาทแล้ว คงเหลือค่าบริการ รอจ่ายคืนสะสม ณ วันสิ้นสุดงวด จำนวน ๖๗๘.๐๔ ล้านบาท





๕.๗ สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
เงินมัดจำ	๗.๑๐	๘.๕๘
งานระหว่างทำ	๔.๒๖	๑.๒๔
บัญชีพัก	(๐.๔๗)	(๐.๑๐)
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	๑๐.๘๙	๙.๗๒

๕.๘ เงินลงทุนระยะยาวอื่น

เงินลงทุนระยะยาวอื่น ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๑.๙๐ ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการ โดยเป็นเงินฝากประจำ ๓๖ เดือน ที่ฝากไว้กับธนาคารอาคารสงเคราะห์

๕.๙ เงินให้กู้ยืมระยะยาว

เงินให้กู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ จำนวน ๐.๓๐ ล้านบาท เป็นของเงินกองทุนสวัสดิการ ซึ่งให้พนักงานกู้ยืมไปใช้จ่ายตามระเบียบว่าด้วยการกู้เงินเพื่อการศึกษาสำหรับพนักงานและบุตรพนักงาน พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยคิดดอกเบี้ยตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำกับธนาคารพาณิชย์ประเภท ๑๒ เดือน มียอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ จำนวน ๐.๔๘ ล้านบาท ระหว่างงวดให้กู้เพิ่ม จำนวน ๐.๒๖ ล้านบาท และได้รับชำระคืน จำนวน ๐.๓๘ ล้านบาท คงเหลือเงินให้กู้ยืมระยะยาว ณ วันสิ้นสุดงวด จำนวน ๐.๓๐ ล้านบาท

๕.๑๐ อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อม ราคา สะสม	ราคาตามบัญชี	
	ยอดยกมา ๑ ต.ค. ๕๕	เพิ่ม	ลด	ยอดยกไป ๓๐ ก.ย. ๕๖		๓๐ ก.ย. ๕๖	๓๐ ก.ย. ๕๕
อาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ							
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	๒,๖๐๑.๙๔	๕.๓๕	๔.๘๘	๒,๖๐๒.๔๑	๑,๓๗๕.๐๑	๑,๒๒๗.๕๐	๑,๓๔๒.๙๙
ระบบอำนวยความสะดวก	๘๓๔.๑๙	๑๒๐.๗๑	๑๓.๑๐	๙๔๑.๘๐	๕๖๖.๗๙	๓๗๕.๐๑	๓๐๒.๗๘
เรดาร์และอุปกรณ์ ๑/	๕,๗๐๑.๕๕	๙๗.๒๑	๓๐๘.๒๑	๕,๔๙๐.๕๕	๓,๘๓๕.๘๑	๑,๖๕๔.๗๔	๑,๙๘๔.๓๐
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	๒๖๖.๙๔	๓๑.๖๑	๓.๒๒	๒๙๕.๓๓	๑๘๗.๓๐	๑๐๘.๐๓	๘๘.๖๙
อุปกรณ์โทรศัพท์	๐.๓๐	-	๐.๑๗	๐.๑๓	๐.๑๓	-	-
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	๗๕๔.๕๕	๕๖.๗๑	๑๔.๗๖	๗๙๖.๕๐	๖๓๐.๕๕	๑๖๕.๙๕	๑๗๐.๖๘
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	๗๒๒.๙๒	๔๖.๐๘	๒๐.๒๑	๗๔๘.๗๙	๖๔๕.๔๙	๑๐๓.๓๐	๑๑๗.๙๙
(รวมระบบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์)							
ยานพาหนะ	๑.๙๒	-	-	๑.๙๒	๑.๙๒	-	-
เครื่องบิน	๒๔๒.๑๔	๒๔๙.๒๘	-	๔๙๑.๔๒	๓๓.๗๗	๔๑๗.๖๕	๑๘๒.๙๓
สินทรัพย์รับบริจาค	๑๑๙.๘๖	-	-	๑๑๙.๘๖	๑๑๙.๘๕	๐.๐๑	๐.๐๒
รวมอาคารและอุปกรณ์ของบริษัท	๑๑,๒๔๖.๓๑	๖๐๖.๙๕ ๒/	๓๖๔.๕๕	๑๑,๔๘๘.๗๑	๗,๔๓๖.๖๒	๔,๐๕๒.๐๙	๔,๑๙๐.๔๔
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ							
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	๒.๖๐	-	๐.๑๐	๒.๕๐	๒.๓๖	๐.๑๔	๐.๑๙
รวมอาคารและอุปกรณ์	๑๑,๒๔๘.๙๑	๖๐๖.๙๕	๓๖๔.๖๕	๑๑,๔๙๑.๒๑	๗,๔๓๘.๙๘	๔,๐๕๒.๒๓	๔,๑๙๐.๖๓

