

บทที่ 2

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด

2.1 ประวัติความเป็นมาของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด

ปี พ.ศ. 2491 เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง สายการบินระหว่างประเทศที่ต้องการกลับมาทำการบินสู่ประเทศไทยซึ่งเป็นประตูสู่ภูมิภาคเอเชียและทวีปต่างๆ อีกครั้งเพื่อประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศได้ร่วมกันขออนุมัติจัดตั้ง “บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด” (Aeronautical Radio Of Siam Ltd. หรือ AEROSIAM) ขึ้นเพื่อให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ต่อมาเมื่อรัฐบาลมีความพร้อมที่จะดำเนินกิจการดังกล่าวเอง จึงได้ขอซื้อหุ้นคืนจากสายการบินเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน พ.ศ. 2506 และได้เปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น Aeronautical Radio Of Thailand Ltd. หรือ AEROTHAI ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการกิจข้างต้นว่าเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศชาติพร้อมทั้งได้อนุญาตให้สายการบินที่มีเที่ยวบินประจำมายังไทยเข้าร่วมเป็นผู้ถือหุ้นด้วย ตั้งแต่นั้นมาบริษัทฯ จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีรูปแบบการดำเนินงานในรูปบริษัทจำกัดสังกัดกระทรวงคมนาคม แต่เนื่องจากทางบริษัทฯ มีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามของรัฐบาลซึ่งเป็นภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) บริษัทฯ จึงต้องดำเนินการแบบไม่หวังผลกำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย กล่าวคือ หากบริษัทฯ มีรายได้มากกว่าค่าใช้จ่าย ทางบริษัทฯ จะจ่ายคืนให้แก่สายการบินผู้ถือหุ้นส่วนในกรณีที่บริษัทฯ มีรายได้น้อยกว่าค่าใช้จ่าย บริษัทฯ ก็จะเรียกเก็บเพิ่มจากสายการบินผู้ถือหุ้นเช่นกัน โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าวจะเฉลี่ยตามจำนวนหน่วยบินที่แต่ละสายการบินใช้บริการในงวดนั้นๆ

จากผลงานที่ผ่านมา และการมีโอกาสนขยายขอบข่ายงานอย่างต่อเนื่อง รัฐบาลจึงได้มอบหมายงานบริการต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสากลส่วนภูมิภาคคือ เชียงใหม่ หาดใหญ่และภูเก็ต ให้บริษัทฯ ดำเนินการแทนกรมการบินพาณิชย์ เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2531 และวันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2531 ตามลำดับ ซึ่งนับเป็นจุดเริ่มต้นของการดำเนินการตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการรวบรวมงานควบคุมการบินไว้ที่องค์การหลักเพียงองค์การเดียว จากเดิมที่มีหลายหน่วยงานเป็นผู้รับผิดชอบ ทั้งนี้ก็เพื่อต้องการลดความซ้ำซ้อน และก่อให้เกิดความเป็นเอกภาพในการบริหารและพัฒนางานให้เป็นระบบ และสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน และ

เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2536 รัฐบาลได้สานต่อนโยบายโดยมอบหมายให้บริษัทฯ รับผิดชอบงานที่ทำอากาศยานกรุงเทพ แทนการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ต่อมาเมื่อวันที่ 11 เมษายน และ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 บริษัทการบินกรุงเทพจำกัดได้มอบงานที่ทำอากาศยานสุโขทัยและสมุย ให้ดำเนินการแทนตามลำดับ

นอกจากการพัฒนาภายในประเทศแล้ว บริษัทฯ ยังมีนโยบายที่จะให้ความร่วมมือกับต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงในการพัฒนาบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ เพื่อส่งเสริมและรองรับความเจริญเติบโตของกิจการการบินในระดับภูมิภาคโดยส่วนรวม ในระหว่างปี พ.ศ. 2518-2537 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้มอบหมายให้บริษัทฯ รับผิดชอบน่านฟ้าบางส่วนเหนือทะเลจีนใต้ ซึ่งเป็นพื้นที่ของเวียดนาม (ในช่วงสงครามเวียดนาม) จนกระทั่งเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม พ.ศ. 2537 เวียดนามมีความพร้อมในการดำเนินการเอง บริษัทฯ จึงได้มอบพื้นที่บางส่วนคืนให้ นอกจากนั้น วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2536 ทางบริษัทฯ ยังได้รับมอบหมายจากกัมพูชาโดยความเห็นชอบจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศให้รับผิดชอบให้บริการควบคุมการบินในบริเวณน่านเหนือกัมพูชา (ณ ความสูงตั้งแต่ 19,500 ฟุตขึ้นไป) จนกระทั่งปัจจุบัน

เมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2541 ทางรัฐบาลได้มอบหมายให้บริษัทฯ รับบริการด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการบินที่ทำอากาศยานทั่วประเทศจากกรมการบินพาณิชย์มาปฏิบัติงานแทน ทั้งนี้เป็นผลมาจากนโยบายของกระทรวงคมนาคมและเพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการต่างๆ บริเวณท่าอากาศยานให้ได้มาตรฐานสากล

การรับปฏิบัติงานนี้ส่งผลให้บริษัทฯ ปฏิบัติงานในฐานะ “หน่วยงานควบคุมการบินแห่งชาติ” มีหน้าที่หลักในการพัฒนางานทรัพยากรบุคคล และเทคโนโลยีให้มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

ท่าอากาศยานต่างๆ ที่บริษัทฯ รับงานมาปฏิบัติงานแทน ประกอบด้วย

- | | | |
|------------------|--------------|-----------------|
| 1. หัวหิน | 2. ชุมพรธานี | 3. พิษณุโลก |
| 4. อุบลราชธานี | 5. เชียงราย | 6. สุราษฎร์ธานี |
| 7. นครศรีธรรมราช | 8. ขอนแก่น | 9. แม่ฮ่องสอน |
| 10. ลำปาง | 11. นราธิวาส | 12. สกลนคร |
| 11. แม่สอด | 14. ระนอง | 15. น่าน |

- | | | |
|---------------|----------------|---------------|
| 16. แพร์ | 17. ตรัง | 18. ตาก |
| 19. นครพนม | 20. ปัตตานี | 21. เลย |
| 22. บุรีรัมย์ | 23. นครราชสีมา | 24. ชุมพร |
| 25. ร้อยเอ็ด | 26. กระบี่ | 27. เพชรบูรณ์ |

และท่าอากาศยานอื่นๆ ที่จะเปิดบริการการบินในอนาคต

2.2 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด มีชื่อภาษาอังกฤษว่า Aeronautical Radio Of Thailand Ltd. หรือ AEROTHAI ได้จดทะเบียนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2491 โดยมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 660 ล้านบาท แบ่งออกเป็น หุ้นสามัญจำนวน 6.6 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

ในปี พ.ศ.2506 รัฐบาลไทยได้ซื้อหุ้นส่วนใหญ่คืนจากบริษัทสายการบิน จึงทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม นับแต่นั้นมา โดยมีผู้ถือหุ้น 61 ราย (ข้อมูลปี พ.ศ. 2539) ประกอบด้วย

- | | |
|--|-------------------------------|
| 1. กระทรวงการคลัง | 2. Asiana Airlines |
| 3. Aeroflot Russian International Airlines | 4. Air France |
| 5. Air India | 6. Air Lanka |
| 7. Air Macau | 8. All Nippon Airways |
| 9. Air New Zealand | 10. Alitalia |
| 11. British Airways | 12. Biman Bangladesh Airlines |
| 13. Bangkok Airways Co., Ltd. | 14. China Airlines |
| 15. Air China | 16. Canadian Airlines |
| 17. Cargolux Airlines International S.A. | 18. Cathay Pacific Airways |
| 19. China Southern Airlines | 20. Lufthansa German Airlines |
| 21. Durk Air | 22. Ethiopian Airlines |
| 23. EVA Airways Corp. | 24. Federal Express Corp. |
| 25. Finnair | 26. Gulf Air |
| 27. Garuda Indonesia | 28. Hong Kong Dragon Airlines |
| 29. India Airlines | 30. Japan Airlines |

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 31. Kuwait Airways | 32. Korean Airlines |
| 33. KLM Royal Dutch Airlines | 34. Lao Aviation |
| 35. Lauda Air | 36. Lot Polish Airlines |
| 37. LTU International Airways | 38. Myanmar Airways
International |
| 39. Malaysia Airlines | 40. Egypt Air |
| 41. Nippon Cargo Airlines | 42. Northwest Airlines |
| 43. Olympic Airways | 44. Orient Express Air |
| 45. Philippine Airlines | 46. Pelangi Air |
| 47. Pakistan International Airlines | 48. Qantas Airways |
| 49. Royal Air Cambodge | 50. Royal Brunei Airlines |
| 51. ALIA-The Royal Jordanian Airlines | 52. Royal Nepal Airlines |
| 53. Scandinavian Airlines | 54. Singapore Airlines |
| 55. Silk Air | 56. Saudi Arabian Airlines |
| 57. Swiss Air | 58. Thai Airways International
Public Co., Ltd. |
| 59. Turkish Airline | 61. United Airlines |
| 60. Emirates | |

