



บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
รายงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘
(๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ – ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘)

สารจากประธานกรรมการ	๑
สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	๒
ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ	
ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ	
ประวัติความเป็นมา	๔
ภารกิจ	๔
วิสัยทัศน์ พันธกิจ แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ	๕
แผนวิสาหกิจ	๗
ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ	๘
ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ website	๘
สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน	๙
ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ	๙
ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต	๑๑
โครงสร้างการบริหารองค์กร	
ผังโครงสร้างองค์กร	๑๓
หน้าที่รับผิดชอบ	๑๔
คณะกรรมการ	๑๕
คณะผู้บริหาร	๑๗
โครงสร้างอัตรากำลัง	๒๑
โครงสร้างเงินทุน	
ทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น	๒๒
การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต	
แผนงานโครงการสำคัญ	๒๕
บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่น ๆ	๒๘
ผลการดำเนินงานขององค์กร	
ผลการดำเนินงาน	๓๑
การดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคล	๔๕
การประเมินผลการดำเนินงาน SEPA	๔๘
การจัดอันดับเครดิตองค์กร	๔๙
รางวัลที่ได้รับระหว่างปี	๔๙
เรื่องเด่นในรอบปี	๔๙
การบริหารจัดการองค์กร	
การบริหารความเสี่ยง	๕๐
การควบคุมภายใน	๕๒

ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล

รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี	
นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี	๕๒
โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ	๕๔
บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ	๖๒
ค่าตอบแทนของคณะกรรมการ	๖๙
ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง	๗๑
นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์	๗๑
รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร	
รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ	๗๒
รายงานทางการเงิน	
รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน	๗๕
วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน	๗๖
วิเคราะห์ฐานะการเงิน	๗๗
สภาพคล่องทางการเงิน	๗๘
อัตราส่วนทางการเงิน	๗๘
แนวโน้มทางการเงิน	๗๙
รายงานของผู้สอบบัญชี	๘๐

สารจากประธานกรรมการ

ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ที่ผ่านมา บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้มุ่งเน้นการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อให้เกิดความทันสมัย ปลอดภัย สูงสุด ซึ่งนับเป็นส่วนสำคัญยิ่งของกระบวนการการเดินอากาศ ในการเชื่อมโยงประชาคมโลกให้เดินทางได้อย่างรวดเร็ว และเป็นการพร้อมก้าวเดินเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economics Community : AEC) เพื่อรองรับกับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น

ในปีงบประมาณนี้ บริษัทฯ สานต่อนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบ บริการการเดินอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ โดยพัฒนาระบบอุปกรณ์ ทรัพยากร บุคคล และส่งเสริมการเรียนรู้ สร้างเสริมนวัตกรรม ให้มีความทันสมัยก้าวไกลไปพร้อมกับเทคโนโลยี ในปัจจุบัน รวมทั้งดำเนินนโยบายในการประสานความร่วมมือในระดับต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและ ต่างประเทศ เพื่อการให้บริการในห้วงอากาศของประเทศไทยมีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นการสร้างเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการและส่งผลต่อภาพลักษณ์ความน่าเชื่อถือของประเทศไทย อันจะสอดคล้องกับนโยบายของประเทศที่ต้องการสนับสนุนส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศ

ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม จึงได้มีการพัฒนา เส้นทางและวิธีการบริหารจัดการห้วงอากาศที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยก่อให้เกิดการประหยัด การใช้เชื้อเพลิงและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์อีกด้วย

บริษัทฯ ยังคงยึดมั่นในการปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม โดยจัดทำแผนงานดำเนินการให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ระยะที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ ไว้ในแผนแม่บท การกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และยังคงสนับสนุนการคืนประโยชน์ ต่อสังคม ดังเช่นที่ได้ดำเนินการต่อเนื่องมาโดยตลอด ทั้งโครงการวิทยุการบินฯ มินิโวลเลย์บอล ถ้วยพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ และสนับสนุนการดำเนินงานของมูลนิธินันฟ้าไทย ที่สนับสนุนทุนการศึกษาให้แก่เด็กพิการที่ขาดโอกาสทางการศึกษา

ในนามคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้มอบนโยบาย กำกับดูแล และติดตามผล การปฏิบัติงานในการกิจอันสำคัญนี้อย่างต่อเนื่อง จึงขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทุกภาคส่วน รวมถึงฝ่ายจัดการและพนักงานมา ณ โอกาสนี้ และขอให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะมุ่งมั่น และพัฒนาการให้บริการ ให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียสืบต่อไป

พลอากาศเอก

(อิทธิพร ศุภวงศ์)

ประธานกรรมการ

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ นับเป็นปีแห่งความท้าทายอีกปีหนึ่งของบริษัทฯ จากปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นสูงมากจากปี ๒๕๕๗ ถึงร้อยละ ๑๐.๖๕ หรือประมาณ ๒ เท่า เมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตเฉลี่ยทั่วโลกซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๕.๑ และอัตราการเติบโตเฉลี่ยของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดในโลก ที่อัตราร้อยละ ๖.๓ ต่อปี และด้วยจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นเกือบ ๑ แสนเที่ยวบิน จนทำให้มีปริมาณเที่ยวบินในประเทศไทยสูงกว่า ๘ แสนเที่ยวบินในปัจจุบัน บริษัทฯ ยังคงรักษาคุณภาพและมาตรฐานบริการขั้นสูงได้เทียบเท่ากับผู้ให้บริการการบินอากาศชั้นนำ ทั้งระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น และการขยายขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity) ที่เพียงพอต่อปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ มีการเตรียมความพร้อมอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา โดยในปี ๒๕๕๘ เป็นการดำเนินโครงการโครงสร้างระบบบริการการบินอากาศ เพื่อยกระดับการบริการให้สามารถรองรับกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น รวมถึงมีการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและวิศวกรโดยการฝึกอบรม เพื่อความพร้อมการใช้งานอุปกรณ์ระบบใหม่ที่จะนำเข้าใช้งาน โดยยังคงให้ความสำคัญกับการสร้างคุณค่าและความรับผิดชอบต่อสังคม การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยเทคโนโลยีการบินอากาศ Performance Based Navigation (PBN) ใช้งานในห้วงอากาศของประเทศไทย และการบริหารห้วงอากาศ

ในการพัฒนาด้านระบบอุปกรณ์ บริษัทฯ ได้มีการเพิ่มโครงการการพัฒนาเชื่อมต่อโครงข่ายการบริการจราจรทางอากาศทั่วประเทศ โดยยังคงมุ่งสู่เป้าหมายในการพัฒนา เพื่อใช้ในการบริการจราจรทางอากาศเหนือน่านฟ้าของประเทศไทย รวมถึงมีการส่งเสริมนวัตกรรมซึ่งเป็นที่ยอมรับที่ดี ในปีนี้บริษัทฯ ได้รับรางวัลในระดับสากลคือ ได้รับรางวัลเหรียญทองและเหรียญทองแดงจากเวทีการประกวด 43rd International Exhibition of Inventions of GENEVA 2015 ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

เพื่อการบริหารจัดการน่านฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ มีการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในประเทศ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยานไทย กรมอุตุนิยมวิทยา กองทัพอากาศ กองทัพเรือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น รวมถึงองค์กรระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ International Civil Aviation Organization (ICAO) Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) Federal Aviation Administration (FAA) เป็นต้น เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยบริษัทฯ ได้มีโครงการในการร่วมจัดทำแผนยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศของไทย เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของชาติในระยะยาว และผลักดันการแก้ปัญหาความสามารถในการรองรับเที่ยวบินเชิงบูรณาการในระยะเร่งด่วน (Quick-Win) รองรับนโยบาย Open Sky under Conditions

ทั้งนี้ ปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ ได้รับการทบทวนอันดับเครดิตจาก บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด โดยได้เพิ่มอันดับเครดิตจากระดับ AA+ (Stable) ในปี ๒๕๕๗ เป็น AAA (Stable) ในปัจจุบัน โดยปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญประกอบด้วย การเติบโตในอัตราสูงอย่างต่อเนื่องของการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งความเข้มแข็งด้านสภาพคล่องทางการเงิน นอกจากนี้ อันดับเครดิตยังสะท้อนถึงสถิติด้านความ

ในนามของบริษัทฯ และพนักงาน ขอขอบพระคุณผู้ถือหุ้น หน่วยงานผู้ให้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ที่ให้ความไว้วางใจ สนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยดีตลอดมา และขอให้มั่นใจว่า บริษัทฯ พร้อมในการให้บริการและพัฒนาระบบการบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ปลอดภัย ด้วยประสิทธิภาพสูงสุด และจะร่วมสร้างคุณประโยชน์ให้กับกิจการบินของชาติและภูมิภาคต่อไป



(นางสาริณี แสงประสิทธิ์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

หมวดที่ ๑ ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ

ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ

ประวัติความเป็นมา

หลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ ๒ ได้เกิดขึ้นในทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบิน จึงต้องเลิกกิจการ และเมื่อสงครามโลกครั้งที่ ๒ สิ้นสุด การประกอบธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) เมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๔๙๑ เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทยจนกระทั่งต่อมา รัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของภารกิจบริษัทฯ ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติ และการพัฒนากิจการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาลตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๐๖ และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจักษ์ร่วมกันผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปแบบบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลและตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บริษัทฯ จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

ปัจจุบัน นับเป็นเวลากว่าหกสิบปีที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้วยความมุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพการให้บริการพัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากรให้มีความทันสมัยและเป็นมืออาชีพ รวมถึงการประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศ เพื่อมีส่วนร่วมในการนำความเจริญก้าวหน้ามาสู่กิจการบินทั้งประเทศไทยและภูมิภาคเอเชีย

ภารกิจ

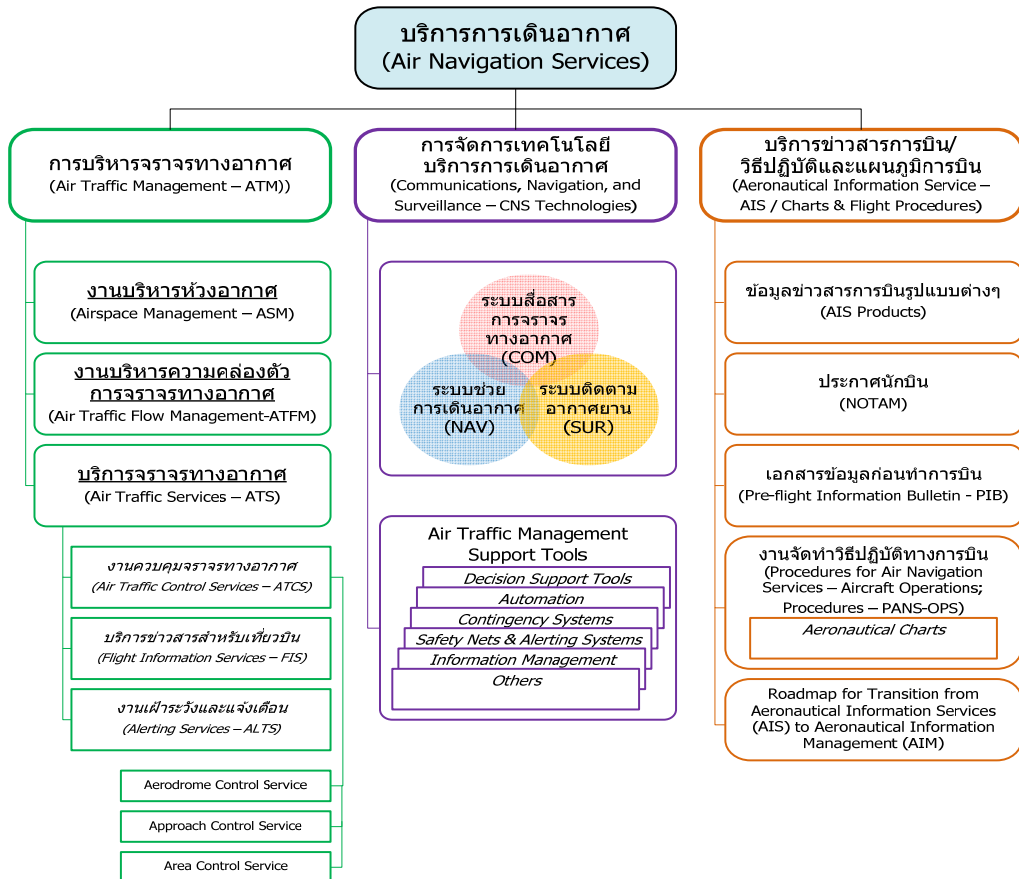
บริษัทฯ มีภารกิจ ดังนี้

๑. การบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ภายในเขตแคว้นข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok Flight Information Region) เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพทางการบินของผู้ใช้ห้วงอากาศในประเทศไทย

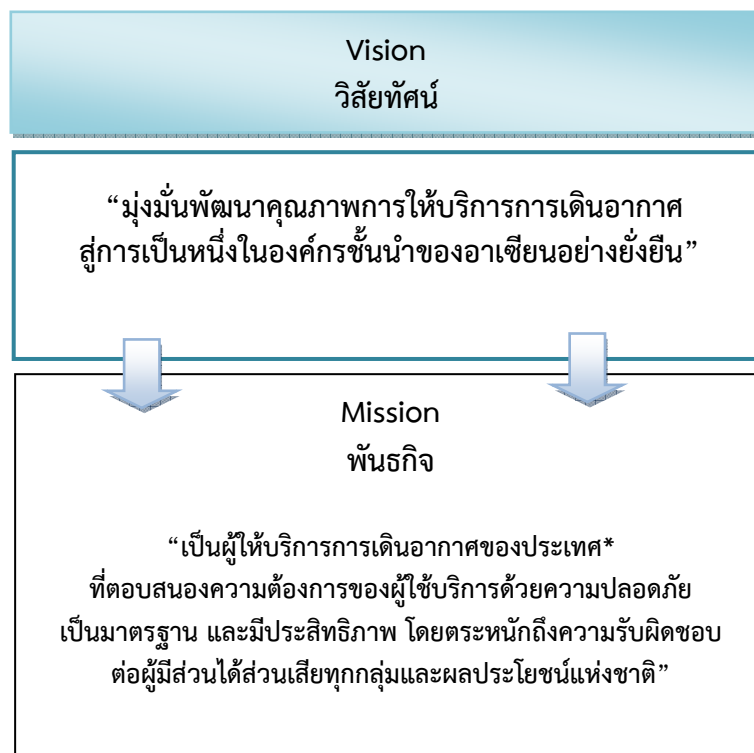
๒. การบริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Aeronautical Communications, Navigation and Surveillance (CNS) System/Services) และ

๓. การบริการข่าวสารการเดินอากาศและงานแผนที่เดินอากาศ (Aeronautical Information Services (AIS) and Aeronautical Charts)

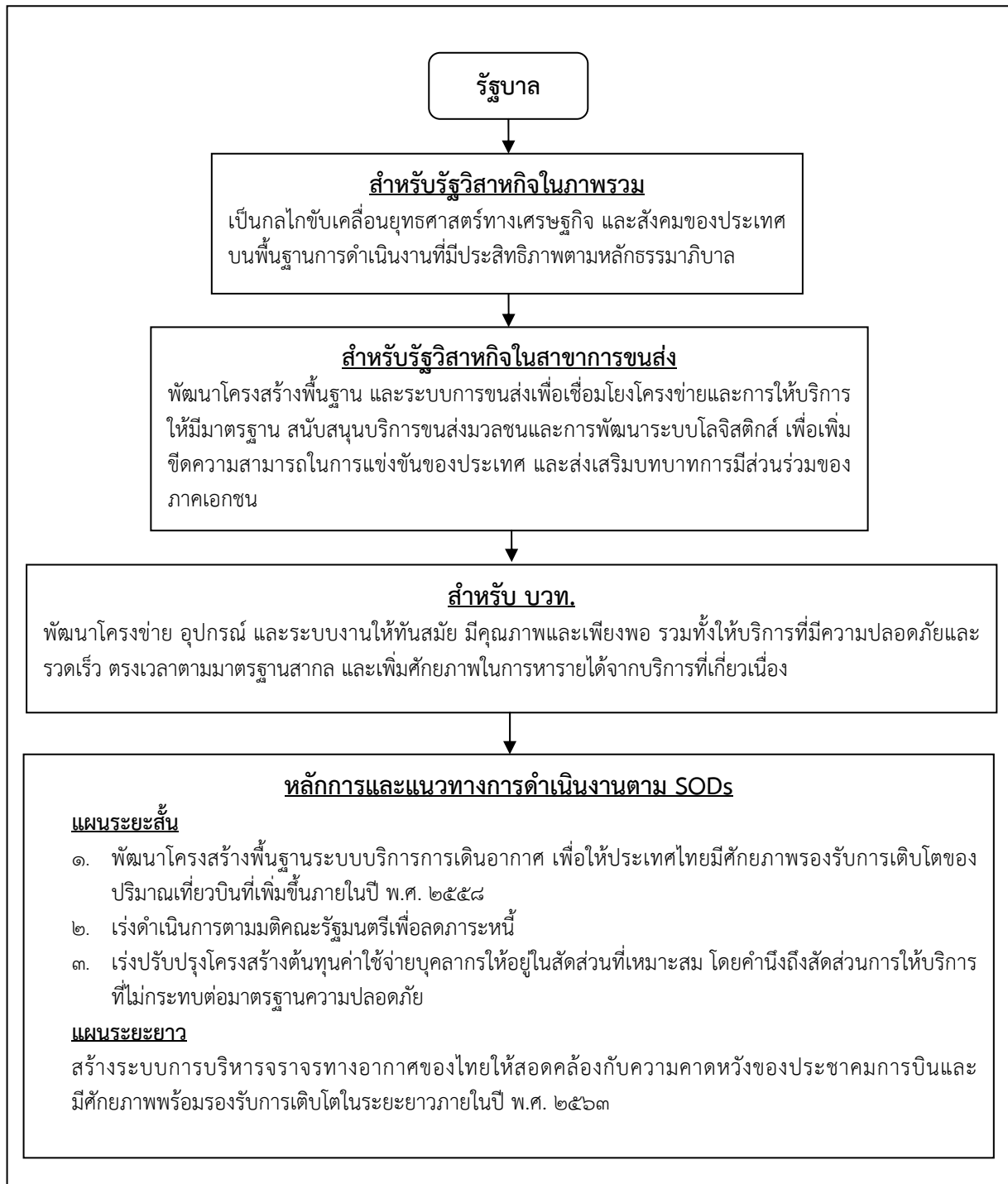
รวมทั้ง บริการเกี่ยวเนื่อง และงานตามนโยบายรัฐบาล



วิสัยทัศน์ พันธกิจ แนวนโยบายผู้ถือหุนภาครัฐ



แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ (Statement of Directions: SODs)



แผนวิสาหกิจ

ภายใต้วิสัยทัศน์ “ยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศสู่การเป็นหนึ่งในองค์กรชั้นนำของอาเซียนอย่างยั่งยืน” ซึ่งมีนัยสำคัญประกอบด้วยพันธกิจองค์กรในการให้บริการการเดินทางอากาศ การบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กร เพื่อความมั่นคงและยั่งยืน และการประเมินตนเองตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ บริษัทฯ มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
๑. การให้บริการการเดินทางอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	๑. ให้บริการที่ปลอดภัยเป็นมาตรฐานและต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน ๒. เพิ่มความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศ
๒. การพัฒนาบุคลากรสู่ความเป็นมืออาชีพ	๓. พัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรบุคคลเพื่อการขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน ๔. พัฒนาสภาพแวดล้อมบุคลากรและยกระดับความผูกพันต่อองค์กร
๓. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	๕. เป็นองค์กรที่ดีในสังคมและบรรลุเป้าหมายในการบริหารการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ ๖. พัฒนาโครงสร้างและองค์ประกอบพื้นฐานเทคโนโลยี สารสนเทศ ความรู้ และนวัตกรรม เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์กรทุกระดับ ๗. พัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการทั่วทั้งองค์กรเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพ ๘. บริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล
๔. การสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	๙. แสดงบทบาทและดำเนินงานพัฒนาระบบการเดินทางอากาศภายใต้ความร่วมมือในอุตสาหกรรมการบิน
๕. การสร้างบทบาทสำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	๑๐. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศและร่วมผลักดันให้มีแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ

ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

บริษัทฯ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) โดย คค. ได้มอบหมายให้ บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบิน และบริการอื่นที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการบินตามความต้องการของการประกอบการบินทางอากาศ และเป็นไปตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้เป็นไปด้วยความสะดวก ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยมีการต่อสัญญาฉบับปัจจุบันเมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ มีกำหนดอายุสัญญา ๒๐ ปี ถึงวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ ภายใต้สัญญาดังกล่าวบริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีการบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่แสวงหากำไร และให้บริษัทฯ ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศอย่างเป็นธรรมจากผู้รับบริการ

ที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และ website

สำนักงานใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๒ ซอยงามดูพลี ทุ่งมหาเมฆ สาทร

กรุงเทพฯ ๑๐๑๒๐

โทรศัพท์ : ๐ ๒๒๘๗ ๓๕๓๑ - ๔๑

โทรสาร : ๐ ๒๒๘๗ ๓๐๓๑

Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่

ที่อยู่ : ๑๐๐ หมู่ที่ ๓ ถนนสนามบิน ตำบล
คลองหลา อำเภอกลองหอยโข่ง จังหวัด

สงขลา ๙๐๑๑๕

โทรศัพท์ : ๐ ๗๔๒๕ ๑๐๕๑ - ๖๐

โทรสาร : ๐ ๗๔๒๕ ๑๓๓๙

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต

ที่อยู่ : ๒๐๐ เขاب่อไร่ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง
จังหวัดภูเก็ต ๘๓๑๑๐

โทรศัพท์ : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๑ - ๕

โทรสาร : ๐ ๗๖๓๒ ๗๒๕๘-๙

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี

ที่อยู่ : ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน
จังหวัดสุราษฎร์ธานี ๘๔๑๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๒

โทรสาร : ๐ ๗๗๔๔ ๑๑๓๓

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่

ที่อยู่ : ๖๐ ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ
อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ๕๐๒๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๓๒๗ ๗๗๗๖

โทรสาร : ๐ ๕๓๒๗ ๗๖๐๐

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก

ที่อยู่ : ถนนสนามบิน ตำบลรัษฎา อำเภอเมือง
จังหวัดพิษณุโลก ๖๕๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๒๒

โทรสาร : ๐ ๕๕๓๐ ๑๔๕๐

ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ

นครราชสีมา

ที่อยู่ : บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง อำเภอ
เฉลิมพระเกียรติ จังหวัดนครราชสีมา

๓๐๒๓๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๔๒๕ ๗๖๗๐

โทรสาร : ๐ ๔๔๒๕ ๖๕๗๖

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี

ที่อยู่ : ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง
จังหวัดอุดรธานี ๔๑๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๒๒๔ ๓๗๓๕

โทรสาร : ๐ ๔๒๒๔ ๙๗๓๔

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี

ที่อยู่ : ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง
จังหวัดอุบลราชธานี ๓๔๐๐๐

โทรศัพท์ : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๙๘

โทรสาร : ๐ ๔๕๒๔ ๐๗๙๘

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน

ที่ตั้ง : หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๗๗๑๑๐

โทรศัพท์ : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๑

โทรสาร : ๐ ๓๒๕๒ ๐๘๓๓

สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน

	๒๕๕๘	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท)			
รายได้รวม	๑๐,๗๗๓.๓๘	๙,๕๕๗.๑๓	๘,๐๔๗.๑๐
ค่าใช้จ่ายรวม	๘,๘๖๓.๙๗	๗,๘๐๑.๕๔	๗,๐๙๔.๘๗
ค่าบริการรอกจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๑,๙๐๙.๔๑	๑,๗๕๕.๕๙	๙๕๒.๒๓
ฐานะการเงิน (ล้านบาท)			
สินทรัพย์รวม	๑๒,๐๘๙.๙๖	๙,๘๖๒.๖๙	๘,๑๘๓.๕๐
หนี้สินรวม	๑๑,๒๐๐.๗๓	๙,๐๐๗.๖๑	๗,๓๕๘.๔๖
ส่วนของผู้ถือหุ้น	๘๘๙.๒๓	๘๕๕.๐๘	๘๒๕.๐๔
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๒.๖๐	๑๐.๕๓	๘.๙๒
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอกจ่ายคืนสะสม)	๘.๒๕	๗.๘๕	๘.๑๐
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๒๑	๑.๐๘	๑.๑๖

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

๑. ปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก

ปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยมีอัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นจากปีก่อน (๒๕๕๗) ร้อยละ ๑๐.๖๕ เมื่อเทียบกับอัตราการเติบโตเฉลี่ยทั่วโลกร้อยละ ๕.๑ และอัตราการเติบโตเฉลี่ยของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดในโลก ที่อัตราร้อยละ ๖.๓ ต่อปี

ด้วยจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นเกือบ ๑ แสนเที่ยวบิน จนทำให้มีปริมาณเที่ยวบินในประเทศไทยสูงกว่า ๘ แสนเที่ยวบินในปัจจุบัน โดยมีอัตราการเติบโตประมาณ ๒ เท่าของค่าเฉลี่ยทั่วโลก บริษัทฯ ยังคงรักษาคุณภาพและมาตรฐานบริการขั้นสูงได้เทียบเท่ากับผู้ที่ให้บริการการเดินทางขึ้นนำ ทั้งระดับความปลอดภัยที่สูงขึ้น และการขยายขีดความสามารถในการรองรับ (Capacity) ที่เพียงพอต่อปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ตลอดเวลา พร้อมกับการเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางพร้อมกันทั่วประเทศให้แล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐ เพื่อให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขัน ด้านคุณภาพและศักยภาพของระบบบริการการเดินทางที่เพียงพอสำหรับรองรับการเติบโตที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกเท่าตัวในอนาคตไม่เกิน ๑๐ ปี ข้างหน้า

อย่างไรก็ตาม ทั้งในช่วงเวลาปกติและกรณีที่เที่ยวบินเพิ่มขึ้นมากผิดปกติ บริษัทฯ จำเป็นต้องนำการพัฒนาเทคนิคใหม่ ๆ เข้าใช้งาน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยไม่เกิดปัญหาความล่าช้าที่ผิดปกติ และเพื่อการเตรียมความพร้อมในการให้บริการ

ตารางแสดงปริมาณเที่ยวบินระหว่างปี ๒๕๕๖-๒๕๕๘

ปริมาณเที่ยวบินภายใน Bangkok FIR	ปีงบประมาณ						ร้อยละ ๒๕๕๘ /๒๕๕๗
	๒๕๕๖		๒๕๕๗		๒๕๕๘		
	รวม	เฉลี่ย/ วัน	รวม	เฉลี่ย/ วัน	รวม	เฉลี่ย/ วัน	
Flight Type							
International	๓๑๙,๐๘๑	๘๗๔	๓๓๖,๐๕๐	๙๒๑	๓๘๓,๓๖๑	๑,๐๕๐	๑๔.๐๑
Domestic	๒๘๔,๖๐๒	๗๘๐	๓๒๔,๕๖๒	๘๘๙	๓๖๕,๔๕๒	๑,๐๐๑	๑๒.๖๐
Overfly	๖๕,๓๓๙	๑๗๙	๘๓,๕๑๘	๒๒๙	๘๓,๐๙๗	๒๒๘	-๐.๔๔
Type of Operation							
S : Schedule	๕๑๖,๕๕๒	๑,๔๑๕	๕๗๗,๔๑๑	๑,๕๘๒	๖๗๕,๓๑๙	๑,๘๕๐	๑๖.๙๔
N : Non-Schedule	๔๐,๔๑๔	๑๑๑	๓๖,๔๐๙	๑๐๐	๒๙,๘๗๔	๘๒	-๑๘.๐๐
G : General	๕๔,๙๗๘	๑๕๑	๗๑,๓๔๕	๑๙๖	๖๙,๐๔๙	๑๘๙	-๓.๕๗
M : Military	๔๕,๕๐๓	๑๒๕	๔๕,๖๓๔	๑๒๕	๔๔,๒๙๓	๑๒๑	-๓.๒๐
X : Others	๑๑,๕๗๕	๓๒	๑๓,๒๘๑	๓๖	๑๓,๓๗๕	๓๗	๒.๗๘
รวม	๖๖๙,๐๒๒	๑,๘๓๓	๗๔๔,๑๓๐	๒,๐๓๙	๘๓๑,๙๑๐	๒,๒๗๙	๑๑.๘๐

๒. แผนการเดินทางอากาศสากลและภูมิภาคของ ICAO

ที่ประชุมสมัชชาสามัญของ ICAO ครั้งที่ ๓๘ (๓๘th Session of the ICAO Assembly) ได้ให้การรับรองการใช้แผนพัฒนาระบบการเดินทางอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP, Doc ๙๗๕๐) ฉบับแก้ไขครั้งที่ ๔ เป็นทิศทางเชิงยุทธศาสตร์ของระบบการเดินทางอากาศสากล ซึ่งในแผนดังกล่าวมีแผนขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ ASBUs (Aviation System Block Upgrades) เป็นองค์ประกอบสำคัญและมีจุดเริ่มต้นสำหรับ Block 0 ในปี ๒๕๕๖ ซึ่งแผนกลยุทธ์ ASBUs แบ่งกรอบการพัฒนาออกเป็น ๔ ด้าน (Performance Improvement Area: PIA) ได้แก่

๑. Airport Operations คือ การปฏิบัติการในเขตสนามบิน
๒. Globally Interoperable Systems and Data – through Globally Interoperable SWIM คือ การทำงานร่วมกันได้ระหว่างระบบอุปกรณ์และการเชื่อมต่อ/แลกเปลี่ยนข้อมูล
๓. Optimum Capacity and Flexible Flights – through Global Collaborative ATM คือ ความสามารถในการรองรับการจราจรฯ สูงสุดและเที่ยวบินที่มีความยืดหยุ่น/คล่องตัว

๔. Efficient Flight Path – through Trajectory Based Operations คือ เส้นทางบินที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ในระดับภูมิภาค ICAO ได้จัดทำ Asia/Pacific Seamless ATM Plan ที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยง/สอดคล้องประสานกันในระบบ Air Traffic Management (ATM) ของภูมิภาค ซึ่งมีการระบุถึงเกณฑ์เป้าหมายข้อกำหนดที่ต้องการในเรื่องสนามบิน ท้องฟ้า และเส้นทางบิน (Preferred Aerodrome/Airspace and Route Specifications: PARS) และเกณฑ์ระดับที่ต้องการในเรื่องการให้บริการจราจรทางอากาศ (Preferred ATM Service Levels: PASL) รวมถึงองค์ประกอบระดับภูมิภาคและระดับโลกที่สำคัญ ปัจจัยด้านมนุษย์ และการประสานความร่วมมือระหว่างทหารและพลเรือนด้วย ซึ่งบริษัทฯ นำแนวกลยุทธ์ ASBUs ดังกล่าวมาใช้ประกอบการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของบริษัทฯ และจัดให้มีการเริ่มการพัฒนาตามกลยุทธ์ ASBUs และแผน APAC Seamless ATM Plan แล้วในปี ๒๕๕๘

