

1/23

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

เรื่อง การผ่อนคลายกฎ ระเบียบ การควบคุมของทางราชการแก่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

อ้างอิง หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนมาก ที่ กคด 0511/66797 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2534

ตามที่ได้เสนอเรื่อง การผ่อนคลายนกฎ ระเบียบ การควบคุมของทางราชการแก่บริษัท
วิทยการันแท่งประ เภศไทย จำกัด ไปเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา นั้น

คณะกรรมการกลั่นกรอง ฯ ฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาเรื่องนี้แล้วมีมติเห็นควรให้ความเห็นชอบ และอนุมัติให้ดำเนินการ ตามที่กระทรวงการคลัง เสนอ

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2535 อนุมัติตามมติคณะกรรมการ
กลั่นกรอง ฯ ฝ่ายเศรษฐกิจ

จึงเรียนยืนยันมา ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี และ
สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายแพทย์ เสงี่ยมเจริญ)

รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

เลขานุการคณะรัฐมนตรี

21 ж.а. 2535

กองการประถมศึกษาจังหวัดสมุทรปราการ

Ins. 2825844

INSD 2826355

ผอ.กปร.....
 ผอ.ผอ.กปร.....
 ทน.ผอ.กปร.....
 ทน.จ.....
 วิชา/.....
 จน.ทพท/.....

ที่ นร 0202/ว(ล) 1149

2/23
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. 10300

๒๒ มกราคม 2535

เรื่อง การผ่อนคลายนก ระเบียบ การควบคุมของทางราชการแก่บริษัทวิทยุการบินแห่ง
ประเทศไทย จำกัด

เรียน รัฐ - คค. ปลัด - นร. ผอ. - สดผ.

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ตัวเลขที่ กค 0511/66797
ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2534

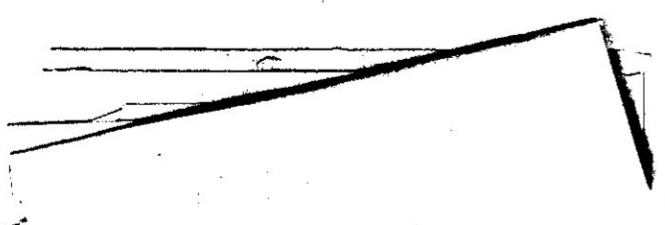
ด้วยกระทรวงการคลังได้เสนอเรื่อง การผ่อนคลายนก ระเบียบ การควบคุมของ
ทางราชการแก่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ความละเอียด
ปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ได้ส่งมาพร้อมนี้

คณะกรรมการกลั่นกรอง ฯ ฝ่ายเศรษฐกิจได้พิจารณาเรื่องนี้แล้วมีมติเห็นควรให้
ความเห็นชอบ และอนุมัติให้ดำเนินการ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ

คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2535 อนุมัติตามมติคณะกรรมการ
กลั่นกรอง ฯ ฝ่ายเศรษฐกิจ

จึงเรียนยืนยันมา จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายหนุพล เสงี่ยม)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

21 ม.ค. 2535

กองการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. 2825844

โทรสาร 2826355

Handwritten notes and stamps at the bottom right, including dates like 21/1/35 and various signatures.

ด่วนมาก

ที่ กค 0511/66797



น.ร. 2514
๑๕.๑.๓๔
๑.๒๐๓๔

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
วันที่ 10/1/ ๒๕๑๔
วันที่ ๑๕/๑/๒๕๑๔

กระทรวงการคลัง 7/23

ถนนพระรามที่ 6 กท. 10400

๓ สิงหาคม 2534

เรื่อง การผ่อนคลายนกฎระเบียบ การควบคุมของทางราชการแก่บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0203/3023 ลงวันที่ 27 มีนาคม 2534
2. สำเนาหนังสือบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ 9905 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2534
3. สำเนาหนังสือบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ที่ 10257 ลงวันที่ 4 กรกฎาคม 2534

ด้วยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากร เนื่องจากไม่สามารถสรรหาบุคคลที่มีคุณภาพตามความต้องการมาเติมเต็มให้เพียงพอกับปริมาณงานในหน้าที่ความรับผิดชอบได้ และ บวท. ยังสูญเสียบุคลากรที่ได้รับการฝึกอบรมแล้วให้แก่หน่วยงานอื่นอีกเป็นจำนวนมาก บวท. จึงเห็นสมควรปรับปรุงค่าตอบแทนแก่พนักงานให้เหมาะสม ซึ่งคณะกรรมการ บวท. และกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเห็นชอบด้วยกับการขอผ่อนคลายนกฎระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทนดังกล่าวแล้ว จึงขอให้กระทรวงการคลังพิจารณาให้ความเห็นชอบ

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว ขอเรียนว่า

1. เดิม บวท. เป็นบริษัทฯ ที่ก่อตั้งโดยเอกชน ในปี 2506 รัฐได้ซื้อหุ้นของบริษัทฯ ดังกล่าวมาทั้งหมดเป็นมูลค่า 11 ล้านบาท ต่อมา ในปี 2507 มีการเพิ่มทุนเป็น 15 ล้านบาท โดยรัฐบาลถือเป็นเงิน 12 ล้านบาท และยินยอมให้บริษัทสายการบินร่วมถือหุ้นเป็นเงิน 3 ล้านบาท จากนั้น บวท. ได้มีการเพิ่มทุนอีก 3 ครั้ง โดยในปัจจุบันมีทุนจดทะเบียนทั้งสิ้น 660 ล้านบาท และแบ่ง

/ ผู้ถือหุ้น ...