2.2.1 วัตถุประสงค์ของบริษัทฯ

1. เพื่อให้การจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และเป็นระเบียบ รวมทั้งให้บริการสื่อสารการบินดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อให้บริการเกี่ยวเนื่องสามารถตอบสนองของความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ และผู้ประกอบการอื่นๆ ทั้งภายในและต่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2.2 ภารกิจหลักของบริษัทฯ

1. บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน ซึ่งเป็นการควบคุมจัดการบินและแจ้งข่าวสาร ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์เพื่อให้เครื่องบินถึงที่หมายด้วยความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว พร้อมทั้งให้ความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ
2. บริการสื่อสารการบิน ซึ่งเป็นการรับ-ส่ง และถ่ายทอดข่าวแผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวอากาศการบิน และข่าวอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติการบิน โดยเป็นศูนย์สื่อสารการ

บินหลักศูนย์หนึ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก นอกจากนี้ยังให้บริการการเดินทางอากาศ โดยจัดทำแผนการบินตรวจสอบข้อมูลจากแหล่งข่าว และออกข่าวประกาศนักบิน

3. บริการวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ ซึ่งเป็นบริการอุปกรณ์เครื่องช่วยในการนำอากาศยานขึ้น-ลงจอดบริเวณท่าอากาศยานโดยบอกทิศทาง ระยะทาง และนำอากาศยานร่องลงจอด ซึ่งต้องมีการติดตามเทคโนโลยีเพื่อพัฒนาระบบให้มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่อง

4. บริการเกี่ยวเนื่องกับการบิน บริการด้านนี้เกิดจากประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญในด้านการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ สื่อสารการบิน เครื่องช่วยการเดินอากาศ และวิศวกรรม จึงมีการริเริ่มเปิดตลาดกับหน่วยงานในประเทศและนานาชาติ ประกอบด้วย บริการออกแบบ ผลิต ติดตั้ง ซ่อมบำรุง จัดหาและวางระบบอุปกรณ์ที่ใช้ในกิจการการบิน บริการออกแบบพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระบบงานต่างๆ รวมถึงการจัดฝึกอบรมพัฒนาบุคลากร และการเป็นที่ปรึกษา

2.2.3 นโยบายในการดำเนินงาน

1. ดำเนินการตามภาระหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพตลอด 24 ชั่วโมงทุกวัน
2. ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางหลักของการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินระหว่างประเทศ
3. ให้บริการด้านบริการเกี่ยวเนื่องอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้บริการ รวมทั้งขยายบริการภายในประเทศและต่างประเทศ
4. ดำเนินการด้านการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินภายในประเทศและในเขตที่ได้รับมอบหมาย โดยไม่แสวงหากำไร
5. เพิ่มการเข้าไปมีบทบาทในแผนงานและกิจกรรมขององค์การระหว่างประเทศ โดยเฉพาะองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
6. ให้การสนับสนุนประเทศอื่นในภูมิภาคนี้เพื่อพัฒนาการจราจรทางอากาศมิให้มีอุปสรรคต่อการเติบโตทางการบินของประเทศไทย
7. พัฒนาด้านการจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินให้สามารถรองรับการเติบโตของกิจการบินในภูมิภาคนี้ได้ตลอดเวลา
8. พัฒนาด้าน CNS/ATM เพื่อเป็นผู้นำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก
9. ให้ความพร้อมที่จะรับงานของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 (หนองงูเห่า)

10. ส่งเสริมการบินของอากาศยานส่วนบุคคลซึ่งกำลังเติบโตขึ้นเรื่อยๆ
11. ส่งเสริมงานด้านวิจัยและพัฒนา
12. ส่งเสริมและพัฒนาองค์การสู่ระบบธุรกิจมากขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพในการพัฒนา
กิจกรรมทางเศรษฐกิจ
13. ร่วมธุรกิจกับองค์การและหน่วยงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อการขยาย
การให้บริการในเชิงธุรกิจ
14. ดำเนินการให้สามารถพึ่งตนเองได้
15. สรรหาและพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถสูงขึ้น และทันกับการเปลี่ยนแปลง
ของสภาวะแวดล้อม โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีและการบริหาร
16. พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพเพื่อเป็นพลังในการพัฒนาองค์การและสังคม
17. สนับสนุนทางด้านสวัสดิการพนักงานและการกีฬา
18. ยึดถือและปฏิบัติตามนโยบายของรัฐบาล