หมายเหตุ ๑/ เรดาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรดาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน อุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

๒/ เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน ๖๐๖.๗๑ ล้านบาท และค่าอุปกรณ์ที่ซื้อเพิ่มจำนวน ๐.๒๔ ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทฯ ก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงาน โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

ค่าเสื่อมราคาประจำปี จำนวน ๗๓๙.๐๑ ล้านบาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายบริษัท จำนวน ๗๓๙.๐๑ ล้านบาท และเป็นค่าใช้จ่ายของเงินกองทุนสวัสดิการบริษัทฯ จำนวน ๐.๐๕ ล้านบาท

๕.๑๑ สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
ยอดยกมาต้นปี	๒๗๕.๗๔	๒๒๓.๒๕
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	๘๔๗.๐๘	๗๑๔.๕๙
	๑,๑๒๒.๘๒	๙๓๗.๘๔
หัก โอนไปอาคารและอุปกรณ์	(๖๐๖.๗๑)	(๖๖๑.๗๐)
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	(๑.๘๑)	(๐.๔๐)
ยอดยกไปสิ้นปี	๕๑๔.๓๐	๒๗๕.๗๔

๕.๑๒ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๖ รวม	๒๕๕๕ รวม
เจ้าหนี้การค้า				
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	๘๐.๓๔	-	๘๐.๓๔	๑๒๘.๐๒
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	๓๑.๘๘	-	๓๑.๘๘	๑๘.๑๖
บัญชีพักรับสินค้าและบริการ	๑๔๓.๓๖	-	๑๔๓.๓๖	๑๐๐.๒๒
รวมเจ้าหนี้การค้า	๒๕๕.๕๘	-	๒๕๕.๕๘	๒๔๖.๔๐
เจ้าหนี้อื่น				
บัญชีพักเช็คจ่ายระหว่างทาง	๑๐๓.๗๓	๑๒.๐๐	๑๑๕.๗๓	๔๒.๘๕
บัญชีพักลูกหนี้รอตัดบัญชี	๑๖.๒๗	-	๑๖.๒๗	๔๗.๗๘
เจ้าหนี้พนักงาน	๒.๙๕	-	๒.๙๕	๕.๔๗
รายได้รับล่วงหน้า	๑๐.๓๘	-	๑๐.๓๘	๒๕.๔๑
รวมเจ้าหนี้อื่น	๑๓๓.๓๓	๑๒.๐๐	๑๔๕.๓๓	๑๒๑.๕๑
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๓๘๘.๙๑	๑๒.๐๐	๔๐๐.๙๑	๓๖๗.๙๑

๕.๑๓ ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 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 วันที่ ๑ ต.ค. ๕๕	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๙๔	๑๐๐.๐๐	๖๔๔.๕๔
หัก ชำระระหว่างงวด	(๘๕.๐๐)	(๑๑๖.๐๐)	(๘๔.๘๐)	(๑๓๑.๘๐)	(๑๒๖.๙๔)	(๑๐๐.๐๐)	(๖๔๔.๕๔)
	-	-	-	-	-	-	-
บวก โอนจากเงินกู้ระยะยาว	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๙๔	๑๐๐.๐๐	๖๔๔.๕๔
ยอดยกไป ณ วันที่ ๓๐ ก.ย. ๕๖	๘๕.๐๐	๑๑๖.๐๐	๘๔.๘๐	๑๓๑.๘๐	๑๒๖.๙๔	๑๐๐.๐๐	๖๔๔.๕๔

