



บินไทยเออร์ลี่พวง.เพิ่มปรับโครงสร้างอีกระลอก แผนฟื้นฟูกิจการขึ้นคอบุคลากรบินทั่วโลกยังชบเซา



จับตาดูบินไทยเปิดเออร์ลี่พวงงานอีก 2 ล็อตใหญ่ รับปรับโครงสร้างใหม่ มีผล 1 พ.ค. 64 ชดเชยสูงสุด 400 วัน เงินเงินตอบแทนพิเศษ 4 เดือนเสนอสิทธิประโยชน์ ตัวโดยสาร 15-20 ใบ ตามเงื่อนไข ดิเคย์รับสมัครชุดแรก 9 ก.พ.-2 มี.ค. นี้ ขณะ ที่ส่อเลื่อนยื่นแผนฟื้นฟูรอบ 2 แผนการเงินยังไม่สมบูรณ์ ซีเจ้าหนี้มีจำนวนมาก หลายกลุ่ม ขยายไปยื่นปลายก.พ.- มี.ค. นี้ แคมเปญยันค่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงิน ไม่ถึง 630 ล้านบาท ซึ่กรอบไม่เกิน 60 ล้านบาท เพื่อแนะนำและทำโครงสร้างทางการเงิน ไม่มีหน้าที่หาแหล่งเงินทุน

แหล่งข่าวจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยถึงความคืบหน้า ของคณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติหลักการให้ดำเนินการโครงการ ร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separation Plan-MSP) และได้ออกประกาศ วันที่ 16 ต.ค. 2563 เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์ หลักเกณฑ์และขั้นตอนของโครงการ ดังกล่าว และพนักงานที่เสียสละเข้าร่วมโครงการลาระยะยาว (Leave with 20% pay หรือ LW20) มีสิทธิเข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร MSP B ได้นั้น ทั้งนี้ ในเดือน

ก.พ. 2564 บริษัทฯจะมีการประกาศโครงสร้างองค์กรใหม่ โครงสร้างสิทธิประโยชน์และสวัสดิการที่จะมีผลใช้บังคับใน วันที่ 1 พ.ค. 2564

ล่าสุดบริษัทฯ ได้ประกาศรายละเอียดข้อกำหนด คุณสมบัติของผู้สมัครโครงการ MSP B ต้องเป็นพนักงานที่ ได้รับอนุมัติให้เข้าโครงการลาระยะยาว LW20 และโครงการ MSP C คือพนักงานที่มีความประสงค์และสมัครใจลาออก เพิ่มเติม

โดยแบ่งระยะเวลารับสมัครเข้าโครงการ MSP B เป็น 4 ช่วง ได้แก่ ช่วง 1 สมัคร 19 ก.พ.-2 มี.ค. 2564 ประกาศ ผล 5 มี.ค. 2564 ช่วง 2 สมัคร 3 มี.ค.- 16 มี.ค. 2564 ประกาศ ผล 19 มี.ค. 2564 ช่วง 3 สมัคร 17 มี.ค.-1 เม.ย. 2564 ประกาศ ผล 5 เม.ย. 2564 ช่วง 4 สมัคร 2 เม.ย.-19 เม.ย. 2564 ประกาศ



ผล 23 เม.ย.2564 โดยพนักงานได้รับการอนุมัติ MSP B

ทุกช่วงจะมีผลพร้อมกันการลาออกมีผลวันที่ 1 พ.ค. 2564

ทั้งนี้พนักงาน จะได้รับเงินตอบแทนในอัตราเทียบเท่ากับค่า
ชดเชยตามกฎหมายแรงงาน โดยระยะเวลาทำงานน้อยกว่า 120 วัน
ไม่ได้รับเงินตอบแทน / ทำงานครบ 120 วัน แต่น้อยกว่า 1 ปี รับอัตรา
ค่าจ้างสุดท้าย 30 วัน / ทำงานครบ 1 ปี แต่น้อยกว่า 3 ปี รับอัตราค่า
จ้างสุดท้าย 90 วัน/ ทำงานครบ 3 ปี แต่น้อยกว่า 6 ปี รับอัตราค่าจ้าง
สุดท้าย 180 วัน / ทำงานครบ 6 ปี แต่น้อยกว่า 10 ปี รับค่าจ้างสุดท้าย
240 วัน / ทำงานครบ 10 ปี แต่น้อยกว่า 20 ปี รับ ค่าจ้างสุดท้าย 300
วัน/ ทำงานครบ 20 ปีขึ้นไป รับค่าจ้างสุดท้าย 400 วัน

