



บินไทยQ3ขาดทุนอ่วม

21,531 ล้านบาท ดันลด พนง. 50%
ขายเครื่อง 7 รุ่น 34 ลำ

บินไทยQ3ขาดทุนอ่วม21,531ล้านบาท
ดันลดพนง. 50%
ขายเครื่อง 7 รุ่น 34 ลำ



บินไทยระอักต่อไตรมาส 3 ขาดทุนอ่วม 21,531 ล้านบาท จับตามแผนฟื้นฟู “การบินไทย” ปรับลดพนักงาน การบินไทยออกอีกกว่า 50% ขณะที่ฝ่ายช่างคาบปรับลดพนักงานอีก 30% ซึ่งต้องใช้บุคลากรให้สอดคล้องกับแผน การบินและฝูงบินที่ปรับลดลงอย่างมากในช่วงที่เกิดผลกระทบจากโควิด-19 แถมเจอมาตรการเศรษฐกิจโลกซบเซา ส่งผลโดยตรงกับอุตสาหกรรมการบิน ล่าสุดการบินไทยประกาศขายเครื่องบินล็อตใหญ่ 7 รุ่น 34 ลำ รวมเครื่องแอร์บัส A340 จำนวน 9 ลำ ที่จอดทิ้งไว้ที่สนามบิน ‘อู่ตะเภา’ พร้อมเดินหน้าแผนปรับลดพนักงานระลอกแรก เปิดโครงการ ร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร 2 แพ็กเกจ “เออร์ลีรีไทร์-หยุดงานไม่รับเงินเดือน” หวังยืดสภาพคล่องการเงินใช้จ่ายได้ถึงเม.ย.64 “ชาญศิลป์” เผยในช่วงการบินระหว่างประเทศยังไม่ฟื้น แม้มีรายได้ส่วนอื่นเพิ่มแต่ยังไม่เพียงพอ

อ่านต่อหน้า **3**

ผู้จัดการรายวัน 360 - บินไทยกระอักต่อไตรมาส 3 ขาดทุนอ่วม 21,531 ล้านบาท จับตาแผนฟื้นฟู "การบินไทย" ปรับลดพนักงานการบินไทยออกอีกกว่า 50% ขณะที่ฝ่ายช่างคาดปรับลดพนักงานอีก 30% ซึ่งต้องใช้บุคลากรให้สอดคล้องกับแผนการบินและฝูงบินที่ปรับลดลงอย่างมากในช่วงที่เกิดผลกระทบจากโควิด-19 แคมเปญรณรงค์เศรษฐกิจโลกซบเซาส่งผลโดยตรงกับอุตสาหกรรมการบิน ล่าสุดการบินไทย ประกาศขายเครื่องบินลือตใหญ่ 7 รุ่น 34 ลำ รวมเครื่องแอร์บัส A340 จำนวน 9 ลำ ที่จอดทิ้งไว้ที่สนามบิน 'อู่ตะเภา' พร้อมเดินหน้าแผนปรับลดพนักงานระลอกแรก เปิดโครงการ ร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร 2 แพ็กเกจ "เออร์ลีรีไทร์-หยุดงานไม่รับเงินเดือน" หวังยืดสภาพคล่องการเงินใช้จ่ายได้ถึง เม.ย.64 "ชาญศิลป์" เผย ในช่วงการบินระหว่างประเทศยังไม่ฟื้น แม้มีรายได้ส่วนอื่นเพิ่มแต่ยังไม่เพียงพอ

นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร รักษาการแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย กล่าวว่าจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ยังคงส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของโลกในไตรมาส 3 ของปี 2563 แม้ว่าจะมีสัญญาณการฟื้นตัวจากการเดินทางภายในประเทศ แต่ยังคงต่ำกว่าระดับปกติอยู่มาก ภาคการท่องเที่ยวของไทยยังคงได้รับผลกระทบจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่างๆ ที่ยังคงมีอยู่ ส่งผลให้ไม่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 6

บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการลดค่าใช้จ่ายเพื่อบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนอย่างเข้มข้น และยังคงให้บริการขนส่งสินค้าในบางเส้นทาง รวมทั้งจัดเที่ยวบินพิเศษเพื่อนำคนไทยกลับบ้าน นอกจากนี้ ยังมุ่งหารายได้เพิ่มจากธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร โดยการเจาะตลาดลูกค้าภาคพื้นให้มากขึ้น ขณะที่บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้เริ่มกลับมาเปิดให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563

