

'การบินไทย'ปิดศูนย์ซ่อมอุตะภา รับแผนพัฒนาสนามบิน

การบินไทย ปิดศูนย์ซ่อมอุตะภา มีผล 31 มีนาคม นี้ เหตุจากบอร์ดอีอีซี ต้องใช้พื้นที่สร้างรันเวย์ 2 ตามแผนพัฒนาสนามบินอุตะภา และเมืองการบินภาคตะวันออก โดยจะมีการย้ายอุปกรณ์รวมถึงพนักงานกว่า 300 คน เข้ามาทำงานที่ศูนย์ซ่อมใหญ่อุตะภา และสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งรื้อระบบจ่ายไอทีใหม่ ส่วนแผนลงทุน MRO อุตะภา ยังขอศึกษาเพิ่มเติม

นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร รักษาการแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ว่า การบินไทย จะดำเนินการปิดศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะภา เนื่องจากพื้นที่ของโรงซ่อม

บำรุงอากาศยาน (แองการ์) ในปัจจุบัน เป็นพื้นที่ซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้เป็นที่พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 2 (รันเวย์) ตามแผนพัฒนาสนามบินอุตะภา และเมืองการบินภาคตะวันออก

ดังนั้น ก็จะมีการย้ายพนักงาน และอุปกรณ์ทั้งหมดที่อุตะภา ไปยังศูนย์ซ่อมใหญ่ดอนเมือง และศูนย์ซ่อมที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งมีแผนในการย้ายออกไว้หมดแล้ว ส่วนพนักงานที่ไม่มีความสะดวกที่ย้ายออกมา ทางบริษัทก็อยู่ระหว่างเปิดโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separation Plan-MSP) ก็เป็นทางเลือกของพนักงานที่จะสมัครใจลาออกและรับเงินชดเชยไปได้



ส่วนแผนการลงทุนในโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะภา (MRO) ต้องยอมรับว่าเป็นการลงทุนสูง ทำให้ในการเสนอแผนฟื้นฟูกิจการเราก็จะมีระบุไว้ในแผนฟื้นฟูว่า การบินไทยจะขอพิจารณาศึกษาการลงทุน MRO อุตะภา ก่อน เนื่องจากโควิด-19 ส่งผลให้ธุรกิจอาจจะไม่ได้รุ่งเรืองตามแผนการลงทุนเดิมที่วางไว้ การบินไทยจึงขอเวลาในการศึกษาเพิ่มเติมก่อน

ส่วนแผนในการสร้างรายได้ จากศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งที่ดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเดิมก็ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน เครื่องบินของการบินไทยและสายการบินลูกค้าต่างๆ อยู่แล้ว ต่อไปก็จะมีสร้างรายได้จากฝ่ายช่างเพิ่ม

ขึ้น ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนเวลาคิดค่าใช้จ่าย คิดราคาบริการ จะมีหน่วยงานด้านมาร์เกตติ้งเข้าไปหาลูกค้าเข้ามา หรือจะไปร่วมลงทุนกับผู้เชี่ยวชาญหรือลูกค้า เพื่อต่อยอดธุรกิจในอนาคต

ทั้งนี้ โมเดลนี้จะถูกดูแลโดยสายงานกลยุทธ์องค์กร ซึ่งตรงนี้เราทำแน่นอน และทำให้มีกำไรกลับมาให้ได้ เพราะเรามีช่างเก่ง แต่เรามีวิธีการจัดการเรื่องสต็อก วิธีการจัดการเรื่องซ่อม ทำเรื่องโปรเจกต์ แมเนจเมนต์ในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ดูแลการคิดราคาที่เหมาะสมได้มาตรฐาน เพิ่มประสิทธิภาพ ก็มีโอกาสที่จะทำกำไรได้มาก นาย

ข่าวต่อ

'การบินไทย'

ชาญศิลป์ กล่าวทิ้งท้าย

ด้านแหล่งข่าวระดับสูงจาก บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) เผยว่า ปัญหาที่มาของฝ่ายช่าง ที่ทำให้ไม่สามารถทำกำไรได้ เหตุผลหลักคือ ค่าล่วงเวลาหรือโอที ที่สูง ทำให้การปรับโครงสร้างองค์กรใหม่ของการบินไทย บริษัทได้ปรับเกณฑ์ใหม่ เปลี่ยนมาคำนวณจากอัตราค่าจ้างรายชั่วโมง แทนรูปแบบเดิมที่คำนวณจาก อัตราเงินเดือนค่าจ้าง/ชั่วโมง

โดยอัตราค่าจ้างรายชั่วโมง จะคำนวณจากอัตราค่าจ้างรายชั่วโมงหารด้วย 240 (จำนวนชั่วโมงการทำงาน

ในแต่ละวัน 8 ชั่วโมง คุณด้วยจำนวนวันใน 1 เดือน) เปลี่ยนจากเดิมที่คำนวณจาก อัตราเงินเดือนค่าจ้าง/ชั่วโมง หารด้วย 173 ซึ่งจะเห็นว่าจำนวนของตัวหารเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราค่าล่วงเวลาที่คิดโดยใช้เกณฑ์ใหม่ปรับลดลงจากเดิม 50%

นอกจากนี้เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 การบินไทย ยังได้ออกประกาศแจ้งการปิดศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเภาแล้ว โดยระบุว่าตามที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) แจ้งให้บริษัท

การบินไทย ทราบความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งที่ 2 (อุตะเภา) ที่บริษัทการบินไทย เช่าอยู่ตามสัญญา เพื่อใช้ก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และอาคารผู้โดยสาร แห่งที่ 3 ในปี 2564 ให้สอดคล้องกับแผนดำเนินโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งเป็นโครงการเพื่อประโยชน์ของรัฐ

ดังนั้นสกพอ. ต้องใช้ที่ดินดังกล่าว โดยได้บอกเลิกสัญญาเช่า และสัญญาเช่าสิ้นสุดลงวันที่ 28 ก.พ. 2564 พร้อม ทั้งนี้สกพอ.ขอให้ บริษัทการบินไทย รื้อถอนอาคารและ

สิ่งปลูกสร้างรวมทั้งขนย้ายทรัพย์สินของบริษัทฯ หรือของผู้อื่นที่อยู่ในความครอบครองออกจากที่ดินเช่า และส่งมอบที่ดินเช่าให้ สกพอ. ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าสิ้นสุดลง

ที่ประชุมคณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทการบินไทย เมื่อวันที่ 17 ก.พ. 2564 จึงมติให้บริษัทการบินไทย ปิดศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเภา โดยให้มีผลวันที่ 31 มี.ค.2564 เป็นต้นไป ซึ่งพนักงานที่ทำงานอยู่ที่อุตะเภา มีทั้งหมดราว 300 คน ●