๓. แนวทางการร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

อาเซียนอยู่ระหว่างดำเนินการไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยในด้านการขนส่งทางอากาศ อาเซียนมีแผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) เพื่อรองรับการเป็น AEC ให้เกิดการเชื่อมโยงน่านฟ้าของประเทศสมาชิกเข้าด้วยกันอย่างเสรี มีประสิทธิภาพปลอดภัยและมั่นคงทั้งภายในอาเซียนเองและมุ่งสู่ภายนอกอาเซียนต่อไป ซึ่งในปี ๒๕๕๘ อาเซียนก้าวเข้าสู่ขั้นตอนการจัดทำแผน ASEAN ATM Harmonisation Master Plan ภายใต้แผนการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนในขั้นตอนสุดท้าย รวมถึงการสานต่อแผนยุทธศาสตร์อาเซียนสำหรับทศวรรษหน้า หรือแผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ๒๕๕๙-๒๕๖๘ (ASEAN Transport Strategic Plan: ATSP ๒๐๑๖-๒๐๒๕) ซึ่งเป็นการสานต่อแผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ๒๕๕๔-๒๕๕๘ (ASEAN Transport Strategic Plan: ATSP 2011-2015) ที่จะสิ้นสุดในปี ๒๕๕๘ นี้

ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต

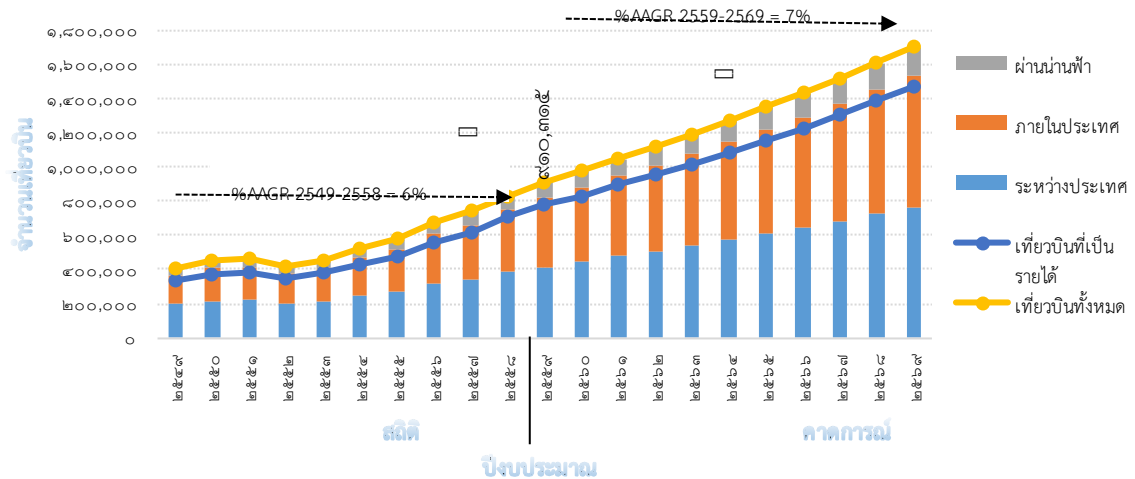
จากการประเมินภาพรวมธุรกิจการบินและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต พบว่าธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัท Airbus และ Boeing ได้คาดการณ์ไว้ว่า จากนี้ไปจนถึงปี ๒๕๗๖ (หรืออีก ๑๘ ปีข้างหน้า) ปริมาณจราจรทางอากาศทั่วโลกจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๔.๗-๕ ต่อปี และปริมาณจราจรฯ จะเพิ่มขึ้นเป็น ๒ เท่าตัวในทุก ๑๕ ปี ทั้งนี้ มีการคาดการณ์ด้วยว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่มีปริมาณจราจรฯ สูงที่สุดโดยจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๖.๓ ต่อปี ซึ่งสูงกว่าทั้งภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือ

สำหรับ Bangkok FIR มีการคาดการณ์ว่า ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในปี ๒๕๕๘ จะมีจำนวนมากกว่า ๘๐๐,๐๐๐ เที่ยวบิน/ปี และคาดว่าจะเพิ่มเป็น ๑ ล้านเที่ยวบิน/ปี ในปี ๒๕๖๑ (หรือภายใน ๓ ปีข้างหน้า)

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีเหตุการณ์ที่สำคัญหลายเหตุการณ์ที่อาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของปริมาณเที่ยวบินที่คาดการณ์ไว้ โดยสามารถสรุปแบ่งเป็นปัจจัยด้านบวก (ส่งผลให้มีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้น) และปัจจัยทางด้านลบ (ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินลดลง) ซึ่งบางส่วนยังต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป โดยเฉพาะการเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ การเพิ่มเส้นทางบินตรงจากเมืองและประเทศสำคัญ มายังเมืองท่องเที่ยวหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ของไทย ทั้งเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ขอบกพร่องที่มีนัยสำคัญ และผลการตรวจสอบมาตรฐานการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program-Continuous Monitoring Approach: USOAP-CMA) เป็นต้น

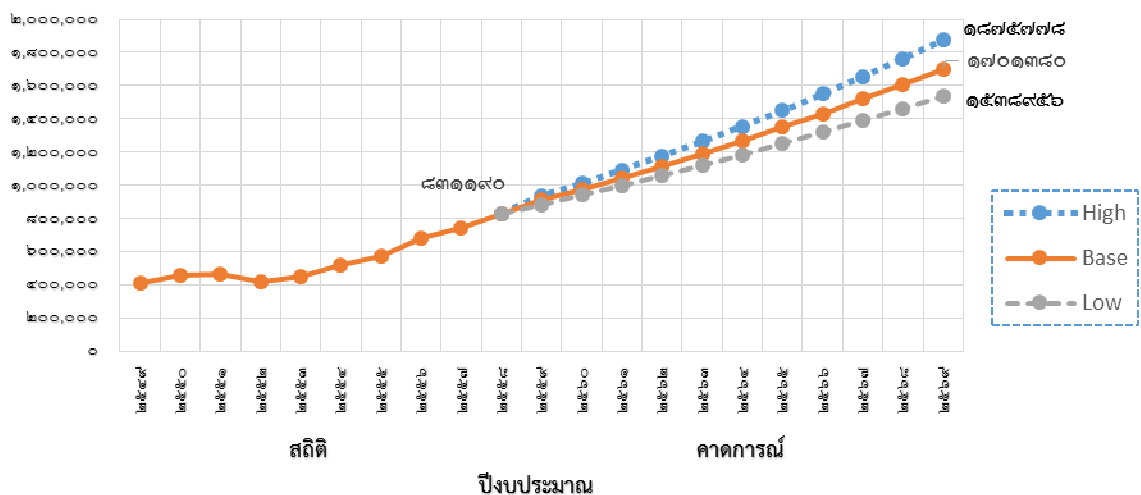
กราฟแสดงสถิติและการคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินทั้งหมด และเที่ยวบินที่เป็นรายได้

จำนวนเที่ยวบินทั้งหมดตามแผนการบินของบริษัทฯ ใน Bangkok FIR ประจำปีบัญชี ๒๕๕๙-๒๕๕๘ และจำนวนที่คาดการณ์ในปี ๒๕๕๙-๒๕๖๙ โดยใช้อัตราการขยายตัวของ GDP เฉลี่ยแต่ละไตรมาสของปี ๒๕๕๙ เท่ากับร้อยละ ๓.๕ และของปี ๒๕๖๐-๒๕๖๘ เท่ากับร้อยละ ๓.๘

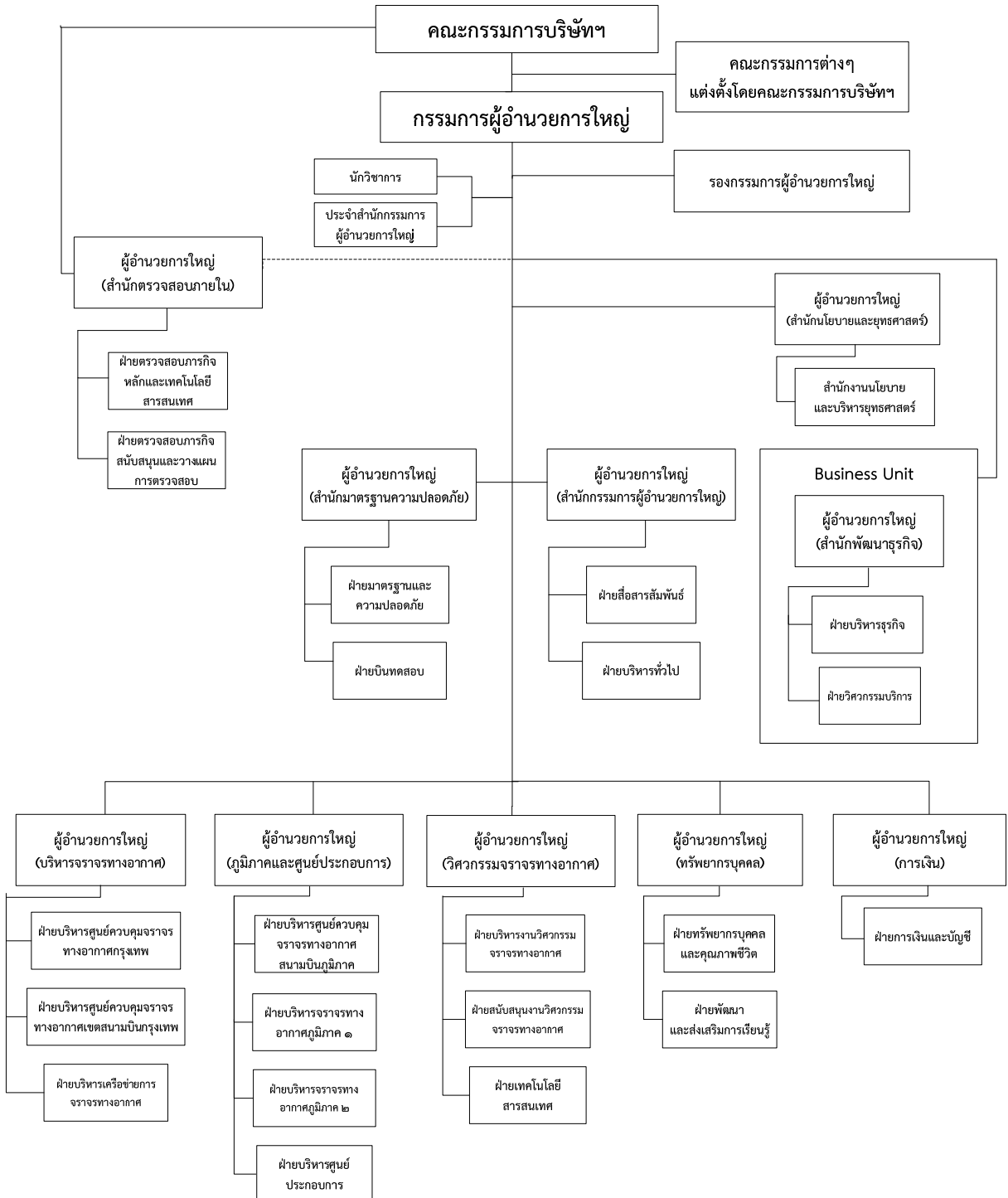


กราฟแสดงช่วงการคาดการณ์จำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

จำนวนเที่ยวบินทั้งหมดตามแผนการบินของบริษัทฯ ใน Bangkok FIR ประจำปีบัญชี ๒๕๕๙-๒๕๕๘ และจำนวนที่คาดการณ์ในปี ๒๕๕๙-๒๕๖๙



โครงสร้างการบริหารองค์กร ผังโครงสร้างองค์กร



หน้าที่รับผิดชอบ

โครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ ปัจจุบันมีคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นผู้กำกับดูแล และมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ดำรงตำแหน่งผู้บริหารสูงสุด แบ่งออกเป็น ๑๐ สายงาน โดยมีผู้อำนวยการใหญ่แต่ละสายงาน ทำหน้าที่รับผิดชอบ ดังนี้

- สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

รับผิดชอบงานกำกับดูแลที่ดีและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม งานประมวลจริยธรรมและจรรยาบรรณ การสนับสนุนกิจการคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ดูแลงานด้านกฎหมาย พัสดุ ระบบสารสนเทศและงานเลขานุการ การสื่อสาร รวมทั้งการบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- สำนักตรวจสอบภายใน

รับผิดชอบการตรวจสอบ สอบทาน และประเมินผลอย่างอิสระเกี่ยวกับความเชื่อถือได้และความครบถ้วนของระบบงาน และรายงานการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง

- สำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์

รับผิดชอบในการวิเคราะห์นโยบาย วางแผนกลยุทธ์ พัฒนาองค์กร วิเคราะห์โครงการ บริหารผลการดำเนินงาน และบริหารความเสี่ยงขององค์กร

- สายงานพัฒนาธุรกิจ

รับผิดชอบผลการจัดทำกลยุทธ์ทางธุรกิจ และดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ

- สายงานมาตรฐานความปลอดภัย

รับผิดชอบการดำเนินการด้านมาตรฐานการบริการ และการบริหารความปลอดภัยในการดำเนินงานตามภารกิจหลัก

- สายงานบริหารจราจรทางอากาศ

รับผิดชอบผลการให้บริการจราจรทางอากาศในเขตเส้นทางบิน ในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region : BKK FIR)

เขตสนามบิน และเขตประชิดสนามบิน ในส่วนกลาง รวมทั้งการบริหารห้วงอากาศ ความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ การบริหารข้อมูลสารสนเทศการเดินอากาศ และการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ

- สายงานภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ

รับผิดชอบให้บริการจราจรทางอากาศใน BKK FIR ในส่วนภูมิภาค การบริหารจัดการศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ระบบไฟฟ้า สาธารณูปโภค อาคารสถานที่ ระบบรักษาความปลอดภัย และการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

- สายงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ

รับผิดชอบผลการบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศโดยการออกแบบ จัดหา พัฒนาติดตั้งบำรุงรักษาและบริหารระบบสนับสนุนการบริการจราจรทางอากาศพร้อมทั้งพัฒนาระบบและบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล

- สายงานทรัพยากรบุคคล

รับผิดชอบการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อให้บุคลากรของบริษัทฯ มีอัตรา ศักยภาพ พฤติกรรมและผลตอบแทนที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ

- สายงานการเงิน

รับผิดชอบผลการดำเนินงานด้านงบประมาณ บริหารด้านการเงินบัญชีและรายได้ของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการ

รายชื่อคณะกรรมการต่าง ๆ มีดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทฯ
- คณะกรรมการบริหาร
- คณะกรรมการตรวจสอบ
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์
- คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
- คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ
- กรรมการอิสระ

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติมและรายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ตามหมวดที่ ๒)

๑. พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์	ประธานกรรมการบริษัทฯ
๒. พลเอก คณิต สาพิทักษ์	รองประธานกรรมการบริษัทฯ
๓. นายไชยเจริญ อติแพทย์	กรรมการบริษัทฯ
๔. นายวันชาติ สันติคุณธร	กรรมการบริษัทฯ
๕. นายกฤษฎา จินะวิจารณ์	กรรมการบริษัทฯ
๖. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	กรรมการบริษัทฯ
๗. นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการบริษัทฯ
๘. นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ	กรรมการบริษัทฯ
๙. นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ	กรรมการบริษัทฯ
๑๐. นางสาวิณี แสงประสิทธิ์	กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่

คณะกรรมการบริษัทฯ



พลอากาศเอก อีทพร ศุภวงศ์
ประธานกรรมการบริษัทฯ



พลเอก คณิต สาพิทักษ์
รองประธานกรรมการบริษัทฯ



นายไชยเจริญ อติแพทย์
กรรมการบริษัทฯ



นายวันชาติ สันติบุญชร
กรรมการบริษัทฯ



นายฤทธิ จินะวิจารณ์
กรรมการบริษัทฯ



พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา
กรรมการบริษัทฯ



นายพุฒิพงษ์ ปราสาททองโอส
กรรมการบริษัทฯ



นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ
กรรมการบริษัทฯ



นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ
กรรมการบริษัทฯ



นางสาริณี แสงประสิทธิ์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหาร



นางสาริณี แสงประสิทธิ์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นาวาอากาศเอก โชคชัย สภานนท์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายสมนึก รงค์ทอง
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นายอนุชา คำมิ่ง
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางอรอุไร โกเมน
นักวิชาการระดับ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)



นางอรษา ธเนศวร
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)



นายสุทธิพงษ์ คงพูล
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)



นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)



นายวิจิต ธีรพงศ์
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย) (บริหารจราจรทางอากาศ)



นายทินกร ชูวงศ์
ผู้อำนวยการใหญ่



นายทิมาย มุรธา
ผู้อำนวยการใหญ่
(ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)



นายณัฐวัฒน์ สุภานนท์
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)



นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ
ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)



นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(การเงิน)



นายสุขเหลือ เชี่ยวอาชีพ
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่



นายชาตรี กิमानนท์
ผู้อำนวยการประจำ
สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คณะผู้บริหารระดับสูง

๑. นางสาวณิธิ แสงประสิทธิ์

ตำแหน่งปัจจุบัน	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๕ มิถุนายน ๒๕๐๒
อายุ	๕๕ ปี ๓ เดือน
วันที่รับตำแหน่ง	๕ มิถุนายน ๒๕๕๗
การศึกษา	- ปริญญาตรีศิลปศาสตร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๗-ปัจจุบัน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๔-ปี ๒๕๕๗ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๓-ปี ๒๕๕๔ นักวิชาการระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๐-ปี ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (นโยบาย)

๒. นาวาอากาศเอก โชคชัย สภานนท์

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๒๖ ธันวาคม ๒๔๙๗
อายุ	๖๐ ปี ๙ เดือน
วันเข้าทำงาน	๑ เมษายน ๒๕๕๑
การศึกษา	- ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตร์ โรงเรียนนายเรืออากาศ - ปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
คุณวุฒิเพิ่มเติม	วุฒิบัตร สมาคมวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรในพระบรมราชูปถัมภ์ (สวปอ.มส.) รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๕๖
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๗-ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๕-ปี ๒๕๕๗ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๓-ปี ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) ปี ๒๕๕๒-ปี ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)

๓. นายสมนึก รงค์ทอง

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	๗ กรกฎาคม ๒๕๐๔
อายุ	๕๕ ปี ๒ เดือน
วันเข้าทำงาน	๑๕ พฤษภาคม ๒๕๒๗
การศึกษา	- ปริญญาตรีวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๖ ประจำปี ๒๕๔๕
คุณวุฒิเพิ่มเติม	
ประวัติการทำงาน	ปี ๒๕๕๕-ปัจจุบัน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี ๒๕๕๓-ปี ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ) ปี ๒๕๕๐-ปี ๒๕๕๓ รองผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรม)

๔. นายอนุชา คำโหม่ง

ตำแหน่งปัจจุบัน

วัน เดือน ปี เกิด

อายุ

วันเข้าทำงาน

การศึกษา

คุณวุฒิเพิ่มเติม

ประวัติการทำงาน

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

๑ มกราคม ๒๕๔๘

๖๐ ปี ๘ เดือน

๑ กรกฎาคม ๒๕๓๖

- ประกาศนียบัตร กองทัพอากาศ เหล่าต้นหน โรงเรียนจ่าอากาศ

- ปริญญาตรีมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

- ปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

หลักสูตร Advanced Executive Program (AEP)

Northwestern University Aviation ประจำปี ๒๕๕๖

ปี ๒๕๕๕

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปี ๒๕๕๓-ปี ๒๕๕๗

ผู้อำนวยการใหญ่

(สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)

๕. นางอรุโรร โภเมน

ตำแหน่งปัจจุบัน

วัน เดือน ปี เกิด

อายุ

วันเข้าทำงาน

การศึกษา

คุณวุฒิเพิ่มเติม

ประวัติการทำงาน

นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

๑ ธันวาคม ๒๕๐๐

๕๗ ปี ๙ เดือน

๑๗ มิถุนายน ๒๕๒๘

- ปริญญาตรีพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

- ปริญญาโทพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณสุขสำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.)

รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๔๘

- หลักสูตรนักบริหารการคลัง (นบค.) รุ่นที่ ๔ ประจำปี ๒๕๕๖

ปี ๒๕๕๗-ปัจจุบัน

นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปี ๒๕๕๓-ปี ๒๕๕๗

ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

รายชื่อฝ่ายจัดการ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘

ชื่อ - นามสกุล

ตำแหน่ง

นายอนุชา คำโหม่ง

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

น.อ.โชคชัย สภานนท์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

นายสมนึก รงค์ทอง

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

นางอรุโรร โภเมน

นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

นายสุพลเชื้อ เขียวอาชีพร

นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่

น.ส.วรารักษ์ ทรงเจริญ

ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

น.ส.ทิพารักษ์ นิปการ

ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)

นายทินกร ชูวงศ์

ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)

ชื่อ - นามสกุล

นายทีฆายุ มุรธา
นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์
น.ส.ดวงตา สมิตสุวรรณ
นางอรษา ธเนศวร
นายสุทธิพงษ์ คงพล
นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
นายวิจิต ธีรพงศ์
นายชาตรี กิमानันท์

นางธราทิพย์ มณฑลผจิง
นางสุธี อึ้งกิจจานุกิจ
น.ส.สุภารัตน์ ประชุมพันธ์
นางนวลนง มังตรีสรรค์
นายจักร ชีโนรักษ์
นางธनिया สุนทรสถานติก
นางชิตกมล สุนทรสิต

นายสรยุทธ์ ชรินทร์
นายมานิช สวัสดิ์
นางสิริเกศ เนียมมลอย
นายชูลิทธิ คุปต์วิวัฒน์
นายชายัญ กล้าฮ้อย
นายนิวัฒน์ เหล็กดี
นางวันทียา เสงตระกุล
นายสุรพล คงพล
นายวรารุช ทรัพย์นัฐ

น.ส.วรพร รอดอยู่
นายประเมิน อินชนบท

นายชนะ ทัดท่าทราย
นายชาตรี ศศิพยุศักดิ์
นายสถาพร ศรีสมวงศ์
นายชำนาญ ฤกษ์ชัย
น.ต.เฉลิมพล พรหมกึ่งแก้ว
นายไพสาน ปราณีตพลกรัง
นางพรนัฏพัณ ชูทัย
นายบัญชา วัฒนโสภณวงศ์

ตำแหน่ง

ผู้อำนวยการใหญ่ (ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)
ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)
ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)
ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)
ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักพัฒนาธุรกิจ)
ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)
ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ระดับผู้อำนวยการใหญ่
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย
นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุนและวางแผน
การตรวจสอบ
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลักและเทคโนโลยีสารสนเทศ
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศภูมิภาค ๑
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศภูมิภาค ๒
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารธุรกิจ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ
เขตสนามบินกรุงเทพ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศกรุงเทพ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมการบิน
เขตประชิดสนามบินภูมิภาค
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ประกอบการ
ผู้อำนวยการฝ่ายบินทดสอบ
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้
ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมบริการ
ผู้อำนวยการฝ่ายสนับสนุนงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์

โครงสร้างอัตรากำลัง

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ บริษัทฯ มีพนักงานรวมทั้งสิ้น ๓,๐๑๘ คน จำแนกได้ ดังนี้

ทุ่งมหาเมฆ	๑,๖๖๕	คน
สุวรรณภูมิ	๓๘๗	คน
ดอนเมือง	๑๒๗	คน
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	๑๓๗	คน
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	๑๖๐	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	๑๒๒	คน
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	๑๐๔	คน
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	๙๖	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	๘๒	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	๕๕	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	๔๒	คน
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศยานนครราชสีมา	๔๑	คน

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ บริษัทฯ มีลูกจ้างรวมทั้งสิ้น ๓๔ คน

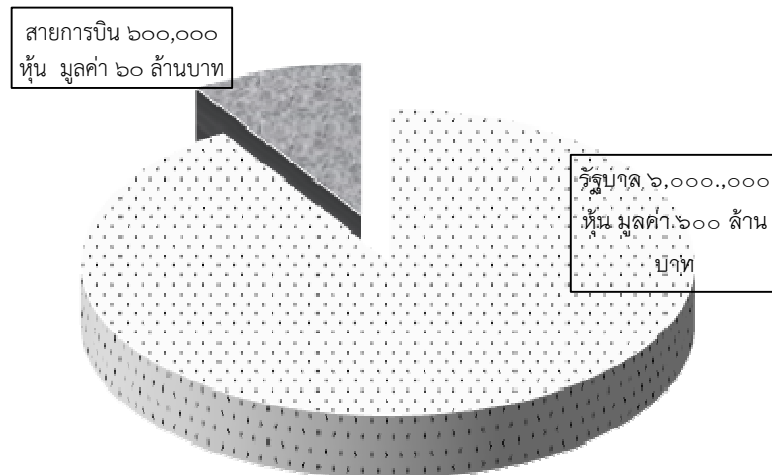
ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด

หน่วย : ล้านบาท

	๒๕๕๘	๒๕๕๗	๒๕๕๖
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	๖,๔๖๙.๙๗	๕,๖๑๘.๔๑	๕,๐๔๓.๐๑
ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว	๑๐.๑๔	๙.๕๕	๙.๐๖

โครงสร้างเงินทุน
ทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม ๑๐๒ สายการบิน (ณ กันยายน ๒๕๕๘)



รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี ๒๕๕๘ มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	๖,๐๐๐,๐๐๐

ตารางผู้ถือหุ้น ข.

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข	จำนวนหุ้น
๑	Asiana Airlines	๓,๕๕๓
๒	Aeroflot Russian Airlines	๑,๑๘๑
๓	Air France	๓๕๔
๔	Air Hong Kong	๗๐๘
๕	Air India	๑,๖๕๓
๖	Thai AirAsia Co., Ltd.	๑๑๘,๓๒๓
๗	Srilankan Airlines Ltd.	๒,๔๘๐
๘	Air Macau	๒,๔๘๐
๙	All Nippon Airways	๓,๑๘๘
๑๐	Austrian Airlines AG	๘๒๗
๑๑	Indonesia Air Asia	๔,๑๓๓
๑๒	Air Asia Sdn Bhd	๑๕,๗๐๖
๑๓	British Airways	๑,๖๕๓
๑๔	Biman Bangladesh Airlines	๕๙๐
๑๕	Bangkok Airways Plc.	๗๐,๔๓๙
๑๖	Aero Logic	๗๐๘
๑๗	Bhutan Airlines (Tashi Air Pvt. Ltd.)	๘๒๗
๑๘	China Airlines Ltd.	๔,๔๘๗
๑๙	Air China	๓,๕๕๓
๒๐	Cebu Pacific Air	๑,๔๑๗
๒๑	China Eastern Airlines	๑๑,๕๗๓
๒๒	Hainan Airlines	๒,๐๖๗
๒๓	China Cargo Airlines	๗๐๘
๒๔	Cargolux Airlines Int'l S.A.	๓๕๔
๒๕	Cathay Pacific Airways	๘,๗๓๘
๒๖	Spring Airlines	๖,๓๗๗
๒๗	Hong Kong Airlines	๕,๖๐๙

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข	จำนวนหุ้น
๒๘	Sichuan Airlines	๑,๑๘๑
๒๙	Shanghai Airlines	๕,๗๘๖
๓๐	China Southern Airlines	๒,๘๓๔
๓๑	Delta Airlines	๘๒๗
๓๒	Juneyao Airlines	๓,๘๘๗
๓๓	Lufthansa German Airlines	๘๒๗
๓๔	Druk Air	๙๔๕
๓๕	Eastar Jet	๑,๖๕๓
๓๖	Etihad Airways	๒,๔๘๐
๓๗	Ethiopian Airlines	๑,๐๖๓
๓๘	EVA Airways Corp.	๓,๖๖๑
๓๙	Federal Express Corp.	๑,๔๑๗
๔๐	Finnair Oyj	๘๒๗
๔๑	Gulf Air Company G.S.C.	๗๐๙
๔๒	Garuda Indonesia	๒,๓๖๒
๔๓	Hong Kong Dragon Airlines Ltd.	๒,๔๘๐
๔๔	Hong Kong Express Ltd.	๑,๖๕๓
๔๕	Vietnam Airlines	๔,๙๖๐
๔๖	InterGlobe Aviation Ltd. (IndiGo)	๑,๖๕๓
๔๗	Mahan Air	๕๙๐
๔๘	Jet Asia Airways Co., Ltd.	๑,๐๖๓
๔๙	Jet Airways (India) Ltd.	๔,๑๓๓
๕๐	Japan Airlines Co., Ltd.	๔,๑๓๓
๕๑	Jeju Air	๒,๔๘๐
๕๒	Jin Air	๕๙๐
๕๓	JetStar Asia Airways Pte Ltd.	๑๑,๕๗๓
๕๔	Jetstar Airways Pty Ltd.	๑,๐๖๓

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข	จำนวนหุ้น
๕๕	Jetstar Pacific Airlines	๑,๖๕๓
๕๖	Kuwait Airways	๑,๔๑๗
๕๗	Korean Air	๔,๘๔๒
๕๘	KLM Royal Dutch Airlines	๘๒๗
๕๙	K-Mile Air	๑,๑๘๑
๖๐	Kannithi Aviation	๙,๓๒๙
๖๑	Cambodia Angkor Air Co., Ltd.	๘๒๗
๖๒	Kenya Airways Ltd.	๑,๖๕๓
๖๓	Air Astana	๗๐๘
๖๔	Lao Airlines	๓,๐๗๐
๖๕	Malaysian Airlines System Berhad	๙,๒๑๑
๖๖	Air MadaGasgar	๔๗๒
๖๗	Myanmar Airways International	๑,๖๕๓
๖๘	Egypt Air	๕๙๐
๖๙	Norwegian Air Shuttle	๔๗๒
๗๐	Nippon Cargo Airlines Co., Ltd.	๗๐๘
๗๑	Nok Airlines Plc.	๗๔,๓๙๕
๗๒	Orient Thai Airlines Co., Ltd.	๘๒๗
๗๓	Oman Air (SAOC)	๑,๖๕๓
๗๔	Philippine Airlines	๒,๐๐๗
๗๕	Qantas Airways	๘๒๗
๗๖	Qatar Airways	๔,๙๖๐
๗๗	Royal Brunei Airlines Sdn Bhd	๙๔๕
๗๘	Regent Airways	๕๙๐
๗๙	Air Austral	๒๓๖
๘๐	ALIA - The Royal Jordanian Airlines	๑,๖๕๓
๘๑	Nepal Airlines Corporation	๒๓๖

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข	จำนวนหุ้น
๘๒	Siberia Airlines	๒๓๖
๘๓	Singapore Airlines	๔,๓๖๙
๘๔	SilkAir (Singapore) Private Limited	๕,๙๐๔
๘๕	Singapore Airlines Cargo Pte Ltd.	๕๙๐
๘๖	Swiss Int'l Air Lines	๘๒๗
๘๗	Thai Air Asia X Co., Ltd.	๔,๑๓๓
๘๘	Tiger Airways	๗,๗๙๔
๘๙	Thai Airways International Plc.	๒๘,๒๒๔
๙๐	Thai Smile Airways Co., Ltd.	๓๑,๓๕๒
๙๑	Turkish Airlines Inc.	๒,๑๒๖
๙๒	Thai Lion Mentary Co., Ltd.	๒๙,๑๖๗
๙๓	Trans Asia Airways	๘๒๗
๙๔	Transaero Airlines	๔๗๒
๙๕	T'Way Air Co.,Ltd.	๘๒๗
๙๖	Emirates	๗,๔๓๙
๙๗	United Airways (BD) Ltd.	๔๗๒
๙๘	United Parcel Service Co., Ltd.	๕๙๐
๙๙	Uzbekistan Airways	๒๓๖
๑๐๐	Sabaidee Airways Co., Ltd.	๒,๘๓๔
๑๐๑	Vietjet Aviation Joint Stock Co.,Ltd.	๒,๔๘๐
๑๐๒	V AIR	๑,๖๕๓
	รวมผู้ถือหุ้น ข	๖๐๐,๐๐๐