ผู้ถือหุ้นออกเป็น 2 ประเภทคือ ผู้ถือหุ้น ก รัฐบาลเป็นผู้ถือทั้งหมดเป็นเงิน 600 ล้านบาท (จำนวน 6 ล้านบาท) และผู้ถือหุ้น ข ซึ่งเป็นบริษัทสายการบินต่าง ๆ ร่วมกันถือหุ้นเป็นเงิน 60 ล้านบาท (จำนวน 0.6 ล้านบาท) คิดเป็นอัตราส่วนผู้ถือหุ้น ก : ผู้ถือหุ้น ข 91 : 9 ซึ่งหากพิจารณาถึงเจตนารมณ์ในการตั้ง บพท. ตั้งแต่ต้นแล้ว การที่รัฐบาลเข้าถือหุ้นของบริษัทดังกล่าวจากเอกชน ก็เพื่อให้องค์การนี้เป็นหน่วยงานของรัฐ ซึ่งสามารถควบคุมนโยบายได้ โดยมุ่งที่จะให้ระบบบริหารกิจการเป็นรูปเดิม (บริษัท)

2. การเข้าถือหุ้นดังกล่าว ทำให้ บพท. มีสถานภาพเป็นรัฐวิสาหกิจ และตามพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2502 มาตรา 4 (ข) ให้คำจำกัดความของรัฐวิสาหกิจว่า คือบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการมีทุนรวมอยู่ด้วยเกินกว่าร้อยละ 50 แต่ลักษณะการดำเนินงานของ บพท. จะแตกต่างจากรัฐวิสาหกิจทั่วไปคือ มีวัตถุประสงค์ที่ไม่มุ่งค้าหากำไร (Non-profit organization) ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นจะได้รับการชดเชยจากบริษัทสายการบิน (ผู้ถือหุ้น ข) โดย บพท. จะเรียกเก็บค่าบริการตามอัตราที่ประมาณขึ้น ถ้ามีรายได้มากกว่ารายจ่ายหรือรายจ่ายมากกว่ารายได้ ก็จะคืนหรือเก็บเพิ่มแล้วแต่กรณี ภาวะค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จึงตกอยู่กับบริษัทสายการบิน นอกจากนี้ บพท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ไม่อยู่ภายใต้การนำรายได้ส่งรัฐ การลงทุนเพิ่มของรัฐใน บพท. ที่ผ่านมา เป็นลักษณะการลงทุนด้วยทรัพย์สิน (โอนจากกรมการบินพาณิชย์) ซึ่งวัตถุประสงค์และลักษณะการดำเนินงานดังกล่าวแตกต่างจากแนวคิดในการบริหารรัฐวิสาหกิจทั่วไปโดยสิ้นเชิง เพราะไม่มีรัฐวิสาหกิจใดเคยมาริที่ได้ทั้งหมดแก่ลูกค้า โดยไม่คำนึงถึงฝ่ายบริหาร พนักงาน หรือผู้ถือหุ้น

3. กิจการการควบคุมการจราจรทางอากาศเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย จำเป็นต้องอาศัยพนักงานที่มีคุณภาพและศักยภาพสูง เพื่อให้การปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาตรฐานสากล การขอปรับปรุงโครงสร้างเงินเดือนพนักงานและเงินเดือนพิเศษในลักษณะต่าง ๆ ที่ บพท. ขอมานั้น นอกจากจะต้องการขอแก้ไขกฎหมายการขาดแคลนบุคลากรและมุ่งใจให้พนักงานทำงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว บพท. ยังมีเจตนาที่จะขอหลุดพ้นจากกรอบและกฎเกณฑ์การควบคุมทางการเงิน ตามเจตนารมณ์ของการจัดตั้งองค์การตั้งแต่ต้น โดยขอยกกระดับเงินเดือนและค่าตอบแทนให้เหมาะสม

/ กับ ...

กับลักษณะงานและค่าครองชีพ (กำหนดมาตรฐานเงินเดือนแยกต่างหากจากปัญหามาตรฐานเงินเดือนของรัฐบาลกิจโดยทั่วไป) ทั้งนี้ เพื่อให้ บวท. พัฒนาการทำให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพตลอดเวลา ซึ่งแนวคิดในการพัฒนาองค์กรและบุคลากรนั้น เป็นแนวคิดที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในปัจจุบัน และแนวคิดในการบริหารงานดังกล่าวจำเป็นต้องมีระบบที่มีความคล่องตัวสูง จึงไม่อาจบริหารงานภายใต้กรอบหรือกฎเกณฑ์ที่ทางราชการกำหนดได้ เกี่ยวกับเรื่องนี้กระทรวงการคลังได้พิจารณาแนวทางการแก้ปัญหาให้แก่รัฐบาลกิจต่าง ๆ เพื่อมิให้การอบหรือระเบียบปฏิบัติที่กำหนดขึ้นเป็นอุปสรรคในการพัฒนารัฐบาลกิจไว้หลายวิธี ดังนี้

3.1 การคัดเลือกให้เป็นรัฐบาลกิจที่ดี ในการนี้จะใช้กับรัฐบาลกิจที่มีศักยภาพและมีการแข่งขันกับเอกชนสูง และจำเป็นต้องมีการพัฒนากิจการของรัฐบาลกิจดังกล่าวให้เป็นธุรกิจระดับชาติ หรือธุรกิจข้ามชาติต่อไป เช่น การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย บริษัทการบินไทย จำกัด เป็นต้น รัฐบาลกิจเหล่านี้ต้องใช้เวลาในการปรับปรุงองค์กรให้มีระบบบริหารงานและบุคลากรที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมีลักษณะเป็นระบบธุรกิจเต็มรูปแบบ ในอนาคตรัฐบาลกิจเหล่านี้อาจมีการร่วมลงทุนกับเอกชนและหลุดพ้นจากการเป็นรัฐบาลกิจ

3.2 การปรับสัดส่วนผู้ถือหุ้น เพื่อให้หลุดพ้นจากการเป็นรัฐบาลกิจ ในการนี้จะใช้กับรัฐบาลกิจที่มีการดำเนินงานในตนเองเดียวกับเอกชนตามปกติ เป็นธุรกิจที่มีการพัฒนาเต็มที่แล้วในภาคเอกชน ไม่จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลหรือใช้เป็นเครื่องมือของรัฐในการดำเนินนโยบายให้บรรลุเป้าหมาย เช่น บริษัทวิทยุประภาส จำกัด บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด บริษัทสหโรงแรมไทยและการท่องเที่ยว จำกัด เป็นต้น ในการนี้กระทรวงการคลังได้มีมติสนับสนุนให้กิจการดังกล่าวหลุดพ้นจากกฎเกณฑ์การควบคุมโดยทยอยลดสัดส่วนการเป็นผู้ถือหุ้นในองค์กรเหล่านี้ด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น การนำหุ้นเข้าทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนและเมื่อสัดส่วนการถือหุ้นของรัฐต่ำกว่าร้อยละ 50 ก็จะพ้นสภาพจากการเป็นรัฐบาลกิจและสามารถบริหารในระบบเอกชนเต็มรูปแบบต่อไป โดยไม่ขัดกับระเบียบหรือกฎหมาย