ไตรมาส 3 ขาดทุนอ่วม 21,531 ล้านบาท

ในไตรมาส 3 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 95.0% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 97.8% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เหลือ 34.9% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 80.0% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 0.49 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 91.9% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 96.2% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 93.6% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เหลือเท่ากับ 91.2% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยที่ 52.2%

ทั้งนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 3,727 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 41,289 ล้านบาท หรือ 91.7% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 37,654 ล้านบาท (95.1%) รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 1,718 ล้านบาท (56.2%) สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 19,375 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 28,483 ล้านบาท (59.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานผันแปรลดลงจากปริมาณการผลิตปริมาณการขนส่ง และจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายคงที่ที่อยู่ในระดับสูงทำให้การลดลงของค่าใช้จ่ายไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไป ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 15,648 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 12,806 ล้านบาท (450.6%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ประกอบด้วย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวรจำนวน 444 ล้านบาท ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 35 ล้านบาท การขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 5,306 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชีรวมถึงผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 32 ล้านบาท การบินไทย และบริษัทย่อยมีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในไตรมาส 3 ของปี 2563 จำนวน 21,531 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 16,851 ล้านบาท (360.1%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 21,536 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 9.87 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 2.14 บาท

แหล่งข่าวจากบริษัทการบินไทย เปิดเผยถึงแผนฟื้นฟูของบริษัทการบินไทยถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการปรับลดพนักงานที่ภายใน 3 ปี ภายใต้ยุทธศาสตร์ใหญ่ซึ่งจะเป็นไปตาม

แผนช่วงระยะเวลาพ.ศ. 2563-2567 ซึ่งเป็นแผนที่เสนอให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังพิจารณา โดยแผนฟื้นฟูในส่วนขององค์กรนี้เป็นการเสนอแผนการปรับลดโครงสร้างองค์กรให้มีความกระชับและลดจำนวนพนักงาน

“ต้องยอมรับว่าปัจจุบันการบินไทยเป็นองค์กรที่มีขนาดใหญ่ หน่วยงานมากการทำงานไม่บูรณาการเชื่อมต่อกัน จึงต้องมีโครงสร้างองค์กรรูปแบบใหม่ ที่สอดคล้องกับกระบวนการทำงานใหม่ ในช่วงที่นำแผนฟื้นฟูเข้ามาใช้ จึงจำเป็นต้องลดขนาดองค์กรลง โดยเฉพาะพนักงาน ซึ่งเป็นต้นทุนด้านการบินให้มีความเหมาะสมกับรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไป ที่ผ่านมากการทำงานพนักงานการบินไทยมีความซับซ้อน ลำบากไม่จำเป็นไม่ก่อให้เกิดคุณค่าและมีความสูญเสีย ทำให้มีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงจึงจำเป็นต้องปรับลดพนักงานออก ในแผนกต่างๆ ออกไปซึ่งจะไปตามแผนฟื้นฟูในอนาคต”แหล่งข่าวคนเดียวกัน กล่าว

ปรับลดพนักงานบินไทยออกอีก 50% เพื่อความอยู่รอด

สำหรับการปรับลดพนักงานการบินไทยคาดว่าจะประมาณ 50% ในแผนกต่างๆ ซึ่งคาดว่าจะในปีนี้จะปรับลดออกกว่า 1,523 คน ปัจจุบันพนักงานบินไทย มีบุคลากร ณ วันที่ 29 ก.พ. 2563 จำนวน 21,332 คน ซึ่งต้องปรับพนักงานให้สอดคล้องกับจำนวนฝูงบินที่จะปรับลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับ Productivity กับสายการบินชั้นนำ

ทั้งนี้การปรับ อัตรากำลังที่เหมาะสม จะต้องพิจารณาประกอบหลังการปรับลดฝูงบินและโครงสร้างองค์กร ซึ่งการลดจำนวนพนักงานและรับพนักงานใหม่มาทดแทนในส่วนที่เหมาะสม เพื่อให้มีบุคลากรรุ่นใหม่ มีศักยภาพ มีการกำหนดเวลาให้แล้วเสร็จในไตรมาส 4 ปี พ.ศ. 2563

อย่างไรก็ตามการบินไทย ได้กำหนดแผนการใช้งบประมาณ 8,850 ล้านบาท ในการปรับลดพนักงานในประเทศจำนวน 5,867 คน ภายในช่วง 3 ปี คิดเป็นค่าใช้จ่ายปี 2563



จำนวน 2,549 ล้านบาท คิดเป็นพนักงานงานในประเทศไทย 1,369 คนและพนักงานต่างประเทศ 154 คน