๕.๑๔ ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๖ รวม	๒๕๕๕ รวม
เงินรางวัลพิเศษ	๗๔๘.๔๙	-	๗๔๘.๔๙	๕๔๔.๔๒
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและภาษีโรงเรือน	๔๕.๑๗	-	๔๕.๑๗	๔๒.๘๕
ค่าสาธารณูปโภค	๒๕.๒๖	-	๒๕.๒๖	๒๑.๗๐
อื่นๆ	๑๐.๐๐	๑.๖๒	๑๑.๖๒	๑๐.๖๓
รวมค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๘๒๘.๙๒	๑.๖๒	๘๓๐.๕๔	๖๑๙.๖๐



๕.๑๕ หักสินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	บริษัท	เงินกองทุน	๒๕๕๖ รวม	๒๕๕๕ รวม
รายได้รอการรับรู้	๓.๐๑	-	๓.๐๑	๐.๐๒
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้กรมสรรพากร	๔๕.๑๐	๐.๒๒	๔๕.๓๒	๓๖.๑๑
เงินประกันสัญญา	๔๕.๙๐	๐.๐๙	๔๕.๙๙	๑๘.๘๙
บัญชีพักจัดสรรหุ้น V	๓.๐๙	-	๓.๐๙	๓.๑๗
บัญชีพักการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	-	-	-	๑.๗๓
บัญชีพักรายการระหว่างกัน	๐.๗๓	-	๐.๗๓	(๔.๒๐)
รวมหักสินหมุนเวียนอื่น	๙๗.๘๓	๐.๓๑	๙๘.๑๔	๕๕.๗๒

๕.๑๖ เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร

เป็นเงินที่พนักงานของบริษัทฯ บริจาคเข้าเงินกองทุนสวัสดิการ เพื่อให้เป็นทุนแก่บุตรพนักงานบริษัทที่เรียนดี แต่ยากจน ตั้งแต่ปี ๒๕๒๕ โดยฝากประจำกับธนาคารอาคารสงเคราะห์ จำนวน ๐.๑๐ ล้านบาท

๕.๑๗ เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	สัญญา ลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	กู้เพิ่ม ระหว่าง งวด	โอนเป็นหนี้ ที่ครบกำหนด ชำระภายในปี	ยอดคงเหลือ ณ ๓๐ ก.ย. ๕๖	ยอดคงเหลือ
ซีไอเอ็มบี ไทย	๒๑ ก.ค. ๕๖	๘๕๐.๐๐	๑๒ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๘๕.๐๐	๘๕.๐๐	๑๗๐.๐๐
กรุงไทย	๑๕ ม.ค. ๕๗	๑,๓๙๐.๒๘	๑๕ ปี ปลอดหนี้ ๓ ปี	-	๑๑๖.๐๐	๕๗๘.๒๘	๖๙๔.๒๘
ไทยพาณิชย์	๑๕ ก.ค. ๕๘	๑,๕๑๙.๕๕	๑๔ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๑๓๑.๘๐	๖๖๒.๘๕	๗๙๔.๖๕
กรุงไทย	๒๕ ส.ค. ๕๙	๑,๖๐๐.๐๐	๑๕ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๘๔.๘๐	๖๓๓.๖๐	๗๑๘.๔๐
ออมสิน	๓ ก.ย. ๕๐	๑,๖๕๐.๐๐	๑๕ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	-	๑๒๖.๙๔	๑,๐๗๘.๗๗	๑,๒๐๕.๗๑
ออมสิน	๑๘ ก.ย. ๕๒	๑,๒๐๐.๐๐	๑๔ ปี ปลอดหนี้ ๒ ปี	๗๘๕.๐๐	๑๐๐.๐๐	๑,๐๐๐.๐๐	๓๑๕.๐๐
รวม		๗,๗๐๙.๘๓		๗๘๕.๐๐	๖๔๔.๕๔	๔,๐๓๘.๕๐	๓,๘๙๘.๐๔

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน ๗,๗๐๙.๘๓ ล้านบาท มีธนาคาร ๒ แห่ง ได้กำหนดเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ให้บริษัทฯ ออกตั๋วแลกเงินเท่ากับยอดเงินกู้ค้างชำระบวกดอกเบี้ยให้กับธนาคาร และเงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิและโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน
บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงินซึ่งเป็นดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน จำนวน ๑๕๙.๒๙ 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

