



โบนัสพนักงานรัฐวิสาหกิจ

วันก่อน ได้เขียนบทความ “รัฐวิสาหกิจควรจ่ายโบนัสหรือไม่?”

สืบเนื่องจากข่าวว่า กระทรวงคมนาคมห้ามจ่ายโบนัสให้พนักงานรัฐวิสาหกิจอย่างเด็ดขาด

เห็นแย้งกับแนวทางดังกล่าว

บางตอนในบทความ จึงระบุว่า “เห็นว่า การพิจารณาว่าจะจ่ายโบนัสแก่รัฐวิสาหกิจใด หรือไม่นั้น ไม่ควรห้ามตายตัวไปเสียเลยทั้งหมด ซึ่งแม้จะง่ายในการจัดการ และใช้หาเสียงกับประชาชนส่วนใหญ่ที่ไม่ใช่พนักงานรัฐวิสาหกิจก็ตาม แต่จะเกิดความไม่เป็นธรรมในทางการปฏิบัติงานจริง

ควรกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่ชัดเจนออกมา โดยคำนึงถึงงานที่ทำในช่วงโควิด-19 ด้วย ตลอดจนผลกระทบที่มีต่อกิจการ หากรัฐวิสาหกิจใดเข้าเกณฑ์ งานดี งานเพิ่มบานเบอะ ทำงานหามรุ่งหามค่ำ ผลงานบรรลุวัตถุประสงค์ ก็สมควรจะได้โบนัสบ้าง แม้จะไม่อู้ฟู่ก็ตาม

แต่สำหรับรัฐวิสาหกิจที่มีผลประกอบการแย่ลง กำไรน้อยลง เหมือนธุรกิจที่ผลประกอบการลดลงในช่วงโควิด-19 โดยที่ไม่ได้เข้าไปสนับสนุนนโยบายช่วยเหลือประชาชนในช่วงโควิดโดยตรง ไม่ได้มีการงานเพิ่มขึ้นเป็นการเฉพาะ ก็ควรต้องทำใจยอมรับ หากจะได้โบนัสน้อยลง หรือไม่ได้โบนัสในปีนี้”

1. ล่าสุด มีความคืบหน้าเพิ่มเติมจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

นายประภาส คงเอียด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สกร.) เปิดเผยว่า จากกรณีที่มีข่าวว่ากระทรวงการคลังหยุดการงดจ่ายโบนัสพนักงานรัฐวิสาหกิจทุกแห่งในปี 2563 และให้นำส่งคลังเป็นรายได้รัฐบาล รวมทั้งให้บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จ่ายเงินปันผลเพิ่มเติมให้กระทรวงการคลัง เพื่อนำไปฟื้นฟูเศรษฐกิจหลังโควิด-19 คลี่คลาย และจะมีการหารือเรื่องในการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) นั้น ขอชี้แจงว่า กระทรวงการคลังไม่มีนโยบายในเรื่องดังกล่าวและจะไม่มีให้นำเสนอให้ คนร. พิจารณาแต่อย่างใด

“สำหรับการจ่ายโบนัสพนักงานรัฐวิสาหกิจ เป็นเรื่องภายในองค์กรที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจจะพิจารณาตามผลประกอบการและเชื่อมโยง

กับคะแนนประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งจะต้องเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่างๆ ทั้งนี้ การจัดเก็บรายได้แผ่นดินจากรัฐวิสาหกิจในปี 2563 จะยังคงยึดเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในเอกสารงบประมาณรายรับ ประจำปีงบประมาณ 2563 เช่นเดิม”-ผอ.สคร.กล่าว

2. ขอสนับสนุนแนวทางของ สคร.ข้างต้น

โดยรัฐวิสาหกิจประเภทใดจะจ่ายโบนัส หรือไม่ อย่างไรนั้น มีแนวทางพิจารณาไว้อยู่แล้ว ซึ่งคำนึงความแตกต่างของกิจการแต่ละกลุ่มด้วย (ดังที่กล่าวถึงไปแล้ว)

3. ขอเสนอแนะเพิ่มเติม ให้พิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโควิด-19 เข้ามาพิจารณาเพิ่มเติมด้วย อาทิ

รัฐวิสาหกิจไหนได้รับผลกระทบอย่างไรจากโควิด-19 ส่งผลต่อผลประกอบการอย่างไร?