หมายเหตุ รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

หนี้เงินกู้ของรัฐบาลกิจ

หน่วย: ล้านบาท

ธนาคาร	วงเงิน	ยอดคงค้าง			ลักษณะการค้ำประกัน
		๒๕๕๘	๒๕๕๗	๒๕๕๖	
ไทยธนาคาร	๘๕๐.๐๐	-	๘๕.๐๐	๑๗๐.๐๐	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	๑,๓๙๐.๒๘	๔๖๒.๒๘	๕๗๘.๒๘	๖๙๔.๒๘	ไม่ค้ำประกัน
ไทยพาณิชย์	๑,๕๑๙.๕๕	๕๓๑.๐๕	๖๖๒.๘๕	๗๙๔.๖๕	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	๑,๑๐๐.๐๐	๕๔๘.๘๐	๖๓๓.๖๐	๗๑๘.๔๐	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	๑,๖๕๐.๐๐	๙๕๑.๘๓	๑,๐๗๘.๗๗	๑,๒๐๕.๗๑	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	๑,๒๐๐.๐๐	๙๐๐.๐๐	๑,๐๐๐.๐๐	๑,๑๐๐.๐๐	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	๓,๔๘๐.๐๐	๑.๐๐	๑.๐๐	-	ไม่ค้ำประกัน
รวม	๑๐,๓๓๙.๘๓	๓,๓๙๔.๙๖	๔,๐๓๙.๕๐	๔,๖๘๓.๐๔	

การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต

แผนงานและโครงการสำคัญ

บริษัทฯ มีโครงการสำคัญที่ดำเนินการในแต่ละด้านตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ

(ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙)

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของ บริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบในหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ในวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๔,๔๖๐.๓๑ ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการและการดำเนินงานเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการให้บริการการเดินอากาศของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลระบบใหม่ และมีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่กำลังเพิ่มมากขึ้น และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยการจัดหาและติดตั้งระบบเทคโนโลยีและอุปกรณ์ตามข้อกำหนดของระบบการบริหารจราจรทางอากาศสากล (Global Air Traffic Management System) เข้าใช้งานประกอบด้วยโครงการย่อย ดังนี้

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

เพื่อเป็นศูนย์กลางบริหารจราจรทางอากาศทั่วประเทศและเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ให้บริการตามเส้นทางบินทั่วประเทศด้วยเทคโนโลยีตามแนวคิดยุคใหม่ ที่เสริมด้วยงานเชิงกลยุทธ์ด้านใหม่ในการบริหารห้วงอากาศ และจัดการความคล่องตัวของจราจรทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนด้วยเทคโนโลยีอัตโนมัติที่ลดภาระการทำงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เพิ่มความคล่องตัว เพิ่มความสามารถการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบิน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานของความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศสูงสุดเป็นหลัก

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

เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีการจราจรทางอากาศ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันและรองรับการดำเนินการตามข้อกำหนดของแผนการเดินอากาศระบบใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วยเทคโนโลยีการสื่อสาร

เทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ (ระบบนำร่องและนำร่อง) และระบบติดตามอากาศยาน พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายข้อมูลและการบริหารจัดการจราจรทางอากาศของประเทศระหว่างส่วนกลางกับภูมิภาค ให้เป็นระบบเดียวกันที่มีประสิทธิภาพสูงพร้อมกันทั้งประเทศ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับบริการการเดินอากาศของประเทศ ให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพต่อประชาชนและสายการบิน/ผู้ให้บริการ

สำหรับโครงการ (๑) และ (๒) ในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ห้องฝึกอบรมและปฏิบัติงาน Contingency and Training : CONTRA ที่สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง/ทดสอบระบบ/อุปกรณ์หลัก ณ สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ และระบบ Local Tower System (LTS) และระบบ Remote Tower System (RTS) ณ สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ และศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค และหอบังคับการบินลูกข่าย

(๓) จัดหาอากาศยานบินทดสอบประสิทธิภาพสูง

เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการบินทดสอบโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ ทั้งในด้านปริมาณการใช้งานและด้านขีดความสามารถที่จำเป็นสำหรับการบินทดสอบระบบอุปกรณ์สนับสนุนการเดินอากาศ พื้นฐานที่จะมีเพิ่มมากขึ้น และบินทดสอบเทคโนโลยีการเดินอากาศยุคใหม่ที่จะนำมาใช้งานในอนาคต รวมทั้งสนับสนุนภารกิจการบินอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการบริหารจัดการและดำรงไว้ซึ่งภารกิจหลัก

ในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาจัดหาอากาศยานลำที่สองเมื่อวันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๕๘ โดยมีกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จ ๙ เดือน นับจากวันลงนามสัญญา รวมทั้งได้จัดหาอุปกรณ์บินทดสอบจำนวน ๒ ชุด แล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคมและเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๘

๒. งานเชิงกลยุทธ์ในการสนับสนุนการดำเนินงานด้านการบริหารจราจรทางอากาศภายใต้แผนจัดตั้ง

ตลาดการบินร่วมอาเซียนและแนวคิดห้วงอากาศอาเซียนไร้รอยต่อ

ด้วยการมีแผนจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) และการจัดแบ่งให้มีการดำเนินงานด้าน (Air Traffic Management: ATM) เป็นหนึ่งในสามงานสำคัญลำดับต้นในด้านเทคนิค โดยบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุมคณะทำงานขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Working Group: ATWG) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ เรื่อยมา ในฐานะผู้สนับสนุนคณะผู้แทนของประเทศไทย และมีบทบาทสำคัญในการพิจารณา/นำเสนอ/ร่วมดำเนินงานในเวทีอาเซียนมาโดยตลอด และในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ ร่วมพิจารณาการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน ๒๕๕๙-๒๕๖๘ (ASEAN Transport Strategic Plan: ATSP 2016-2025) และการเข้าร่วมสนับสนุนกิจกรรมภายใต้โครงการความร่วมมืออาเซียน-ยุโรป (AATIP) โดยภายใต้แผนการทำงานของคณะทำงานย่อยด้านความร่วมมือทางเทคนิคการขนส่งทางอากาศอาเซียน ในช่วงปี ๒๕๕๙-๒๕๖๐ (ASEAN Air Transport Technical Cooperation Sub-Working Group Work Plan 2016-2017) ไทยได้รับมอบหมายบทบาทเทียบเคียงได้กับหน่วยงานชั้นนำในอาเซียน

๓. โครงการจัดสร้างหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา ๗ รอบ ๕ ธันวาคม ๒๕๕๔ (ระยะเวลาดำเนินการปี ๒๕๕๔-๒๕๕๙)

จากนโยบายการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองอย่างเต็มรูปแบบอีกครั้ง ทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณจราจรทางอากาศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงได้ก่อสร้างหอบังคับการบินใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดแทนของเดิม) พร้อมจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย สามารถให้ข้อมูลเพื่อใช้ในการควบคุมจราจรทางอากาศ รวมถึงการติดตามอากาศยานและยานพาหนะในสนามบิน เพื่อเพิ่มระดับความปลอดภัยภาคพื้นในสนามบิน และเชื่อมโยงข้อมูลแบบอัตโนมัติและทำงานร่วมกันได้ทั้งกับหอบังคับ

การบินสุวรรณภูมิ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพและเส้นทางบินได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดยบริษัทฯ ยังคงใช้งานอาคารหอบังคับการบินเดิมและอุปกรณ์ที่มีอยู่ในปัจจุบันต่อไป ควบคู่กับหอบังคับการบินใหม่ เพื่อเสริมศักยภาพในการควบคุมจราจรทางอากาศ และทำหน้าที่เป็นหอบังคับการบินสำรองต่างพื้นที่ (Offsite Backup) ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน และเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นในบริเวณอาคารเทียบอากาศยานด้านทิศเหนือด้วย โดยการก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๗

ในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ จัดหาและติดตั้งระบบควบคุมการสื่อสารด้วยเสียง (Voice Communication Control System: VCCS) แล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดหาระบบ/อุปกรณ์บริการจราจรทางอากาศชุดใหม่ติดตั้งใช้งาน และเชื่อมโยงกับระบบใหม่ทั่วประเทศ ภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ รวมทั้งได้เริ่มดำเนินการติดตั้งระบบข่ายสื่อสาร Multilateration แล้ว

๔. การพัฒนาองค์กรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ เป็นองค์กรที่มีภารกิจสำคัญต่อประเทศเป็นอย่างมาก การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการดำเนินงานนั้น เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่สำคัญซึ่งต้องกำหนดทิศทางและเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อให้เกิดการบูรณาการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ให้สามารถเชื่อมโยงกันได้ ลดความซ้ำซ้อน ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้กำหนดเป้าหมายโดยรวมของการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ดังนี้

๑. พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่เหมาะสม
 - ขยายการให้บริการ WLAN (Wireless Local Area Network) ครอบคลุมทั้งองค์กร
 - ปรับปรุง/พัฒนาระบบ IP Backbone/IP Security Infrastructure ที่สนับสนุนงาน ICT ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคเพื่อให้การบริการเครือข่ายมีประสิทธิภาพ
 - ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ระบบเครือข่ายและระบบความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้รองรับ Internet Protocol version ๖ (IPv6)
๒. เสริมสร้างศักยภาพของการดำเนินงานของบริษัทฯ ด้วยระบบสารสนเทศ
 - พัฒนาระบบบริหารมาตรฐานการบริการควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการบินพลเรือนและสอดคล้องกับที่ ICAO กำหนด
 - พัฒนา/ปรับปรุงระบบบันทึกและรายงานเวลา ให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบ Time Attendance ที่ติดตั้งไว้สำหรับพนักงานเข้า-ออกอาคาร
 - พัฒนาระบบ Business Process Management System (BPMS) เพื่อยกระดับความพึงพอใจให้กับผู้ใช้บริการทั่วประเทศ
๓. พัฒนาระบบการอิเล็กทรอนิกส์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนด้วยการบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
 - พัฒนา/ปรับปรุงระบบบริการข้อมูลเพื่อประชาชนให้มีคุณสมบัติตามมาตรฐานเว็บไซต์ภาครัฐ โดยให้บริการผ่านเว็บไซต์ www.aerothai.co.th
 - พัฒนา/ปรับปรุงระบบบริการข้อมูลเพื่อการบริหารโดยปรับปรุงข้อมูลระบบสารสนเทศอย่างต่อเนื่องให้เหมาะสมกับสถานะแวดล้อมที่เปลี่ยนไป

บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่น ๆ ประจำปี ๒๕๕๘

๑. การประชุม CANSO Global ATM Safety Conference

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม CANSO Global ATM Safety Conference ซึ่งเป็นการประชุมประจำปีของ Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) จัดขึ้นระหว่างวันที่ ๒๕ - ๓๐ มกราคม ๒๕๕๘ ณ โรงแรมดับเบิลยู (W Hotel) กรุงเทพฯ โดยมีคณะกรรมการ CANSO Safety Standing Committee (SSC) และผู้บริหารทางด้าน ATM Safety ที่เป็นสมาชิกของ CANSO จากทั่วโลกประมาณ ๙๐ คน เข้าร่วมประชุมเพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้าน ATM Safety โดยให้ความสำคัญกับการร่วมกันหาทางแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการบิน และนำแนวทางการแก้ปัญหาดังกล่าวมาปรับใช้ รวมถึงนำเสนอการดำเนินโครงการด้านการบริหารความปลอดภัยต่าง ๆ และมีผู้แทนจากหน่วยงานการบิน (Industry Partner) ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุม ได้แก่ ICAO, IATA, ACI, IFATCA โดยการประชุมนี้มีวัตถุประสงค์ในการร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยทั้งในระยะสั้นและระยะยาว การส่งเสริมการใช้โมเดลหรือเครื่องมือใหม่ ๆ ในการวิเคราะห์ความปลอดภัย รวมถึงการพิจารณาและให้ข้อเสนอแนะสำหรับงานของแต่ละ Workgroup ภายใต้ SSC อีกทั้งยังได้หารือร่วมกันในประเด็นทางด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับ Vision 2020

๒. การประชุมเชิงปฏิบัติการ Workshop on the Transition from AIS to AIM ครั้งที่ ๑

บริษัทฯ ร่วมกับกรมการบินพลเรือน (บพ.) และผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการจราจรทางอากาศในโครงการเพื่อการรวมกลุ่มด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Transport Integration Project : AATIP) ภายใต้ความร่วมมือด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างอาเซียน-สหภาพยุโรป เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ Workshop on the Transition from AIS to AIM ครั้งที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๒๔-๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ณ โรงแรม Banyan Tree กรุงเทพฯ โดยการประชุมครั้งนี้มีหัวข้อ Technical enablers, Operational Requirement for CNS Systems in ATM

การดำเนินการเปลี่ยนผ่านจาก AIS to AIM เป็นเรื่องที่ ICAO ให้ความสำคัญ เพื่อสะท้อนความสำคัญในการบริหารจัดการข้อมูลการบิน ทั้งนี้ ใน ICAO Roadmap ได้ให้แนวทางการปฏิบัติ และคำแนะนำแก่ประเทศและกลุ่มวางแผนภูมิภาค รวมถึงคำแนะนำหลักสำหรับการวิวัฒนาการให้เป็นรูปแบบเดียวกันและสอดคล้องกันทั้งภูมิภาคทั่วโลก ดังนั้น ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีจึงให้ความสำคัญในการดำเนินการตามแผนดังกล่าว ซึ่งเป็นส่วนสนับสนุนการพัฒนาแผนการเดินอากาศสากล (Global Air Navigation Plan: GANP) และ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) มุ่งเน้นการก้าวไปสู่ ASAM/ Seamless Airspace

๓. การสัมมนา เรื่อง “การบริหารงานด้านความมั่นคง กับ ปัจจัยอันตรายทางการบิน”

บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดการสัมมนาเมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๘ ณ โรงแรมดุสิต ปริ๊นเซส โคราช จังหวัดนครราชสีมา โดยเชิญหน่วยงานภาครัฐด้านความมั่นคงจาก ๒๐ จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อนำเสนอข้อเท็จจริงของภาพรวมปัญหาความปลอดภัยทางการบินของประเทศจากบั้งไฟ โคมลอยและวิทยุชุมชน และการนำเสนอข้อมูลผลกระทบจากเรื่องดังกล่าว รวมถึงความพยายามในการแก้ปัญหาและผลลัพธ์ที่ได้ในปัจจุบัน อีกทั้งการเสวนาการบริหารงานด้านความมั่นคงกับปัจจัยอันตรายทางการบิน ระหว่างผู้แทนจากฝ่ายปกครอง/ฝ่ายความมั่นคง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) กรมการบินพลเรือน (บพ.) และบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นไปในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่สำหรับควบคุมการปล่อยคอมลอย คอมควัน และการจุดบั้งไฟ รวมถึงคลื่นวิทยุชุมชน เพื่อร่วมมือกันในการป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายต่อชีวิตและ

ทรัพยากรที่จะส่งผลต่อภาพลักษณ์ของประเทศต่อไป รวมทั้งร่วมกันหาวิธีควบคุมเพื่อลดความเสี่ยงอันตรายต่อการบินและอากาศยานจากการจุดบั้งไฟ การปล่อยโคมลอย โคมควัน และวิทยุชุมชน

๔. การประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) ครั้งที่ ๒๒

การประชุมจัดขึ้นระหว่างวันที่ ๒๐ – ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ณ โรงแรม Holiday Inn Pattaya จังหวัดชลบุรี เป็นการประชุมซึ่งบริษัทฯ และกรมการบินพลเรือนมาเลเซีย (Department of Civil Aviation Malaysia : DCA Malaysia) มีข้อตกลงร่วมกันให้มีการจัดการประชุม Aviation Consultative Committee (ACC) โดยสลับกันเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมร่วมกันเป็นประจำทุกปี (ปีละ ๒ ครั้ง) เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านการบริหารการจราจรทางอากาศ ระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย รวมถึงการหารือร่วมกันเพื่อสานต่อการดำเนินงานจากการประชุมครั้งที่ผ่านมาให้เกิดความต่อเนื่อง และเป็นไปตามข้อตกลงของทั้งสองหน่วยงาน โดยอยู่บนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกัน

๕. การประชุม Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Network Project

บริษัทฯ และหน่วยงาน Civil Aviation Authority Singapore (CAAS) สาธารณรัฐสิงคโปร์ สลับกันเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Distributed Multi-Nodal ATFM Operational Trial ซึ่ง บริษัทฯ ได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมครั้งที่ ๔ ระหว่างวันที่ ๒๖-๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ครั้งที่ ๖ ระหว่างวันที่ ๑๘ – ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ ณ โรงแรม AETAS Lumpini กรุงเทพฯ และครั้งที่ ๗ ระหว่างวันที่ ๕-๑๖ กันยายน ๒๕๕๘ ณ โรงแรม Amara Hotel & Resort

การประชุมจัดขึ้นเพื่อหารือเกี่ยวกับการเตรียมการและการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการพัฒนา Cross-Border ATFM Operation ในรูปแบบ Distributed Multi-Nodal CDM/ATFM Network โดยได้เริ่มทดสอบ Operational Trial เมื่อเดือนมิถุนายน ๒๕๕๘ เป็นพัฒนาการต่อเนื่องจากความร่วมมือ CDM/ATFM ระหว่าง บริษัทฯ กับ CAAS, Hong Kong Civil Aviation Department สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศต่าง ๆ ที่อยู่เส้นทางบินระหว่างไทย-สิงคโปร์-ฮ่องกง-จีน ได้แก่ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ออสเตรเลีย มาเลเซีย และสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

ทั้งนี้ ในปัจจุบันขอบเขตความร่วมมือขยายออกไปในประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เครือรัฐออสเตรเลีย และหน่วยงานด้านการบินระหว่างประเทศ กล่าวคือ ICAO, CANSO, IATA และ AATIP ได้ให้การสนับสนุนการพัฒนาระบบ ATFM/CDM เข้าใช้และเข้าร่วมในการประชุมฯ เวทีนี้ โดยเฉพาะหน่วยงาน AATIP ซึ่งมีความประสงค์ที่จะให้การสนับสนุนการทดสอบฯ และนำผลไปร่วมกับจุดหมายหลัก (objective) ของ ASEAN/AATP เพื่อพัฒนาการบริหารความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศทั้งใน ASEAN และ Asia Pacific

๖. การประชุมเสวนา (Symposium) เรื่อง “วิทยุภาคพื้นที่ไม่ได้มาตรฐานรบกวนการบิน ๑ ใน ๔ ปัจจัยอันตรายด้านการบิน กระทบเศรษฐกิจชาติ”

บริษัทฯ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเสวนาเมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ณ สโมสรทหารบก ถนนวิภาวดี-รังสิต กรุงเทพฯ หลังจากพิธีลงนามบันทึกความร่วมมือระหว่าง กระทรวงคมนาคม กับ สำนักงาน กสทช. ซึ่งเป็นความร่วมมือในการบริหารจัดการและกำกับดูแลคลื่นความถี่ในกิจการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การใช้ประโยชน์คลื่นความถี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งการจัดการปัญหาการรบกวนของคลื่นความถี่ โดยการประชุมเสวนานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงาน กสทช. หน่วยงานความมั่นคง

หน่วยงานด้านการปกครอง สายการบิน ผู้ประกอบการวิทยุกระจายเสียง และบริษัทฯ ได้ร่วมรับฟังข้อมูล และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงอันตรายที่เกิดจากวิทยุภาคพื้น ที่ไม่ได้มาตรฐาน รบกวนการบินของประเทศ

๗. การลงนามบันทึกข้อตกลง

๗.๑ การลงนามบันทึกข้อตกลง ระหว่าง สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) (สทอภ.) กับ บริษัทฯ ว่าด้วยความร่วมมือด้านเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ

เพื่อนำเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศมาใช้ในการวิเคราะห์ด้านการให้บริการข้อมูล ภูมิสารสนเทศด้านการเดินอากาศของประเทศ และภูมิภาค และร่วมกันวิจัยและพัฒนาในการนำเทคโนโลยี ภูมิสารสนเทศสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกิจการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ



นายอานนท์ สนิทวงศ์ ณ อยุธยา ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ และนางสาวณิธิ แสงประสิทธิ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทฯ ลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่าง สทอภ. กับ บริษัทฯ เมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๕๘ ณ สำนักงานใหญ่ บริษัทฯ

๗.๒ การลงนามบันทึกข้อตกลงระหว่าง กองทัพอากาศ (ทอ.) กับ บริษัทฯ ฉบับประจำปี ๒๕๕๘

เพื่อส่งเสริม สนับสนุน และประสานประโยชน์ร่วมกัน รวมถึงการบริหารจราจรทางอากาศระหว่าง ทหารกับพลเรือน โดยบันทึกข้อตกลงระหว่าง ทอ. กับ บริษัทฯ มีการทบทวนและลงนาม ปีละครั้ง เพื่อให้ สอดคล้องกับการปฏิบัติงานในปัจจุบัน



พลอากาศเอก ตรีนท สนั่นแจ้ง ผู้บัญชาการทหารอากาศ และนางสาริณี แสงประสิทธิ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทฯ ลงนามในบันทึกข้อตกลง เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๘ ณ กองบัญชาการกองทัพอากาศ

ผลการดำเนินงานขององค์กร

ผลการดำเนินงาน

ภารกิจของ บริษัทฯ ในการให้บริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services)

บริษัทฯ ให้บริการการเดินอากาศภายในเขตแฉ่งข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) ทั้งในเขตสนามบิน (Aerodrome Traffic Zone: ATZ) จำนวน ๓๕ สนามบิน และเขตประชิดสนามบิน (Terminal Control Area: TMA) จำนวน ๓๖ พื้นที่ทั่วประเทศ (หมายเหตุ: สำหรับท่าอากาศยานปัตตานี บริษัทฯ โอนการให้บริการ ATZ แก่หน่วยงานทหาร แต่ยังมีพื้นที่ TMA ที่ต้องให้บริการฯ ต่อไป) รวมทั้งในเขตบริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (ATS Route) ผ่านระบบการบริหารจราจรทางอากาศระบบสื่อสารการเดินอากาศระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน (ATM/CNS) โดยมีข้อมูลสังเขปของภารกิจสำคัญ ดังนี้

การบริหารจราจรทางอากาศ (ATM) ประกอบด้วย

- ก. การบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM)
- ข. การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM)
- ค. บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS) ซึ่งแบ่งย่อยได้เป็น

(๑) งานควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Services: ATCS) โดยแบ่งย่อยพื้นที่/ขอบเขตการให้บริการออกเป็น ๓ ส่วน โดยจำแนกตามบริเวณที่ควบคุม คือ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Service) ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ บริเวณสนามบิน รวมทั้งควบคุมจราจรทางอากาศให้กับอากาศยานบนทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ในพื้นที่รับผิดชอบบริเวณโดยรอบสนามบิน
- บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) จัดการจราจรในเขตประชิดสนามบิน เป็นเสมือนตัวกลางในการจัดการจราจรระหว่างหอบังคับการบินและศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งสามารถแบ่ง

การควบคุมออกเป็น ๒ ลักษณะ คือ ๑) ให้บริการ ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน และ ๒) ให้บริการ ณ สนามบินนั้น ๆ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service) ปฏิบัติงานโดยศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ (Area Control Centre: ACC) ตั้งอยู่ที่สำนักงานใหญ่ ท่าอากาศยาน รับผิดชอบควบคุมจราจรทางอากาศแก่อากาศยานทุกลำที่บินในพื้นที่รับผิดชอบภายในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR)

(๒) บริการข่าวสารสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service: FIS)

(๓) งานเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services: ALTS)

การจัดการเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ (CNS) มีระบบโครงสร้างพื้นฐานบริการการเดินอากาศหลัก ได้แก่

ก. ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System) เพื่อติดต่อสื่อสารภาคพื้นระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับหน่วยเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และการสื่อสารภาคพื้นสู่อากาศระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศกับนักบิน

ข. ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) เป็นระบบที่ใช้ช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งการนำร่องสำหรับปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และนำร่องสำหรับการบินลงสู่สนามบิน ให้เป็นไปอย่างเที่ยงตรงและแม่นยำ ซึ่งรวมถึงระบบนำร่องอากาศยานด้วยสัญญาณดาวเทียม (Performance Based Navigation: PBN) ด้วย

ค. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System) เป็นระบบที่บอกตำแหน่ง พิกัด และระดับความสูงของอากาศยานให้แก่เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดตามการทำการบินของอากาศยานได้ ซึ่งมีทั้งแบบติดตั้งสำหรับใช้งานที่เขตประชิดสนามบิน สำหรับติดตามอากาศยานตามเส้นทางบิน และสำหรับตรวจจับอากาศยานและยานพาหนะที่เคลื่อนที่อยู่ในบริเวณเขตภาคพื้นสนามบิน

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

บริการข่าวสารการบิน (AIS) บริษัทฯ เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลักของประเทศไทย มีหน้าที่รับ-ส่ง และถ่ายทอดข่าว แผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวอากาศการบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน

นอกจากนี้ จากการที่บริษัทฯ มีบุคลากรที่มีความชำนาญในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริการสื่อสารข้อมูลและการให้บริการเกี่ยวเนื่อง และได้มีการดำเนินงานด้านวิจัยพัฒนาระบบ/อุปกรณ์ และอื่น ๆ เพื่อนำมาใช้ในการกิจของ บริษัทฯ มาเป็นระยะเวลานาน บริษัทฯ จึงได้ขยายขอบเขตของงานวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ให้สามารถตอบสนองความต้องการใช้งานได้ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้ในอุตสาหกรรมการบินมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่เน้นการผลิตอุปกรณ์หรือบริการเสริม เพื่อใช้งานภายในองค์กรแทนการจัดหาจากต่างประเทศที่มีราคาแพง มาสู่การผลิตหรือจัดบริการเสริมให้แก่สายการบินและหน่วยงานด้านการขนส่งทางอากาศ ตัวอย่างบริการเกี่ยวเนื่องของบริษัทฯ เช่นบริการเกี่ยวเนื่องด้านการบิน (บริการอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน บริการเครือข่ายสื่อสาร บริการผลิตและพัฒนา บริการบินทดสอบ บริการฝึกอบรมและเป็นที่ปรึกษาบริการสื่อสารการบินด้วยข้อมูล บริการมาตรฐานเครื่องวัด เป็นต้น) บริการเกี่ยวเนื่องด้านการขนส่ง (อาทิ บริการออกแบบและพัฒนา ระบบบริหารจัดการและควบคุมจราจรทางน้ำ) และบริการเกี่ยวเนื่องด้านอื่น ๆ (บริการออกแบบ จัดหา และติดตั้งระบบสารสนเทศและการสื่อสาร ศูนย์บริหารวิกฤตการณ์ระดับชาติ บริการปรับปรุงระบบสื่อสาร (สถานีขั้วฝัง) ให้กับกรมสื่อสารทหารเรือ เป็นต้น)

บริการการเดินอากาศ

บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีจำนวนเที่ยวบินที่รับบริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน ทั้งหมด จำนวน ๗๓๐,๕๕๙ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ร้อยละ ๑๕.๑๖

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control)

ประเภทเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน ในปีงบประมาณ		ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง	
	๒๕๕๗	๒๕๕๘	เพิ่มขึ้น (+) ลดลง (-)	เพิ่มขึ้น(+)/ร้อยละ ลดลง(-)/ร้อยละ
เที่ยวบินพาณิชย์ ระหว่างประเทศ :				
- เที่ยวบินตามตาราง	๓๐๐,๓๒๕	๓๔๔,๙๔๕	๔๔,๖๒๐	๑๔.๘๖
- เที่ยวบินนอกตารางการบิน	๓๑,๔๙๑	๓๕,๙๓๔	๔,๔๔๓	๑๔.๑๑
- เที่ยวบินผ่าน	๘๐,๒๒๗	๗๙,๖๗๖	-๕๕๑	-๐.๖๙
เที่ยวบินภายในประเทศ	๒๑๐,๒๑๕	๒๕๖,๘๒๔	๔๖,๖๐๙	๒๒.๑๗
รวมเที่ยวบินพาณิชย์	๖๒๒,๒๕๘	๗๑๗,๓๑๔	๙๕,๐๕๖	๑๕.๒๙
เที่ยวบินทหาร	๑๒,๑๕๑	๑๓,๑๘๐	๑,๐๒๙	๘.๔๗
รวมเที่ยวบินทั้งหมด	๖๓๔,๔๐๙	๗๓๐,๕๕๙	๙๖,๑๕๐	๑๕.๑๖

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

๑. ตารางปริมาณเที่ยวบินที่ขึ้น-ลง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ปีงบประมาณ ๒๕๕๘			
ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สนามบิน		รวม
	สุวรรณภูมิ (VTBS)	ดอนเมือง (VTBD)	
Flight Type			
International	๒๔๒,๓๔๕	๓๐,๕๒๗	๒๗๒,๘๗๒
Domestic	๖๘,๗๔๙	๑๘๗,๒๐๒	๒๕๕,๙๕๑
Flight Rule			
VFR		๑๗,๔๒๘	๑๗,๔๒๘
Overfly VFR	๑๓,๘๘๗	๑,๔๒๕	๑๕,๓๑๒
รวมเที่ยวบิน	๓๒๔,๙๘๑	๒๓๖,๕๕๒	๕๖๑,๕๓๓

๒. ตารางเปรียบเทียบการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๗ กับ ๒๕๕๘

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สนามบิน		รวม
	สุวรรณภูมิ (VTBS)	ดอนเมือง (VTBD)	
ปีงบประมาณ ๒๕๕๘	๓๒๔,๙๘๑	๒๓๖,๕๕๒	๕๖๑,๕๓๓
ปีงบประมาณ ๒๕๕๗	๓๐๓,๗๖๒	๑๗๗,๖๙๕	๔๘๑,๔๕๗

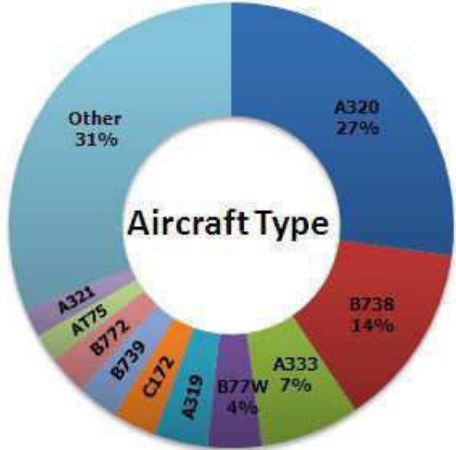
ปริมาณเที่ยวบินปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๕๗ เท่ากับร้อยละ ๑๖.๖๔

สถิติจำนวนเที่ยวบินใน Bangkok FIR ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙ - ๒๕๕๘
และจำนวนคาดการณ์ในปี ๒๕๕๙ -๒๕๖๙