3.3 สำหรับรัฐวิสาหกิจประเภทส่งเสริม ซึ่งจัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการหรือเพื่อส่งเสริมกิจกรรมตามนโยบายของรัฐ และยังใช้เงินงบประมาณสนับสนุนเป็นส่วนใหญ่ เช่น สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การกีฬาแห่งประเทศไทย องค์การสวนสัตว์ เป็นต้น ซึ่งลักษณะการดำเนินงานน่าจะถือได้ว่าเป็นการดำเนินงานธุรกิจ เพราะไม่มีการคืนกำไร และบางแห่งสามารถจะจ่ายโบนัสกรรมการหรือพนักงาน ตลอดจนนำส่งกำไรให้แก่รัฐได้ แต่ภายใต้การดำเนินงานดังกล่าวต้องสนองนโยบายรัฐบาล ซึ่งภาระในส่วนที่ต้องสนองนโยบาย รัฐบาลก็จะให้เงินอุดหนุนรัฐวิสาหกิจเหล่านี้ หากต้องการความคล่องตัวในการดำเนินงาน และหลุดพ้นจากการอบการควบคุม ในหลักการก็จำเป็นต้องผลักดันให้รัฐวิสาหกิจเหล่านี้ให้สามารถดูแลตัวเองได้ โดยรัฐบาลจะให้เงินอุดหนุนเท่าที่จำเป็น ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องนี้กระทรวงการคลังกำลังศึกษาเพื่อกำหนดทิศทางของการผ่อนคลายที่เหมาะสมเสนอต่อไป เนื่องจากรัฐวิสาหกิจในกลุ่มนี้บางแห่ง (สถาบันวิจัยฯ) มีปัญหาในการจ้างนักวิจัยเงินเดือนต่ำ

4. ในกรณีของ บพท. นั้น ไม่เข้าข่ายการพิจารณาทั้ง 3 กรณีดังกล่าวข้างต้น ในข้อ 3 ได้ กล่าวคือ ในการที่จะพิจารณาให้ บพท. หลุดพ้นจากการอบการควบคุมของกระทรวงการคลัง ตามหลักเกณฑ์การคัดเลือกการเป็นรัฐวิสาหกิจที่ดี (ข้อ 3.1) ไม่สามารถกระทำได้ เนื่องจากตัวแปรที่ใช้ในการคัดเลือกส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับความสามารถในการทำกำไร อัตราการนำส่งรายได้เข้ารัฐ และอัตราการเพิ่มผลผลิต

สำหรับวิสัยทัศน์ส่วนผู้ถือหุ้นใน บพท. เพื่อให้ บพท. หลุดพ้นจากการเป็นรัฐวิสาหกิจ (ข้อ 3.2) ก็คงกระทำได้ยาก เนื่องจาก บพท. ไม่มีวัตถุประสงค์ที่จะค้าหากำไร จึงไม่มีผู้สนใจที่จะเข้ามาร่วมทุน นอกจากนี้ การปรับสัดส่วนผู้ถือหุ้นภาคเอกชนให้เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และลดสัดส่วนภาครัฐ ก็จะทำให้รูปแบบการบริหารงานไม่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการควบคุมการจราจรทางอากาศของสากลทั่วโลก ดังนั้น จึงเห็นควรให้คงสัดส่วนผู้ถือหุ้นไว้ตามเดิม (รัฐร้อยละ 91 และบริษัทสายการบินร้อยละ 9)

ส่วนการที่รัฐวิสาหกิจประเภทส่งเสริม (ข้อ 3.3) เน้นผ่อนคลายโดยรัฐ ให้เงินอุดหนุนเฉพาะส่วนที่ต้องดำเนินการตามนโยบายของรัฐ แล้วให้รัฐวิสาหกิจดังกล่าวบริหารในเชิงธุรกิจได้เต็มรูปแบบ ซึ่งกรณีของ บพท. ไม่สามารถจะบริหารในเชิงธุรกิจเต็มรูปแบบ และ / ไม่ต้องการ ...

ไม่ต้องการเงินอุดหนุนจากรัฐบาล เพราะสามารถบริหารโดยเลี้ยงตัวเองได้จากทุนประเดิมที่ได้รับจากรัฐบาล และคืนกำไรแก่ผู้ให้บริการ

5. กระทรวงการคลังได้พิจารณาถึงหลักการและเหตุผลดังกล่าวข้างต้นแล้ว เห็นว่า บพท. เป็นหน่วยงานที่รัฐตั้งขึ้นและถูกจัดให้เป็นรัฐวิสาหกิจตามคำนิยามของกฎหมาย เมื่อรัฐบาลลงทุนไปแล้วรัฐบาลก็ไม่ได้ประโยชน์ (จากกำไร) หรือต้องรับภาระจากการดำเนินงาน ตลอดจนเข้าช่วยเหลือจัดหาแหล่งหรือคำประกันเงินกู้ของ บพท. บพท. จะต้องบริหารกิจการภายใต้เงื่อนไขที่ตกลงระหว่างประเทศคือ เน้นความปลอดภัย พัฒนาเครื่องมือให้ทันสมัย เพื่อเป็นแกนนำในการให้บริการจราจรทางอากาศที่มีคุณภาพ โดยคิดค่าบริการเท่าทุน การให้ บพท. อยู่ภายใต้กรอบการควบคุมตามระเบียบของรัฐบาล นอกจากระทำให้ บพท. ประสบปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาบุคลากร ระบบเทคโนโลยี และการบริการ ในขณะนี้แล้ว รัฐมิได้รับประโยชน์จากการควบคุมในรูปแบบของการนำรายได้ส่งรัฐ หรือจากการประหยักรายจ่ายดังกล่าว ผู้ได้รับประโยชน์คือ ลูกค้าผู้ให้บริการ ฉะนั้น จึงเห็นว่าองค์กร บพท. น่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจที่สามารถจะปล่อยให้กำหนดกฎ ระเบียบบริหารได้เอง เพื่อให้มีความคล่องตัวในการพัฒนาองค์กร โดยที่รัฐมิได้เสียประโยชน์จากการผ่อนคลายกฎ ระเบียบ ดังกล่าว แต่พนักงานของ บพท. จะได้รับประโยชน์มากขึ้น โดยผู้ให้บริการ (ลูกค้า) เป็นผู้รับภาระ สำหรับในส่วนของรัฐนั้น น่าจะได้รับประโยชน์มาก เพราะจะมีองค์กรและอุปกรณ์ที่ทันสมัย มีพนักงานที่มีคุณภาพ และดำเนินงานในเชิงรุก เพื่อให้เป็นหน่วยงานชั้นนำทางด้านระบบจราจรทางอากาศในภาคพื้นเอเชียต่อไป