รัฐวิสาหกิจไหนได้เข้าไปดำเนินการตามมาตรการช่วยเหลือประชาชน เฉพาะในสถานการณ์โควิด-19 เพิ่มเติมจากงานประจำ ทำให้งานหนักขึ้นมากขึ้น เสี่ยงต่อโรคภัยมากขึ้น? ฯลฯ

อาจนำไปพิจารณาประกอบการให้โบนัสหรือไม่ ในแต่ละรัฐวิสาหกิจ เพื่อความเป็นธรรม และเป็นขวัญกำลังใจ

4. รัฐวิสาหกิจที่เห็นกำไรอยู่ทุกปี เพราะเป็นกิจการที่มีอำนาจผูกขาด อาทิ บริษัททำอากาศยานฯ หรือ ทอท. มีการจ่ายโบนัสพนักงาน 7 เดือน เป็นปกติก่อนหน้านี้ แต่ปีนี้ น่าจะได้รับผลกระทบ ผลประกอบการอาจแยลงบ้าง ก็อาจไม่ใช่ความผิดพลาดล้มเหลวของการบริหาร แต่ก็จะต้องลดโบนัสลงไปด้วย

ส่วนรัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนต่อเนื่อง เช่น การบินไทย เป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง ก็ต้องนับว่าล้มเหลวในการบริหาร เมื่อขาดทุนก็ย่อมไม่อาจจ่ายโบนัสแก่พนักงานได้อยู่แล้ว

5. กรณีการบินไทย ทราบว่า พนักงานไม่ได้โบนัสหลายปีติดต่อกันแล้ว จนลืมไปแล้วว่า “โบนัส” คืออะไร

ตรงกันข้าม เกือบ 80% ของพนักงานการบินไทยรู้จักคำว่า “หนี้สหกรณ์” กันมากขึ้น

ที่ผ่านมา พนักงานการบินไทยต้องลดเงินเดือนกันลงไปตามสัดส่วน 10-50%

ล่าสุด ทางบริษัทของความร่วมมือให้ปรับลดเงินเดือนต่อไปอีก 3 เดือน ตั้งแต่เดือนมิ.ย.-ส.ค.2563

นายเนเรศ ผึ้งแย้ม พนักงานฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย และประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย เปิดเผยกับสำนักข่าวอิศราว่า หลายๆ คนอาจคิดว่าพนักงานการบินไทยเงินเดือนสูง หูหรร่า แต่จริงๆ แล้ว พนักงานกว่า 80% เงินเดือนไม่มาก โดยส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่ระดับ 20,000-40,000 บาทเท่านั้น

“พนักงานบางกลุ่ม ซึ่งไม่ใช่กลุ่มใหญ่ แต่คนจะมองว่าไฮโซหน่อย คือ นักบิน และแอร์โฮสเตส เช่น นักบิน เงินเดือนเขาอยู่ที่ 1.2-2.4 แสนบาทก็จริง แต่เขาเป็นวิชาชีพเชี่ยวชาญเฉพาะ ส่วนแอร์โฮสเตส เงินเดือนก็ไม่เยอะมาก เข้ามาใหม่ๆ ก็ไม่เกินเดือนละ 2 หมื่นบาท เพียงแต่เขามีเบี้ยเลี้ยงเมื่อขึ้นบิน ซึ่งเบี้ยเลี้ยงแต่ละเส้นทางไม่เท่ากัน...

พนักงานส่วนใหญ่ เช่น พนักงานครัวการบิน ฝ่ายช่าง คลังสินค้า และ บริการภาคพื้น ซึ่งคิดเป็น 80% จากพนักงานที่มีทั้งหมดกว่า 2 หมื่นคนนั้น เขาไม่ได้มีเงินเดือนสูงอย่างนั้น โดยส่วนใหญ่มีเงินเดือน 2-4 หมื่นบาท...