สำหรับเงินตอบแทนพิเศษเพิ่มเติม 4 เดือนของเฉพาะเงินเดือน
สุดท้ายของพนักงาน เงินสำหรับวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ไม่ได้ใช้ (หากมี) ตามระเบียบ
และประกาศของบริษัทที่เกี่ยวข้อง และได้รับเงินบำเหน็จหรือเงินกองทุนสำรอง
เลี้ยงชีพ ตามระเบียบของบริษัทหรือของกองทุนที่เกี่ยวข้อง

จับตามการบริหารสภาพคล่องการเงินยังฝืด

ทั้งนี้ บริษัทได้ประเมินสภาพคล่องทางการเงิน โดยจะชำระเงินบำเหน็จเป็น
รายงวด รวม 4 งวด และกำหนดจ่ายเงินค่าตอบแทนในโครงการ MSP B แบ่งจ่าย
เป็นงวด เริ่มงวดแรก ตั้งแต่เดือน มิ.ย. 2564 เป็นต้นไป ส่วน MSP C จ่ายงวดแรก
เดือนก.ย. 2564

ส่วนสิทธิประโยชน์บัตรโดยสารนั้น โดยพนักงานที่ได้รับการอนุมัติ ทั้ง 2
โครงการทุกช่วง จะได้รับบัตรโดยสาร สำรองที่นั่งไม่ได้ หรือต้องรอหลังจากที่มี
ที่นั่งว่างแล้ว ทั้งสิ้นรวม 20 ใบ (ไป-กลับ) สำหรับทั้งเส้นทางบินภายในประเทศไทย
สำหรับเส้นทางบินต่างประเทศไม่เกิน 15 ใบ (ไป-กลับ) โดยต้องจ่ายค่าธรรมเนียม
การออกบัตรโดยสารรวมทั้งภาษีต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการออกบัตรโดยสารด้วย
ตนเอง และบริษัทสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิก เรียกคืน หรือระงับการใช้ตามที่เห็นสมควร
อย่างไรก็ตาม พนักงานที่ได้ยื่นแบบแสดงความจำนงเพื่อเข้าร่วมโครงการ

MSP B และ C แล้ว ไม่มีสิทธิเพิกถอน หรือเปลี่ยนแปลงแบบแสดงความจำนงอีกไม่ว่าในกรณีใด และสิทธิในการฟ้องร้อง และจะไม่ดำเนินการตามกฎหมายใดๆ ต่อบริษัท รวมถึงกรรมการบริษัท บริษัทในเครือ เจ้าหน้าที่ พนักงาน และผู้แทนที่มีอำนาจกระทำการแทนบริษัทต่อไป

ทั้งนี้ พนักงานสามารถสมัครเข้าโครงการได้รูปแบบ Online ที่ e-Personnel Information [<https://tsq.thaiairways.com/ThaiSquare/index.jsp>] ได้ทุกวัน ตั้งแต่ 19 ก.พ. 2564 ถึงวันที่ 19 เม.ย. 2564 ไม่มีวันหยุด หรือด้วยตนเองที่สำนักงานใหญ่-ลานหน้า HR Service Center ,อาคารศูนย์ปฏิบัติการการบินไทย สุวรรณภูมิ (OPC)-HR Service Center ในวันพุธ วันพฤหัสบดี และวันศุกร์ เว้นวันหยุดราชการ เวลา 09.00-16.00 น. ตั้งแต่ 19 ก.พ. 2564 ถึงวันที่ 19 เม.ย. 2564