	ปี	จำนวนเที่ยวบินทั้งหมดตามแผนการบิน				จำนวนเที่ยวบิน ที่เป็นรายได้
	งบประมาณ	ระหว่าง ประเทศ	ภายใน ประเทศ	บินผ่าน น่านฟ้า	รวม	
สถิติ (Historical)	๒๕๕๙	๑๙๖,๓๗๕	๑๗๑,๔๘๗	๔๓,๓๕๒	๔๑๑,๒๑๔	๓๓๘,๐๓๑
	๒๕๕๐	๒๑๕,๖๔๘	๑๙๔,๑๐๗	๔๖,๒๙๕	๔๕๖,๐๕๐	๓๖๗,๔๑๙
	๒๕๕๑	๒๒๔,๖๙๕	๑๘๗,๘๘๐	๔๙,๐๔๔	๔๖๑,๖๑๙	๓๗๘,๒๓๒
	๒๕๕๒	๒๐๐,๒๑๑	๑๗๒,๘๙๖	๔๔,๕๐๐	๔๑๗,๖๐๗	๓๔๘,๑๘๖
	๒๕๕๓	๒๑๗,๓๐๕	๑๘๖,๘๙๑	๔๘,๐๙๐	๔๕๒,๒๘๖	๓๗๖,๗๕๖
	๒๕๕๔	๒๕๑,๐๑๒	๒๑๔,๗๙๙	๕๕,๙๖๙	๕๒๑,๗๘๐	๔๓๐,๘๙๕
	๒๕๕๕	๒๗๒,๒๖๔	๒๔๗,๒๘๖	๕๖,๙๑๓	๕๗๖,๔๖๓	๔๗๖,๓๘๔
	๒๕๕๖	๓๒๒,๓๙๐	๒๘๖,๘๗๕	๗๐,๖๖๘	๖๗๙,๙๓๓	๕๖๑,๘๑๔
	๒๕๕๗	๓๓๖,๐๕๐	๓๒๔,๕๖๒	๘๓,๕๑๘	๗๔๔,๑๓๐	๖๒๑,๖๘๖
	๒๕๕๘	๓๘๓,๓๖๑	๓๖๕,๔๕๒	๘๓,๐๙๗	๘๓๑,๙๑๐	๗๐๙,๐๓๐
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง ๒๕๕๘/๒๕๕๗					๑๑.๘๐	๑๔.๐๕
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง ๒๕๕๘/๒๕๕๙ (๑๐ ปี)					๕๐.๕๗	๕๖.๓๒
คาดการณ์ (Forecast) (Base case)	๒๕๕๙	๔๑๗,๒๖๗	๔๐๕,๗๘๖	๘๗,๒๖๒	๙๑๐,๓๑๕	๗๗๖,๓๗๔
	๒๕๖๐	๔๔๕,๘๐๙	๔๓๖,๓๕๖	๙๓,๕๒๐	๙๗๕,๖๘๔	๘๓๒,๙๕๘
	๒๕๖๑	๔๗๕,๙๙๕	๔๖๘,๖๘๗	๑๐๐,๑๓๙	๑,๐๔๔,๘๒๑	๘๙๒,๘๗๔
	๒๕๖๒	๕๐๗,๓๒๙	๕๐๒,๒๔๘	๑๐๗,๐๐๙	๑,๑๑๖,๕๘๖	๙๕๕,๑๕๖
	๒๕๖๓	๕๓๙,๘๕๓	๕๓๗,๐๘๓	๑๑๔,๑๔๑	๑,๑๘๙,๐๗๗	๑,๐๑๙,๘๙๗
	๒๕๖๔	๕๗๓,๖๑๓	๕๗๓,๒๔๒	๑๒๑,๕๔๔	๑,๒๖๘,๓๙๙	๑,๐๘๗,๑๙๓
	๒๕๖๕	๖๐๘,๖๕๗	๖๑๐,๗๗๖	๑๒๙,๒๒๗	๑,๓๔๘,๖๕๙	๑,๑๕๗,๑๔๔
	๒๕๖๖	๖๔๕,๐๓๑	๖๔๙,๗๓๕	๑๓๗,๒๐๓	๑,๔๓๑,๙๗๐	๑,๒๒๙,๘๕๓
	๒๕๖๗	๖๘๒,๗๘๘	๖๙๐,๑๗๕	๑๔๕,๔๘๒	๑,๕๑๘,๔๔๖	๑,๓๐๕,๔๒๘
	๒๕๖๘	๗๒๑,๙๘๐	๗๓๒,๑๕๒	๑๕๔,๐๗๖	๑,๖๐๘,๒๐๘	๑,๓๘๓,๙๘๐
	๒๕๖๙	๗๖๒,๖๖๑	๗๗๕,๗๒๔	๑๖๒,๙๙๖	๑,๗๐๑,๓๘๐	๑,๔๖๕,๖๒๗
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง ๒๕๕๙/๒๕๕๘ (๑ ปี)					๙	๙
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง ๒๕๖๔/๒๕๕๘ (๕ ปี)					๕๒	๕๓
ร้อยละการเปลี่ยนแปลง ๒๕๖๙/๒๕๕๘ (๑๐ ปี)					๑๐๕	๑๐๗
ร้อยละการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (%AAGR) ๒๕๕๙ - ๒๕๖๙					๗	๗

บริการจราจรทางอากาศท่าอากาศยานภูมิภาค

ปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศ จำแนกตามประเภท

ปริมาณเที่ยวบิน ภายใน Bangkok FIR	ปีงบประมาณ						ร้อยละ ๒๕๕๘ /๒๕๕๗
	๒๕๕๖		๒๕๕๗		๒๕๕๘		
	รวม	เฉลี่ย/ วัน	รวม	เฉลี่ย/วัน	รวม	เฉลี่ย/วัน	
Flight Type							
International	๓๑๙,๐๘๑	๘๗๔	๓๓๖,๐๕๐	๙๒๑	๓๘๓,๓๖๑	๑,๐๕๐	๑๔.๐๑
Domestic	๒๘๔,๖๐๒	๗๘๐	๓๒๔,๕๖๒	๘๘๙	๓๖๕,๔๕๒	๑,๐๐๑	๑๒.๖๐
Overfly	๖๕,๓๓๙	๑๗๙	๘๓,๕๑๘	๒๒๙	๘๓,๐๙๗	๒๒๘	-๐.๔๔
Type of Operation							
S : Schedule	๕๑๖,๕๕๒	๑,๔๑๕	๕๗๗,๔๑๑	๑,๕๘๒	๖๗๕,๓๑๙	๑,๘๕๐	๑๖.๙๔
N : Non-Schedule	๔๐,๔๑๔	๑๑๑	๓๖,๔๐๙	๑๐๐	๒๙,๘๗๔	๘๒	-๑๘.๐๐
G : General	๕๔,๙๗๘	๑๕๑	๗๑,๓๙๕	๑๙๖	๖๙,๐๔๙	๑๘๙	-๓.๕๗
M : Military	๔๕,๕๐๓	๑๒๕	๔๕,๖๓๔	๑๒๕	๔๔,๒๙๓	๑๒๑	-๓.๒๐
X : Others	๑๑,๕๗๕	๓๒	๑๓,๒๘๑	๓๖	๑๓,๓๗๕	๓๗	๒.๗๘
Flight Rule							
IFR	๕๙๑,๑๙๙	๑,๖๒๐	๖๔๘,๑๑๗	๑,๗๗๖	๗๔๑,๙๑๒	๒,๐๓๓	๑๔.๔๗
VFR (included Y,Z)	๗๗,๘๒๓	๒๑๓	๙๖,๐๑๓	๒๖๓	๘๙,๙๙๘	๒๔๗	-๖.๐๘
Top 10 Aircraft Type							
A320					๒๒๖,๒๘๕	๖๒๐	๒๔.๐๐
B738					๑๑๑,๓๐๗	๓๐๕	๓๒.๐๓
A333					๕๙,๗๘๖	๑๖๔	๑๓.๑๐
B77W					๓๒,๙๘๐	๙๐	๙.๗๖
A319					๓๒,๕๔๕	๘๙	๐.๐๐
C172					๒๖,๓๒๕	๗๒	-๑.๓๗
B739					๒๕,๔๗๕	๗๐	๑๘๐.๐๐
B772					๒๓,๓๙๓	๖๔	-๘.๕๗
AT75					๑๗,๓๓๑	๔๗	-
A321					๑๖,๖๗๑	๔๖	๔๔
Other					๒๕๙,๘๑๒	๗๑๒	-๙.๙๙
รวม	๖๖๙,๐๒๒	๑,๘๓๓	๗๔๔,๑๓๐	๒,๐๓๙	๘๓๑,๙๑๐	๒,๒๗๙	๑๑.๘๐

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน

ปริมาณเที่ยวบินขึ้น/ลง ณ สนามบิน	สุวรรณภูมิ	ดอนเมือง	ภูเก็ต	เชียงใหม่
Flight Type				
International	๒๔๑,๗๖๙	๖๑,๑๖๔	๔๒,๑๒๔	๑๔,๖๐๔
Domestic	๖๘,๙๕๙	๑๗๓,๒๘๘	๔๑,๒๘๘	๕๓,๒๓๖
Type of Operation				
S : Schedule	๓๐๓,๙๑๔	๒๐๑,๓๓๕	๗๖,๙๗๗	๖๐,๕๓๙
N : Non-Schedule	๖,๑๘๐	๓,๙๘๘	๔,๑๘๖	๑,๗๐๖
G : General	๔๗๕	๙,๕๖๕	๘๙๗	๔๑๑
M : Military	๑๒๐	๑๙,๐๖๓	๑,๒๙๗	๓,๐๖๙
X : Others	๓๙	๕๐๑	๕๕	๒,๑๑๕
Flight Rule				
IFR	๓๑๐,๗๐๘	๒๑๘,๑๗๐	๘๒,๕๑๐	๖๑,๕๖๒
VFR (included Y,Z)	๒๐	๑๖,๒๘๒	๙๐๒	๖,๒๗๘
รวม ๒๕๕๘ เฉลี่ยต่อวัน	๓๑๐,๗๒๘ ๘๕๑	๒๓๔,๔๕๒ ๖๔๒	๘๓,๔๑๒ ๒๒๙	๖๗,๘๔๐ ๑๘๖

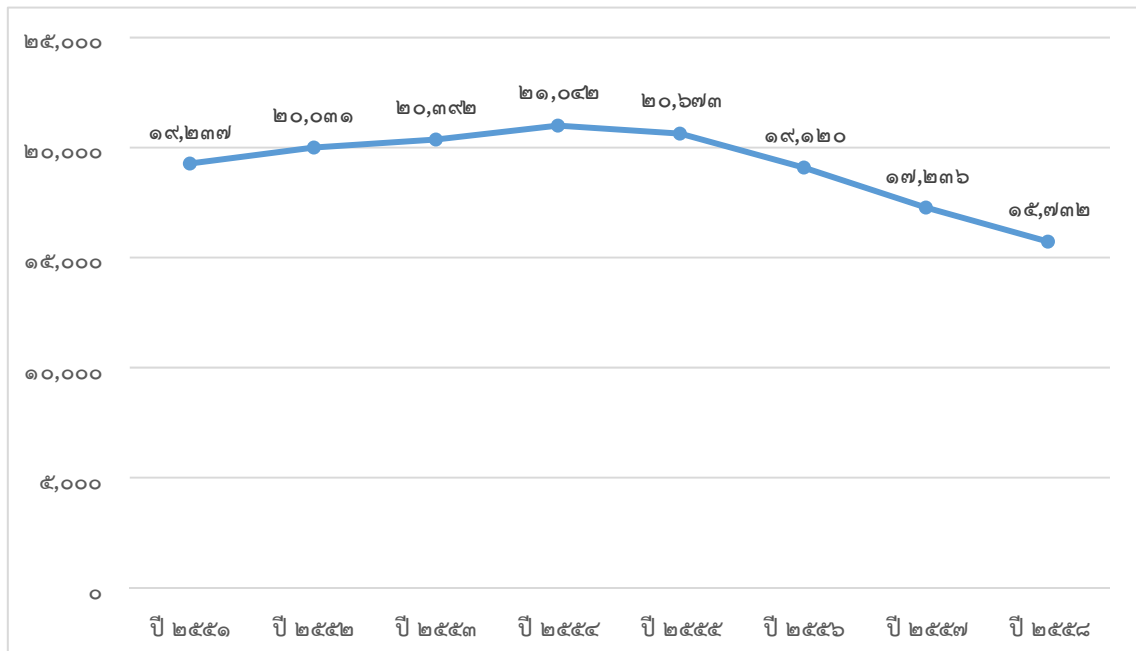
จำนวนเที่ยวบิน ที่ขึ้น/ลง ณ สนามบิน	๒๕๕๕		๒๕๕๖		๒๕๕๗		๒๕๕๘	
	รวม	ต่อวัน	รวม	ต่อวัน	รวม	ต่อวัน	รวม	ต่อวัน
ภูเก็ต	๖๑,๑๙๕	๑๖๗	๗๒,๑๔๘	๑๙๘	๗๕,๗๕๙	๒๐๘	๘๓,๔๑๒	๒๒๙
เชียงใหม่	๓๙,๖๓๑	๑๐๘	๔๖,๙๐๗	๑๒๙	๕๕,๒๒๒	๑๔๙	๖๗,๘๕๐	๑๘๖
กระบี่	๗,๘๙๒	๒๒	๑๒,๑๑๑	๓๓	๑๙,๑๙๓	๕๓	๒๘,๓๖๑	๗๘
หาดใหญ่	๑๗,๐๐๕	๔๖	๒๐,๗๓๐	๕๗	๒๔,๑๖๗	๖๖	๒๗,๒๙๐	๗๕
สมุย	๒๔,๗๓๕	๖๘	๒๖,๗๒๑	๗๓	๒๖,๓๒๓	๗๒	๒๖,๘๙๙	๗๔
หัวหิน	๒๖,๐๑๖	๗๑	๑๖,๕๙๓	๔๕	๒๔,๖๕๘	๖๘	๒๕,๓๖๕	๖๙
อุดรธานี	๑๓,๘๒๐	๓๘	๑๕,๔๕๖	๔๒	๑๗,๑๙๓	๔๗	๒๑,๘๖๒	๖๐
นครศรีธรรมราช	๑๖,๘๗๘	๔๖	๑๗,๙๖๔	๔๙	๒๐,๔๘๖	๕๖	๒๐,๕๙๖	๕๖
สุราษฎร์ธานี	๙,๓๙๐	๒๖	๑๑,๙๒๙	๓๓	๑๓,๕๔๕	๓๗	๑๖,๘๗๙	๔๖
พิษณุโลก	๘,๘๙๑	๒๔	๑๑,๙๔๗	๓๓	๑๗,๒๐๙	๔๗	๑๖,๓๑๒	๔๕
อุตะเภ*	๑๒,๓๒๐	๓๔	๑๒,๐๙๑	๓๓	๑๔,๓๒๖	๓๙	๑๖,๓๐๙	๔๕
ขอนแก่น	๔,๗๔๙	๑๓	๕,๖๘๑	๑๖	๑๒,๒๐๓	๓๓	๑๕,๔๔๒	๔๒
เชียงราย	๗,๑๑๐	๑๙	๗,๖๒๓	๒๑	๑๐,๔๓๘	๒๙	๑๓,๒๑๐	๓๖
อุบลราชธานี	๘,๓๒๗	๒๓	๙,๒๗๖	๒๕	๑๐,๘๔๖	๓๐	๑๒,๘๘๖	๓๕
นครราชสีมา	๕,๓๓๔	๑๕	๘,๒๐๑	๒๒	๑๐,๙๓๔	๓๐	๑๒,๒๑๘	๓๓
นครพนม	๔,๓๓๒	๑๒	๕,๖๕๔	๑๕	๑๐,๔๗๘	๒๙	๗,๐๖๕	๑๙
สกลนคร	๒,๐๐๓	๕	๒,๕๙๖	๗	๓,๙๐๙	๑๑	๕,๑๖๗	๑๔
บุรีรัมย์	๑,๑๗๑	๓	๑,๕๙๗	๔	๒,๘๖๕	๘	๔,๓๘๒	๑๒
ตรัง	๒,๔๕๘	๗	๓,๗๑๘	๑๐	๓,๙๓๐	๑๑	๔,๓๕๒	๑๒
ร้อยเอ็ด	๑,๙๖๖	๕	๒,๔๒๕	๗	๒,๘๑๓	๘	๔,๓๐๑	๑๒
ลำปาง	๑,๑๖๐	๓	๑,๖๙๕	๕	๒,๔๓๓	๗	๔,๒๗๙	๑๒
น่าน	๒,๓๗๔	๖	๒,๔๖๙	๗	๒,๑๔๓	๖	๓,๘๕๑	๑๑
ชุมพร	๑,๒๕๓	๓	๒,๘๖๒	๘	๓,๓๕๕	๙	๓,๖๔๒	๑๐
แม่สอด	๑,๓๙๒	๔	๓,๑๔๓	๙	๓,๓๘๒	๙	๒,๙๐๕	๘
เลย	๖๘๒	๒	๑,๐๐๖	๓	๑,๔๙๓	๔	๒,๕๔๕	๗
แม่ฮ่องสอน	๓,๐๕๖	๘	๔,๓๒๙	๑๒	๓,๒๕๘	๙	๒,๒๘๖	๖
นราธิวาส	๑,๗๕๖	๕	๑,๙๐๗	๕	๑,๗๖๒	๕	๒,๒๖๐	๖
ตราด	๒,๑๕๔	๖	๒,๒๑๘	๖	๒,๒๙๑	๖	๒,๐๓๔	๖
ระนอง	๔๑๗	๑	๙๗๐	๓	๑,๖๖๖	๕	๑,๖๓๗	๔
สุโขทัย	๒,๐๖๓	๖	๑,๖๕๕	๕	๑,๖๙๙	๕	๑,๖๐๘	๔
ปัตตานี*	๗๔๔	๒	๑,๒๘๘	๔	๑,๖๐๗	๔	๑,๑๕๑	๓
แพร่	๕๒๙	๑	๖๓๕	๒	๗๒๑	๒	๙๓๖	๓
เพชรบูรณ์	๒๓๒	๑	๓๓๓	๑	๗๔๙	๒	๗๒๖	๒
สุรินทร์	๓๙๖	๑	๕๓๓	๑	๕๖๔	๒	๓๑๕	๑
ตาก	๑๐๐	๐	๓๓๙	๑	๒๕๙	๑	๒๓๓	๑

บริการด้านการบริหารจัดการสภาพคล่องจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management Service)

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

ศูนย์บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศกรุงเทพฯ (Bangkok Air Traffic Flow Management Unit : Bangkok ATFMU) ให้บริการด้านการบริหารจัดการสภาพคล่องจราจรทางอากาศโดยใช้ระบบ BOBCAT (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System) ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ ซึ่งบริษัทฯ พัฒนาขึ้นภายใต้การดูแลของคณะทำงาน ICAO Air Traffic Flow Management Task Force สำหรับเที่ยวบินที่ต้องการทำการบินผ่านน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน ไปทางตะวันตกในช่วงเวลาที่มีปริมาณการบินคับคั่ง จากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ทำการบินสู่ยุโรป และจากเอเชียใต้ทำการบินสู่อเมริกาเหนือ เพื่อให้การจราจรทางอากาศเป็นไปได้อย่างความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว

ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศ



ปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศในช่วงให้บริการของระบบ BOBCAT (เฉพาะเวลากลางคืน)

	ปี ๒๕๕๔	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘
ปริมาณการบินเฉลี่ยต่อวัน	๕๘	๕๖	๕๒	๔๗	๔๓
ปริมาณการบินสูงสุดต่อวัน	๗๒	๗๒	๖๖	๖๐	๕๕

จากปริมาณจราจรทางอากาศที่มีการทำการบินผ่านอู่ฟกานีสถานที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากสายการบินต่าง ๆ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๐ คาดว่าระบบ BOBCAT มีส่วนร่วมในการลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๑๐ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นการบรรเทาภาวะโลกร้อนจากการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases) ประมาณ ๔๔๐ ล้านกิโลกรัม จนถึงสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๕๗ คิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๑๐ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือกว่า ๓,๙๐๐ ล้านบาท

โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คาดว่าสามารถลดการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงทั้งสิ้นประมาณ ๑๑ ล้านกิโลกรัม คิดเป็นปริมาณก๊าซเรือนกระจกประมาณ ๔๖ ล้านกิโลกรัม และ ค่าใช้จ่ายสายการบินประมาณ ๑๑ ล้านเหรียญสหรัฐ

อย่างไรก็ตาม ได้มีข้อตกลงอย่างไม่เป็นทางการในการจัดตั้งแนวทางการประสานงานระหว่าง Bangkok ATFMU กับ EUROCONTROL Network Management Operations Centre (NMOC), ICAO Asia-Pacific Regional Office และ IATA Asia-Pacific Regional Office ในกรณีฉุกเฉิน แนวทางการประสานงานดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นความเชื่อมโยงหน่วยงานผู้ให้บริการ ATFM ในรูปแบบ ATFM Nodes เพื่อรองรับปริมาณการบินข้ามพรมแดน ให้ทำการบินอย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยต่อไป

การนำเทคโนโลยีการเดินอากาศด้วย Performance Based Navigation (PBN) เข้าใช้งานกับห้วงอากาศของประเทศไทย เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมด้านการบิน

ปัจจุบันมลภาวะที่เกิดจากไอเสียของอากาศยาน (Aircraft emission pollution) ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (Climate change) เครื่องยนต์ของอากาศยานจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) และก๊าซเรือนกระจกอื่น ๆ สู่บรรยากาศโลก ทำให้สภาวะโลกร้อนที่กำลังเผชิญอยู่ขยายวงกว้างมากขึ้น ICAO ได้พัฒนาและกำหนดมาตรฐาน นโยบาย และแนวทางปฏิบัติในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมด้านการบิน โดยส่งเสริมให้เกิดการนำเทคโนโลยีการเดินอากาศด้วย PBN มาใช้งาน เพื่อให้เกิดเส้นทางการบินที่สั้นและตรงมากที่สุด ผ่านความร่วมมือในการบริหารใช้งานห้วงอากาศร่วมกันระหว่างทหารและพลเรือน (Civil Military Air Traffic Management Coordination) ทั้งนี้เมื่อนำเทคนิคการบินลดระดับอย่างต่อเนื่อง (Continuous Descent Operation : CDO) และไต่ระดับอย่างต่อเนื่อง (Continuous Climb Operation : CCO) มาประกอบด้วยแล้ว ส่งผลให้การเผาผลาญเชื้อเพลิงของอากาศยานลดลง ในขณะที่สามารถรักษาระดับความต้องการในการเดินอากาศที่เพิ่มมากขึ้นอยู่ในปัจจุบันได้

การพัฒนาเส้นทางบิน (Airways) ด้วย PBN

ประเทศไทยมีเส้นทางบินแบบ PBN ใช้งานจำนวน ๑๓ เส้นทางบิน ได้แก่

๑. M904	๘. Y9
๒. Y3	๙. Y10
๓. Y4	๑๐. Y11
๔. Y5	๑๑. Y12
๕. Y6	๑๒. M757
๖. Y7	๑๓. M769
๗. Y8	

การพัฒนาห้วงอากาศของสนามบิน ด้วย PBN

ประเทศไทยมีการนำ PBN เข้าใช้งานกับห้วงอากาศของสนามบินต่างๆ โดยประกาศลงใน AIP-Thailand จำนวน ๑๙ สนามบิน ได้แก่

- | | |
|-------------------|-----------------|
| ๑. ภูเก็ต | ๑๑. แพร่ |
| ๒. สมุย | ๑๒. อุบลราชธานี |
| ๓. หาดใหญ่ | ๑๓. ขอนแก่น |
| ๔. เชียงใหม่ | ๑๔. นครพนม |
| ๕. ลำปาง | ๑๕. สกลนคร |
| ๖. เชียงราย | ๑๖. ตราด |
| ๗. อุดรธานี | ๑๗. กระบี่ |
| ๘. สุราษฎร์ธานี | ๑๘. ดอนเมือง |
| ๙. นราธิวาส | ๑๙. สุวรรณภูมิ |
| ๑๐. นครศรีธรรมราช | |

ผลที่ได้จากการนำ PBN เข้าใช้งาน

จากการพัฒนาห้วงอากาศด้วยการนำ PBN มาใช้งานข้างต้น สามารถช่วยลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงของอากาศยาน และส่งผลให้ปริมาณ CO₂ ที่ถูกปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศลดลง ประมาณร้อยละ ๑-๒ ซึ่งสามารถช่วยแก้ปัญหาภาวะโลกร้อนลงได้

บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Communication Services)

๑. บริษัทฯ ให้บริการสื่อสารการบินประจำภาคพื้น รับ-ส่ง แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบิน โดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการบินอัตโนมัติ ระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศ และระหว่างศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบินตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๒. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเคเบิลใต้น้ำ และระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ๑๒ วงจร ดังนี้

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

บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services: AIS)

บริษัทฯ เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลักของประเทศไทย มีหน้าที่รับ-ส่ง ถ่ายทอด และกระจายข่าวสารการบิน ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวอากาศการบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติ

การบิน รวมถึงข่าวประกาศเตือนผู้ทำงานในอากาศ เพื่อแจกจ่ายให้หน่วยงานบริการการเดินอากาศ สายการบิน ท่าอากาศยาน ทหาร และหน่วยงานราชการ ในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ (Bangkok FIR) และต่างประเทศ ดังนี้

๑. บริการข้อมูลข่าวอากาศการบิน (OPMET Data Services)

บริษัทฯ ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและคลังข้อมูลข่าวอากาศการบินของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (ROBEX และ Regional OPMET Data Bank) ดำเนินการรวบรวมข้อมูลข่าวอากาศการบินจาก ๓๘ สนามบินทั่วประเทศและพื้นที่ในเขตความรับผิดชอบในภูมิภาค ตามแบบแผนของ ICAO ROBEX Scheme แลกเปลี่ยนแจกจ่ายข้อมูลกับผู้ใช้บริการ โดยผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (AFTN และ ATN) ตามมาตรฐานของ ICAO

๒. บริการข้อมูลข่าวประกาศผู้ทำงานในอากาศ (NOTAM)

บริษัทฯ ดำเนินงานเป็นสำนักงานประกาศผู้ทำงานในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (AFTN และ ATN) ซึ่งมีปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศผู้ทำงานในอากาศระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวน ๑๖,๕๑๗ ฉบับ

๓. บริการข้อมูลข่าวสารประจำสนามบิน (AIS and Air Traffic Service Report Office)

คือ การจัดทำข้อมูล Pre-Flight Briefing Bulletin ประจำสนามบินภายในประเทศและสนามบินนานาชาติ โดยให้ข้อมูลและแนะนำนักบินก่อนทำการบิน รับ-ส่งแผนการบิน และข้อมูลที่เกี่ยวข้องเป็นประจำสนามบินภายในประเทศและสนามบินนานาชาติทั่วประเทศ

ในรอบปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน ๑๘๗,๓๘๐,๒๘๖ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๓๑,๗๖๘,๙๒๗ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๒๐.๔ และมีปริมาณข้อมูลข่าวแผนการบินและข่าวการเคลื่อนไหวที่เกี่ยวข้อง โดยวัดจากปริมาณเที่ยวบินเข้า-ออก และบินผ่านในเขตแกลงข่าวการบินกรุงเทพฯ รวมถึงเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินแบบ Visual Flight Rule (VFR) จำนวน ๑,๖๑๑,๔๘๘ ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน ๑๘๒,๕๘๑ ฉบับ คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๘

บริการเกี่ยวเนื่อง

ผลการดำเนินงานด้านบริการเกี่ยวเนื่อง ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

จากแนวทางการบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนภารกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนองค์กรให้บรรลุเป้าหมายวิสัยทัศน์ (Strategic Arms) ตลอดจนแสวงหารายได้เพิ่มเติมจากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เพื่อชดเชยรายได้หลักซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ภายนอก บริษัทฯ จึงกำหนดให้สายงานพัฒนาธุรกิจเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ดำเนินกิจกรรมโดยใช้ความสามารถพิเศษขององค์กร ได้แก่ มาตรฐานและฝีมือการให้บริการการเดินอากาศซึ่งเป็นที่ยอมรับในแวดวงอุตสาหกรรมการบิน และความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมการจราจรทางอากาศ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ ดำเนินการผลิตและจัดหาอุปกรณ์ ตลอดจนให้บริการติดตั้ง ปรับปรุง ซ่อมบำรุง สำรอง ตรวจสอบและปรับเทียบ/สอบเทียบอุปกรณ์ที่ใช้งานในกิจการบินและนอกเหนือกิจการบิน พร้อมทั้งให้บริการฝึกอบรมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

๑. การผลิต/จัดหาและบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์

ให้บริการปรับปรุง ตรวจสอบ จัดหา ติดตั้งและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ รวมจำนวน ๑๔ โครงการ อาทิ

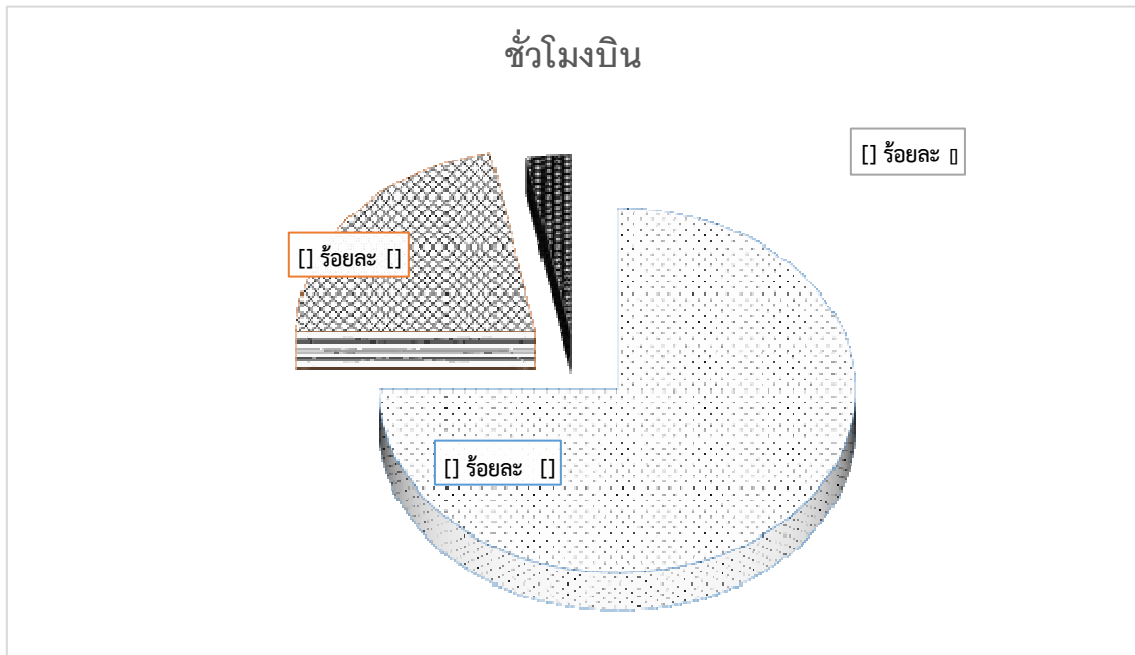
- ผลิตและติดตั้งชุดอุปกรณ์ระบบ ATC Radar Simulator ที่ใช้ในการฝึกการควบคุมจราจรทางอากาศและระบบการส่งข่าวสารผ่านเครือข่ายอัตโนมัติ (AMSS) ให้มหาวิทยาลัยราชภัฏ เชียงราย
- ปรับปรุงเสาส่งสัญญาณและซ่อมระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ NDB ที่ติดตั้ง ณ สนามบินนานาชาติอุ้งทะเภา ให้กองการบินทหารเรือ กองเรือยุทธการ กองทัพเรือ
- ซ่อมบำรุงเครื่องกระจายข่าวการบินและข่าวอากาศอัตโนมัติ C-ATIS ให้กรมสื่อสาร อีเล็กทรอนิกส์ กองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศประเภทบอกทิศทางและระยะทาง DVOR/DME จำนวน ๑ ระบบ ให้กองการบินทหารเรือ กองทัพเรือ
- ซ่อมบำรุงระบบถ่ายทอดข่าวสารอัตโนมัติ (AMSS) รายปีให้กับกองทัพอากาศ
- ซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ILS รายปี ให้กับกองการบินทหารเรือ กองทัพเรือ

๒. บริการบินทดสอบ

ให้บริการบินทดสอบเครื่องช่วยการเดินอากาศประเภท Different Navigation Aids, Doppler Very High Frequency Omnidirectional Range/ Distance Measuring Equipment (DVOR/ DME), Non Directional Beacon (NDB), Performance Base Navigation (PBN) และ Radio Navigation ที่ใช้งานประจำท่าอากาศยานจำนวน ๑๕ แห่ง แบ่งเป็น ในประเทศ ๑๒ แห่ง และต่างประเทศ ๓ แห่ง

นอกจากนี้ ให้บริการบินทดสอบความถี่รบกวนยานการบินให้กับสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) จำนวน ๒ จังหวัด คือ เชียงราย และนนทบุรี รวมทั้งให้บริการบินทดสอบระบบ New MSSR Radar ณ สนามบินภายในประเทศ จำนวน ๖ สนามบิน คือ สนามบินดอนเมือง สนามบินพิษณุโลก สนามบินอุดรธานี สนามบินร้อยเอ็ด สนามบินชุมพร และสนามบินเชียงรายให้กับบริษัท SELEX SISTEMI INTEGRARI S.P.A. ประเทศอิตาลี

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ใช้ชั่วโมงการบินทั้งสิ้น ๑,๙๐๐ ชั่วโมง ซึ่งสามารถจำแนกเป็นชั่วโมงบินสำหรับภารกิจต่าง ๆ ดังนี้



หน่วยงาน	ชนิดเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ					
	VOR/DME	ILS/DME	NDB	RADAR	PAPI	IFP
บ. วิทยุการบินฯ	๓๓	๓๐	๓๐	๑๔	๐	On-Request
กองทัพอากาศ	๑	๓	๐	๒	๔	๐
กองทัพเรือ	๑	๑	๐	๑	๒	๐
บ. การทำอากาศยานฯ	๐	๐	๐	๐	๑๖	๐
บ. การบินกรุงเทพฯ	๐	๐	๐	๐	๔	๐
รวม	๓๕	๓๔	๓๐	๑๗	๒๖	-

๓. บริการตรวจสอบความพร้อมของอากาศยานที่ทำการบินในเขตพื้นที่ RVSM

ให้บริการแก่สายการบินรวมทั้งสิ้น ๘๕ ราย ได้แก่ Challenger, Mega Global Air (Maldives), Batik, PT. Garuda Indonesia, LLC, Lion Air, Sino Jet Management เป็นต้น โดยมีจำนวนอากาศยานมารับบริการทั้งสิ้น ๑๑๓ ลำ เป็นการให้บริการภายในประเทศและอีก ๑๐ ประเทศ ได้แก่ เนปาล ฟิลิปปินส์ ปากีสถาน มัลดีฟ มาเลเซีย ทาจิกิสถาน ศรีลังกา อินโดนีเซีย อินเดียและฮ่องกง

๔. บริการสอบเทียบมาตรฐานเครื่องมือวัด

ทำการสอบเทียบมาตรฐานอุปกรณ์เครื่องมือวัดให้หน่วยงานภายในและภายนอกรวมทั้งสิ้น ๑,๐๑๖ เครื่อง โดยให้บริการแก่หน่วยงานภายนอกจำนวน ๒๖ ราย รวมทั้งสิ้น ๒๒๐ เครื่อง โดยเป็นผู้ให้บริการรายใหม่ ๕ ราย เช่น บริษัท ออล อินสทรูเมนต์ จำกัด ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC) บริษัท แล็บ เอ็กซ์ จำกัด กองมาตรวิทยา กรมสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ทหารอากาศ และสถานวิทยุกระจายเสียงระหว่างประเทศประจำประเทศไทย (IBB) ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการตามบันทึกข้อตกลงการสอบเทียบเครื่องมือวัดหรืออุปกรณ์ ให้กับห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐานทางเทคนิคของเครื่อง

ส่งวิทยุกระจายเสียง สำหรับการทดลองประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียงร่วมกับ กสทช. นอกจากนี้ได้ ให้บริการแก่อนุสัญญานในต่างประเทศ คือ Cambodia Air Traffic Service Co, Ltd.