สำหรับเป้าหมายของพนักงานการบินไทย ซึ่งคิดตามช่วงอายุ โดยพิจารณาจากฝ่ายต่างๆ ดังนี้

1. ฝ่ายกฎหมายและบริหารทั่วไป มีพนักงานรวม 275 คน โดยช่วงอายุ 51-56 ปี จำนวนพนักงานมากที่สุด อายุเฉลี่ยที่ 50.5 ปี
2. ฝ่ายทรัพยากรบุคคล มีจำนวน 236 คน มีพนักงานมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุ 51-56 ปี อายุพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 50.8 ปี
3. ฝ่ายสังกัดกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีพนักงานรวม 228 คน มีพนักงานอายุ 51-55 ปี จำนวนมากที่สุด อายุพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 46.8 ปี
4. ฝ่ายบัญชีและการเงิน มีพนักงานรวม 445 คน อายุพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 51 ปี
5. ฝ่ายการพาณิชย์ มีพนักงานทั้งหมด 1,641 คน โดยมีพนักงานที่มีช่วงอายุ 46-50 ปีและอายุ 51.55 ปี เป็นช่วงที่มีจำนวนพนักงานมากที่สุด อายุพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 47.4 ปี
6. ฝ่ายปฏิบัติการบิน มีพนักงานทั้งหมด 7,622 คน พนักงานที่มีช่วงอายุ 36-40 ปี และอายุ 51-55 ปี มีจำนวนมากที่สุด อายุพนักงานเฉลี่ย 41.8 ปี
7. ฝ่ายช่าง มีจำนวนพนักงานทั้งหมด 3,455 คน มีพนักงานที่ช่วงอายุ 51-55 ปีและอายุ 56 ปีขึ้นไปมีจำนวนมากที่สุด อายุพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 48.9 ปี
8. ฝ่ายสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน มีพนักงานทั้งหมด 328 คน มีพนักงานช่วงอายุ 51-55 ปี มากที่สุด อายุ

พนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 48.2 ปี 9. ฝ่ายธุรกิจบริการการบิน มีพนักงานทั้งหมด 7,030 คน โดยมีพนักงานอายุ 46-50 ปี และอายุ 51-55 ปี จำนวนมากที่สุด อายุพนักงานเฉลี่ยอยู่ที่ 49.2 ปี

“แผนฟื้นฟูจะมีการปรับลดพนักงาน และประเมินว่าต้องลดพนักงานลงอีกประมาณ 50% เพราะการบินไทยเป็นองค์กรที่มีพนักงานมากเกินไป ไม่เหมาะกับสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งแผนฟื้นฟูการบินไทยจะต้องชัดเจนในการปรับลดพนักงานครั้งนี้ ซึ่งเป้าหมายคือพนักงานที่มีอายุ 55 ปีขึ้นไป โดยพนักงานที่อยู่ในช่วงอายุดังกล่าว อาจจะต้องถูกปรับลดออกจำนวนมาก” แหล่งข่าวคนเดียวกันกล่าว

เป้าหมายฝ่ายช่างคาดปลดออกเพียบ

ขณะที่พนักงานฝ่ายช่างของการบินไทยเป็นอีกเป้าหมายที่จะต้องปรับลดออก เนื่องจากบริษัทมีการปรับลดแบบเครื่องบิน และจำนวนเที่ยวบินที่นำมาให้บริการในเส้นทางต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ มีการลดลงอย่างมาก จึงไม่มีความจำเป็นที่ต้องใช้พนักงานฝ่ายช่างในการซ่อมบำรุงเครื่องบินของการบินไทย

เพราะบริษัทได้มีการยกเลิกและปรับลดแบบเครื่องบินออกไปจำนวนมาก จึงต้องปรับลดพนักงานฝ่ายช่างออกอีกประมาณ 30-35%

ปัจจุบันการบินไทยมีเครื่องบินจำนวน 81 ลำ มีเครื่องบินแอร์บัสเอ 330-343 จำนวน 15 ลำ แอร์บัส เอ 350-941 จำนวน 12 ลำ แอร์บัส เอ 380-841 จำนวน 6 ลำ โบอิง 747-400 จำนวน 9 ลำ โบอิง 777-200 จำนวน 6 ลำ โบอิง 777-200ER จำนวน 6 ลำ โบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ โบอิง 777-300 ER จำนวน 14 ลำ โบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ และโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ รวมเป็น 81 ลำ