6. อย่างไรก็ตาม โดยที่สถานการณ์ของ บพท. ยังเป็นรัฐวิสาหกิจ จึงต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคณะรัฐมนตรีไม่อาจจะยกเว้นได้ และเพื่อป้องกันและควบคุมมิให้รัฐบาลต้องรับภาระทางการเงินมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จึงเห็นสมควรให้ บพท. หลุดพ้นจากกฎ ระเบียบ และข้อบังคับของกระทรวงการคลังภายใต้เงื่อนไข ดังนี้

6.1 บพท. ต้องคงสัดส่วนผู้ถือหุ้น ก และ ข ไว้ตามเดิม (ข้อ 1) โดยรัฐ (ผู้ถือหุ้น ก) จะไม่ทำการเพิ่มทุนใน บพท. อีก บพท. จะต้องหาทุนดำเนินการเอง โดยไม่พึ่งงบประมาณของรัฐบาล และหาก บพท. ได้ทุนดำเนินการจากผู้ถือหุ้น ข ให้ทำในรูปแบบเงินกู้ระยะยาว โดยไม่คิดดอกเบี้ย

/ 6.2 บพท. ...

6.2 บวท. ต้องจัดทำবিবরণীการจราจรทางอากาศ และดำเนินการโดยไม่มุ่งค้าหากำไร

6.3 กรรมการและพนักงานของ บวท. ต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย
ที่เกี่ยวข้องกับรัฐวิสาหกิจ

6.4 สิทธิประโยชน์ของกรรมการ เช่น เบี้ยประชุม ผลตอบแทนต่าง ๆ
ให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับเกี่ยวกับรัฐวิสาหกิจ

6.5 ปัจจุบันกรรมการที่เป็นผู้แทนวิสาหกรรมการบินมีเพียง 2 คน และเนื่องจาก
กระทรวงการคลังจะไม่เข้าควบคุมการบริหารและการใช้จ่ายของ บวท. อีกต่อไป ดังนั้น เพื่อช่วย
ในการประหยัดค่าใช้จ่าย ในการแต่งตั้งคณะกรรมการ บวท. ครั้งต่อไป จึงควรลดจำนวนกรรมการ
ลงเหลือ 11 คน โดยให้ผู้แทนกระทรวงการคลัง 1 คน และกรรมการที่มาจากสายการบิน
ผู้ถือหุ้น ข อยู่อย่างน้อย 4 คน เพื่อช่วยดูแลผลประโยชน์ของสายการบินให้ทั่วถึง เนื่องจากสายการบิน
เป็นผู้ที่จะต้องรับภาระด้านการเงินโดยตรง และก็เป็นธรรม เพราะในทางปฏิบัติเงินของสายการบิน
มีอยู่จำนวน 558 ล้านบาท ซึ่งมีลักษณะกึ่งเป็นเงินทุน (quasi capital) เนื่องจากเป็นเงินกู้ระยะยาว
ไม่มีดอกเบี้ย ที่สายการบินให้ไว้กับ บวท.

6.6 บวท. ยังต้องอยู่ภายใต้การตรวจสอบกำกับดูแลของสำนักงานตรวจเงิน
แผ่นดิน สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ
กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง

6.7 ให้กระทรวงการคลังยังมีหน้าที่ติดตามการดำเนินงานของ บวท. หากมีปัญหา
ประการใดให้กระทรวงการคลังรายงานคณะรัฐมนตรีทราบ

6.8 เจอนโซดังกล่าวให้ข้อต่อไปได้จนกว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงข้อตกลง
ระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลกระทบให้ บวท. เปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริหารที่แตกต่างไปจากที่เป็นอยู่
ในปัจจุบัน

/ จึงเรียนมา ...

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ
ภายใต้เงื่อนไขตามข้อ 6 ด้วย จักขอบคุณมาก

ขอแสดงความนับถือ



(นายสรณ์ สิริสัมพันธ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

กรมบัญชีกลาง

กองรัฐวิสาหกิจ

โทร. 2739576-7

โทรสาร. 2739578

สำเนา

14/28

ที่ กก 0203/ 3023

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม 10100

๒๗ มีนาคม ๒๕๓๔

เรื่อง การปรับปรุงค่าตอบแทนให้แก่พนักงาน

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนารายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัท วิสาหกิจพัฒนาแห่งประเทศไทย จำกัด ครั้งที่ 266 เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2533
2. สำเนารายงานเรื่องการปรับปรุงค่าตอบแทนและสวัสดิการแก่พนักงานบริษัท วิสาหกิจพัฒนาแห่งประเทศไทย จำกัด
3. สำเนารายงานการประชุมใหญ่สามัญประจำปี ครั้งที่ 43 เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2533

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากบริษัทวิสาหกิจพัฒนาแห่งประเทศไทย จำกัด ว่า ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท วิสาหกิจพัฒนาแห่งประเทศไทย จำกัด ครั้งที่ 266 เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2533 ได้มีมติเห็นชอบให้ปรับปรุงค่าตอบแทนให้แก่พนักงานบริษัทวิสาหกิจพัฒนาฯ ให้เหมาะสม เนื่องจากในระยะเวลาประมาณ 3 ปีที่ผ่านมา บริษัทวิสาหกิจพัฒนาฯ ต้องประสบปัญหาขาดแคลนบุคลากร เป็นอย่างมาก รวมทั้งต้องสูญเสียบุคลากร ซึ่งได้ผ่านการฝึกอบรมจนมีความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติ งานมาแล้วเป็นอย่างดีให้พนักงานอื่นเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหาบริษัทวิสาหกิจพัฒนาฯ ไม่สามารถสรรหามูลค่าที่มีคุณภาพตามความต้องการของบริษัทวิสาหกิจพัฒนาฯ ให้เพียงพอกับปริมาณงานหน้าที่ ความรับผิดชอบได้ ทั้งนี้สาเหตุสืบเนื่องมาจาก

1. นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศที่มุ่งเน้นให้ประเทศไทยเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศทั้งด้านขนส่งสินค้าและโดยสารในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบกับการขยายตัวของสายการบินเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ บรรดาบริษัทที่ทำกิจการทางอุตสาหกรรมทั้งการบริการด้านคมนาคมจราจรทางอากาศและสื่อสาร การบินเพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว มีการแย่งตัวบุคลากรทั้งจากค่ายการทั้งเงินเดือนให้สูงเพื่อเป็นแรงจูงใจ

/เรณ

15/23

เช่น พนักงานควบคุมจราจรทางอากาศของมหาวิทยาลัยวิทยุการบินฯ อัตราเงินเดือนสูงสุดสำหรับตำแหน่งดังกล่าว จะได้เงินเดือน 18,760 บาท แต่หา มหาวิทยาลัยไทย จำกัด จากมหาวิทยาลัยไทยฯ สามารถจ่ายบุคลากร ดังกล่าวไปปฏิบัติงานในตำแหน่ง Flight Dispatcher อัตราเงินเดือนสูงสุดจะได้เงินเดือน 28,640.- บาท มหาวิทยาลัยไทยและโคคาตอมแทนทีเสนออีกได้เงินเดือน 8,000 บาท

2. แผนพัฒนาประเทศด้านอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และสายโซ่และเกาเกาโต และโครงการอื่น ๆ อีก เช่น โครงการโทรทัศน์ 3 ล้านเลขหมาย และโครงการขายสื่อสารทางวิทยุ ทำให้ตลาดแรงงานของทางมหาวิทยาลัยหลายสาขา โดยเฉพาะสาขาวิศวกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ มีการแบ่งตัวบุคลากรทางด้านนี้มากด้วยการตั้งอัตราเงินเดือนเริ่มต้นสูงกว่าบุคลากรสาขาอื่นที่จบปริญญาตรี ด้วยกัน กล่าวคือ มีการตั้งอัตราเงินเดือนเริ่มต้นได้เงินเดือน 10,000 ถึง 12,000 บาท ในขณะที่มหาวิทยาลัยวิทยุการบินฯ ตั้งให้ได้เงินเดือน 4,950 บาท

จากการสำรวจของสำนักบริหารการวิจัยทางกรรมวิธีทางวิทยาศาสตร์ การผลิตวิศวกรรม สาขาไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ หลังจากดำเนินการที่มหาวิทยาลัยและเอกชนที่จบออกมาซึ่งมีความต้องการของตลาดแรงงานมาก กล่าวคือ เมื่อปี 2531 - 2533 มีจำนวนวิศวกรไฟฟ้าสำเร็จการศึกษา โดยเฉลี่ยปีละประมาณ 458 คน ในขณะที่ตลาดแรงงานต้องการเฉลี่ยปีละประมาณ 1,308 คน และ คาดว่าในปี 2534 - 2538 จะมีจำนวนวิศวกรไฟฟ้าสำเร็จการศึกษาโดยเฉลี่ยปีละประมาณ 846 คน แต่ความต้องการจะสูงขึ้นถึงเฉลี่ยปีละประมาณ 1,539 คน

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นและเพื่อให้การบริหารและการปฏิบัติงานของมหาวิทยาลัยวิทยุการบินฯ ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อการสอนนักศึกษาและผลิตบัณฑิตของอุตสาหกรรม วิทยุการบินฯ และสายการบินสูง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มหาวิทยาลัยวิทยุการบินฯ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงสภาพแวดล้อมแก่พนักงานให้เหมาะสม ดังนี้

1. ปรับปรุงโครงสร้างอัตราเงินเดือนของพนักงาน ดังนี้

1.1 โครงสร้างอัตราเงินเดือนของมหาวิทยาลัยวิทยุการบินฯ ยังคงมี 43 ขั้นเท่าเดิม แต่ขอปรับอัตราเงินเดือนขั้นต่อขั้น โดยตำแหน่งงานแต่ละตำแหน่งของบุคคลจะเพิ่มขึ้นเงินเดือน ทั้งนี้อัตรา เงินเดือนขั้นที่ 1 คงเป็น 3,310 บาทเท่าเดิม ส่วนอัตราเงินเดือนขั้นสูงสุดขั้นที่ 43 จะปรับจากเดิม 39,020 บาท เป็น 58,610 บาท

1.2 พนักงานระดับปริญญาตรีอัตราเงินเดือนขั้นต้น 7,090 บาท

16/23

1.3 พนักงานตำแหน่งวิศวกรระบบ และตำแหน่งพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศ
ชาวไล จะได้รับเงินเดือนขั้นสูงสุด 41,600 บาทต่อเดือน (เพิ่มเพดานเงินเดือนในตำแหน่ง
Simulator Engineer ของบริษัทการบินไทย)

2. เงินเพิ่มประจำตำแหน่งและค่าใบอนุญาตควบคุมจราจรทางอากาศ

2.1 อัตราเงินเพิ่มประจำตำแหน่งตามปฏิบัติการ จำนวน 7 ตำแหน่ง และค่าเช่า
เทคนิค (ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และคอมพิวเตอร์) จำนวน 10 ตำแหน่ง รวมทั้งสิ้น 17 ตำแหน่ง
ตำแหน่งละ 4,000 บาท

2.2 อัตราเงินเพิ่มค่าใบอนุญาตพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศเฉพาะผู้มีใบ
อนุญาตควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่งผ่านการ Rating เป็นพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศได้เท่านั้น
จำนวน 5 ตำแหน่ง ตำแหน่งละ 4,000 บาท

อนึ่ง บริษัทการบินไทย ให้เงินเพิ่มประจำตำแหน่ง Flight Dispatcher เดือนละ
8,000 บาท และเงินเพิ่มประจำตำแหน่ง Simulator Engineer เดือนละ 4,000 บาท

3. เงินเพิ่มประจำตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้เพื่อให้สอดคล้องกับเงินเพิ่มประจำ
ตำแหน่งและค่าใบอนุญาตควบคุมจราจรทางอากาศสำหรับตำแหน่งจากที่มีปัญหาขาดคนในข้อ 2. และ
เพื่อให้เหมาะสมกับหน้าที่ความรับผิดชอบงานที่สูงกว่าและสำคัญการบังคับบัญชา จำนวน 5 ตำแหน่ง
โดยกำหนดเงินเพิ่มประจำตำแหน่งสอดคล้องกับตามลำดับ ประมาณร้อยละ 15 ดังนี้