๕. บริการให้เช่าอุปกรณ์สื่อสาร

ให้บริการเช่าใช้งานอุปกรณ์สื่อสารแก่สายการบิน ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน กลุ่ม บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีอุปกรณ์สื่อสารที่ให้บริการ เช่าใช้งานทั้งสิ้น จำนวน ๙,๖๕๒ ชุด เพิ่มขึ้นจำนวน ๖๗๑ ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ ๗.๔๗ จากปีงบประมาณ ๒๕๕๗ และบริษัทฯ ได้มีการจัดหาอุปกรณ์วิทยุสื่อสารสำหรับทดแทนอุปกรณ์เดิม จำนวน ๑,๐๐๐ ชุด และ รองรับความต้องการของผู้ใช้บริการในอนาคต จำนวน ๑,๐๐๐ ชุด

๖. บริการระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม

ให้บริการเช่าสื่อสารผ่านดาวเทียมเพื่อใช้ติดต่อสื่อสารด้านการควบคุมจราจรทางอากาศในวงจรรเสี่ยง (voice) และวงจรข้อมูล (data) ให้กับหน่วยงานด้านการบินในต่างประเทศจำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย เวียดนาม กัมพูชา เมียนมาและบังกลาเทศ

๗. บริการสื่อสารข้อมูลปฏิบัติการสายการบิน

ติดตั้งสถานีภาคพื้นระยะไกล (Remote Ground Station) เพิ่มขึ้นจำนวน ๑๑ สถานี ใน ๕ ประเทศ ประกอบด้วย

- ประเทศเวียดนาม จำนวน ๔ สถานี (ACARS ๒ สถานี และ VDLM2 ๒ สถานี)
- ประเทศออสเตรเลีย จำนวน ๑ สถานี (ACARS)
- ประเทศอินโดนีเซีย จำนวน ๒ สถานี (ACARS)
- ประเทศไทย จำนวน ๓ สถานี (ACARS)
- ประเทศเกาหลีใต้ จำนวน ๑ สถานี (ACARS)

ทำให้มีสถานี RGS รวมทั้งสิ้น ๑๓๔ สถานี โดยเป็นสถานี RGS ประเภท ACARS จำนวน ๑๑๒ สถานี ใน ๑๕ ประเทศ และสถานี RGS ประเภท VDLM2 จำนวน ๒๒ สถานีใน ๗ ประเทศ เพื่อให้บริการสื่อสาร ข้อมูลปฏิบัติการสายการบินได้ครอบคลุมพื้นที่การให้บริการใน ๑๕ ประเทศ ได้แก่ ไทย กัมพูชา เกาหลีใต้ ไต้หวัน นิวซีแลนด์ บรูไน เมียนมา ฟิลิปปินส์ มองโกเลีย มาเลเซีย เวียดนาม สิงคโปร์ ออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และอินเดีย มีสายการบินที่ให้บริการจำนวน ๑๔๒ สายการบิน จำนวนอากาศยานที่ใช้บริการกว่า ๖,๓๐๐ ลำ และมีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลการบินทั้งหมดประมาณ ๑๐๓.๔๑ ล้านกิโลบิตเพิ่มขึ้นจำนวน ๒.๑๘ ล้านกิโลบิต หรือคิดเป็นร้อยละ ๒.๑๕ จากปีงบประมาณ ๒๕๕๗

๘. บริการฝึกอบรม จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ และให้คำปรึกษา

บริษัทฯ จัดฝึกอบรมให้กับหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานด้านการบินพลเรือนต่างประเทศ รวม ๓ หลักสูตร ดังนี้

- สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม แห่งชาติ (กสทช.) จำนวน ๑ หลักสูตร คือ หลักสูตรการบริการจราจรทางอากาศ
- กรมการบินพลเรือนเนปาล จำนวน ๒ หลักสูตร คือ หลักสูตร Air Traffic Control Watch Supervisor และหลักสูตร Financial and Administration

นอกจากนี้ บริษัทฯ ศึกษา วิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนภารกิจหลัก ของบริษัทฯ และแสวงหาโอกาสทางธุรกิจ โดยดำเนินการโครงการจำนวน ๔ โครงการ ดังนี้

๑. การออกแบบสถาปัตยกรรมศูนย์บูรณาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multi-Modal Transport Integration Center: NMTIC) ให้กับการขนส่งทางบก เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ที่มอบหมายให้ดำเนินการศึกษาออกแบบสถาปัตยกรรมศูนย์บูรณาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ รวมทั้งประชาสัมพันธ์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ทุกภาคส่วน อาทิ ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะและรถขนส่ง กองบังคับการตำรวจจราจร และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

๒. ศึกษาการจัดตั้งศูนย์ทดสอบภาษาอังกฤษการบิน (Aviation English Rating Center: AERC) เพื่อเป็นศูนย์การทดสอบมาตรฐานภาษาอังกฤษด้านการบินตามระดับภาษาอังกฤษ ICAO English Level 4 หรือสูงกว่า โดยมุ่งเน้นเป็นศูนย์ทดสอบที่มีแนวปฏิบัติที่ดี มีมาตรฐาน และสร้างการยอมรับการเป็นศูนย์ทดสอบระดับสากลในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศูนย์ทดสอบดังกล่าวร่วมกับ English Language Proficiency for Aeronautical Communication: ELPAC ภายใต้การควบคุมของ EUROCONTROL เพื่อดำเนินการจัดทดสอบภาษาอังกฤษสำหรับผู้ถือใบอนุญาตประจำหน้าที่ของบริษัทฯ และนับเป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจเพิ่มเติมกับลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๓. บริการ Air Situation Display/Ground Situation Display (ASD/GSD)

ให้บริการ Air Situation Display/ Ground Situation Display (ASD/GSD) แก่หน่วยงานภายใน เพื่อสนับสนุนภารกิจหลักในบทบาท Strategic Arms และให้สายการบินเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ

๔. พัฒนาลิขสิทธิ์ (R&D)

วิจัยและพัฒนาลิขสิทธิ์เพื่อใช้งานในภารกิจหลัก จำนวน ๒ รายการ คือ

- Signal Light Gun เป็นอุปกรณ์สำหรับสื่อสารระหว่างนักบินและหอบังคับการบิน ในกรณีที่ระบบวิทยุสื่อสารขัดข้อง
- Integrated Emergency Alarm System เป็นระบบสื่อสารสายด่วนสำหรับใช้ในการอำนวยความสะดวกและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

การดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคล

ในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ ดำเนินโครงการที่ส่งผลต่อการบริหารทรัพยากรบุคคลในระยะยาวที่สำคัญ คือ การวางแผนทรัพยากรบุคคลระยะยาวหรือแผนอัตรากำลัง ๑๐ ปี ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับการวางแผนด้านทรัพยากรบุคคลทั้งในด้านจำนวน และการพัฒนาความสามารถบุคลากร เพื่อเตรียมรองรับระบบใหม่ ๆ ในระยะ ๑๐ ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึงปี พ.ศ. ๒๕๖๗ ภายใต้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคลที่มีความยืดหยุ่น และสามารถปรับเปลี่ยนไปตามสภาพแวดล้อม รวมทั้งการทบทวนและปรับปรุงกรอบแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ (AEROTHAI HR MODEL) เพื่อให้สามารถบริหารทรัพยากรบุคคลที่สามารถสนับสนุนเป้าหมายองค์กรทั้งระยะสั้นและระยะยาว พร้อมทั้งดำเนินการตามกรอบแนวคิดดังกล่าว ได้แก่ การปรับปรุงโครงสร้างตำแหน่งงานและโครงสร้างเงินเดือนที่สอดคล้องกับค่าจ้างในปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือการสร้างเส้นทางสู่ความเป็นมืออาชีพให้กับบุคลากรขององค์กร เป็นแรงกระตุ้น และเพื่อตอบสนองพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ภาวะความเครียดจากปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับการเปิดใช้งานเทคโนโลยีการบริการจราจรทางอากาศระบบใหม่ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานการให้บริการจราจรทางอากาศเมื่อบริษัทฯ เปิดใช้งานระบบใหม่อย่างเต็มรูปแบบ

ด้านคุณภาพชีวิตของบุคลากร ในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ ดำเนินโครงการต่าง ๆ ที่สนับสนุนให้พนักงานสร้างสมดุลในชีวิตการทำงาน (Work Life Balance) เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในทุก ๆ ด้าน ทั้งร่างกาย จิตใจของบุคลากร ตลอดจนครอบครัวของบุคลากร อาทิเช่น โครงการส่งเสริมคุณภาพชีวิตแบบครบวงจร

ซึ่งเป็นโครงการที่เน้นการให้ความรู้ และการปฏิบัติตัวในชีวิตประจำวัน เพื่อป้องกันการเกิดโรคโดยมีการเก็บรวบรวมสถิติประเภทของโรคตามความถี่ในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล และรายงานผลการตรวจสุขภาพประจำปีในรอบปีที่ผ่านมา และนำมาใช้เป็นข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดของกิจกรรมที่ตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มบุคลากรโดยแท้จริง พร้อมทั้งปรับปรุงสวัสดิการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มบุคลากรต่าง ๆ เช่น กิจกรรมการนวดผ่อนคลายเพื่อลดความเครียดและความเหนื่อยล้าให้กับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เป็นต้น นอกจากนี้ได้มีการปรับปรุงกระบวนการเพื่อช่วยลดภาระขั้นตอนการเบิกจ่ายของบุคลากรโดยให้เป็นไปตามระเบียบสวัสดิการที่กำหนดไว้ และจัดช่วงเวลา สถานที่ และผู้ฝึกสอนสำหรับกิจกรรมเพื่อสุขภาพที่มีความหลากหลายตามความต้องการของบุคลากร เช่น แอโรบิก โยคะ กิจกรรมสร้างสมดุลร่างกาย (Body Balance) เป็นต้น บริษัทฯ ให้การสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ให้กับบุคลากรในช่วงเวลานอกเหนือเวลาปฏิบัติงาน เช่น การจัดทัศนศึกษาทั้งในและต่างประเทศสำหรับบุคลากร โดยมีสวัสดิการเพื่อแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งให้กับบุคลากร เป็นต้น

ด้านการส่งเสริมกิจกรรมในมิติด้านจริยธรรม และมิติด้านสังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ยังคงดำเนินการจัดกิจกรรม “วิทยุการบินฯ มินิโอลิมปิก” เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเล่นและพัฒนา กีฬาโอลิมปิกในเยาวชนทั่วประเทศ ซึ่งบริษัทฯ เล็งเห็นว่าผลสำเร็จของโครงการดังกล่าวสามารถพัฒนา นักกีฬาจากระดับเยาวชนไปสู่นักกีฬาระดับประเทศที่สร้างชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรและประเทศ ไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมในการรวบรวมและจัดหาสิ่งของ อุปกรณ์ และเงินบริจาคมอบให้เด็ก ยากไร้ และกิจกรรม “ทอดกฐิน ประจำปี” ซึ่งเป็นกิจกรรมที่บริษัทฯ จัดขึ้นต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

บริษัทฯ มุ่งเน้นความสำคัญของบุคลากร เนื่องจากตระหนักเสมอว่าผลการดำเนินงานที่ดีขององค์กร ส่วนหนึ่งมาจากความมุ่งมั่นและอุทิศตนของบุคลากร เพื่อความสำเร็จขององค์กรซึ่งเป็นพลังที่เกิดจากความ ผูกพันของพนักงาน (Employee Engagement) โดยได้ดำเนินการสำรวจความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร อย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการปรับปรุงและพัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรบุคคลอันจะนำไปสู่ การเสริมสร้างความผูกพันในบุคลากรซึ่งจะนำไปสู่องค์กรที่ยั่งยืนต่อไป

การพัฒนาทรัพยากรบุคคลและส่งเสริมการเรียนรู้

บริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถทั้งความสามารถหลักเชิงกว้างและ ความสามารถหลักเชิงลึกของบริษัทฯ วางแผนการจัดการความรู้ จัดให้มีบรรยากาศแห่งการเรียนรู้ในองค์กร การส่งเสริมนวัตกรรม รวมถึงการให้ทุนการศึกษา ซึ่งมีผลการดำเนินการภายใต้แผนวิสาหกิจ ฉบับปี ๒๕๕๘- ๒๕๖๒ และแนวคิดด้านทรัพยากรบุคคล (AEROTHAI HR Model) ประกอบด้วย

๑. งานพัฒนาและฝึกอบรม
๒. งานการจัดการความรู้
๓. งานส่งเสริมนวัตกรรม

งานพัฒนาและฝึกอบรม

บริษัทฯ เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร โดยได้มีการจัดหลักสูตรฝึกอบรม และพัฒนาให้กับบุคลากรของ บริษัทฯ แบ่งเป็น

๑. การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับฝ่ายบริหาร เน้นการพัฒนาผู้บริหารทุกระดับให้มีความสามารถ เหมาะสมกับระดับตำแหน่งตามกรอบความสามารถด้าน Managerial Competency พัฒนามุมมอง ด้านการบริหารจัดการทั้งด้านเชิงทฤษฎี และด้านการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผ่านประสบการณ์ รวมทั้ง กิจกรรมที่ส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ตลอดจนเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการเลื่อนตำแหน่ง ต่อไปในอนาคต

๒. การฝึกอบรมและพัฒนาสำหรับพนักงาน เน้นการพัฒนาบุคลากรตามแผนพัฒนาอาชีพ (Career Development Plan) ซึ่งสอดคล้องตามความสามารถหลักเชิงลึก (Functional Competency) และพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้มีขีดความสามารถตามกรอบความสามารถหลักเชิงกว้าง (Core Competency) พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมในการขึ้นมทดแทนตำแหน่งหรือสืบทอดตำแหน่งในระดับที่สูงขึ้น

ทั้งนี้ ในรอบปี ๒๕๕๘ มีการพัฒนาที่สำคัญ ๓ โครงการ คือ

๑. การเตรียมบุคลากรให้มีความพร้อมกับการปฏิบัติงานกับระบบโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ “Thailand Modernization CNS/ATM System” เช่น หลักสูตร Human-Machine Interface (HMI) Training หลักสูตร TopSky Internal Training Part I (General Part) และหลักสูตร VCCS & VRS Internal Training Course เป็นต้น

๒. โครงการหลักสูตรหลักเพื่อการพัฒนาบุคลากรตาม Core Competency

๓. โครงการพัฒนาบุคลากรตามกรอบมาตรฐานการฝึกอบรมขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Training Roadmap)

นอกจากนี้ บริษัทฯ สนับสนุนให้บุคลากรมีการเพิ่มพูนความรู้ เพื่อพัฒนาให้เป็นกำลังสำคัญของบริษัทฯ ในอนาคต โดยส่งเสริมให้ทุนการศึกษาแก่บุคลากรและบุคคลภายนอก ให้ศึกษาในสถาบันที่มีชื่อเสียงทั้งในและต่างประเทศ จนถึงระดับปริญญาเอก ทั้งในสาขาวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิทยาศาสตร์ประยุกต์ สาขาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมด้านการบิน และสาขาการบริหารจัดการ นอกเหนือจากการให้ทุนการศึกษาแล้ว บริษัทฯ ยังสนับสนุนให้บุคลากรลาศึกษาต่อ ทั้งแบบเต็มเวลาและใช้เวลาบางส่วน (ด้วยทุนของตัวเอง) เพื่อเป็นการพัฒนาระดับคุณวุฒิและคุณภาพของบุคลากรโดยรวมให้กับบริษัทฯ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของบริษัทฯ ในอนาคต

งานการจัดการความรู้

บริษัทฯ นำเครื่องมือการจัดการความรู้เข้ามาดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ โดยในปี ๒๕๕๘ ดำเนินการภายใต้กระบวนการจัดการความรู้ของบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับผ่านกระบวนการที่สำคัญ ได้แก่ การระบุความรู้ที่สำคัญระดับองค์กร (KM Focus Areas) การบ่งชี้ความรู้ที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน (KM Identification) การสร้างและแสวงหาองค์ความรู้ การถ่ายทอดและถ่ายโอนความรู้จากฐานสู่ฐาน พร้อมทั้งมีการรวบรวมจัดเก็บความรู้อย่างครบถ้วนและเป็นระบบ และดำเนินการประเมินผลความสำเร็จของการจัดการความรู้อย่างต่อเนื่องทุกปี โดยมีเป้าประสงค์เอื้อให้เกิดโอกาสในการหาแนวปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practices) ที่จะนำไปสู่การพัฒนาและสร้างฐานความรู้ที่เข้มแข็งและมีคุณค่าขององค์กร

ในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ มีองค์ความรู้ที่สำคัญ (KM Focus Areas) คือ องค์ความรู้ที่สนับสนุนการบรรลุยุทธศาสตร์ องค์ความรู้ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน และองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับลูกค้า ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ ได้ดำเนินการตามกระบวนการจัดการความรู้ภายใต้กรอบ KM Focus Areas นี้

งานส่งเสริมนวัตกรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมนวัตกรรมในองค์กรอย่างต่อเนื่อง กำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบและมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ เน้นการทำงานอย่างมีส่วนร่วม มีผู้บริหารระดับสูงร่วมเป็นคณะกรรมการอำนวยการส่งเสริมงานวิจัย พัฒนา และนวัตกรรม ที่มีบทบาทในการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย การดำเนินงาน และการกำกับดูแล อีกทั้งมีการบูรณาการงานส่งเสริมนวัตกรรมกับงานการจัดการความรู้เพื่อสนับสนุนการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ และองค์กรแห่งนวัตกรรม นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรม

รูปแบบต่าง ๆ เช่น จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนความรู้และแนวคิดระหว่างกลุ่มพนักงาน จัดกิจกรรมการประกวดผลงานนวัตกรรมและแนวคิดสร้างสรรค์ประจำปี เป็นต้น

ในปี ๒๕๕๘ มีนวัตกรรมที่เสนอเข้าประกวดทั้งสิ้น จำนวน ๑๗ ผลงาน และแนวความคิดสร้างสรรค์ จำนวน ๕ แนวคิด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนวัตกรรมเพื่อการแก้ไข/ปรับปรุงการดำเนินงาน โดยมีรางวัลดีเด่นที่ได้รับภายในบริษัทฯ ดังนี้

ประเภทรางวัลนวัตกรรมทางเทคโนโลยี: ระบบตรวจสอบและติดตามสัญญาณรบกวนบริเวณพื้นที่ให้บริการจราจรทางอากาศ

ประเภทรางวัลนวัตกรรมการบริหารจัดการ: โปรแกรมพลอตพิกัดบั้งไฟอัตโนมัติ

ประเภทรางวัลผลงานสิ่งประดิษฐ์: อุปกรณ์แจ้งเหตุฉุกเฉินกรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุบริเวณสนามบิน นอกจากนี้ ในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ ยังนำผลงานนวัตกรรมเข้าร่วมการประกวดและจัดแสดงในเวทีนานาชาติ 43rd International Exhibition of Inventions of GENEVA 2015 โดยผลงานที่ได้รับรางวัล มีดังนี้

๑. การวาดภาพพื้นที่การให้บริการจราจรทางอากาศด้วย Software Radio Mobile ได้รับรางวัลเหรียญทอง ในกลุ่มผลงานประเภท C: Computer Sciences – Software – Electronics – Electricity - Methods of Communication
๒. อุปกรณ์สำหรับป้องกันนกบินมาเกาะสายอากาศ ได้รับรางวัลเหรียญทองแดง ในกลุ่มผลงานประเภท F: Security – Rescue - Alarm

การประเมินผลการดำเนินงาน SEPA

การประเมินผลดำเนินงานของบริษัทฯ ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่าง รัฐบาลไทย กับ บริษัทฯ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนโดยใช้ “ระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Performance Appraisal: SEPA)” เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วยการประเมินและวัดผล ๒ ส่วน ได้แก่ ส่วนของกระบวนการ/ระบบของรัฐวิสาหกิจ เพื่อการบริหารจัดการองค์กร ๖ หมวด (การนำองค์กร การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ การมุ่งเน้นลูกค้าและตลาด การวัด การวิเคราะห์ และการจัดการความรู้ การมุ่งเน้นบุคลากร และการมุ่งเน้นการปฏิบัติการ)

ผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ

ผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ	ปี ๒๕๕๗	
	กระบวนการ/ระบบ	ผลลัพธ์
น้ำหนัก	๔๕	๕๒*
คะแนน/ผลจากค่าเกณฑ์วัด (ถ่วงน้ำหนัก)	๓๒๔/๑.๙๙๔๘	๒.๐๕๖๖
ผลการประเมินรวม	๔.๐๕๑๕	

ในปี ๒๕๕๗ เนื่องจากคณะกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงมีมติยกเลิกตัวชี้วัดรายได้สุทธิจากการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและให้ตัดน้ำหนักตัวชี้วัด ซึ่งเท่ากับร้อยละ ๓ ออกด้วย

การจัดอันดับเครดิตองค์กร

บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) ได้ทบทวนอันดับเครดิตของ บริษัทฯ โดยได้เพิ่มอันดับเครดิตจาก AA+ เป็น AAA ด้วยแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” โดยปัจจัยที่สนับสนุนที่ทำให้ทริสเรทติ้งปรับเพิ่มอันดับเครดิตของบริษัทฯ ประกอบด้วย การเติบโตเป็นอย่างมากของการขนส่งทางอากาศ ความเข้มแข็งด้านสภาพคล่องทางการเงิน และความสามารถขององค์กรในการปรับอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ อันดับเครดิตที่เพิ่มสะท้อนถึงการได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล รวมถึงการให้บริการการเดินอากาศ ซึ่งมีความสำคัญเชิงกลยุทธ์ของประเทศไทย นอกจากนี้ อันดับเครดิตยังสะท้อนถึงสถิติด้านความปลอดภัยที่ดีและคณะผู้บริหารที่มีประสบการณ์ อย่างไรก็ตาม จุดแข็งดังกล่าวถูกลดทอนบางส่วนจากความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินได้บ้าง แต่ผลกระทบดังกล่าวสามารถลดลงได้จากสภาพคล่องทางการเงินที่แข็งแกร่ง

รางวัลที่ได้รับระหว่างปี

รางวัลจากการประกวดผลงานนวัตกรรม International Exhibition of Inventions of Geneva ๒๐๑๕

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนานวัตกรรม ในปี ๒๕๕๘ ได้ส่งผลงานนวัตกรรมเข้าร่วมประกวดในเวที “43rd International Exhibition of Invention of Geneva” ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ได้แก่

- **ผลงานการวาดภาพพื้นที่การให้บริการจราจรทางอากาศด้วย Software Radio Mobile** ได้รับรางวัลเหรียญทอง ประเภท Computer/ Sciences Software and Electricity เป็นนวัตกรรมที่เกิดขึ้นโดยการนำ “Software Radio Mobile” มาใช้แทนการวาดภาพคำนวณด้วยมือ ทำให้สะดวก รวดเร็ว และแม่นยำยิ่งขึ้น ช่วยให้ทราบวาบริเวณใดเป็นจุดอับสัญญาณ ทำให้การวางแผนหาพื้นที่สำหรับติดตั้งสถานีวิทยุสื่อสารทำได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำยิ่งขึ้น
- **อุปกรณ์สำหรับป้องกันนกบินเกาะสายอากาศระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ** ได้รับรางวัลเหรียญทองแดง ประเภท Security/ Rescue and Alarm ซึ่งเป็นผลงานที่สร้างขึ้นเพื่อแก้ปัญหาการเกาะบริเวณสายอากาศระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศจนทำให้การส่งสัญญาณไปยังอากาศยานคลาดเคลื่อน

เรื่องเด่นในรอบปี

ระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศของไทยจะมีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามมาตรฐานสากลนั้น จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือ/ร่วมแรงร่วมใจในทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นส่วนของท่าอากาศยาน ระบบบริการการเดินอากาศ และระบบของอากาศยานเอง รวมถึงภาคสนับสนุนอื่น ๆ ก็ต้องก้าวไปพร้อมกันอย่างบูรณาการ ไม่ใช่เพียงเพื่อการพัฒนากระบวนการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศมีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล แต่เพื่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศด้วย แต่ที่ผ่านมาประเทศไทย ยังขาดการบูรณาการเพื่อการวางแผนงานระดับมหภาคที่แสดงให้เห็นความเชื่อมโยงของกลยุทธ์และแผนงานต่าง ๆ ไปสู่เป้าหมายด้านการขนส่งทางอากาศของชาติ ตลอดจนขาดการวางแผนการปรับเปลี่ยนไปสู่การเดินอากาศระบบใหม่ของประเทศ ตามแผนของประชาคมโลกที่รัฐภาคีต้องดำเนินการภายในระยะเวลา ๑๐-๒๐ ปีนับจากนี้

อุปสรรคดังกล่าวมีความเกี่ยวพันไปถึงโครงสร้างอำนาจหน้าที่และกฎหมายในชั้นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ ที่ยังไม่ทันต่อวิวัฒนาการทางเทคโนโลยี/วิถีปฏิบัติที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ยังมีสิ่งที่ทั้งภายในและภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคมต้องร่วมมือกัน เพื่อสนับสนุนให้น่านฟ้า

ไทยปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีมาตรการป้องกันและควบคุมปัจจัยอันตรายทางการบิน ๔ ประการ ได้แก่ บั๊ฟไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน และอุตุนิยมวิทยาการบิน ที่ยังถือเป็นภัยคุกคามสำคัญต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ และอีกประการสำคัญ คือ การเสริมสร้างความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งในระบบห้วงอากาศและที่สนามบินหลักของประเทศ

บริษัทฯ จึงได้ผลักดันแผนการแก้ปัญหาด้านการขนส่งทางอากาศในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๗ ภายใต้นโยบายอดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (พล.อ.ประจิน จั่นตอง) จนนำไปสู่การตระหนักถึงประเด็นปัญหา และแปลงมาเป็นนโยบาย/การมอบหมายการดำเนินการ เพื่อการแก้ปัญหาและพัฒนากระบวนการขนส่งทางอากาศของไทยต่อไป

กิจกรรมขับเคลื่อนวิสัยทัศน์องค์กร

บริษัทฯ กำหนดวิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์องค์กร ๕ ด้าน เพื่อตอบรับการเติบโตอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบิน และการคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในทุก ๆ ๑๐ปี ที่ถือเป็นความท้าทายที่สำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรอย่างยั่งยืน

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์องค์กรบรรลุผลสำเร็จ คือ ความเข้าใจของพนักงานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกัน รวมทั้งการตระหนักรู้ว่าพนักงานทุกคนเป็นกำลังสำคัญที่จะร่วมขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์องค์กร บริษัทฯ จึงจัดกิจกรรม ดังต่อไปนี้