จับตามแผนฟื้นฟูยังหืดจับคอ

แหล่งข่าวจากบริษัทการบินไทย มองแนวโน้มการแก้ปัญหาแผนฟื้นฟูของบริษัท ว่าถึงแม้จะพยายามลดค่าใช้จ่ายทุกทางตั้งแต่พนักงาน ซึ่งเป็นส่วนสำคัญ และลดจำนวนเครื่องบินลง แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ปัญหาการขาดทุนได้ทันที เพราะจากสถานการณ์การบินทั่วโลกขณะนี้ยังไม่สามารถมีปริมาณการเดินทางระหว่างประเทศ ทำให้ผู้ใช้บริการเครื่องบินของการบินไทยลดวูบหายไป ซึ่งมีเฉพาะเส้นทางบินในประเทศเท่านั้น ซึ่งอัตราผู้โดยสารก็ยังไม่มากนัก ต้องยอมรับว่าการเปิดเส้นทางบินในประเทศนั้นเป็นการพยุงให้พนักงานและเครื่องบินสามารถให้บริการได้ และในบางเส้นทางก็ยังไม่คุ้มทุนในการให้บริการ

“ตอนนี้เรียกได้ว่าแผนฟื้นฟูยังไม่สามารถแก้ปัญหาการขาดทุนของการบินไทยได้ทันที เรียกว่าต้องใช้เวลามาก 2-3 ปีที่ภาวะเศรษฐกิจฟื้นตัวทั่วโลก ก็อาจจะทำให้การบินไทยพลิกฟื้นขึ้นมาได้อีกครั้ง แต่ถ้ายังไม่มีการเปิดประเทศให้ต่างชาติเข้ามาเดินทางได้ ธุรกิจการบินก็มีแต่ทรงกับทรุดเท่านั้น” แหล่งข่าวคนเดียวกันกล่าว

แหล่งข่าวกล่าวต่อไปว่าตอนนี้การบินไทย

ได้แต่มุ่งเน้นการให้บริการใหม่ๆ ที่สร้างรายได้ให้กับบริษัท โดยมุ่งไปที่อาหาร ซึ่งพอสร้างรายได้และขยายฐานการให้บริการในรูปแบบใหม่ๆ แต่รายได้ก็ยังไม่เพียงพอที่จะนำมาแก้ปัญหาการขาดทุนของบริษัทได้ ซึ่ง

รายได้หลักของบริษัทน่าจะมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจการบิน แต่ภาวการณ์ทำธุรกิจนั้นไม่เอื้อต่อธุรกิจการบิน จึงต้องหาธุรกิจเสริมอื่นๆ เข้ามาหารายได้เพื่อเลี้ยงพนักงานในแผนกต่างๆ ให้มีรายได้เท่านั้น

บินไทยเดินหน้าปรับลดคนและฝูงบินต่อ

ส่วนแผนการปรับปรุงฝูงบิน และเส้นทางบินตามแผนฟื้นฟูกิจการฯ นั้น บริษัทฯ ได้ประเมินสถานการณ์ปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต โดยคำนึงถึงสถานะการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินโลกและความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนไปจากสถานการณ์โควิด-19 เมื่อพิจารณาจากสถานการณ์ปัจจุบันของบริษัทฯ และปริมาณการเดินทางที่ยังลดลงทั่วโลก บริษัทฯ จึงยังไม่มีแผนปรับขยายฝูงบินแต่อย่างใด

ทั้งนี้ ในระหว่างที่บริษัทฯ จัดทำแผนฟื้นฟู บริษัทฯ ได้เจรจาทันทีกับทางผู้ให้เช่าเครื่องบินและบริษัทผลิตและดูแลเครื่องยนต์เพื่อปรับลดราคาค่าเช่าเครื่องบิน รวมทั้งปรับลดค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่บริษัทฯ ต้องรับภาระตามสัญญาเดิม ตลอดจนเจรจาข้อตกลงการใช้เครื่องยนต์และการได้เครื่องยนต์สำรองเพื่อให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารฝูงบินและลดภาระค่าใช้จ่าย

ในการบริหารฝูงบิน เพื่อให้บริษัทฯ ใช้ประโยชน์จากอากาศยานได้อย่างคุ้มค่าและเหมาะสม เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการวางแผนปรับปรุงฝูงบินในระยะยาว บริษัทฯ จะพิจารณาจากสถานะแวดล้อมทางธุรกิจ รูปแบบธุรกิจที่เหมาะสมและความสามารถในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ รายละเอียดของแผนฝูงบินจะถูกบรรจุในแผนการฟื้นฟูกิจการต่อไป