พนักงานการบินไทยมี 2 รุ่น รุ่นเก่าๆ เขาขึ้นเงินเดือนเป็นขั้นเหมือนข้าราชการ บางคนเงินเดือนเป็นแสนก็มี แต่พวกนี้ไม่มาก และใกล้จะเกษียณแล้ว แต่รุ่นผม ซึ่งเป็นรุ่นที่เข้ามาใหม่ ในช่วง 2-3 ปีแรก ยังได้เงินเดือนเป็นขั้นๆอยู่ แต่หลังจากนั้นบริษัทให้ขึ้นเงินเดือนเป็นเปอร์เซ็นต์...

ช่วง 10 ปีหลัง บริษัทขาดทุน บางปีขึ้นเงินเดือนบ้าง แต่บางปีไม่ขึ้น และปีที่ขึ้นก็ขึ้นเงินเดือนเพียง 2-3% พนักงานการบินไทยจึงมีเงินเดือนไม่มาก แตกต่างจากระดับ VP (ผู้อำนวยการใหญ่) และ EVP (รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) ที่มีประมาณ 45 คน ซึ่งได้รับเงินเดือน 200,000-400,000 บาท และได้ค่าน้ำมันอีกเดือนละ 70,000-75,000 บาท และยังพบว่ามี EVP บางคน ที่เออร์ลี่ไทร์และได้เงินชดเชยไปแล้ว รวมทั้งได้สิทธิประโยชน์ไปทุกอย่าง แต่กลับเข้ามานั่งในตำแหน่ง EVP สรรหาเงินเดือนที่เขาเคยได้รับเดือนละ 2 แสนบาท และค่าน้ำมันเดือนละ 70,000 บาท ตอนนี้เงินเดือนละเพิ่มเป็น 6 แสนบาท และยังได้ค่าน้ำมันอีกเดือนละ 75,000 บาทด้วย ซึ่งไม่เป็นธรรมกับพนักงานส่วนใหญ่เลย” นายนเรศกล่าวกับสำนักข่าวอิศรา

นอกจากนี้ นายนเรศยังเปิดเผยว่า พนักงานการบินไทยส่วนใหญ่หรือกว่า 80-90% เป็นหนี้สินกับสหกรณ์การบินไทย (สหกรณ์ออมทรัพย์พนักงานบริษัทการบินไทย จำกัด) โดยเงินเดือนที่ได้รับแต่ละเดือนนั้น ส่วนใหญ่จะถูกสหกรณ์หักชำระหนี้รายเดือนก่อน ที่เหลือจึงนำไปใช้จ่ายส่วนตัว

“ตามปกติแล้วสหกรณ์จะให้พนักงานกู้ได้ไม่เกิน 4 ล้านบาท และเมื่อหักค่าผ่อนชำระหนี้แล้ว พนักงานจะต้องเหลือเงินใช้ไม่น้อยกว่า 15% ของตัวเงินเดือน ไม่รวมค่าโอทีและเบี้ยเลี้ยง (Perdium) ดังนั้น ที่พนักงานอยู่ได้ในตอนนี้ ไม่ได้มาจากเงินเดือน แต่มาจากค่าโอที และค่าเพอร์เดียม และเมื่อโอทีไม่มี เบี้ยเลี้ยงไม่มี พนักงานก็ลำบาก แม้ว่าสหกรณ์เข้ามาช่วยเหลือแล้ว โดยลดเงินผ่อนชำระค่างวดเหลือสัญญาละ 500 บาทต่อเดือน แต่บางคนเหลือเงินเดือนในบัญชีแค่ 400 บาทก็มี บางคนติดลบก็มี เพราะไปค้ำประกันเงินกู้ให้เพื่อน แล้วเพื่อนหนีไป” นายนเรศกล่าว

นั่นเป็นภาพสะท้อน ความเป็นจริงของชีวิตพนักงานรัฐวิสาหกิจบางส่วน

สารสัมพันธ์