- **กิจกรรม Shared Vision** กิจกรรมที่ผู้นำองค์กรได้พบกับพนักงาน โดยแบ่งเป็นกลุ่มย่อยตามสายงานต่าง ๆ และพนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค เพื่อดำเนินการถ่ายทอดวิสัยทัศน์องค์กรตามยุทธศาสตร์ทั้ง ๕ ด้าน และมอบนโยบายการดำเนินงาน รวมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานได้ร่วมแสดงความคิดเห็น เพื่อนำมาปรับปรุงกระบวนการทำงานร่วมกัน
- **กิจกรรม ผวท. พบพนักงาน** เป็นการเปิดเวทีให้ผู้นำองค์กรถ่ายทอดวิสัยทัศน์และนโยบายการดำเนินงาน ความคืบหน้าโครงการสำคัญ เพื่อให้พนักงานเข้าใจในทิศทางขององค์กร และรับฟังข้อเสนอแนะของพนักงานเพื่อนำมาปรับปรุงกระบวนการทำงาน

นอกจากการถ่ายทอดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์เพื่อสร้างความเข้าใจในองค์กรแล้ว บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการถ่ายทอดวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์องค์กรไปยังหน่วยงานภายนอก เพื่อให้หน่วยงานภายนอกได้รับทราบบทบาท นโยบาย แนวทางการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยผ่านกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การประชุมหารือระดับหัวหน้าหน่วยงานการบิน และการประชุมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งนำไปสู่การแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อให้หน่วยงานการบินมีแนวทางการดำเนินงานและเป้าหมายที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งการสร้างความร่วมมือในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การบริหารจัดการองค์กร

การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ นำการบริหารความเสี่ยง มาใช้ในการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบทั่วทั้งองค์กร ทั้งความเสี่ยงในระดับองค์กร (Corporate Level) และระดับหน่วยงาน (Functional Level) ประกาศนโยบาย กำหนดโครงสร้างการบริหาร บทบาทหน้าที่ จัดทำคู่มือ แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน และมีการทบทวนเป็นประจำทุกปี โดยแบ่งความเสี่ยงออกเป็น ๔ ด้าน ประกอบด้วย ด้านกลยุทธ์ ด้านการปฏิบัติงาน (ความปลอดภัย) ด้านการเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ รวมทั้งดำเนินงานบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) อย่างจริงจัง มุ่งเน้นและให้ความสำคัญในการ

บรรลุผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ขององค์กรเป็นหลัก ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ มีการบริหารความเสี่ยงที่สำคัญทั้ง ๔ ด้าน ดังนี้

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บริษัทฯ บริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในมิติด้านความสำเร็จของการบรรลุ Performance Target ของการดำเนินโครงการ/งานตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ประกอบด้วย

- ผลการดำเนินโครงการพัฒนา ASBUs Block 0
- ผลการดำเนินโครงการพัฒนา APAC Seamless ATM
- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบินอากาศ
- ความสามารถในการเบิกจ่ายงบลงทุน
- ความสามารถในการดำเนินโครงการตามแผนวิสาหกิจ

จากผลการประเมินความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในประเด็นความสามารถในการเบิกจ่ายงบลงทุน พบว่าความเสี่ยงค่อนข้างสูงอยู่ในระดับที่ต้องติดตามดูแลอย่างใกล้ชิด โดยบริษัทฯ เพิ่มมาตรการควบคุมเพื่อให้ความเสี่ยงลดมาอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และติดตามผลการดำเนินงานเพื่อควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับยอมรับได้ ซึ่งผลลัพธ์ในด้านกลยุทธ์ยังไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด จำเป็นต้องปรับเพิ่มมาตรการควบคุมความเสี่ยงดังกล่าวในด้านนี้ต่อไป

ความเสี่ยงการปฏิบัติงาน: ความปลอดภัย (Operational Risk: Safety)

บริษัทฯ มุ่งเน้นและให้ความสำคัญในมิติการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ในการให้บริการการบินอากาศ และปัจจัยอันตรายที่ส่งผลต่อการเกิด Incident (บั้งไฟ โคมลอย วิทยุชุมชน และข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน) จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์ของปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา พบว่าการเกิดอุบัติการณ์ลดลงเป็นที่น่าพอใจ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์จึงอยู่ในระดับต่ำ และในส่วนของปัจจัยอันตรายอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ

ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บริษัทฯ มีการติดตาม เฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินอันเป็นผลต่อรายได้ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนเพิ่มขึ้น บริษัทฯ มีสภาพคล่องทางการเงินสูง มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงด้านการเงินจึงอยู่ในระดับต่ำมาก

ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล กฎหมายการบิน กฎหมายที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ โดยพิจารณาความเสี่ยงใน ๓ มิติดังนี้

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

มิติที่ ๒ กฎหมายทั่วไป พิจารณาจากการถูกฟ้องร้องดำเนินคดี และค่าเสียหายจากการฟ้องของ บริษัทฯ ที่ผลการพิพากษาเป็นที่สิ้นสุด

มิติที่ ๓ กฎหมายการบิน วัดจากระดับของข้อตรวจพบ/ข้อร้องเรียน/ข้อบกพร่อง ที่เกี่ยวข้องกับการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการบิน พระราชบัญญัติการบินอากาศ

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

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM)

บริษัทฯ นำระบบบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) มาดำเนินการอย่างจริงจัง โดยประเมินความเสี่ยงด้านโอกาสการเกิดของเหตุการณ์ที่อาจกระทบต่อภารกิจหลักของบริษัทฯ และฝึกซ้อมสถานการณ์สมมติ ทั้งส่วนกลางและศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาคทุกแห่ง เพื่อให้บริษัทฯ มีความ

พร้อมรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น โดยบริษัทฯ จะวิเคราะห์กำหนดสถานการณ์สมมติตามสภาพแวดล้อมในการฝึกซ้อมแต่ละครั้ง

การควบคุมภายใน

บริษัทฯ วางระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ เหมาะสมกับภารกิจของบริษัทฯ และทบทวนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ โดยมีการประเมิน ๕ องค์ประกอบตามมาตรฐานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน

หมวดที่ ๒ ข้อมูลด้านธรรมาภิบาล

รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดี

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

การทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ ได้ทำทบทวนนโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม และแผนแม่บทการกำกับดูแลที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ปี ๒๕๕๗-๒๕๖๑ ซึ่งนโยบายฯ และแผนแม่บทฯ ฉบับดังกล่าว ยังคงมีความเหมาะสมต่อการดำเนินงานในสภาพปัจจุบัน ดังนี้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัทฯ

“บริษัท วิสาหกิจกบินทร์บุรีประเทศไทย จำกัด ยึดมั่นการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้บริการที่มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล ตอบสนองความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”

การดำเนินงานตามแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ปี ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

ในปี ๒๕๕๘ บริษัทฯ ดำเนินงานตามแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ปี ๒๕๕๗ – ๒๕๖๑ ที่ประกอบด้วย แผนงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี แผนงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนแนวทางการส่งเสริมการดำเนินงานกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม โดยมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายและตัวชี้วัดทุกแผนงาน นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้ศึกษาแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของบริษัทฯ จากการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหารทุกท่าน และตัวแทนพนักงานจากทุกสายงาน โดยศึกษาความพร้อมของบริษัทฯ ในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และศึกษาแนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันตามวิถีทางของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ระยะที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ แนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ประกอบด้วย แผนงานปลูกและปลูกจิตสำนึกต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน แผนงานเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน แผนงานพัฒนาระบบบริหารและเครื่องมือในการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และแผนงานพัฒนาความร่วมมือกับองค์กรต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันในประเทศ แนวทางการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันนี้จะได้บรรจุอยู่ในการจัดทำแผนแม่บท CG & CSR ปี ๒๕๕๙-๒๕๖๓

พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสาร

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารบริษัทฯ ประกอบด้วย

การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐ โดยในปี ๒๕๕๘ ได้ดำเนินงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารฯ ทั้งหมด ๕ เรื่อง ดังนี้

๑. การขอข้อมูลข่าวสารการตรวจสอบภาพถ่ายจากกล้องวงจรปิด กรณีกระทำอนาจาร โดยสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆเป็นผู้ขอ

๒. การขอข้อมูลข่าวสารการตรวจสอบภาพถ่ายจากกล้องวงจรปิด กรณีการฉ้อฉลระหว่างรถยนต์และรถจักรยานยนต์ บริเวณถนนนางลิ้นจี่ มุ่งหน้าซอยสวนพลู โดยสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆเป็นผู้ขอ

๓. การขอข้อมูลข่าวสาร กรณีเครื่องบินเฮลิคอปเตอร์ของบริษัท เฮลิคคค์ เอวิเอชั่น จำกัด ตกที่จังหวัดนนทบุรี โดยสถานีตำรวจภูธรปากเกร็ดเป็นผู้ขอ

๔. การขอข้อมูลข่าวสาร กรณีการส่งมอบผลงานก่อสร้างบ้านพักของบริษัท เยนเนอร์ลแมคคานิกส์ โดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) เป็นผู้ขอ

๕. การขอข้อมูลข่าวสาร กรณีการพิจารณาโทษทางวินัย ตามมติคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) โดย เรืออากาศเอก ชรินทร์ ทองเปี่ยม เป็นผู้ขอ

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ๑๑ คน ดังนี้

๑. พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๖๓ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๗

การอบรม

- หลักสูตรโรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ ๓๑
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๔

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๗ ประธานกรรมการสหประชาชาติศึกษาปฏิรูปแห่งชาติด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม
- ปี ๒๕๕๒ - ๒๕๕๕ ที่ปรึกษาประธานกรรมการ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
- ปี ๒๕๕๑-๒๕๕๕ ผู้บัญชาการทหารอากาศ คนที่ ๒๑
- ประธานกรรมการบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด
- ปี ๒๕๕๐ กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย
- ด้านการขนส่งทางอากาศ การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการอิสระ บริษัท ซีพี โลตัส (มหาชน)
- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ที่ปรึกษาคณะรักษาความสงบแห่งชาติ
- รองประธานอนุกรรมการป้องกัน การรักษาความมั่นคงประเทศ และกิจการทหาร
- คณะกรรมการบริหารราชการแผ่นดิน สภานิติบัญญัติ

๒. พลเอก คณิต สาทัทธ

รองประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗ โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๖๒ ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า

- หลักสูตรเสนาธิการทหารบก ชุดที่ ๖๓
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๔๙

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

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

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- กรรมการบริหารราชตฤณมัยสมาคม
- กรรมการมูลนิธิอนุรักษ์ปารอยต่อ ๕ จังหวัด

๓. นายไชยเจริญ อติแพทย์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๖๒ ปี

ตำแหน่ง นักวิชาการ

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า เครื่องกล ประเทศฟิลิปปินส์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (MBA) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การอบรม

- Certificate from Confederation of British Industry (CBI) : GAS Turbine, Compressor: Instrumentation; Automation & Process Control Systems, UK.
- Certificate : Banff School of Advance Management, Canada
- Certificate : GE Management School; USA.
- Certificate : SASIN & KELLOGG School of Management, USA.
- Certificate : MIT Sloan School of Management, USA.

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ปตท. สถาบันวิจัยและพัฒนา
- ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ ปตท. ประธานกรรมการบริหารเพื่อความยั่งยืน กลุ่ม ปตท.

กรรมการผู้จัดการบริษัท PTTICT Solution Co. LTD

- คณะกรรมการบริหาร ศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (เอ็มเทค)
- คณะกรรมการบริหาร ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (เนคเทค)
- นายกสมาคม CIO 16
- ประธานชมรมไอซีทีรัฐวิสาหกิจแห่งประเทศไทย
- Chairman Technology Innovation Management Group (TIMG,TMA)

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านไอซีทีและบริหารการเปลี่ยนแปลง
- ด้านวิศวกรรมศาสตร์

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริหาร สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) กระทรวงไอซีที
- คณะกรรมการจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของรัฐ
- องค์กร อ.ก.พ. วิสามัญเกี่ยวกับการสร้างและพัฒนาคุณภาพกำลังคนภาครัฐ
- ประธานบริหาร ASEAN CIO Association
- นายกสมาคมสถาปนิกเทคโนโลยีสารสนเทศประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาวิศวกรรม สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร และสาขาพัฒนาบุคลากร

๔. นายวันชาติ สันติคุณุชร

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๖๒ ปี

ตำแหน่ง รองอธิบดีอัยการ สำนักงานที่ปรึกษาอัยการสูงสุด สำนักงานอัยการสูงสุด

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (การจัดการความรู้) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- | | |
|--------------------|--|
| ปี ๒๕๕๔ – ปัจจุบัน | รองอธิบดีอัยการ สำนักงานที่ปรึกษาอัยการสูงสุด สำนักงานอัยการสูงสุด |
| ปี ๒๕๕๐ – ๒๕๕๔ | รองอธิบดีอัยการ สำนักงานคณะกรรมการอัยการ |
| ปี ๒๕๔๙ – ๒๕๕๐ | อัยการพิเศษฝ่ายสัญญาและहारือ สำนักงานที่ปรึกษาอัยการสูงสุด |
| ปี ๒๕๔๗ – ๒๕๔๙ | เลขานุการรองอัยการสูงสุด |
| ปี ๒๕๔๕ – ๒๕๔๗ | อัยการผู้เชี่ยวชาญ สำนักงานที่ปรึกษาอัยการสูงสุด |

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๑๓๘ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ ๓๘ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ ๓๒ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน รุ่นที่ ๙ สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชนรุ่นที่ ๙

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
- กรรมการว่าด้วยวิธีประมวลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (กพอ.) กรุงเทพมหานคร

- กรรมการว่าด้วยพัสดุ กรุงเทพมหานคร
- กรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ (กวพ.อ) กรมบัญชีกลาง
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากฎหมาย ด้านกฎหมายปกครอง ด้านกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และกฎหมายเฉพาะด้าน (การให้เอกชนเข้าร่วมหรือดำเนินงานในกิจการของรัฐ)

๕. นายกฤษฎา จินะวิจารณ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๕๒ ปี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ Master of Business Administration M.B.A สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ ๑๘๖/๒๐๑๔ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- โครงการพัฒนานักบริหารระดับสูง : ผู้บริหารส่วนราชการ (นบส.๒) ปี ๒๕๕๓ สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (หลักสูตรที่ ๑) รุ่นที่ ๕๖/๒๕๕๐ สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรการบริหารงานยุติธรรมเชิงรุกแบบบูรณาการ รุ่นที่ ๔/๒๕๔๙ สำนักงานกิจการยุติธรรม
- Financial Instrument and Market ๒๐๐๔, Harvard Business School

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- คณะกรรมการ บมจ. ธนาคารกรุงไทย
- คณะกรรมการ บจ. บริหารสินทรัพย์ กรุงเทพพาณิชย์
- คณะกรรมการบริษัท บริหารสินทรัพย์พัฒนา จำกัด
- คณะกรรมการธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน บัญชี
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- คณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาเศรษฐศาสตร์ การเงิน การคลัง (การเงิน การธนาคาร) สาขาบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ (บริหารองค์กร) สาขากฎหมาย (กฎหมายการเงิน การคลัง การออม งบประมาณ)

๖. พันเอกพีรวัส พรหมกลัดพะเนา

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๔๔ ปี

ตำแหน่ง นายทหารปฏิบัติการ ประจำกองบัญชาการกองทัพไทย

การศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้าสื่อสาร โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ (MPA) มหาวิทยาลัยบูรพา

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- นายทหารปฏิบัติการประจำกองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักงาน กสทช. ประจำกรมกิจการพลเรือนทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย ช่วยราชการสำนักคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคม (กสทช.) ประจำรองประธาน กสทช./ประธานกรรมการกิจการโทรคมนาคม (กทค.)
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการกองกิจการพลเรือน สำนักปฏิบัติการกิจการพลเรือน กรมกิจการพลเรือน กองบัญชาการกองทัพไทย
- หัวหน้าแผนกกิจการพลเรือน กองกิจการพลเรือนสำนักปฏิบัติการกองการพลเรือน กรมกิจการพลเรือน กองบัญชาการกองทัพไทย
- ฝ่ายเสนาธิการ ประจำสำนักงานรองผู้บัญชาการทหารสูงสุด กองบัญชาการกองทัพไทย
- ฝ่ายเสนาธิการ ประจำกองงบประมาณ กรมการทหารสื่อสาร กองทัพบก
- รองผู้บังคับทหารสื่อสารกองพล กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- นายทหารยุทธการและการข่าว กองพันทหารสื่อสารที่ ๑๒ รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- ผู้บังคับกองร้อยบริการ กองพันทหารสื่อสารที่ ๑๒ รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- รองผู้บังคับกองร้อยบริการ กองพันทหารสื่อสารที่ ๑๒ รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- นายทหารซ่อมบำรุงสายสื่อสาร กองพันทหารสื่อสารที่ ๑๒ รักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ ๒ รักษาพระองค์
- ผู้บังคับหมวดวิทยุถ่ายทอด กองร้อยสายและวิทยุถ่ายทอด กองพันทหารที่ ๒ กองพลทหารราบที่ ๒ รักษาพระองค์
- นายทหารควบคุมการเดินสายและติดตั้ง Fiber Optic จากสถานีรถไฟปราจีนบุรี-สถานีรถไฟอยุธยาประเทศ
- ผู้ช่วยเลขานุการ ประธานกรรมการบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการกำกับดูแลและดำเนินงานโครงการบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการประชาสัมพันธ์ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการในคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ดำเนินการ กรณี บริษัท ทรู มูฟ จำกัด และบริษัท ดิจิตอล โฟน จำกัด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมการทำงานหรือการดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕
- กรรมการในคณะกรรมการตามมาตรา ๒๒ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ดำเนินการกรณี บริษัท โทเทิล แอ็คเซ็ส คอมมูนิเคชั่น จำกัด บริษัท ทรู มูฟ จำกัด และบริษัท ดิจิตอล โฟน จำกัด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมการทำงานหรือการดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕
- ผู้ทรงคุณวุฒิ ในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)
- คณะทำงานติดตามสื่อ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คตส.คสช.)

การอบรม

- หลักสูตรปฐมนิเทศนายทหารใหม่เหล่าสื่อสาร
- หลักสูตรนายทหารอิเล็กทรอนิกส์ เหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๘
- หลักสูตรชั้นนายร้อยเหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๔๒
- หลักสูตรชั้นนายพันเหล่าสื่อสาร รุ่นที่ ๓๗

- หลักสูตรประจำ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก ชุดที่ ๘๔
- หลักสูตรนายทหารปลัดบัญชี โรงเรียนทหารการเงิน กรมการเงินทหารบก รุ่นที่ ๒๖

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านโทรคมนาคมและการสื่อสาร
- ด้านความมั่นคง

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อนุกรรมการการมีส่วนร่วมของประชาชนในกิจการโทรคมนาคม สำนักคณะกรรมการ กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ
- รองหัวหน้าคณะทำงานตรวจสอบเนื้อหาสาระการเผยแพร่ข่าวสารต่อสาธารณะสำนักงาน กสทช.
- รองหัวหน้าคณะทำงานศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยีระบบโทรศัพท์เคลื่อนที่มาใช้ประโยชน์เพื่อการแจ้งเตือนภัย สำนักงาน กสทช.

๗. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕
และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘
มกราคม ๒๕๕๘ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรง
ตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘)

อายุ ๕๐ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี พานิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๔

การอบรม

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

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

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

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน บัญชี
- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบิน การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิจิคาร์โก้ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด

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

๘. นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

การศึกษา

- ปริญญาตรีนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโทรัฐศาสตร์ (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านกฎหมาย
- ด้านคมนาคมและการสื่อสาร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

๙. นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘

และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่

๒๘ มกราคม ๒๕๕๘ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรง

ตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ สาขาวิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ๑ ตุลาคม ๒๕๕๗ - ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ - ๓๐ กันยายน ๒๕๕๗ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ - ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายสนับสนุนการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ - ๓๐ กันยายน ๒๕๕๕ ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายพัฒนาศักยภาพการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการสถาบันการบินพลเรือน

๑๐. นางสาวิณี แสงประสิทธิ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗)

อายุ ๕๖ ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้ำนวยการใหญ่ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา

- ปริญญาตรีศิลปศาสตร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาบัตร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๕

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๓๔
- หลักสูตร ก้าวสู่การเป็น CEO : Leadership Succession Program (LSP)

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ๕ มิถุนายน ๒๕๕๗ – ปัจจุบัน กรรมการผู้ำนวยการใหญ่
บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๓ – ๔ มิถุนายน ๒๕๕๗ รองกรรมการผู้ำนวยการใหญ่
บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปี ๒๕๕๒ – ๒๕๕๓ นักวิชาการ ระดับรองกรรมการผู้ำนวยการใหญ่
บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ กลยุทธ์ การวางแผนพัฒนา
- ด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
- ด้านการบิน การบริหารการบิน การควบคุมจราจรทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์

รายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๑. พลตำรวจโท พิสิทธิ์ จุลติก

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘

และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๘)

อายุ ๖๐ ปี

ตำแหน่ง ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๓

การศึกษา

- ปริญญาตรีรัฐประศาสนศาสตร์ (นรต. รุ่นที่ ๓๑)
- ปริญญาโทรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การอบรม

- หลักสูตรฝ่ายอำนวยการตำรวจ รุ่นที่ ๑๐ บช.ศ.
- หลักสูตรผู้กำกับการ รุ่นที่ ๒๘ บช.ศ.
- หลักสูตรการบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ ๒๑ บช.ศ.

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๘ ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๓
- ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗ ผู้บัญชาการประจำสำนักงานผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
- ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๕ รองผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๘

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านกฎหมาย
- ด้านความมั่นคง
- ด้านการบริหารงานของสมาคมฟุตบอลแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานพัฒนาเทคนิค สมาคมฟุตบอลแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบายกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนาศักยภาพให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า “เป็นองค์กรแห่งคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ” อีกทั้งโดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ อย่างเพียงพอและเหมาะสม ตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษาถ่วงถ่วงงานตามความจำเป็น ได้แก่

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

และประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน ๖ คน

บริษัทฯ กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปีอย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง เพื่อมอบนโยบายการดำเนินงาน กำกับดูแล และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยอาจมีการประชุมวาระพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงานประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้งบริษัทฯ ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสารให้กับกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ ๓-๕ วัน

ภายหลังการประชุม บริษัทฯ ได้จัดบันทึกถ้อยแถลงการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกถ้อยแถลงการประชุมคณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่าง ๆ) รับทราบการประชุมดังกล่าวด้วยทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือน รวมถึงเผยแพร่สรุปมติการประชุมผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของ รัฐวิสาหกิจ และในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการ ตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติ หน้าที่ของคณะกรรมการฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการฯ จัดทำทุก ๖ เดือน และใช้แบบการ ประเมินผลคณะกรรมการฯ ๒ รูปแบบ ได้แก่ การประเมินตนเองเป็นรายบุคคล และการประเมินเป็นรายคณะ ซึ่งสรุปผลการประเมินได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ ๑ (ตุลาคม ๒๕๕๗-มีนาคม ๒๕๕๘)		ครั้งที่ ๒ (เมษายน-กันยายน ๒๕๕๘)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	๑๐๖.๙๐/๑๑๒	ดีเยี่ยม	๑๐๗.๕๐/๑๑๒	ดีเยี่ยม
รายคณะ	๑๑๖.๓๐/๑๒๐	ดีเยี่ยม	๑๑๗.๕๐/๑๒๐	ดีเยี่ยม

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

การประเมินตนเองรายคณะ ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน ๔ หัวข้อ ได้แก่ การประชุม และคณะกรรมการ การสื่อสาร ขั้นตอนการทำงาน และความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร ซึ่งผลการประเมินฯ อยู่ใน ระดับดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ บรรลุวิสัยทัศน์และ เป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยใน ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้อง กับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสถาบันพระปกเกล้าและสถาบันวิทยาการตลาดทุน นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เข้าร่วม กิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเยี่ยมชมงานนิทรรศการผลงานนวัตกรรมประจำปี ๒๕๕๘ และการเดินทางไปเยี่ยมชมงานด้านการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค ทั้งนี้ เพื่อเกิดความรู้ความ เข้าใจในภารกิจของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

บริษัทฯ จัดปฐมนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ และข้อมูลขององค์กรในรูปแบบของเอกสาร การฟังบรรยาย และนำชมภารกิจหลักของบริษัทฯ โดยเอกสารที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

๑. หนังสือการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ
๒. เอกสารข้อมูล บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบด้วย หนังสือ บริคณห์สนธิ และข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ (สถานะของบริษัทฯ ผู้ถือ

หุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์ ภารกิจ ค่านิยม ภารกิจการให้บริการการเดินทางอากาศ และภารกิจภาคธุรกิจ) โครงสร้างการบริหารงาน บุคลากร สภาวะการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศ ผลประกอบการและข้อมูลด้านการเงินของบริษัทฯ แผนวิสาหกิจ โครงการสำคัญ หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ และรายงานประจำปีของบริษัทฯ

๓. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการฯ การประชุม/เบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายงานคณะกรรมการคณะต่างๆ และอำนาจหน้าที่ ข้อมูลกรรมการอิสระ การประเมินผลการกรรมการเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน สัญญาระหว่างกระทรวงคมนาคมกับบริษัทฯ และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ.๒๕๔๒ พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการ

รายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับบริษัทฯ

ในปีบัญชี ๒๕๕๘ กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ ๑๐ ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ มีจำนวน ๕ คน โดยกรรมการสองในห้าคนนี้ ลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย

- | | |
|-----------------------|---------------|
| ๑. พลอากาศเอก อิทธิพร | ศุภวงศ์ |
| ๒. นายกฤษฎา | จិនะวิจารณ์ |
| ๓. นาวาอากาศตรี สถาพร | เจริญศิริ |
| ๔. นายพุมพิงศ์ | ปราสาททองโอสถ |
| ๕. นางสาวริณี | แสงประสิทธิ์ |

คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

- | | | |
|---|--------------|------------------|
| ๑. นางสาวริณี | แสงประสิทธิ์ | เลขานุการ |
| กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | |
| ๒. นายสุทธิพงษ์ | คงพูล | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์) | | |
| ๓. นางสาวดวงตา | สมิตสุวรรณ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) | | |
| ๔. นางธนิยา | สุนทรศาสนดิก | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี | | |

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม ๑๕ ครั้ง ดังนี้

รายนาม	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์ ^{๑/}	๑๔/๑๕
พลเอก คณิต สาทัทธกิจ ^{๑/}	๑๔/๑๕
นายไชยเจริญ อติแพทย์ ^{๑/}	๑๔/๑๕
นายวันชาติ สันติบุญชู ^{๑/}	๑๓/๑๕
นายกฤษฎา จินะวิจารณ์ ^{๑/}	๑๔/๑๕
พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา ^{๑/}	๑๕/๑๕
นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ ^{๒/}	๘/๑๒
นางสาริณี แสงประสิทธิ์ ^{๑/}	๑๕/๑๕
นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ ^{๓/}	๑๑/๑๒
พลตำรวจโท พิสิทธิ์ จุลดิกล ^{๔/}	๕/๑๐
นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ ^{๕/}	๕/๘

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

หมายเหตุ	๑/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๗
	๒/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๘ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘
	๓/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘
	๔/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘ และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๘
	๕/	ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘ และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ ๒๘ มกราคม ๒๕๕๘ โดยได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย

๑. นายกฤษฎา	จินะวิจารณ์	ประธานกรรมการ
๒. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๓. นายวันชาติ	สันติบุญชู	กรรมการ
๔. นาวาอากาศตรี สถาพร	เจริญศิริ	กรรมการ
๕. นางสาวสาริณี	แสงประสิทธิ์	กรรมการและเลขานุการ
๖. นายสุทธิพงษ์	คงพูล	ผู้ช่วยเลขานุการ
๗. นางสาวดวงตา	สมิตสุวรรณ	ผู้ช่วยเลขานุการ
๘. นางธนิยา	สุนทรศาสนดิก	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ ๔๒ วรรค ๔ ดังนี้

“เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิด ให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่ง โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม ๑๔ ครั้ง ดังนี้

รายนาม	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายกฤษฎา จินะวิจารณ์	๑๔/๑๔
นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสธ	๙/๑๓
นายวันชาติ สันติบุญชร	๑๔/๑๔
นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ	๗/๘
นางสาริณี แสงประสิทธิ์	๑๔/๑๔

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจต่างประเทศ)

คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย

- | | | |
|---|----------------------|------------------|
| ๑. พลเอก คณิต | สาพิทักษ์ | ประธานกรรมการ |
| ๒. นายไชยเจริญ | อติแพทย์ | กรรมการ |
| ๓. พันเอก พีรวัส | พรหมกลัดพะเนา | กรรมการ |
| ๔. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน) | | เลขานุการ |
| ๕. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลัก | | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| | และเทคโนโลยีสารสนเทศ | |
| ๖. ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุน | | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| | และวางแผนการตรวจสอบ | |

อำนาจหน้าที่

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย

- | | | |
|---------------------------------|---------------|---------|
| ๑. นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ | ประธานกรรมการ | |
| ๒. นายวันชาติ | สันติบุญชร | กรรมการ |
| ๓. นายพงษ์ศักดิ์ | สมใจ | กรรมการ |

๔. พลตำรวจโท พิสิทธิ์ จุลติลก	กรรมการ
๕. นางสาวธนิ์ แสงประสิทธิ์	กรรมการ
๖. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)	เลขานุการ
๗. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยง และอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติการกิจของบริษัทฯ ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องประเมินสถานการณ์ และกำหนดออกมาเป็นนโยบายเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ

คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน ประกอบด้วย

๑. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
๒. นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ	กรรมการ
๓. นายไชยเจริญ อติแพทย์	กรรมการ
๔. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๕. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)	เลขานุการ
๖. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

๑. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๒. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๓. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดคำตอบแทนและผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
๔. นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ
๕. ดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์	ประธานกรรมการ
๒. พลเอก คณิต สาทักษ์	รองประธานกรรมการ
๓. นายกฤษฎา จินะวิจารณ์	กรรมการ
๔. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
๕. นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ	กรรมการ
๖. นายไชยเจริญ อติแพทย์	กรรมการ
๗. นายวันชาติ สันติคุณุชร	กรรมการ
๘. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	กรรมการ
๙. นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ	กรรมการ
๑๐. พลตำรวจโท พิสิทธิ์ จุลติลก	กรรมการ
๑๑. นางสาวธนิ์ แสงประสิทธิ์	กรรมการ

๑๒. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

เลขานุการ

๑๓. นางนวนนง

มังกรีสรณ์

ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งพิจารณาการลงรอง เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดี และผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ ประกอบด้วย

๑. นายวันชาติ	สันติคุณุช	ประธานกรรมการ
๒. นายพงษ์ศักดิ์	สมใจ	กรรมการ
๓. นางสาวสุนหิจิต	สังข์ใหม่	กรรมการ
๔. นางสาวนาถสินี	ยุติธรรมดำรง	กรรมการ
๕. นางสาวริณี	แสงประสิทธิ์	กรรมการ
๖. ดร.อภิชัย	จันทร์เสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
๗. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
๘. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณาการลงรองและให้ข้อเสนอแนะในประเด็นข้อกฎหมาย ระเบียบ และสัญญา ตามที่บริษัทฯ ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กรรมการอิสระ ประกอบด้วย

๑. พลอากาศเอก อิทธิพร	ศุภวงศ์
๒. พลเอก คณิต	สาพิทักษ์
๓. นายไชยเจริญ	อติแพทย์
๔. นายวันชาติ	สันติคุณุช
๕. พันเอก พีรวัส	พรหมกัณฑ์พะเนาว์
๖. พลตำรวจโท พิสิทธิ์	จุลติกล