ในส่วนของแนวทางในการฟื้นฟูและปรับโครงสร้างธุรกิจนั้น บริษัทฯ กำลังพิจารณาและมีการทำแผนการเพื่อรองรับให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในอุตสาหกรรมการบินในอนาคต อย่างไรก็ตาม การปรับลดกำลังคน การปรับโครงสร้างองค์กรและแผนการปรับปรุงฝูงบิน จะมีความชัดเจนเมื่อบริษัทฯ ยื่นแผนฟื้นฟูต่อศาลล้มละลายกลาง ในประมาณปลายเดือนกุมภาพันธ์ หรือต้นเดือนมีนาคมนี้

ขอลื้อยื่น “แผนฟื้นฟู” อีก 1 เดือน

“การบินไทย” เลื่อนยื่นแผนฟื้นฟูรอบ 2 แผนการเงินยังไม่สมบูรณ์ เหตุเจ้าหนี้มีจำนวนมาก และหลายกลุ่ม ขยายไปยื่นปลาย ก.พ.หรือต้น มี.ค. 64 พร้อมยืนยันค่าจ้างที่ปรึกษาทางการเงินไม่ถึง 630 ล้านบาท ซึ่งรอบไม่เกิน 60 ล้านบาท เพื่อแนะนำและทำโครงสร้างทางการเงิน ไม่มีหน้าที่หาแหล่งเงินทุน

ขณะที่พลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน ประธานกรรมการ บริษัท การบินไทย กล่าวถึง ความคืบหน้าของการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งดำเนินการโดยคณะผู้จัดทำแผนรวม 6 คน และบริษัท อีวาย คอร์ปอเรท แอดไวซอรี เซอร์วิสেস จำกัด ร่วมกับที่ปรึกษาด้านกฎหมาย ที่ปรึกษาด้านธุรกิจการบิน และที่ปรึกษาด้านการเงิน โดยการจัดทำแผนฟื้นฟูฯ ประกอบด้วยแผนหลัก 2 ส่วน คือ

1. แผนธุรกิจ ประกอบด้วยแผนในการจัดหารายได้ ลดรายจ่าย ปรับปรุงกระบวนการทำงาน ตลอดจนปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน เตรียมความพร้อมรองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคตอย่างยั่งยืน ซึ่งขณะนี้ได้ดำเนินการตามแผนงานไปแล้วบางส่วน เช่น โครงการขอความร่วมมือพนักงานลาหยุดโดยไม่รับค่าตอบแทน โครงการเสียสละเพื่อองค์กร เพื่อ

ลดต้นทุนด้านบุคลากร เป็นต้น โดยในส่วนของแผนธุรกิจนี้ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ เกือบสมบูรณ์แล้ว

2. แผนการเงิน ประกอบด้วย แผนการปรับโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทุน ซึ่งบริษัท การบินไทยฯ มีเจ้าหนี้จำนวนมาก การชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูฯ จึงต้องเป็นธรรมกับเจ้าหนี้ทุกฝ่าย โดยขณะนี้ อยู่ระหว่างขั้นตอนการตรวจสอบคำขอรับชำระหนี้เพื่อให้มั่นใจว่าหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูฯ นั้นเป็นหนี้ที่ถูกต้อง ในขณะเดียวกันจำเป็นต้องจัดทำแบบจำลองทางการเงิน เพื่อกำหนดรูปแบบการปรับโครงสร้างหนี้ โครงสร้างหนี้ และการจัดสรรการชำระหนี้ในรูปแบบต่างๆ เพื่อเสนอให้เจ้าหนี้พิจารณาต่อไป

เลื่อนแผนฟื้นฟูล่าช้า

สำหรับแผนฟื้นฟูฯ ในส่วนของแผนทางการเงินมีความสมบูรณ์ที่สุด คณะผู้จัดทำแผนจึงได้พิจารณา ขยายระยะเวลาในการยื่นแผนฟื้นฟูฯ ต่อศาล ออกไปอีกประมาณ 1 เดือน ตามกรอบของกฎหมาย โดยสามารถยื่นแผนฟื้นฟูฯ ได้ประมาณปลายเดือน กุมภาพันธ์ หรือ