3.1 ผู้จัดการกอง	5,220 บาท
3.2 ผู้จัดการฝ่าย	6,140 บาท
3.3 ผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่	7,225 บาท
3.4 รองผู้จัดการใหญ่	8,500 บาท
3.5 ผู้จัดการใหญ่	10,000 บาท

อนึ่ง ในการปรับปรุงค่าตอบแทนให้แก่พนักงานดังกล่าวข้างต้น บริษัทวิทยุการบินฯ จะมี
ค่าใช้จ่ายดำเนินการเพิ่มขึ้นเดือนละประมาณ 10 ล้านบาท ซึ่งได้จัดสรรงบประมาณไว้แล้วในปีงบประมาณ
2534 โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวบริษัทวิทยุการบินฯ จะเรียกเก็บจากสายการบินผู้ให้บริการในรูปของค่าบริการ
ควบคุมจราจรทางอากาศโดยวิธีการขอยุติงบประมาณ หากค่าใช้จ่ายในงวดใดสูงกว่ารายได้ บริษัทวิทยุการบินฯ
จะเรียกเก็บเงินจากสายการบินซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น ๑. (ส่วนใหญ่เป็นสายการบินต่างประเทศ) ของบริษัทวิทยุ
การบินฯ ในทางกลับกัน หากในงวดใดค่าใช้จ่ายน้อยกว่ารายได้ และมีเงินเหลือ บริษัทวิทยุการบินฯ จะคง

/นำเงิน...

17/23

นำเงินค่าบริการส่วนที่เรียกเก็บนั้นส่งคืนให้ฝ่ายการวินยู้ชุน ว. รายละเอียดปรากฏในเอกสาร
ซึ่งส่งมาด้วย 1. และ 2. ซึ่งในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2533 ของบริษัทวิทยุการบินฯ
ฝ่ายการวินยู้ชุน ข. ได้มีทราบและเสนอให้บริษัทวิทยุการบินฯ ให้ความสำคัญของการเพิ่มค่าตอบแทน
ให้แก่พนักงานของสมาคม เพื่อแก้ปัญหาขาดแคลนบุคลากรโดยเร็ว รายละเอียดปรากฏในเอกสาร
ซึ่งส่งมาด้วย 3.

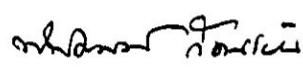
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่าความจำเป็นของสมาคมวิทยุการบินฯ ทั้งนี้
เพื่อขอร้องให้เพิ่มค่าตอบแทน และผลงานในส่วนบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ความชำนาญ
ของบริษัทวิทยุการบินฯ ต้องเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการฝึกอบรม เพื่อให้การปฏิบัติงานในหน้าที่รับผิดชอบ
ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของผู้โดยสาร ผู้ให้บริการ และสายการบินทั้งใน
ประเทศและต่างประเทศได้โดยประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนั้นการปรับปรุงค่าตอบแทนพนักงานในครั้งนี้
ก็เพื่อให้ค่าตอบแทนใกล้เคียงกับหน่วยงานอื่นที่ประกอบอุตสาหกรรมเดียวกัน เช่น บริษัทการบินไทย
จำกัด โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าว บริษัทวิทยุการบินฯ มีค่าใช้จ่ายจากเงินงบประมาณ
และเงินนอกงบรายได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาตามมติคณะรัฐมนตรีแจ้งตามหนังสือ สำนักเลขาธิการ
คณะรัฐมนตรี ที่ นร 0203/ว.1 ลงวันที่ 5 มกราคม 2530 ขอไปตาม จักรณคุณมิ่ง.

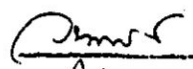
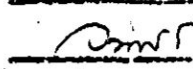
ขอแสดงความนับถือ

(นายสนั่น ศรีรุ่งโรจน์)
รองปลัดกระทรวง ปฏิบัติราชการแทน
ปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองการเจ้าหน้าที่
โทร. 2811460

ดำเนินการโดย.....

(นายพิพัฒน์ สอนเย็น)
หัวหน้างานรับส่ง

27. ธ.ค. 2534


M

.....

บริษัท วิทยุการบิน
แห่งประเทศไทย จำกัด
รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม
102 ซอยงามดูพลี
ทุ่งมหาเมฆ, กรุงเทพฯ 10120

AERONAUTICAL RADIO
OF THAILAND LTD.
102 Ngamduplee,
Tungmahamek, G.P.O. Box 535
Bangkok 10120 THAILAND.

Tel : 2860984-8
Fax : (662) 2873131
Cable : AEROTHAI
Telex : AEROT 82852 TH
AFTN : VTBBYFYX
SITA : BKKTOYF

18/23

ที่ 9346

วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2534

AEROTHAI เรื่อง การพิจารณาปรับปรุงค่าตอบแทนให้แก่พนักงาน

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนารายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 266
2. สำเนารายงานเรื่องการปรับปรุงค่าตอบแทนและสวัสดิการแก่พนักงาน
บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
3. สำเนารายงานการประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2533

คณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ 266 เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2533 ได้พิจารณาเห็นชอบให้ปรับปรุงค่าตอบแทนให้แก่พนักงานให้เหมาะสม เนื่องจากในระยะเวลาประมาณ 3 ปีที่ผ่านมาบริษัท ต้องประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรเป็นอย่างมาก เนื่องจากไม่สามารถสรรหาบุคลากรที่มีคุณภาพตามความต้องการของบริษัท เพิ่มเติมให้เพียงพอกับปริมาณงานในหน้าที่ความรับผิดชอบได้ นอกจากนั้น บริษัท ยังสูญเสียบุคลากรซึ่งได้ผ่านการฝึกอบรมจนมีความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงานแล้วเป็นอย่างดีให้แก่หน่วยงานอื่นเป็นจำนวนมาก โดยมีสาเหตุดังนี้

1. จากนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมุ่งเน้นให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและการคมนาคมทางอากาศ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และจากการขยายตัวของสายการบินอันเป็นผลมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ดังจะเห็นได้จากการเพิ่มจำนวนเครื่องบินของสายการบินในภูมิภาคนี้ซึ่งนับเพียง 5 ประเทศ กล่าวคือ ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสิงคโปร์ ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศไทย มีจำนวนถึง 83 ลำ ทำให้การจราจรทางอากาศมีปริมาณเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากและจะมากขึ้นในอนาคต อันทำให้การควบคุมจราจรทางอากาศจะต้องเพิ่มขีดความสามารถให้สูงขึ้นตามไปด้วย ทำให้ต้องผลิตบุคลากรด้านควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินเพิ่มอีกเป็นจำนวนมาก ประกอบกับสายการบินต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในระยะขยายตัวเพื่อรองรับการเพิ่มของผู้โดยสารและสินค้า ต่างก็มีความต้องการและมีการแย่งชิงตัว

19/23

บริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- 2 -

ที่ 9346

บุคลากรด้านนี้ โดยให้ไปปฏิบัติในหน้าที่ซึ่งมีความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของทรัพย์สินและชีวิตมนุษย์น้อยกว่าหน้าที่ของพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินของบริษัทฯ แต่สามารถให้ค่าจ้างได้สูงกว่ามาก ดังสามารถเปรียบเทียบได้ว่าพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศของบริษัทฯ ซึ่งได้รับเงินเดือนในอัตราสูงสุด 18,760 บาท สามารถไปปฏิบัติงานในตำแหน่ง Flight Dispatcher ของบริษัทสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินเข้ามาหรืออยู่ในประเทศไทย ซึ่งในกรณีของบริษัทการบินไทย จำกัด ให้เงินเดือนสำหรับตำแหน่งนี้ในอัตราสูงสุด 28,640 บาท กับยังออกภาษีเงินได้ให้และให้เงินเป็นพิเศษในตำแหน่ง Flight Dispatcher อีกในอัตราเดือนละ 8,000 บาทด้วย เหตุนี้จึงมีผลให้บริษัทฯ ต้องสูญเสียบุคลากรเหล่านี้ให้สายการบินเป็นจำนวนมากตั้งแต่ปี พ.ศ.2530 เป็นต้นมา มีจำนวนถึง 18 คน

2. การพัฒนาประเทศด้านอุตสาหกรรม ตามแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก และชายฝั่งทะเลภาคใต้ และโครงการอื่น ๆ เช่น โครงการโทรศัพท์ 3 ล้านเลขหมาย และโครงการขยายสื่อสารดาวเทียม เป็นต้น ทำให้มีความต้องการบุคลากรหลายสาขา โดยเฉพาะสาขาวิศวกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจากการสำรวจของสำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ.2532 ปรากฏว่า การผลิตวิศวกรสาขาไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ โดยสถาบันการศึกษาของรัฐและภาคเอกชน ยังน้อยกว่าความต้องการของตลาดแรงงานมาก กล่าวคือนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2531-2533 มีจำนวนวิศวกรไฟฟ้าสำเร็จการศึกษาโดยเฉลี่ยปีละ 458 คน ในขณะที่ความต้องการของตลาดแรงงานมีถึง 1,308 คน และคาดว่าปี พ.ศ.2534-2538 จะมีจำนวนวิศวกรรมไฟฟ้าสำเร็จการศึกษาโดยเฉลี่ยปีละ 846 คน แต่ความต้องการจะขึ้นสูงถึงเฉลี่ยปีละ 1,539 คน ด้วยเหตุนี้จึงมีการแย่งชิงตัววิศวกรกันมากในตลาดแรงงาน โดยให้เงินเดือนในระดับ 10,000-12,000 บาทต่อเดือนสำหรับผู้เพิ่งสำเร็จการศึกษา ในขณะที่บริษัทฯ ให้ได้เพียง 4,950 บาทต่อเดือนเท่านั้น จึงไม่สามารถสรรหาวิศวกรเพิ่มเติมได้ตามจำนวนและคุณภาพที่ต้องการ แต่กลับสูญเสียไปอีกด้วยโดยนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2530 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้สูญเสียบุคลากรด้านนี้ไปแล้วถึง 18 คน

20/23

บริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- 3 -

ที่ 9346

การขาดแคลนบุคลากรเหล่านี้จะมีผลต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ อันมีผลต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและของสายการบิน

3. เนื่องจากอัตราเงินเดือนของบริษัทฯ เมื่อเทียบกับหน่วยงานอื่นแล้วมีอัตราต่ำกว่ามาก อันเป็นปัญหาสำคัญของการสูญเสียบุคลากร ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหานี้ และสามารถสรรหาบุคลากรเพิ่มเติมได้ให้เพียงพอความต้องการปฏิบัติงานในปัจจุบัน และทันกับการขยายตัวของกิจการด้านขนส่งทางการบินดังกล่าวมาแล้ว บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องขอเสนอปรับปรุงค่าตอบแทนแก่พนักงาน ดังนี้

3.1 การปรับปรุงโครงสร้างบัญชีเงินเดือน โดยใช้หลักเกณฑ์

3.1.1 ให้ตำแหน่งวิศวกรระบบ ซึ่งเป็นตำแหน่งสูงสุดของบริษัทฯ ด้านเทคนิคมีอัตราเงินเดือนเทียบเท่ากับอัตราเงินเดือนของบริษัทการบินไทย จำกัด ในตำแหน่ง Simulator Engineer

3.1.2 ให้ตำแหน่งพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศระดับ ATC 1 มีอัตราเงินเดือนเทียบเท่ากับอัตราเงินเดือนในตำแหน่ง Flight Dispatcher ของบริษัทการบินไทย จำกัด

3.1.3 ให้ตำแหน่งพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศอาวุโส ซึ่งเป็นตำแหน่งสูงสุดของบริษัทฯ ทางด้านปฏิบัติการ มีอัตราเงินเดือนเท่ากับอัตราเงินเดือนวิศวกรระบบของบริษัทฯ เพื่อเป็นการรักษาสถานะของพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศอาวุโส ซึ่งเดิมมีอัตราเงินเดือนเท่ากับพนักงานตำแหน่งวิศวกรระบบมาโดยตลอด

3.1.4 ให้พนักงานระดับปริญญาตรี มีเงินเดือนแรกบรรจุสูงขึ้นในระดับที่ใกล้เคียงกับภาคเอกชน

3.1.5 ให้มีเงินเพิ่มพิเศษในตำแหน่งบางตำแหน่ง เพื่อช่วยในการจัดโครงสร้างบัญชีเงินเดือนได้เหมาะสมสำหรับตำแหน่งอื่น ๆ ที่ไม่มีปัญหาการขาดแคลนบุคลากร