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน – ยอดยกมา	๒๓๒.๕๕	-
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอน – ระหว่างงวด	๒๐๙.๕๑	๒๐๙.๕๑
ผลประโยชน์พนักงาน – ระหว่างงวด	๑๗๔.๓๕	๑๓๘.๘๑
จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน – ระหว่างงวด	(๖๕.๓๖)	(๗๕.๗๗)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงานคงเหลือ	๕๔๑.๐๕	๒๓๒.๕๕
การผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึงวันที่ ๓๐ ก.ย. ๕๔	๑,๐๔๗.๕๖	๑,๐๔๗.๕๖
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนสะสม	(๔๑๙.๐๒)	(๒๐๙.๕๑)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนคงเหลือ	๖๒๘.๕๔	๘๓๘.๐๕

๕.๑๙ กุณเรือนหุ้น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
ทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ ๖,๖๐๐,๐๐๐ หุ้น มูลค่าหุ้นละ ๑๐๐ บาท		
หุ้น ก (กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น)	๖๐๐.๐๐	๖๐๐.๐๐
หุ้น v (บริษัทการบินต่างๆ เป็นผู้ถือหุ้น)	๖๐.๐๐	๖๐.๐๐
รวมกุณเรือนหุ้น	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐

๕.๒๐ เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๕๑ เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทฯ นำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณในอัตราร้อยละ ๑๐ ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปี ทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๑ เป็นต้นไป ต่อมาบริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๖ ให้บริษัทฯ ไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๕๕ – ๒๕๕๘ และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๕๘ ให้บริษัทฯ ยกเลิกการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ เป็นต้นไป

๕.๒๑ เงินกองทุนสวัสดิการ

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๕๔.๔๒	๕๓.๐๐
เงินลงทุนชั่วคราว	๘๙.๔๘	๘.๕๕
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	๑๔.๒๐	๙.๗๐
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	๑๘.๕๗	๑๖.๗๔
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๑.๙๐	๖๒.๘๑
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๐.๓๖	๐.๔๘
อาคารและอุปกรณ์	๐.๑๔	๐.๑๙
รวมสินทรัพย์	๑๗๙.๐๗	๑๕๑.๔๗
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๑๒.๐๐	๗.๐๒
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	๑.๖๒	๒.๔๘
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	๐.๓๑	๐.๒๗
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	๐.๑๐	๐.๑๐
รวมหนี้สิน	๑๔.๐๓	๙.๘๗
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	๑๔๑.๖๐	๑๓๘.๙๖
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับงวด	๒๓.๔๔	๒.๖๔
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	๑๖๕.๐๔	๑๔๑.๖๐
รวมหนี้สินและเงินกองทุน	๑๗๙.๐๗	๑๕๑.๔๗

เงินกองทุนสวัสดิการมียอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ จำนวน ๑๔๑.๖๐ ล้านบาท สำหรับงวดนี้มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายจำนวน ๒๓.๔๔ ล้านบาท (รับเงินสมทบจากบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ ๙ ของเงินเดือนพนักงาน เป็นเงินจำนวน ๑๙๘.๙๙ ล้านบาท รายได้อื่นจำนวน ๑๘.๒๓ ล้านบาท รวมเป็นเงิน จำนวน ๒๑๗.๒๒ ล้านบาท และค่าใช้จ่าย จำนวน ๑๙๓.๗๘ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่ารักษาพยาบาลจำนวน ๑๕๐.๐๐ ล้านบาท และค่าใช้จ่ายอื่น จำนวน ๔๓.๗๘ ล้านบาท) จึงมียอดคงเหลือ ณ วันสิ้นสุดงวด จำนวน ๑๖๕.๐๔ ล้านบาท

๕.๒๒ รายได้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	๒๔.๓๒	๖.๗๑
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	๐.๑๔	๒.๐๖
รายได้อื่น	๒๖.๑๗	๖๔.๐๔
รวมรายได้อื่น	๕๐.๖๓	๗๒.๘๑

๕.๒๓ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	๔,๑๕๔.๐๓	๓,๖๙๒.๔๐
ผลประโยชน์พนักงาน	๓๘๓.๘๖	๓๔๘.๓๒
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	๓๐๖.๖๐	๒๘๔.๙๙
เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ	๑๙๘.๕๒	๑๘๖.๒๑
รวมค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๕,๐๔๓.๐๑	๔,๕๑๑.๙๒