กรรมการอิสระ ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดว่า “ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอก จำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้ และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่าง ๆ ได้เมื่อจำเป็น และสิ่งที่สำคัญคือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง”

กรรมการอิสระมีการรับรองความเป็นอิสระของตนเองเมื่อได้รับแต่งตั้งและเป็นประจำทุกปี ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีการประชุมคณะกรรมการอิสระ ๒ ครั้ง และกรรมการเข้าร่วมประชุมโดยพร้อมเพรียง

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายถึง คำตอบแทนคงที่ ค่าเบี้ยประชุม เป็นต้น ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายคณะ ประจำปี ๒๕๕๘

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
๑.	คณะกรรมการบริษัทฯ	๑,๒๖๕,๐๐๐.๐๐
๒.	คณะกรรมการบริหาร	๕๗๐,๐๐๐.๐๐
๓.	คณะกรรมการตรวจสอบ	๓๙๐,๐๐๐.๐๐
๔.	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	๓๓๐,๐๐๐.๐๐
๕.	คณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน	๔๒,๕๐๐.๐๐
๖.	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	๗๕๖,๒๕๐.๐๐
๗.	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	๒๙๖,๐๐๐.๐๐
๘.	คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์	๑๑๗,๕๐๐.๐๐
รวม		๓,๗๖๗,๒๕๐.๐๐

คำตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล ประจำปี ๒๕๕๘

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
๑.	พลอากาศเอก อิทธิพร ศุภวงศ์	๒๔๐,๐๐๐.๐๐
๒.	พลเอก คณิต สาทักษ์	๑๒๐,๐๐๐.๐๐
๓.	นายเกษรา จินะวิจารณ์	๑๒๐,๐๐๐.๐๐
๔.	นายไชยเจริญ อติแพทย์	๑๒๐,๐๐๐.๐๐
๕.	นายวันชาติ สันติบุญชู	๑๒๐,๐๐๐.๐๐
๖.	พันเอก พีรวัส พรหมกัณฑ์พะเนาว์	๑๒๐,๐๐๐.๐๐
๗.	นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ	๑๐๔,๘๓๘.๐๐
๘.	นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ	๖๔,๘๓๘.๐๐
ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
๙.	นายพงษ์ศักดิ์ สมใจ	๘๑,๒๕๐.๐๐
๑๐.	พลตำรวจโท พิสิทธิ์ จุลติลก	๖๘,๗๑๐.๐๐
๑๑.	นางสาริณี แสงประสิทธิ์	๑๒๐,๐๐๐.๐๐
รวมทั้งสิ้น		๑,๒๗๙,๖๗๖.๐๐

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี ๒๕๕๘ (ตุลาคม ๒๕๕๗ - กันยายน ๒๕๕๘) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น ๑๓ ครั้ง
โดยสรุปข้อมูลการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ได้ดังนี้

		จำนวนครั้งในการประชุม
๑. นางสาวริณี แสงประสิทธิ์	ประธานกรรมการ	๑๒
๒. นาวาอากาศเอก โชคชัย สภานนท์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	๑๓
๓. นายทีฆายุ มุรธา	"	๑๓
๔. นายณัฐวัฒน์ สุภานันท์	"	๑๒
๕. นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ	"	๕
๖. นางสาวทิพาภรณ์ นิปการ	"	๑๒
๗. นายวรารุช รพีพันธุ์	"	๒
๘. นางธนิยา สุนทรศาสนติก	"	๒
๙. นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ	"	๑๐
๑๐. นายทินกร ชวงศ์	"	๗
๑๑. นายมาโนช สวัสดิ์	"	๑๓
๑๒. นายสุรภัทร์ ชูตินันท์	กรรมการและเลขานุการ	๒
๑๓. นางเกลียวทอง ลาภธนานนท์	"	๑๐
๑๔. นายปริญญา เทียนทอง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	๑๒
๑๕. พันจ่าอากาศเอก ธนู รัตนสุภาพันธ์	"	๑๑
๑๖. นายวันชัย ชัยพันธเศรษฐ์	"	๖
๑๗. นายสุกิจ กลิ่นหอม	"	๑๑
๑๘. นายเมธี คำแหง	"	๑๓
๑๙. นายสังข์สิทธิ์ ประสมทอง	"	๑๑
๒๐. พันจ่าอากาศเอก ไชยันต์ ช้างแรงการ	"	๙
๒๑. นายชูพงษ์ การฟุ้ง	"	๒
๒๒. นายสพล สิงห์ดารา	"	๑๑
๒๓. นายวีรยุทธ วีรการณ	"	๔
๒๔. นางกษมพร สวัสดิ์ชัย	"	๑๐

หมายเหตุ

ลำดับที่ ๙	ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการฝ่ายบริหารฯ แทนลำดับที่ ๘ ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๗
ลำดับที่ ๑๐	ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการฝ่ายบริหารฯ แทนลำดับที่ ๗ ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๗
ลำดับที่ ๑๓	ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการและเลขานุการ แทนลำดับที่ ๑๒ ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๗
ลำดับที่ ๒๓	ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการฝ่ายลูกจ้างแทนลำดับที่ ๑๖ ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๘
ลำดับที่ ๒๔	ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการฝ่ายลูกจ้างแทนลำดับที่ ๒๑ ตั้งแต่วันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๗

คำตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

ปี	จำนวน (ราย)	เงินเดือนและคำตอบแทนอื่น (ล้านบาท)
๒๕๕๘	๕	๒๕.๘๘
๒๕๕๗	๕	๒๒.๗๔
๒๕๕๖	๕	๒๕.๙๔

หมายเหตุ คำตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ เงินตอบแทนเหมาจ่ายแทนการจัดการรถประจำตำแหน่ง และ เงินรางวัลพิเศษ

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ กำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลเพื่อป้องกันการขัดแย้งกันของผลประโยชน์ส่วนตนกับบริษัทฯ (Conflict of Interests) เพื่อป้องกันกิจกรรมที่อาจเกิดผลประโยชน์ทับซ้อน กิจกรรมที่ผิดกฎหมายและไม่เหมาะสม ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ เสียผลประโยชน์ หรือขัดขวางการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ หากบุคลากรมีส่วนเกี่ยวข้องกับรายการต่าง ๆ ต้องแจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงความสัมพันธ์หรือความเกี่ยวข้องของตนในรายการดังกล่าว

บริษัทฯ ประกาศเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยครอบคลุมพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒ และประกาศคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ เรื่องหลักเกณฑ์การรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดโดยธรรมจรรยาของเจ้าหน้าที่ของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๓ เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ

นโยบายป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของบริษัทฯ คือ ให้พนักงานทุกคนและฝ่ายจัดการทุกระดับ รับรองความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของตนเองเป็นประจำทุกปี เพื่อให้ระลึกเสมอว่าได้รับรองความโปร่งใสของตนเองไว้กับบริษัทฯ รวมถึงให้มีการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ตามสถานภาพของผู้รายงาน ช่วงเวลาของการรายงาน และการลงนามคำวินิจฉัยของผู้บังคับบัญชาโดยตรงของผู้รายงาน เพื่อเป็นการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้บังคับบัญชา ที่มีต่อรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของผู้รายงานที่เป็นผู้ใต้บังคับบัญชา ข้อมูลการรายงานฯ ทำให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับได้ทราบถึงการรับรองความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของผู้รายงาน ซึ่งแสดงถึงคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ

รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร

รายงานผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รับแต่งตั้งตั้งแต่วันที่ ๑๘ สิงหาคม ๒๕๕๗ ประกอบด้วย

๑. พลเอก คณิต สาทิทักษ์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
๒. นายไชยเจริญ อติแพทย์	กรรมการตรวจสอบ
๓. พันเอก พีรวัส พรหมกลัดพะเนา	กรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ และตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ/คู่มือการปฏิบัติงานสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม ๗ ครั้ง มีผู้บริหารระดับสูง หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ฝ่ายบริหารของหน่วยตรวจสอบภายในเข้าร่วมประชุมในวาระที่เกี่ยวข้อง และได้ประชุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นการเฉพาะ ๒ ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของเจ้าหน้าที่ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

๑. สอบทานความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงิน รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพและความประหยัด รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และรายงานที่เกี่ยวข้อง รายงานการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
๒. สอบทานความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลที่ดี โดยได้รับรายงานผลการตรวจสอบและการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบภายในเป็นประจำ ตลอดจนติดตามผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. ๒๕๔๔
๓. สอบทานความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบภายในและการปฏิบัติงานว่า เป็นไปตามระเบียบและแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และให้มีการติดตามการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็น เพื่อให้มั่นใจว่ามีการควบคุมภายในที่เหมาะสม และป้องกันหรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้
๔. ทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ กำหนดแผนวาระการประชุม รวมทั้งประเมินตนเองเป็นรายบุคคลและประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งคณะของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งผลการประเมินการปฏิบัติงานทั้งคณะ และผลการดำเนินงานตามดัชนีวัดผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้รับคะแนน ๔.๐๐ และ ๔.๐๐ จากคะแนนเต็ม ๔.๐๐ ตามลำดับ
๕. กำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน โดยพิจารณาอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ดัชนีวัดผลงานของสำนักตรวจสอบภายใน แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ๕ ปี แผนการตรวจสอบประจำปี รวมทั้งให้ความเห็นชอบงบประมาณประจำปี ๒๕๕๙ ตลอดจนพิจารณาความดีความชอบ ประจำปี ๒๕๕๘ ของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ผู้อำนวยการฝ่าย นักวิชาการระดับผู้อำนวยการกอง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ทบทวนแผนการฝึกอบรม และทรัพยากรของสำนักตรวจสอบภายในประจำปี ๒๕๕๙ อีกทั้ง

ติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ และสอบทานรายงานของสำนักตรวจสอบภายใน ประจำปี ๒๕๕๘ รวมถึงได้รับทราบผลการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายในโดยอิสระจากที่ปรึกษาภายนอกองค์กร

๖. บริษัทฯ มีค่าสอบทานงบการเงินและค่าสอบบัญชีประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวน ๑,๔๘๐,๐๐๐ บาท

จากการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า งบการเงินแสดงข้อเท็จจริงในส่วนที่เป็นสาระสำคัญครบถ้วน ถูกต้องตามมาตรฐานการบัญชี มีการดำเนินงานภายใต้ระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด มีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเพียงพอ การตรวจสอบภายในเป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติที่ดีที่กระทรวงการคลังกำหนด และไม่พบว่ามีประเด็นเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน พร้อมข้อคิดเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบ/พิจารณาอย่างสม่ำเสมอ และบริษัทฯ ได้นำข้อคิดเห็นไปพิจารณาเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขและติดตามผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

พลเอก

(คณิต สาพิทักษ์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

การตรวจสอบภายใน

ภารกิจของสำนักตรวจสอบภายในเป็นการปฏิบัติงานเพื่อให้ความเชื่อมั่น (Assurance Service) และให้คำแนะนำปรึกษา (Consulting Service) ด้วยความอิสระและเที่ยงธรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าและปรับปรุงการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมายเชิงกลยุทธ์ขององค์กรผ่านการประเมิน และปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเป็นระบบ

ในปี ๒๕๕๘ สำนักตรวจสอบภายในปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

หน้าที่ความรับผิดชอบของสำนักตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบภายในได้ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดตามมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพตรวจสอบภายใน ตามบทบาทและความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๕ และคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจปี ๒๕๕๕ ซึ่งครอบคลุมถึงประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพการดำเนินงาน ความน่าเชื่อถือของข้อมูลและความปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร การใช้ทรัพยากร ความถูกต้อง เชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน การดูแลรักษาทรัพย์สิน การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติ คณะรัฐมนตรี นโยบาย วิธีการปฏิบัติงาน ประสิทธิภาพการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลที่ดี

คุณสมบัติของผู้ตรวจสอบภายใน

ผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ได้รับการพัฒนาความรู้ความสามารถและทักษะต่าง ๆ ที่เหมาะสมในการปฏิบัติงานตรวจสอบและภาระหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามหลักจรรยาบรรณทั้ง ๔ ประการที่ผู้ตรวจสอบภายในพึงยึดถือและดำรงไว้ ได้แก่ ความซื่อสัตย์ (Integrity) ความเที่ยงธรรม (Objectivity) การรักษาความลับ (Confidentiality) และความสามารถในหน้าที่ (Competency)

ในการพัฒนาความรู้ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายใน ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยผู้ตรวจสอบภายในทุกคนได้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานไม่น้อยกว่า ๔๐ ชั่วโมง ต่อปี นอกเหนือจากการพัฒนาความรู้จากการศึกษาดูด้วย

ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้เข้ามีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับแผนการตรวจสอบประจำปี แผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ และร่วมวางแผนในการปฏิบัติงานโดยเฉพาะในเรื่องกำหนดเวลาในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ยกเว้นในกรณีที่เป็นการตรวจสอบโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้า และฝ่ายบริหารมีความรับผิดชอบในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการควบคุมภายในตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบ ซึ่งได้หารือข้อสรุปร่วมกันแล้วในการประชุมเพื่อปิดการตรวจสอบ

การปฏิบัติงานและการรายงาน

สำนักตรวจสอบภายในทำหน้าที่สนับสนุนคณะกรรมการตรวจสอบในการปฏิบัติงาน มีการรายงานผลการตรวจสอบในกิจกรรมต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในแผนการตรวจสอบ และรายงานรายไตรมาส เพื่อนำเสนอความคืบหน้าในการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบที่ได้กำหนดไว้ พร้อมทั้งสรุปประเด็น

สำคัญที่พบจากการตรวจสอบ และประเด็นอื่น ๆ ตามความเหมาะสม รวมถึงติดตามข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการตรวจสอบ

การรักษาคุณภาพงานของผู้ตรวจสอบภายใน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ สำนักตรวจสอบภายในได้จัดให้มีการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน โดยอิสระจากที่ปรึกษาภายนอกองค์กร ซึ่งผลประเมินโดยสรุปไม่พบการปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล การปฏิบัติงานวิชาชีพตรวจสอบภายใน (IIA Standards) และแนวทางปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงานการ ตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ (สคร.) มีเพียงข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง ซึ่งได้นำมาปรับปรุง กระบวนการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบภายในให้มีคุณภาพสูงขึ้น

รายงานทางการเงิน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิद्यุการบิณแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดการทางการเงิน เพื่อแสดง ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการเงินของ บริษัทฯ รวมถึง ข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี ๒๕๕๘ ซึ่งงบการเงิน ดังกล่าวจัดทำขึ้นตามหลักการ บัญชีที่รับรองทั่วไป โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่าง รอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุด ในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญ อย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหาร ความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมี ความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการ ทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้ง คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพ ของรายงาน ทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏใน รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและ สามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการ บัญชีที่รับรองทั่วไป ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

รายงานทางการเงิน

วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน – งบการเงินเฉพาะบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายหรือมีค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน ๑,๙๐๙.๔๑ ล้านบาท

รายการ	ปี ๒๕๕๘ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๗ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	๙,๙๕๔.๐๗	๘,๙๓๖.๖๙	๑,๐๑๗.๓๘	๑๑
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	๕๘๕.๘๘	๕๔๑.๓๙	๔๔.๔๙	๘
รายได้อื่น	๒๓๓.๔๓	๗๙.๐๕	๑๕๔.๓๘	๑๙๕
รายได้รวม	๑๐,๗๗๓.๓๘	๙,๕๕๗.๑๓	๑,๒๑๖.๒๕	๑๓
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	๘,๗๗๖.๒๒	๗,๖๗๔.๒๘	๑,๑๐๑.๙๔	๑๔
ต้นทุนทางการเงิน	๘๗.๗๕	๑๒๗.๒๖	(๓๙.๕๑)	(๓๑)
ค่าใช้จ่ายรวม	๘,๘๖๓.๙๗	๗,๘๐๑.๕๔	๑,๐๖๒.๔๓	๑๔
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	๑,๙๐๙.๔๑	๑,๗๕๕.๕๙	๑๕๓.๘๒	๙

๑. รายได้

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๐,๗๗๓.๓๘ ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๙,๙๕๔.๐๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๒ ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๕๘๕.๘๘ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖ ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้ มีรายได้อื่น จำนวน ๒๓๓.๔๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒ ของรายได้รวม

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๙,๙๕๔.๐๗ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๑,๐๑๗.๓๘ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑ โดยมีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ ๑๔ เนื่องจากสายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น ทั้งในส่วนของการทำการบินระหว่างประเทศและการทำการบินในประเทศ โดยการทำการบินในประเทศส่วนใหญ่เกิดจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ ๓๓ เนื่องจากสายการบินต่าง ๆ มีการแข่งขันและปรับกลยุทธ์ทางการตลาด รวมทั้งขยายเส้นทางบิน เพื่อรองรับการขยายตัวของผู้ใช้บริการ

รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน ๕๘๕.๘๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๔๔.๔๙ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘ ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน สำหรับรายได้อื่น จำนวน ๒๓๓.๔๓ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน ๑๕๔.๓๘ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๙๕ ส่วนใหญ่เป็นรายได้ค่าบริการส่งมอบงานล่าช้า

๒. ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น จำนวน ๘,๘๖๓.๙๗ ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน ๖,๔๖๙.๙๗ ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน ๒,๓๐๖.๒๕ ล้านบาท และต้นทุนทางการเงิน จำนวน ๘๗.๗๕ ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถประหยัด

ค่าใช้จ่ายได้ตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการด้านความปลอดภัยได้ประมาณ ๑๗๒.๕๒ ล้านบาท

วิเคราะห์ฐานะการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

๑. สินทรัพย์

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ จำนวน ๑๒,๐๘๙.๙๖ ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ ๔๖ และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนร้อยละ ๕๔ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๘ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๗ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	๕,๕๕๒.๕๑	๔,๖๙๘.๖๐	๘๕๓.๙๑	๑๘
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- เงินลงทุนระยะยาวอื่น	๔๘.๑๐	๑๐.๑๐	๓๘.๐๐	๓๗๖
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	๕.๖๔	๑๐.๘๑	(๕.๑๗)	(๔๘)
- อาคารและอุปกรณ์	๔,๔๗๗.๒๒	๔,๐๖๔.๖๘	๔๑๒.๕๔	๑๐
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	๑๖.๙๗	๔.๕๘	๑๒.๓๙	๒๗๑
- สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	๑,๙๘๙.๕๒	๑,๐๗๓.๙๒	๙๑๕.๖๐	๘๕
รวม	๑๒,๐๘๙.๙๖	๙,๘๖๒.๖๙	๒,๒๒๗.๒๗	๒๓

สินทรัพย์รวมในปี ๒๕๕๘ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๒,๒๒๗.๒๗ ล้านบาท หรือประมาณ ร้อยละ ๒๓ ส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น เนื่องจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง อาคารและอุปกรณ์เพิ่มขึ้น

๒. หนี้สิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีหนี้สินรวม ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ จำนวน ๑๑,๒๐๐.๗๓ ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ ๖๑ และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ ๓๙ โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๘ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๗ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน	๖,๓๑๔.๗๓	๔,๐๑๘.๒๒	๒,๒๙๖.๕๑	๕๗
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระในปี	๕๕๙.๕๔	๖๔๔.๕๔	(๘๕.๐๐)	(๑๓)
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
- เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร	๐.๑๐	๐.๑๐	-	-
- เงินกู้ยืมระยะยาว	๒,๘๓๕.๔๒	๓,๓๙๔.๙๖	(๕๕๙.๕๔)	(๑๖)
- ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	๑,๔๘๘.๘๘	๙๔๙.๗๙	๕๓๙.๐๙	๕๗
- ประมาณการหนี้สิน	๒.๐๖	-	๒.๐๖	๑๐๐
รวม	๑๑,๒๐๐.๗๓	๘,๐๐๗.๖๑	๓,๑๙๓.๑๒	๒๔

หนี้สินรวมในปี ๒๕๕๘ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน ๓,๑๙๓.๑๒ ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ ๒๔ โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม จำนวน ๓,๘๖๗.๐๒ ล้านบาท ประกอบด้วย

ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมคงเหลือจากปี ๒๕๕๗ จำนวน ๑,๙๕๗.๖๑ ล้านบาท ซึ่งได้นำไปใช้จ่ายลงทุนแล้ว แต่ยังคงต้องแสดงเป็นหนี้สินตามมาตรฐานการบัญชี และค่าบริการรอจ่ายคืนประจำปี ๒๕๕๘ จำนวน ๑,๙๐๙.๔๑ ล้านบาท

สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียน ส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด ๖ เดือน

๓. ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ จำนวน ๘๘๙.๒๓ ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี ๒๕๕๘ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๗ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	๖๖๐.๐๐	๖๖๐.๐๐	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	๒๒๙.๒๓	๑๙๕.๐๘	๓๔.๑๕	๑๘
รวม	๘๘๙.๒๓	๘๕๕.๐๘	๓๔.๑๕	๔

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ ประกอบด้วยหนี้สินรวม ๑๑,๒๐๐.๗๓ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๙๓ และส่วนของผู้ถือหุ้น ๘๘๙.๒๓ ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ ๗

สภาพคล่องทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ จำนวน ๓,๙๕๐.๗๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด ๗๒๓.๔๗ ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนในสินทรัพย์ถาวร และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ นอกจากนี้เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนด

รายการ	ปี ๒๕๕๘ ล้านบาท	ปี ๒๕๕๗ ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	๓,๕๖๒.๖๗	๓,๐๕๑.๐๙	๕๑๑.๕๘
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(๒,๐๙๔.๒๐)	(๑,๒๘๑.๗๘)	(๘๑๒.๔๒)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(๗๔๕.๘๗)	(๘๐๒.๖๘)	๕๖.๘๑
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	๐.๘๗	๐.๐๗	๐.๘๐
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	๓,๙๕๐.๗๘	๓,๒๒๗.๓๑	๗๒๓.๔๗

อัตราส่วนทางการเงิน – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าบริการรอจ่ายคืน บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก และค่าเสื่อมราคาที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๗	เพิ่ม (ลด)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	๑๒.๖๐	๑๐.๕๓	๒.๐๗
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) (ไม่รวมค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม)	๘.๒๕	๗.๘๕	๐.๔๐
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	๑.๒๑	๑.๐๘	๐.๑๓

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) โดยในทางปฏิบัติกรณีมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก หรือกรณีมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายก็จะสามารถเรียกเก็บจากบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกได้เช่นกัน โดยแหล่งเงินทุนหลักในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของ บริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาของบริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว

แนวโน้มทางการเงิน

ตามประมาณการแผนการเงินประจำปี ๒๕๕๙ (ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๘ (๕๗๙) เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๘) บริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้รวมในปี ๒๕๕๙ จำนวน ๑๑,๒๐๕.๙๘ ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๐,๕๖๐.๘๕ ล้านบาท โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินรวมในปี ๒๕๕๙ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗ จากประมาณการปี ๒๕๕๘ ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและอื่น ๆ จำนวน ๖๔๕.๑๓ ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวมจำนวน ๑๐,๓๕๓.๕๖ ล้านบาท โดยคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายจำนวน ๘๕๒.๔๒ ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทบทวนปริมาณเที่ยวบิน และประมาณการรายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ใหม่ จากฐานของปี ๒๕๕๘ ที่เพิ่มขึ้น โดยยังคงคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินปี ๒๕๕๙ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗ จากปี ๒๕๕๘ และเรียกเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศสำหรับ En Route Charge อัตรา ๓,๕๐๐ บาทต่อหน่วย และ Terminal charge อัตรา ๕๐๐ บาทต่อหน่วย โดยมีประมาณการรายได้จากค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน ๑๐,๗๖๓.๔๑ ล้านบาท สำหรับประมาณการรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่องและอื่น ๆ และค่าใช้จ่ายรวม ประมาณการคงเดิมตามแผนการเงินประจำปี ๒๕๕๙ ทำให้คาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๑,๐๕๔.๙๘ ล้านบาท (จากเดิมคาดการณ์รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน ๘๕๒.๔๒ ล้านบาท)

สำหรับงบลงทุนประจำปี ๒๕๕๙ มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๘ จำนวน ๒,๓๙๐.๐๐ ล้านบาท การลงทุนเป็นไปตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ ของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และพัฒนาระบบควบคุมจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับระบบการเดินอากาศระบบใหม่ และขยายประสิทธิภาพการให้บริการให้ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และมีมาตรฐานระดับสากล ผู้ใช้บริการพึงพอใจสูงสุด โดยใช้จ่ายจากเงินกู้ระยะยาว และจากเงินรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย หรือเงินทุนหมุนเวียนจากสภาพคล่องคงเหลือ

.....



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัดและบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามลำดับ ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมและงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุบบัญชี การบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท เหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าวผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนอ งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท โดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทโดยรวม



สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
ได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดง
ฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย
และของเฉพาะบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ตามลำดับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 ผลการดำเนินงาน
รวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุด
วันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

(นางณิพาพร ปันยานนท์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

(นางสุไฉวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		2558	2557	2558	2557
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	3,950,779,087.72	3,227,308,561.01	3,888,217,551.45	3,156,662,210.69
เงินลงทุนชั่วคราว	5.2	106,310,178.33	106,298,157.68	2,000.00	-
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	5.3	1,325,318,272.58	1,209,756,874.47	1,306,994,190.98	1,195,724,058.78
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น		13,713,877.00	7,004,552.00	-	-
วัสดุคงเหลือ	5.4	148,240,046.40	140,513,408.41	148,240,046.40	140,513,408.41
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.5	8,151,244.27	7,717,025.38	8,151,244.27	7,717,025.38
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		5,552,512,706.30	4,698,598,578.95	5,351,605,033.10	4,500,616,703.26
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	5.6	48,100,000.00	10,100,000.00	10,000,000.00	10,000,000.00
เงินให้กู้ยืมระยะยาว		5,644,997.00	10,806,404.00	-	-
อาคารและอุปกรณ์	5.7	4,477,218,600.14	4,064,678,375.11	4,476,517,598.56	4,064,409,800.53
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.8	16,966,175.40	4,585,259.51	16,966,175.40	4,585,259.51
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	5.9	1,989,516,342.34	1,073,923,069.17	1,989,516,342.34	1,073,923,069.17
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		6,537,446,114.88	5,164,093,107.79	6,493,000,116.30	5,152,918,129.21
รวมสินทรัพย์		12,089,958,821.18	9,862,691,686.74	11,844,605,149.40	9,653,534,832.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทย์การบิณแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

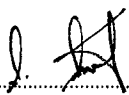
งบแสดงฐานะการเงิน

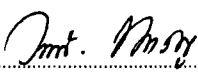
ณ วันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หมายเหตุ	2558	2557	2558	2557
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.10	1,271,117,689.87	662,082,952.03	1,258,633,231.65	654,304,073.08
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.11	559,540,000.00	644,540,000.00	559,540,000.00	644,540,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.12	1,026,157,545.89	915,894,452.74	1,022,981,318.89	909,979,774.74
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		37,737,858.54	51,195,784.17	37,737,858.54	51,195,784.17
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	5.13	3,867,019,023.00	2,299,282,031.75	3,867,019,023.00	2,299,282,031.75
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.14	112,696,877.02	89,769,112.57	112,334,823.11	89,488,443.72
รวมหนี้สินหมุนเวียน		6,874,268,994.32	4,662,764,333.26	6,858,246,255.19	4,648,790,107.46
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินส่งเสริมเพื่อการศึกษาบุตร		104,785.72	102,731.10	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.15	2,835,420,000.00	3,394,960,000.00	2,835,420,000.00	3,394,960,000.00
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.16	1,488,877,384.46	949,784,725.01	1,488,877,384.46	949,784,725.01
ประมาณการหนี้สิน	5.17	2,061,509.75	-	2,061,509.75	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		4,326,463,679.93	4,344,847,456.11	4,326,358,894.21	4,344,744,725.01
รวมหนี้สิน		11,200,732,674.25	9,007,611,789.37	11,184,605,149.40	8,993,534,832.47
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น	5.18				
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		660,000,000.00	660,000,000.00	660,000,000.00	660,000,000.00
ทุนที่ชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 6,600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท		660,000,000.00	660,000,000.00	660,000,000.00	660,000,000.00
เงินกองทุนสวัสดิการ		229,226,146.93	195,079,897.37	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		889,226,146.93	855,079,897.37	660,000,000.00	660,000,000.00
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		12,089,958,821.18	9,862,691,686.74	11,844,605,149.40	9,653,534,832.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


 (นางสาริณี แสงประสิทธิ์)
 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


 (นางสาววรภากรณ์ ทรงเจริญ)
 ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

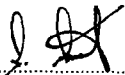
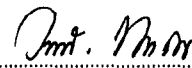
งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557	2558	2557
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	9,954,074,019.69	8,936,694,894.62	9,954,074,019.69	8,936,694,894.62
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	492,047,142.68	451,661,059.72	492,047,142.68	451,661,059.72
รายได้จากงานที่รับทำ	93,829,325.48	89,727,508.32	93,829,325.48	89,727,508.32
รายได้อื่น 5.20	233,433,672.33	79,048,330.34	233,433,672.33	79,048,330.34
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	23,243,610.82	23,492,160.54	-	-
รวมรายได้	10,796,627,771.00	9,580,623,953.54	10,773,384,160.18	9,557,131,793.00
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนงานรับทำ	53,054,012.07	55,188,665.33	53,054,012.07	55,188,665.33
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป	44,976,982.96	44,609,160.76	44,976,982.96	44,609,160.76
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน 5.21	6,227,125,500.22	5,401,134,095.83	6,469,967,450.86	5,618,407,823.53
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	712,142,483.42	655,439,379.02	712,142,483.42	655,439,379.02
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	332,957,988.97	262,811,979.49	332,957,988.97	262,811,979.49
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน	320,794,685.53	289,270,434.24	320,794,685.53	289,270,434.24
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร	157,590,834.34	140,936,111.45	157,590,834.34	140,936,111.45
ค่าใช้จ่ายอื่น 5.22	684,733,006.07	607,617,767.83	684,733,006.07	607,617,767.83
ต้นทุนทางการเงิน	87,752,932.03	127,258,420.69	87,752,932.03	127,258,420.69
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ 5.23	231,939,311.90	210,725,545.17	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	8,853,067,737.51	7,794,991,559.81	8,863,970,376.25	7,801,539,742.34
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก	1,909,413,783.93	1,755,592,050.66	1,909,413,783.93	1,755,592,050.66
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	34,146,249.56	30,040,343.07	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นางสาวริณี แสงประสิทธิ์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นางสาววราภรณ์ ทรงเจริญ)
ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557	2558	2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิกซึ่งไม่ได้รวมเงินปันผล	1,909,386,933.10	1,755,592,050.66	1,909,386,933.10	1,755,592,050.66
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	34,146,249.56	30,040,343.07	-	-
รายการปรับกระทบเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	(4,394,633.38)	452,778.07	(4,394,633.38)	452,778.07
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	123,682.17	7,440,948.52	123,682.17	7,440,948.52
หนี้สงสัยจะสูญ	87,574,066.31	24,448,788.91	87,574,066.31	24,448,788.91
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	712,215,466.42	655,491,816.83	712,142,483.42	655,439,379.02
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่โอนเป็นค่าใช้จ่าย	1,816,234.92	30,545,038.29	1,816,234.92	30,545,038.29
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	(997,481.16)	(1,595,352.38)	(997,481.16)	(1,595,352.38)
ขาดทุนจากการเลิกใช้สินทรัพย์	1,886,920.53	1,063,232.91	1,886,920.53	1,063,232.91
รายได้จากเงินชดเชยสินทรัพย์เสียหาย	-	(7,073,999.70)	-	(7,073,999.70)
รายได้จากการรับรู้โอนเป็นรายได้	(1,210,759.71)	(270,682.61)	(1,210,759.71)	(270,682.61)
ดอกเบี้ยรับ	(63,220,697.50)	(58,427,845.49)	(58,290,334.59)	(54,478,455.59)
ดอกเบี้ยจ่าย	87,752,932.03	127,258,420.69	87,752,932.03	127,258,420.69
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	612,037,016.68	403,077,632.94	612,037,016.68	403,077,632.94
ประมาณการหนี้สิน	2,061,509.75	-	2,061,509.75	-
ค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก				
ก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	3,379,177,439.72	2,968,043,170.71	3,349,888,570.07	2,941,899,779.73
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	(199,602,687.95)	(125,865,076.53)	(195,291,161.46)	(126,046,974.73)
วัสดุคงเหลือ	(7,726,637.99)	900,100.84	(7,726,637.99)	900,100.84
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(434,218.89)	3,178,439.28	(434,218.89)	3,178,439.28
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	609,846,322.72	260,631,752.17	605,140,743.45	264,851,527.38
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม	(341,676,792.68)	(135,347,967.95)	(341,676,792.68)	(135,347,967.95)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	110,263,093.15	85,350,232.90	113,001,544.15	81,063,155.90
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	23,368,624.16	(12,361,703.61)	23,287,239.10	(12,333,427.61)
เงินส่งเสริมการศึกษาบุตร	2,054.62	2,992.17	-	-
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	3,573,217,196.86	3,044,531,939.98	3,546,189,285.75	3,018,164,632.84
ดอกเบี้ยรับ	62,396,403.06	50,897,216.94	57,445,779.57	46,964,072.30
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(72,944,357.23)	(44,341,229.61)	(72,944,357.23)	(44,341,229.61)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,562,669,242.69	3,051,087,927.31	3,530,690,708.09	3,020,787,475.53