21/23

บริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- 4 -

ที่ 9346

การปรับโครงสร้างบัญชีเงินเดือนของบริษัทฯ ตามหลักการข้างต้น สรุปได้ดังนี้

- (1) โครงสร้างบัญชีเงินเดือนของพนักงานบริษัทฯ มี 43 ขั้น
เท่าเดิม โดยมีอัตราเงินเดือนขั้นที่ 1 เป็น 3,310 บาท อัตราเงินเดือนขั้นสูงสุดเป็น 58,610 บาท
- (2) พนักงานระดับปริญญาตรีมีเงินเดือนขั้นต้น 7,090 บาท

ต่อเดือน

- (3) พนักงานตำแหน่งวิศวกรระบบ และตำแหน่งพนักงานควบคุม
จราจรทางอากาศอาวุโส ได้รับเงินเดือนสูงสุด 41,600 บาทต่อเดือน

- (4) การปรับโครงสร้างบัญชีเงินเดือนใหม่นี้เป็นการปรับขั้น
ต่อขั้น โดยตำแหน่งงานแต่ละตำแหน่งของแต่ละบุคคลจะเหมือนเดิม ทั้งนี้เพื่อรักษาสถานะของ
แต่ละบุคคลไว้ให้คงเดิม (โครงสร้างบัญชีเงินเดือนตามเอกสารแนบ 1)

3.2 การให้เงินเพิ่มประจำตำแหน่งและค่าใบอนุญาตควบคุมจราจรทางอากาศ

โครงสร้างบัญชีเงินเดือนที่เสนอมานี้ ได้จัดทำมิให้สูงขึ้นความจำเป็น
สำหรับตำแหน่งงานที่ไม่มีปัญหาด้านการขาดแคลนบุคลากร จึงยังไม่สามารถแก้ปัญหาการลาออกและ
การสรรหาพนักงานใหม่สำหรับกลุ่มที่ขาดแคลนได้ ดังนั้นจึงต้องเสริมด้วยการให้เงินเพิ่มประจำตำแหน่ง
และเงินค่าใบอนุญาตสำหรับตำแหน่งที่เป็นปัญหาอยู่

ค่าใบอนุญาตนั้นเสนอให้จ่ายแก่ผู้ที่มีใบอนุญาตควบคุมจราจรทางอากาศ ซึ่ง
ผ่านการ Rating เป็นพนักงานควบคุมจราจรทางอากาศได้เท่านั้น (เอกสารแนบ 2-4)

(บริษัทการบินไทย จำกัด ให้เงินเพิ่มประจำตำแหน่ง Flight Dispatcher
เดือนละ 8,000 บาท และเงินเพิ่มประจำตำแหน่ง Simulator Engineer เดือนละ
4,000 บาท)

๒๒/๒๓

บริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

- 5 -

ที่ 9346

4. เงินเพิ่มประจำตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง

เนื่องจากได้กำหนดให้มีเงินเพิ่มประจำตำแหน่งและใบค่าอนุญาตควบคุมจราจรทางอากาศสำหรับตำแหน่งงานที่มีปัญหาด้านการขาดแคลนบุคลากร จึงจำเป็นต้องมีเงินเพิ่มประจำตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง เพื่อให้เหมาะสมกับความรับผิดชอบในหน้าที่ซึ่งมีสูงกว่า โดยให้มีเงินเพิ่มประจำตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงลดหลั่นกันตามความสำคัญของแต่ละตำแหน่ง ตั้งแต่ตำแหน่งผู้จัดการใหญ่ ถึง ระดับผู้จัดการกอง โดยผู้จัดการใหญ่ได้รับเดือนละ 10,000 บาท และตำแหน่งรองลงมาให้ลดหลั่นกันตามลำดับประมาณร้อยละ 15 ผู้บริหารที่ได้รับเงินเพิ่มประจำตำแหน่งมีจำนวน 5 ตำแหน่ง (เอกสารแนบ 5)

5. การปรับปรุงค่าตอบแทนให้พนักงานตามวิธีดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จะมีค่าใช้จ่ายดำเนินการเพิ่มขึ้นด้วยละประมาณ 10 ล้านบาท ซึ่งได้จัดสรรงบประมาณไว้แล้วในปีงบประมาณ 2534

อนึ่ง ในด้านค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นนั้น เนื่องจากบริษัทฯ ไม่ได้ใช้จ่ายจากเงินงบประมาณแผ่นดิน ค่าใช้จ่ายดำเนินการทั้งสิ้นของบริษัทฯ จะเรียกเก็บจากสายการบินผู้ใช้บริการ ในรูปของค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศโดยวิธีการงบประมาณ หากค่าใช้จ่ายในงวดใดสูงกว่ารายได้ บริษัทฯ จะเรียกเก็บเพิ่มจากสายการบินซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น ข. ของบริษัทฯ ในทางตรงกันข้าม หากในงวดใดค่าใช้จ่ายน้อยกว่ารายได้ บริษัทฯ จะมีเงินเหลือ และจะต้องนำเงินค่าบริการส่วนที่เรียกเก็บเกินนั้นส่งคืนให้กับสายการบินผู้ถือหุ้น ข. ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสายการบินต่างประเทศ

นอกจากนั้น ในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2533 ของบริษัทฯ ผู้แทนของสายการบินผู้ถือหุ้น ข. ก็ได้รับทราบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรของบริษัทฯ ด้วยความท่วงใย และได้เสนอให้บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเพิ่มค่าตอบแทนให้แก่พนักงานอย่างเหมาะสมโดยเร็วด้วย

23/23

บริษัทวิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

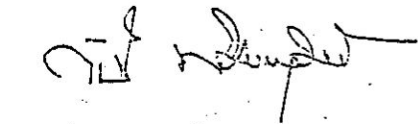
- 6 -

ที่ 9346

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นสนับสนุนการปรับปรุงค่าตอบแทนให้พนักงาน
ตามเสนอข้างต้น และกรุณาทำเสนอกระทรวงกิจการคลังเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก



(กันต์ ฑิมานทิพย์)

ประธานกรรมการบริหารฯ

กพ/พล/สพ/สบ

สำนักงานผู้จัดการใหญ่

โทร. 2860984 ต่อ 222