ต้นเดือน มีนาคม 2564 โดยก่อนหน้านี้ การบินไทยได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อขอขยายระยะเวลาการส่งแผนฟื้นฟูกิจการ จากกำหนดเดิม วันที่ 2 มี.ค. 2564 เป็น วันที่ 4 ก.พ. 2564 ที่ผ่านมามาดังนั้นครั้งนี้ จึงเป็นการขอขยายเวลาเป็นครั้งที่ 2 แล้ว

ทั้งนี้ภายหลังจากที่ผู้ทำแผนได้ยื่นแผนฟื้นฟูฯ แล้ว เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะส่งสำเนาแผนฟื้นฟูฯ ให้เจ้าหนี้ได้พิจารณา และลงมติในการประชุมเจ้าหนี้เพื่อให้ความเห็นชอบแผนฟื้นฟูฯ โดยจะใช้เวลาประมาณ 1.5 เดือน และเมื่อเจ้าหนี้ให้

ความเห็นชอบกับแผนฟื้นฟูแล้ว จะเป็นขั้นตอนของศาลที่จะพิจารณาและให้ความเห็นชอบต่อแผนฟื้นฟู เป็นขั้นตอนสุดท้าย

ไต่จ้างที่ปรึกษาการเงินแพง

แหล่งข่าวกล่าวต่อไปถึงประเด็นที่ บริษัท การบินไทยฯ ได้มีการจ้างที่ปรึกษาทางการเงิน ที่มีค่าตอบแทนสูงถึง 630 ล้านบาท ว่าเป็นความจริง โดยยืนยันว่าได้พิจารณาว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาทางการเงินมืออาชีพ ตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง และหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกของบริษัทฯ ซึ่งเป็นไปอย่างโปร่งใส เพื่อมาเป็นที่ปรึกษาให้คำแนะนำ และช่วยงานทางด้านการเงินและการบัญชีของบริษัทฯ ในการจัดทำโครงสร้างทางการเงิน โครงสร้างเงินทุนและผู้ถือหุ้น การวิเคราะห์กระแสเงินสด วิเคราะห์สถานการณ์ทางการเงิน ทั้งในปัจจุบันและอนาคตของการบินไทย เพื่อใช้ประกอบการจัดทำแผนฟื้นฟู

รวมถึงการนำเสนอแผนฟื้นฟู ในส่วนทางการเงินแก่เจ้าหนี้และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าแนวทางและหลักการทางการเงินถูกต้องและเชื่อถือได้ โดยมีกรอบงบประมาณการว่าจ้างไม่เกิน 60 ล้านบาท และมีระยะเวลาในการทำงานจนกว่าศาลจะให้ความเห็นชอบกับแผนฟื้นฟู โดยบริษัทที่ปรึกษาทางการเงินดังกล่าว จะไม่มีหน้าที่ติดต่อหาแหล่งเงินทุนใหม่ให้กับบริษัทฯ แต่อย่างใด ส่วนขอบเขตการจัดหาแหล่งเงินทุนหรือผู้ลงทุนรายใหม่ จะดำเนินการว่าจ้างหลังจากแผนฟื้นฟู ได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมเจ้าหนี้และศาลแล้ว

โดยขณะนี้พนักงานและฝ่ายบริหารการบินไทยทุกคน มีความมุ่งมั่นและพร้อมให้ความร่วมมือในการสนับสนุนการจัดทำแผนฟื้นฟู ให้ประสบความสำเร็จ แม้ว่าจะมีความท้าทายต่างๆ ในการทำธุรกิจเกิดขึ้น โดยร่วมมือลดค่าใช้จ่าย และหารายได้เพิ่มให้กับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้รับความร่วมมือจากทั้งเจ้าหนี้ คู่ค้า และลูกค้าที่มีส่วนสำคัญที่จะทำให้การบินไทยสามารถจัดทำแผนฟื้นฟูให้สำเร็จ .