ซึ่งเครื่องบินแต่ละลำจะใช้บินในระยะใกล้-ปานกลาง และระยะยาว ซึ่งจะต้องนำเครื่องบินแต่ละประเภทนำไปใช้ให้เหมาะกับประเภทของเครื่องบิน ซึ่งปัจจุบันประเทศต่างๆ ชะลอและหยุดการเดินทาง เนื่องจากเป็นช่วงของการระบาดของโควิดทำให้เครื่องบินต่างๆ ต้องจอดนิ่งอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิเป็นจำนวนมาก และนำมาซึ่งการปรับแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสม จึงต้องมีการปรับลดคนในแผนช่างออกจำนวนมาก จะเหลือไว้เฉพาะในส่วนเครื่องบินที่นำมาใช้ในฝูงบินของบริษัทเพื่อหารายได้เท่านั้น

บินไทยไล่ขายเครื่องบินลือตใหญ่ 7 รุ่น 34 ลำ

'การบินไทย' ประกาศขายเครื่องบินลือตใหญ่ 7 รุ่น 34 ลำ รวมเครื่องแอร์บัส A340 จำนวน 9 ลำ ที่จอดทิ้งไว้ที่สนามบิน 'อู่ตะเภา' เปิดผู้สนใจสอบถามรายละเอียดถึงวันที่ 13 พ.ย.นี้

รายงานข่าวเมื่อวันที่ 5 พ.ย. เว็บไซต์www.thaiaircrafttrading.com ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกาศขายเครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำนวน 7 รุ่น พร้อมเครื่องยนต์ รวมทั้งสิ้น 34 ลำ โดยผู้สนใจสอบถามรายละเอียด และยื่นความสนใจเข้าร่วมการซื้อเครื่องบินดังกล่าวเข้ามาได้ที่อีเมล aircraftsale@thaiairways.com ถึงวันที่ 13 พ.ย.2563

สำหรับเครื่องบินที่ประกาศขาย ได้แก่

1. เครื่องบินแอร์บัส แบบ A300-600 จำนวน 1 ลำและเครื่องยนต์ PW4158 คาดว่าจะส่งมอบไตรมาส 1/2564
2. เครื่องบินโบอิง แบบ B737-400 จำนวน 2 ลำและเครื่องยนต์ CFM56-3C-1 คาดว่าจะส่งมอบไตรมาส 1/2564
3. เครื่องบินแอร์บัส แบบ A340-500 จำนวน 3 ลำและเครื่องยนต์ RB211-TRENT-553 คาดว่าจะส่งมอบไตรมาส 1/2564
4. เครื่องบินแอร์บัส แบบ A340-600 จำนวน 6 ลำและเครื่องยนต์ RB211-TRENT-556 คาดว่าจะส่งมอบไตรมาส 2/2564
5. เครื่องบินโบอิง แบบ B747-400 จำนวน 10 ลำและเครื่องยนต์ CF6-80C2-B1F คาดว่าจะส่งมอบไตรมาส 2/2564
6. เครื่องบินโบอิง แบบ B777-200 จำนวน 6 ลำและเครื่องยนต์ RB211-TRENT-875 คาดว่าจะส่งมอบไตรมาส 2/2564

7. เครื่องบินโบอิง แบบ B777-300 จำนวน 6 ลำและเครื่องบิน RB211-TRENT-892 คาดว่าจะส่งมอบไตรมาส 2/2564

บินไทยเปิดพนักงานเข้าโครงการลาออก 2 แพ็กเกจ

ล่าสุดการบินไทย ได้ประกาศเปิดโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร 2 โครงการ เพื่อลดค่าใช้จ่ายและให้บริษัทมีสภาพคล่องทางการเงิน สามารถยัดค่าใช้จ่ายออกไปเดิมที่จะมีถึงเดือน ธ.ค.2563 ไปเป็นเดือนเม.ย. 2564

โดยโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร แพ็กเกจ A เป็นโครงการร่วมใจจากองค์กร (Mutual Separation Plan : MSP A) ระยะเวลาโครงการ กำหนดรับสมัคร วันที่ 15-31 ต.ค. 2563 ประกาศผล 20 พ.ย. 2563 มีผลบังคับ 1 ธ.ค.2563

โดยมีเงื่อนไข คือพนักงานทุกคนมีสิทธิ์สมัคร การอนุมัติต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ กลางและหลักเกณฑ์ของหน่วยงาน เพื่อรักษา key person ไว้ รวมถึงอายุและผลประโยชน์ การปฏิบัติการ ภาษีที่บริษัทต้องรับผิดชอบให้พนักงาน ส่วนสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการ เป็นไปตามกำหนดของบริษัท, กองทุนประกันสังคม ละเงินทดแทนการว่างงาน โดยประเมิน เงินตอบแทนโครงการ จำนวน 2-14.33 เดือนตามกฎหมาย บวก 1 เดือน (จ่ายทุกเดือนเริ่ม ม.ค. 2564