บริษัท วิทยการบิณแห่งประทศไทย จํากัด และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557	2558	2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินรับเงินปันผล	26,850.83	-	26,850.83	-
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนชั่วคราว)	(12,020.65)	(16,811,450.62)	(2,000.00)	-
เงินรับจากการรับชำระหนี้ให้กู้ยืมระยะสั้น	53,393,747.00	34,395,865.76	-	-
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะสั้น	(60,103,072.00)	(22,826,022.76)	-	-
เงินรับจากการรับชำระหนี้ให้กู้ยืมระยะยาว	34,435,860.00	266,621.59	-	-
เงินจ่ายเงินให้กู้ยืมระยะยาว	(29,274,453.00)	(10,711,978.59)	-	-
เงินจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	(2,054,107,072.20)	(1,258,934,472.17)	(2,054,107,072.20)	(1,258,934,472.17)
เงินจ่ายซื้ออุปกรณ์และซอฟต์แวร์	(1,528,056.45)	(1,029,418.32)	(1,022,646.45)	(844,418.32)
เงินจ่ายเงินฝากธนาคาร (เงินลงทุนระยะยาว)	(38,000,000.00)	(8,200,000.00)	-	(10,000,000.00)
เงินรับจากการขายอุปกรณ์	969,473.85	2,066,100.00	969,473.85	2,066,100.00
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,094,198,742.62)	(1,281,784,755.11)	(2,054,135,393.97)	(1,267,712,790.49)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินรับจากการกู้ยืมเงินระยะยาว	-	1,000,000.00	-	1,000,000.00
เงินจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(644,540,000.00)	(644,540,000.00)	(644,540,000.00)	(644,540,000.00)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(101,334,539.83)	(159,137,334.96)	(101,334,539.83)	(159,137,334.96)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(745,874,539.83)	(802,677,334.96)	(745,874,539.83)	(802,677,334.96)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	722,595,960.24	966,625,837.24	730,680,774.29	950,397,350.08
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	3,227,308,561.01	2,260,614,287.00	3,156,662,210.69	2,206,196,423.84
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินฝากธนาคาร	874,566.47	68,436.77	874,566.47	68,436.77
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	3,950,779,087.72	3,227,308,561.01	3,888,217,551.45	3,156,662,210.69

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558

1. วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทฯ) มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมจราจรทางอากาศ การสื่อสารการบินและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน ตามความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ให้เป็นไปด้วยความปลอดภัย สม่ำเสมอ มีประสิทธิภาพและปฏิบัติงานตามภาระผูกพันที่รัฐบาลมีต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในฐานะเป็นภาคีประเทศ โดยบริษัทฯ ตกลงจะจัดให้มีบริการให้แก่บรรดาผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยไม่คิดเอากำไร และให้บริษัทฯ ได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ด้วยการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นธรรมจากบรรดาผู้รับบริการจากบริษัทฯ

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ.2554 ลงวันที่ 28 กันยายน 2554 โดยได้รวมรายการบัญชีของเงินกองทุนสวัสดิการไว้ด้วย

3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง	งบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ประเมินการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	เรื่อง การร่วมกิจการ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล – กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรีดถอนการบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ
(ปรับปรุง 2557)	และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี
(ปรับปรุง 2557)	ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การรายงานทาง
	การเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง	งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
(ปรับปรุง 2557)	
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
(ปรับปรุง 2557)	
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
(ปรับปรุง 2557)	
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์
(ปรับปรุง 2557)	ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้
	สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557)
	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง	สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
(ปรับปรุง 2557)	
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ
(ปรับปรุง 2557)	
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 เรื่อง	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
(ปรับปรุง 2557)	
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับ
(ปรับปรุง 2557)	เหมืองผิวดิน
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559	
กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน (ปรับปรุง 2558)	
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี
	และข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และ
	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน
	เงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ประเมินการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การร่วมกิจการ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล – กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งงูใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง รายได้ – รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอนการบูรณะ และหนี้สิน ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอนการบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2558) เรื่องการรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2558) เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2558)	เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ

มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2558 และวันที่ 1 มกราคม 2559 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินผลกระทบของมาตรฐานและการตีความมาตรฐานดังกล่าว และเชื่อว่าโดยส่วนใหญ่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในหลักการสำคัญ และจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท อย่างไรก็ตาม มีมาตรฐานฉบับใหม่และฉบับปรับปรุงบางฉบับ

ที่มีการเปลี่ยนแปลงในหลักการสำคัญ ซึ่งผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินผลกระทบที่อาจมีต่อการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทในปีที่เริ่มใช้ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน

มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้กำหนดให้มีการจัดกลุ่มการนำเสนอรายการที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ แยกเป็นรายการที่สามารถรับรู้รายการในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง และรายการที่ไม่สามารถรับรู้รายการเป็นกำไรหรือขาดทุนในภายหลังได้ มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้จึงมีผลต่อการแสดงรายการเท่านั้น และไม่มีผลกระทบต่อฐานะการเงินหรือผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบัญชีสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจางานในบางประเด็น ซึ่งรวมถึงการกำหนดให้รับรู้รายการกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และยกเลิกทางเลือกอื่น ๆ ที่เคยระบุไว้ นอกจากนี้หากกรณีที่เกิดการมีการแก้ไขโครงการผลประโยชน์หลังออกจางาน มาตรฐานฉบับปรับปรุงนี้กำหนดให้กิจการต้องรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตที่ยังไม่ได้รับสิทธิในกำไรขาดทุนทันทีเมื่อมีการแก้ไขโครงการ หรือเมื่อรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง หรือเมื่อรับรู้ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง แล้วแต่เหตุการณ์ใดจะเกิดขึ้นก่อน ทั้งนี้บริษัทฯ เลือกใช้วิธีดังกล่าวตามที่มาตรฐานฉบับนี้กำหนดมาก่อนแล้วในงบการเงินงวดก่อนหน้า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม และมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2557) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 ใช้แทนเนื้อหาเกี่ยวกับการบัญชีสำหรับงบการเงินรวมที่เดิมระบุไว้ในมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มาตรฐานฉบับนี้กำหนดหลักการพิจารณาเรื่องการควบคุมไว้ กล่าวคือ กิจการผู้ลงทุนจะถือว่าควบคุมผู้ได้รับการลงทุน เมื่อกิจการนั้นมีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนจากการเข้าไปเกี่ยวข้องกับผู้ที่ได้รับการลงทุน ซึ่งผลตอบแทนดังกล่าวผันแปรไปตามผลตอบแทนของผู้ได้รับการลงทุน และกิจการผู้ลงทุนสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินผลตอบแทนของผู้ได้รับการลงทุนนั้นได้

จากการประเมินเบื้องต้น ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่ามาตรฐานการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่จะนำเสนอ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

4.1.1 รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ รับรู้เป็นรายได้ในงวดบัญชีที่มีการให้บริการ

4.1.2 รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาและอัตราค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

4.1.3 รายได้จากงานรับทำ รับรู้เป็นรายได้เมื่องานแล้วเสร็จและส่งมอบงาน

4.1.4 ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

4.1.5 ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ

การตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญตั้งเป็นจำนวนเท่ากับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ โดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีตและตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจคงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยได้มีการกำหนดค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญไว้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐบาล พ.ศ. 2548 ดังนี้

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

4.3 วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือรับรู้ราคาทุน โดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ส่วนค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสำหรับวัสดุที่สั่งซื้อจากต่างประเทศรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

4.4 เงินลงทุน

เงินลงทุนรับรู้ราคาทุน ได้แก่

4.4.1 เงินลงทุนชั่วคราว เป็นเงินลงทุนที่บริษัทฯ คาดว่าจะถือครองครบกำหนด หรือเปลี่ยนเป็นเงินสดภายในหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำไม่เกิน 12 เดือน

4.4.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น เป็นเงินลงทุนที่บริษัทฯ คาดว่าจะถือครองครบกำหนดเกินกว่าหนึ่งปี ได้แก่ เงินฝากประจำเกินกว่า 12 เดือน

4.5 อาคารและอุปกรณ์

4.5.1 อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาในเดือนที่ได้รับหรือติดตั้งสินทรัพย์หรือสินทรัพย์นั้นเริ่มใช้งาน ในอัตราดังนี้

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

สินทรัพย์ที่ซื้อหรือได้มามูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

การพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งทำให้เพิ่มกำลังความสามารถหรือประสิทธิภาพอย่างเป็นสาระสำคัญ บันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์ถาวร

4.5.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (IRAN) แสดงมูลค่าตามต้นทุนค่าซ่อม คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5 - 10 ปี

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ค่าตัดจำหน่าย คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ ร้อยละ 20 ต่อปี

4.7 ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างที่บริษัทฯ ดำเนินการโดยใช้เงินกู้ยืมจะรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เมื่อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างแล้วเสร็จดอกเบี้ยจ่ายดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย

4.8 รายได้รอการรับรู้

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคนั้น

4.9 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศบันทึกบัญชีเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ รายการสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศซึ่งคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด จะปรับมูลค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน ผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

4.10 สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ในการทำอนุพันธ์ทางการเงินได้แก่ สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate SWAP : IRS) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความเสี่ยงใช้เกณฑ์คงค้าง ส่วนต่างของดอกเบี้ยรับรู้เป็นรายได้อื่น หรือค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

4.11 ค่าบริการรอเรียกเก็บ(จ่ายคืน)บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก

บริษัทฯ ดำเนินการโดยมิได้ค้ำค่าใด หากมีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นหนี้สินเพื่อจ่ายคืนให้แก่บริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก และในกรณีมีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่ายจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เพื่อเรียกเก็บเพิ่มจากบริษัทสายการบินที่เป็นสมาชิก หลักเกณฑ์ดังกล่าวเฉลี่ยตามจำนวนหน่วยบินและรายได้ที่แต่ละสายการบินใช้บริการในงวดนั้น ๆ

4.12 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น บริษัทฯ ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณไว้ และใช้อัตราผลตอบแทนในท้องตลาดของหุ้นกู้ ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดบัญชีนั้น

4.13 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง "กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งจดทะเบียนแล้ว" ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2535 โดยพนักงานที่เป็นสมาชิกจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 2 - 15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก และบริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 8.5 - 15 ของเงินเดือนพนักงานที่เป็นสมาชิก

4.14 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดในมือและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557	2558	2557
เงินสดในประเทศ	3.54	3.64	1.25	1.25
เงินฝากธนาคารในประเทศ	3,947.24	3,223.67	3,886.97	3,155.41
รวม	3,950.78	3,227.31	3,888.22	3,156.66

5.2 เงินลงทุนชั่วคราว ประกอบด้วย

เงินลงทุนชั่วคราวรวมงบการเงินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 เป็นเงินฝากประจำของเงินกองทุนสวัสดิการจำนวน 106.31 ล้านบาท และเป็นเงินฝากประจำของบริษัท จำนวน 2,000 บาท

5.3 ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557	2558	2557
ลูกหนี้ค่าบริการ				
เช็ครับ	3.46	3.69	3.46	3.69
ลูกหนี้สายการบิน	1,234.27	1,103.51	1,234.27	1,103.51
ลูกหนี้ในประเทศ	57.02	57.80	55.61	57.62
ลูกหนี้ต่างประเทศ	23.90	17.67	23.90	17.67
รายได้ค่าบริการค้างรับ	<u>1.51</u>	<u>5.19</u>	<u>1.51</u>	<u>5.19</u>
	1,320.16	1,187.86	1,318.75	1,187.68
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>(207.70)</u>	<u>(121.61)</u>	<u>(207.70)</u>	<u>(121.61)</u>
รวมลูกหนี้ค่าบริการ	<u>1,112.46</u>	<u>1,066.25</u>	<u>1,111.05</u>	<u>1,066.07</u>
ลูกหนี้อื่น				
ดอกเบี้ยยืมค้างรับ	5.21	5.37	5.03	5.17
ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา	138.05	68.21	138.05	68.21
ลูกหนี้พนักงาน	0.25	0.22	0.25	0.22
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	41.03	39.10	41.03	39.10
ลูกหนี้เงินยืมโดยตรง	<u>28.31</u>	<u>30.60</u>	<u>11.58</u>	<u>16.95</u>
รวมลูกหนี้อื่น	<u>212.85</u>	<u>143.50</u>	<u>195.94</u>	<u>129.65</u>
รวม	<u>1,325.31</u>	<u>1,209.75</u>	<u>1,306.99</u>	<u>1,195.72</u>

ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 ส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้ค้างชำระค่าปรับจากการส่งมอบงานล่าช้า ได้แก่

1. การจัดซื้อระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินและบริการเดินอากาศพร้อมติดตั้ง จำนวน 1 ระบบ จำนวน 67.36 ล้านบาท และบริษัทฯ มีได้ชำระเงินงวดสุดท้าย จำนวน 40.00 ล้านบาท ให้แก่ผู้ขาย ซึ่งเมื่อหักกลบลบหนี้แล้ว ผู้ขายมีหนี้ที่จะต้องชำระให้กับบริษัทฯ จำนวน 27.36 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการแสวงหาข้อเท็จจริงของศาลปกครองกลาง และรอคำสั่งจากศาลปกครองกลางเพื่อกำหนดวันนัดพิจารณาคดีครั้งแรก

2. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบเรดาร์ทุติยภูมิ (SSR MODE S) จำนวน 70.49 ล้านบาท

5.4 วัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	113.86	103.76
อะไหล่เครื่องบิน	20.74	21.34
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	8.65	10.63
วัสดุสำนักงาน	4.22	3.71
อะไหล่อื่น ๆ	<u>0.77</u>	<u>1.07</u>
รวม	<u>148.24</u>	<u>140.51</u>

5.5 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท	
		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		2558	2557
เงินมัดจำ		4.58	6.25
งานระหว่างทำ		3.30	1.82
บัญชีพัก		0.27	(0.35)
รวม		<u>8.15</u>	<u>7.72</u>

5.6 เงินลงทุนระยะยาวอื่น ประกอบด้วย

		หน่วย : ล้านบาท	
		งบการเงินรวม	
		2558	2557
กองทุนรวมอายุภักษ์ หนึ่ง		10.00	10.00
เงินฝากธนาคาร – ประจำ 36 เดือน		0.10	0.10
เงินฝากธนาคาร – ประจำ 15 เดือน		<u>38.00</u>	-
รวม		<u>48.10</u>	<u>10.10</u>

5.7 อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ตามบัญชี	
	ยอดยกมา		ยอดยกไป		ยอดยกมา		ยอดยกไป			
	1 ต.ค. 57	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 58	1 ต.ค. 57	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 58	30 ก.ย. 58	30 ก.ย. 57
อาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท										
อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	2,689.67	144.50	2.86	2,831.31	1,486.85	114.00	2.85	1,598.00	1,233.31	1,202.82
ระบบอำนวยความสะดวก	1,081.84	187.21	20.36	1,248.69	617.10	74.86	19.62	672.34	576.35	464.74
เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร ^{1/}	5,589.73	260.75	268.75	5,581.73	4,011.30	363.88	268.22	4,106.96	1,474.77	1,578.43
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	322.36	30.17	17.80	334.73	197.44	15.54	17.44	195.54	139.19	124.92
อุปกรณ์โทรทัศน์	0.06	-	-	0.06	0.06	-	-	0.06	-	-
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	828.58	288.11	3.22	1,113.47	663.09	52.70	3.00	712.79	400.68	165.49
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	789.22	209.67	17.43	981.46	663.78	67.64	17.68	713.74	267.72	125.44
(รวมระบบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์)										
รถยนต์และรถลากจูง	1.92	1.60	-	3.52	1.92	0.15	-	2.07	1.45	-
เครื่องบิน	491.42	-	-	491.42	92.85	19.08	-	111.93	379.49	398.57
สินทรัพย์รับบริจาค	<u>113.57</u>	<u>0.77</u>	<u>0.38</u>	<u>113.96</u>	<u>109.57</u>	<u>0.97</u>	<u>0.14</u>	<u>110.40</u>	<u>3.56</u>	<u>4.00</u>
รวมอาคารและอุปกรณ์เฉพาะบริษัท	11,908.37	1,122.78 ^{2/}	330.80	12,700.35	7,843.96	708.82	328.95	8,223.83	4,476.52	4,064.41
อุปกรณ์ของเงินกองทุนสวัสดิการ										
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	<u>2.68</u>	<u>0.51</u>	<u>-</u>	<u>3.19</u>	<u>2.41</u>	<u>0.08</u>	<u>-</u>	<u>2.49</u>	<u>0.70</u>	<u>0.27</u>
รวมอาคารและอุปกรณ์งบการเงินรวม	<u>11,911.05</u>	<u>1,123.29</u>	<u>330.80</u>	<u>12,703.54</u>	<u>7,846.37</u>	<u>708.90</u>	<u>328.95</u>	<u>8,226.32</u>	<u>4,477.22</u>	<u>4,064.68</u>

หมายเหตุ ^{1/} เรดาร์และอุปกรณ์ ได้แก่ ระบบเรดาร์ เครื่องช่วยการเดินอากาศ ระบบติดตามอากาศยาน

อุปกรณ์สื่อสารการบินอัตโนมัติ และอุปกรณ์สื่อสารอื่น

^{2/} เป็นอาคารและอุปกรณ์ที่เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 1,121.08 ล้านบาท

ค่าอุปกรณ์ที่ซื้อเพิ่ม จำนวน 0.93 ล้านบาท และสินทรัพย์รับบริจาค จำนวน 0.77 ล้านบาท

อาคารและสิ่งก่อสร้างเป็นสินทรัพย์ที่บริษัทฯ ก่อสร้างบนที่ดินราชพัสดุเพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในอาคารและสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว

5.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 57	6.14	6.14
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	15.70 ^{1/}	-
	21.84	6.14
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(4.87)	(1.55)
รวมโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 58	16.97	4.59
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	3.32	1.55

^{1/} รับโอนจากสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 15.61 ล้านบาท และซื้อเพิ่ม จำนวน 0.09 ล้านบาท

5.9 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 57	1,073.92	514.30
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	2,054.11	1,258.93
	3,128.03	1,773.23
หัก โอนไปอาคารและอุปกรณ์	(1,121.08)	(668.77)
โอนไปสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(15.61)	-
โอนไปเป็นค่าใช้จ่าย	(1.82)	(30.54)
ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 58	1,989.52	1,073.92

5.10 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557	2558	2557
เจ้าหนี้การค้า				
เจ้าหนี้การค้าในประเทศ	125.69	106.39	125.69	106.39
เจ้าหนี้การค้าต่างประเทศ	9.60	34.69	9.60	34.69
บัญชีพักรับสินค้าและบริการ	952.31	324.03	952.31	324.03
รวมเจ้าหนี้การค้า	1,087.60	465.11	1,087.60	465.11
เจ้าหนี้อื่น				
บัญชีพักเช็คจ่ายระหว่างทาง	97.89	56.39	85.41	48.61
บัญชีพักลูกหนี้รอตัดบัญชี	62.74	109.97	62.74	109.97
เจ้าหนี้พนักงาน	12.62	17.24	12.62	17.24
รายได้รับล่วงหน้า	10.26	13.37	10.26	13.37
รวมเจ้าหนี้อื่น	183.51	196.97	171.03	189.19
รวม	1,271.11	662.08	1,258.63	654.30

5.11 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท						
	ธนาคาร						
	ซีไอเอ็มบี ไทย	กรุงไทย		ไทยพาณิชย์	ออมสิน		รวม
วงเงิน	850.00	1,390.28	1,100.00	1,519.55	1,650.00	1,200.00	
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 57	85.00	116.00	84.80	131.80	126.94	100.00	644.54
หัก ชำระระหว่างงวด	(85.00)	(116.00)	(84.80)	(131.80)	(126.94)	(100.00)	(644.54)
	-	-	-	-	-	-	-
บวก โอนจากเงินกู้ระยะยาว	-	116.00	84.80	131.80	126.94	100.00	559.54
ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 58	-	116.00	84.80	131.80	126.94	100.00	559.54

5.12 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557	2558	2557
เงินรางวัลพิเศษ	933.62	825.07	933.62	825.07
ค่าเช่าที่ราชพัสดุและภาษีโรงเรือน	51.11	47.68	51.11	47.68
ค่าสาธารณูปโภค	26.32	23.76	26.32	23.76
อื่นๆ	15.11	19.38	11.93	13.47
รวม	1,026.16	915.89	1,022.98	909.98

5.13 ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557
ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 57	2,299.28	679.04
บวก ค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด	1,909.41	1,755.59
	4,208.69	2,434.63
หัก คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายให้แก่สายการบินสมาชิก - ระหว่างงวด	(341.67)	(135.35)
ค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 58	3,867.02	2,299.28

ตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2558 ครั้งที่ 68 เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2558 ได้อนุมัติให้คืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย (Overcollection) ประจำปี 2557 เพื่อเป็นส่วนลดค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในปีงบประมาณ 2558 (เดือนเมษายน - กันยายน 2558) ให้แก่สายการบินผู้ถือหุ้นที่มีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2557 ในอัตราร้อยละ 20 ส่วนที่เหลือร้อยละ 80 ให้สำรองไว้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ สำหรับการดำเนินงานและลงทุนในอนาคต

ผลการดำเนินงานในงวดบัญชีปี 2558 บริษัทฯ มีรายได้รวม 10,773.38 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายรวม 8,863.97 ล้านบาท จึงมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นค่าบริการรอจ่ายคืนบริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 1,909.41 ล้านบาท เมื่อรวมกับค่าบริการรอจ่ายคืนสะสมอดยกมา จำนวน 2,299.28 ล้านบาท และคืนรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่าย (Overcollection) ปี 2557 ให้แก่บริษัทการบินที่เป็นสมาชิก จำนวน 341.67 ล้านบาท ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญครั้งที่ 68 ประจำปี 2558 เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2558 แล้ว คงเหลือค่าบริการรอจ่ายคืนสะสม ณ วันสิ้นงวด จำนวน 3,867.02 ล้านบาท

สำหรับรายได้จากการประกอบกิจการโทรคมนาคมตามแบบใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมแบบที่ 2 มีโครงข่าย ที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2557 – วันที่ 30 กันยายน 2558 มีจำนวน 76.97 ล้านบาท โดยได้แสดงรวมอยู่ในรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์และค่าบริการข้อมูลการบิน

5.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2558	2557	2558	2557
รายได้รอการรับรู้	3.56	4.00	3.56	4.00
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย และเจ้าหนี้กรมสรรพากร	56.27	45.16	56.03	45.01
เงินประกันสัญญา	49.72	36.74	49.60	36.61
บัญชีพักจัดสรรหุ้น ข	3.09	2.81	3.09	2.81
บัญชีพักรายการระหว่างกัน	0.05	1.06	0.05	1.06
รวม	112.69	89.77	112.33	89.49

5.15 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

ธนาคาร	สัญญาลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	หน่วย : ล้านบาท		
				โอนเป็นหนี้ที่ครบกำหนดชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 58	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 57
กรุงไทย	15 ม.ค. 47	1,390.28	15 ปี ปลอดหนี้ 3 ปี	116.00	346.28	462.28
ไทยพาณิชย์	15 ก.ค. 48	1,519.55	14 ปี ปลอดหนี้ 2 ปี	131.80	399.25	531.05
กรุงไทย	25 ส.ค. 49	1,100.00	15 ปี ปลอดหนี้ 2 ปี	84.80	464.00	548.80
ออมสิน	3 ก.ย. 50	1,650.00	15 ปี ปลอดหนี้ 2 ปี	126.94	824.89	951.83
ออมสิน	18 ก.ย. 52	1,200.00	14 ปี ปลอดหนี้ 2 ปี	100.00	800.00	900.00
ออมสิน	23 ก.ย. 56	3,480.00	15 ปี ปลอดหนี้ 3 ปี	-	1.00	1.00
รวม		10,339.83		559.54	2,835.42	3,394.96

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 บริษัทฯ มีวงเงินกู้ธนาคาร จำนวน 10,339.83 ล้านบาท โดยธนาคารไทยพาณิชย์ ได้กำหนดเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ให้บริษัทฯ ออกตั๋วแลกเงินเท่ากับยอดเงินกู้ค้างชำระบวกดอกเบี้ยให้กับธนาคาร และเงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวใช้สำหรับลงทุนในโครงการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและโครงการลงทุนต่าง ๆ โดยมีกำหนดชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยทุกงวด 6 เดือน

5.16 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึง วันที่ 30 กันยายน 2554 จำนวน 1,047.56 ล้านบาท โดยบริษัทฯ จะทยอยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงในระยะเวลา 5 ปี ปีละจำนวน 209.51 ล้านบาท ในงวดนี้มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

2558 2557

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน - ยอดยกมา	949.79	591.05
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอน - ระหว่างงวด	209.51	209.51
ผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	402.52	193.57
จ่ายคืนผลประโยชน์พนักงาน - ระหว่างงวด	(72.94)	(44.34)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานคงเหลือ	<u>1,488.88</u>	<u>949.79</u>
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานย้อนหลังถึงวันที่ 30 ก.ย. 54	1,047.56	1,047.56
ผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนสะสม	(838.05)	(628.53)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่ทยอยโอนคงเหลือ	<u>209.51</u>	<u>419.03</u>

5.17 ประมาณการหนี้สิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะบริษัท

2558 2557

ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 57	-	-
บวก เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	<u>2.06</u>	-
ยอดยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 58	<u>2.06</u>	-

5.18 ทุนเรือนหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

2558 2557

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

5.19 เงินรายได้แผ่นดินนำส่งคลัง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2541 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังกำหนดให้บริษัทฯ นำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณในอัตราร้อยละ 10 ของรายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศในแต่ละปี ทั้งนี้ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2541 เป็นต้นไป ต่อมา บริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2546 ให้บริษัทฯ ไม่ต้องนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ พ.ศ. 2545 - 2548 และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2548 ให้บริษัทฯ ยกเลิกการนำเงินส่งคลังเป็นรายได้แผ่นดินตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป

5.20 รายได้อื่น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2558</u>	<u>2557</u>
ดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร	51.27	47.46
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	16.06	2.16
รายได้อื่น	<u>166.10</u>	<u>29.43</u>
รวม	<u>233.43</u>	<u>79.05</u>

5.21 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	<u>งบการเงินรวม</u>		<u>งบการเงินเฉพาะบริษัท</u>	
	<u>2558</u>	<u>2557</u>	<u>2558</u>	<u>2557</u>
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	5,236.31	4,662.63	5,236.31	4,662.63
ผลประโยชน์พนักงาน	612.04	403.08	612.04	403.08
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	378.78	335.43	378.78	335.43
เงินสมทบกองทุนสวัสดิการ	-	-	<u>242.84</u>	<u>217.27</u>
รวม	<u>6,227.13</u>	<u>5,401.14</u>	<u>6,469.97</u>	<u>5,618.41</u>

5.22 ค่าใช้จ่ายอื่น งบการเงินเฉพาะบริษัท ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2558</u>	<u>2557</u>
ค่าสอบบัญชี	1.48	1.20
ค่าจัดประชุม	17.75	17.15
ค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา	12.31	14.27
ค่าใช้จ่ายประชาสัมพันธ์	22.09	18.95
ค่าบำรุงและบริจาค	19.32	19.55
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	180.75	184.05
ค่าเบี้ยประกันภัย	44.19	47.72
ค่าธรรมเนียม	7.71	9.86
ค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม	69.77	71.37
ค่าตัดจำหน่ายพัสดุและสินทรัพย์	91.13	84.55
ค่ารักษาความปลอดภัย	41.99	38.10
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	1.89	1.06
ขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย IRS	0.12	7.44
หนี้สงสัยจะสูญ	87.57	24.45
อื่นๆ	<u>86.66</u>	<u>67.90</u>
รวม	<u>684.73</u>	<u>607.62</u>

5.23 ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ งบการเงินรวม ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2558	2557
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสวัสดิการพนักงาน	231.35	210.25
อื่นๆ	0.59	0.48
รวม	231.94	210.73

5.24 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีพนักงานเป็นสมาชิก จำนวน 3,006 ราย บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน ในงวดบัญชีนี้ จำนวน 380.24 ล้านบาท (รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน จำนวน 378.78 ล้านบาท และบันทึกเป็นต้นทุนงานรับทำ จำนวน 1.46 ล้านบาท)

5.25 ค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมกรรมการ

ในงวดบัญชีปี 2558 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ ดังนี้

	บาท
1. ค่าตอบแทนกรรมการรัฐวิสาหกิจรายเดือน	1,279,676.00
2. คณะกรรมการบริษัทฯ	1,145,000.00
3. คณะกรรมการบริหาร	450,000.00
4. คณะกรรมการตรวจสอบ	390,000.00
5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	330,000.00
6. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	42,500.00
7. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	272,000.00
8. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	756,250.00
9. คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์	117,500.00

ค่าเบี้ยประชุมประกอบด้วยค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการผู้แทนที่ได้รับแต่งตั้งจากหน่วยงานภายนอก

5.26 สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 บริษัทฯ มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย จำนวน 0.12 ล้านบาท ซึ่งสิ้นสุดสัญญาแล้ว เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2557

5.27 รายการระหว่างกันกับเงินกองทุนสวัสดิการฯ

ในงวดบัญชีปี 2558 มีรายการรับ-จ่ายเงินสมทบกองทุนสวัสดิการระหว่างกัน จำนวน 242.84 ล้านบาท

5.28 ภาระหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น

บริษัทฯ ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีพิพาทแรงงานโดยมีทุนทรัพย์ตามคำฟ้อง จำนวน 19.24 ล้านบาท