๕.๒๔ ค่าใช้จ่ายอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
ค่าสอบบัญชี	๐.๘๒	๐.๖๑
ค่าจัดประชุม	๘.๒๔	๕.๗๓
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	๑๒.๙๕	๘.๗๘
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	๑๘.๒๐	๑๓.๐๖
ค่าบำรุงและบริจาค	๑๗.๗๙	๑๖.๔๘
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	๑๐๙.๑๓	๙๓.๒๙
ค่าเบี้ยประกันภัย	๔๖.๖๓	๔๕.๑๐
ค่าธรรมเนียม	๘.๕๓	๖.๙๒
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม	๕๑.๗๕	๓๘.๐๕
ค่าตัดจำหน่ายพัสดุและสินทรัพย์	๔๔.๖๖	๔๔.๒๗
ค่ารักษาความปลอดภัย	๓๓.๐๕	๒๗.๑๔
หนี้สงสัยจะสูญ	๓๑.๘๗	๑๗.๔๑
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	๒.๙๔	๐.๖๐
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย IRS	๕.๐๓	๓.๑๐
อื่นๆ	๔๔.๗๘	๔๓.๒๓
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	๔๓๖.๓๗	๓๖๓.๗๗

๕.๒๕ ผลการดำเนินงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	๒๕๕๖	๒๕๕๕	เพิ่ม (ลด)	
			จำนวน	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	๗,๕๐๖.๙๘	๖,๐๗๓.๘๑	๑,๔๓๓.๑๗	๒๔
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์				
และค่าบริการข้อมูลการบิน	๓๘๒.๒๗	๓๓๘.๔๘	๔๓.๗๙	๑๓
รายได้จากงานที่รับทำ	๑๐๗.๒๒	๔๗๐.๓๒	(๓๖๓.๑๐)	(๗๗)
รายได้อื่น	๕๐.๖๓	๗๒.๘๑	(๒๒.๑๘)	(๓๐)
รวมรายได้	๘,๐๔๖.๑๐	๖,๙๕๕.๔๒	๑,๐๙๐.๖๘	๑๖
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนงานรับทำ	๖๔.๖๘	๔๐๐.๓๐	(๓๓๕.๖๒)	(๘๔)
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป	๔๕.๘๑	๓๔.๒๔	๑๑.๕๗	๓๔
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	๕,๐๔๓.๐๑	๔,๕๑๑.๙๒	๕๓๑.๐๙	๑๒
ค่าเสื่อมราคา	๗๓๙.๐๑	๗๑๕.๓๒	๒๓.๖๙	๓
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	๑๙๔.๓๐	๑๗๔.๖๔	๑๙.๖๖	๑๑
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน	๒๗๘.๘๒	๒๙๖.๘๓	(๑๘.๐๑)	(๖)
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร	๑๓๓.๕๘	๑๑๘.๖๕	๑๔.๙๓	๑๓
ค่าใช้จ่ายอื่น	๔๓๖.๓๗	๓๖๓.๗๗	๗๒.๖๐	๒๐
ต้นทุนทางการเงิน	๑๕๙.๒๙	๑๖๕.๐๕	(๕.๗๖)	(๓)
รวมค่าใช้จ่าย	๗,๐๙๔.๘๗	๖,๗๘๐.๗๒	๓๑๔.๑๕	๕
ค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริการการบินที่เป็นสมาชิก	๙๕๒.๒๓	๑๗๔.๗๐	๗๗๗.๕๓	๔๔๕
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย	-	-	-	

ในงวดบัญชีปี ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีรายได้รวม จำนวน ๘,๐๔๖.๑๐ ล้านบาท ค่าใช้จ่ายรวม จำนวน ๗,๐๙๔.๘๗ ล้านบาท โดยมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการร่อยจ่ายคืนบริการการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๙๕๒.๒๓ ล้านบาท

รายได้รวม จำนวน ๘,๐๔๖.๑๐ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๐๙๐.๖๘ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑๖ ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้น จำนวน ๑,๔๓๓.๑๗ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๒๔ เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น และมีการ เรียกเก็บค่าบริการตามโครงสร้าง/อัตราค่าบริการใหม่ ระยะที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๕ ถึง ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ อัตรา Enroute charge เท่ากับ ๓,๓๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge เท่ากับ ๕๐๐ บาทต่อหน่วย ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ (๕๓๑) เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๕๕

สำหรับรายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่ ๒ มีโครงข่าย ที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม – วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ มีจำนวน ๓๖.๓๕ ล้านบาท โดยได้แสดงรวมอยู่ในรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการ ข้อมูลการบิน

ค่าใช้จ่ายรวม จำนวน ๗,๐๙๔.๘๗ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๓๑๔.๑๕ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๕ ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น จำนวน ๕๓๑.๐๙ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๑๒ เนื่องจากการปรับบำเหน็จประจำปี และค่าล่วงเวลา ที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการปรับปรุงข้อบังคับเกี่ยวกับพนักงาน พ.ศ.๒๕๕๕ โดยนำเงินเพิ่มต่างๆ มาคำนวณรวมเป็นค่าจ้าง ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๕ (๕๓๗) เมื่อวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๕๕

๕.๒๖ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๕ บริษัทฯ ได้คำนวณเงินบำเหน็จที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิที่ได้รับ ณ วันนั้น เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน ๓๔๒.๖๖ ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนเงินเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน ๑๗๓.๖๐ ล้านบาท ที่เหลืออีก จำนวน ๑๖๙.๐๖ ล้านบาท กำหนดโอนภายใน ๑๐ ปี และหรือตามอายุงานคงเหลือของพนักงานพร้อมดอกเบี้ยในอัตราที่เฉลี่ยเงินฝากประจำ ๑ ปี ของธนาคาร ซึ่งบริษัทฯ ได้โอนเงินบำเหน็จค้างนำส่งส่วนที่เหลือเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้ครบตามจำนวนทั้งหมดในงวดปีบัญชี ๒๕๕๕ แล้ว

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน ๒,๘๓๙ ราย บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในงวดบัญชีนี้ จำนวน ๓๐๗.๓๓ ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน ๓๐๖.๖๐ ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน ๐.๗๓ ล้านบาท)

๕.๒๗ ค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดบัญชีนี้บริษัทฯ ได้จ่ายค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ ดังนี้

	บาท
๑. คณะกรรมการบริษัทฯ	๙๑๗,๕๐๐.๐๐
๒. คณะกรรมการบริหาร	๒๖๐,๕๐๐.๐๐
๓. คณะกรรมการตรวจสอบ	๒๙๓,๐๐๐.๐๐
๔. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๒๐๓,๐๐๐.๐๐
๕. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	๙๐,๐๐๐.๐๐
๖. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๙๗,๐๐๐.๐๐
๗. คณะกรรมการพิจารณาธุรกรรม (เฉพาะการันตี)	๘,๐๐๐.๐๐
๘. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	๑๔๔,๐๐๐.๐๐
ค่าเบี้ยประชุมประกอบด้วยค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งจากหน่วยงานภายนอก	

๕.๒๘ การหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นซึ่งไม่รวมดอกเบี้ย ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๖	๒๕๕๕
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ		
คดีพิพาทแรงงาน	๗.๐๗	๗.๐๗
คดีเรียกค่าเสียหาย	๗.๑๐	๖.๙๗
รวม	๑๔.๑๗	๑๔.๐๔

๕.๒๙ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย จำนวน ๕.๐๓ ล้านบาท และมีวงเงินคงเหลือของการทำสัญญาดังกล่าวข้างต้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๗๑๘.๔๐ ล้านบาท และจะสิ้นสุดสัญญาในปี ๒๕๕๗

๕.๓๐ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างรอบระยะเวลารายงาน

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญากู้เงินกับธนาคารออมสิน (Term Loan) วงเงิน ๓,๔๘๐.๐๐ ล้านบาท เมื่อวันที่ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๖ โดยไม่มีหลักประกัน เพื่อใช้สำหรับการลงทุนในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางทางอากาศ กำหนดชำระดอกเบี้ยทุก ๖ เดือน และกำหนดชำระคืนเงินต้นทุก ๖ เดือน วงละ ๑๔๕.๐๐ ล้านบาท โดยชำระเงินต้นงวดแรกในวันที่ครบกำหนด ๖ เดือน นับตั้งแต่วันที่สิ้นสุดระยะเวลาปลอดหนี้เงินต้น ๓ ปี นับจากวันเบิกเงินกู้งวดแรก