ข้อดีของแพ็กเกจ A คือสามารถคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายและประหยัดค่าใช้จ่าย บุคลากรในระยะยาว วางแผนการเงินได้ ส่วนพนักงานได้รับผลตอบแทนตามกฎหมาย ได้รับเงินรายเดือน ส่วนข้อเสียมีประเด็นเดียว คือบริษัท ยังคงมีค่าใช้จ่ายรายเดือน ไปอีกระยะหนึ่ง

โครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร แพ็กเกจ B (Leave with out pay หรือ LWOP ระยะยาว+ MSP B) ระยะเวลาโครงการรอบ 6 เดือน ช่วงวันที่ 1 พ.ย. 2563- 30 เม.ย. 2564 ประกาศรับสมัคร 15-31 ต.ค. 2563 เป็นการขยายเงื่อนไข Together WeCan นับอายุงานต่อเนื่อง ได้รับเงินช่วยเหลือ 20% ของเงินเดือนปัจจุบัน ทุกเดือน (ไม่รวมค่าตอบแทนอื่นๆ)

ส่วนสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการ เป็นไปตามที่บริษัท และกองทุนประกันสังคม กำหนด ซึ่งจะมีข้อดี ทำให้บริษัทประหยัดเงินได้ทันที พนักงานสามารถช่วยบริษัทได้ และมีโอกาสตัดสินใจเข้าโครงการ MSP B ส่วนข้อเสีย คือต้นสังกัดต้องวางแผนบุคลากรใหม่ เพื่อไม่ให้กระทบการทำงานปกติ

สำหรับ โครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร MSP B : Mutual Separation Plan) รอบพิเศษ รับสมัคร 1-15 มี.ค. 2564 ประกาศผล 20 เม.ย. 2564 มีผลวันที่ 1 พ.ค. 2564 เงื่อนไขสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ LWOP ระยะยาว จนถึงสิ้นสุดโครงการแล้วเท่านั้น การอนุมัติ ต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์กลางและหลักเกณฑ์ของหน่วยงาน เพื่อรักษา key person ไว้

โดยได้รับสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการ เป็นไปตามที่บริษัท และกองทุนประกันสังคม กำหนด ได้รับเงินทดแทนการว่างงาน โดยเงินตอบแทนโครงการ จำนวน 2-14.33 เดือน ตามกฎหมาย บวก 4 เดือน (จ่ายทุกเดือนเริ่ม มี.ย. 2564) ส่วนเงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ หรือกองทุนมหเหตุ (จ่ายพ.ค. 2564) เงินอื่นๆ (เริ่มจ่าย มี.ย. 2564 เป็นงวดๆ)

ข้อดี บริษัทจะเคยชินกับแผนการทำงานใหม่และวางแผนจัดการด้านเงินได้ ส่วนพนักงานได้ผลตอบแทนมากกว่ากฎหมายได้รับเงินรายเดือน ส่วนข้อเสีย บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายรายเดือน ไปอีกระยะหนึ่ง สำหรับพนักงานในกลุ่มนักบินบริษัท จะทำการ Recurrent เพื่อให้สามารถรักษาสถานะภาพใบอนุญาตการบิน

“ชาญศิลป์” ยับพนักงานให้ความร่วมมือ

นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย กล่าวว่า ที่ผ่านมา พนักงานมีความร่วมมือร่วมใจ กันเป็นอย่างดี หาช่องทางเพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย ด้านต่างๆ โดยในส่วนของการลดรายจ่าย พนักงานการบินไทยประมาณ 1.7-1.8 หมื่น หรือประมาณ 80% ของพนักงานทั้งหมด 1.9 หมื่นคน ให้ความร่วมมือ โดยประมาณ 40-70% ร่วมลดเงินเดือน บางส่วนร่วมมือแบบหยุดงานโดยไม่รับเงินเดือน ซึ่งทำให้บริษัท มีกระแสเงินสด สามารถใช้ได้ในช่วงเดือน ก.ย. -ธ.ค. 2563

อย่างไรก็ตาม จากสภาพการบินระหว่างประเทศที่ยังไม่ฟื้นตัวดีนักจากปัญหาโควิด-19 แม้จะหารายได้จากส่วนอื่น ก็ยังไม่เพียงพอ ดังนั้น เพื่อรักษากระแสเงินสดให้ได้ถึง