

'ชาวนศิลป์' ถกเจ้าหน้าที่ 9รายยื่นทวง'หมิ่นล.'

กรุงเทพธุรกิจ ● "ชาวนศิลป์" เดินหน้าเจรจากับเจ้าหน้าที่สืบชิง-เบงก-ผู้ค้ำน้ำมัน มั่นใจเจ้าหน้าที่หนุนแผนฟื้นฟู เผยเจ้าหน้าที่ 9 รายทวงหนี้กว่า 1 หมื่นล้าน แท้ทวงค่าเช่าเครื่องบิน "ซีไอเอ็มบี" ปฏิเสธขยายเวลาสินเชื่อ เบงกอิสลามทวงจ่ายคืนตัวสัญญาใช้เงิน ด้าน"คลัง"ทวงหนี้ซื้อแอร์บัส 2 ลำ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้สรุปหนี้ในคำร้องขอฟื้นฟูกิจการที่ยื่นต่อศาลล้มละลายกลางเมื่อวันที่ 26 พ.ค.2563 มีหนี้สินรวม 352,494 ล้านบาท แบ่งเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียน 247,824 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียน 104,669 ล้านบาท

การเจรจากับเจ้าหน้าที่แต่ละกลุ่มเป็นส่วนหนึ่งของร่างแผนฟื้นฟูกิจการที่การบินไทยจะเสนอต่อศาลล้มละลายกลางในการไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการนัดแรกวันที่ 17 ส.ค.2563



ชาวนศิลป์ ตรีนุชกร

นายชาวนศิลป์ ตรีนุชกร กรรมการการบินไทย ในฐานะรักษาการแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยว่า ขณะนี้การบินไทยเดินหน้าจัดทำรายละเอียดของร่างแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อเตรียมชี้แจงในวันนัดไต่สวน

อ่านต่อหน้า | 4

ต่อจากหน้า 1

ชาวนศิลป์

ตามที่ศาลล้มละลายกลางกำหนด โดยปัจจุบันได้ดำเนินการเจรจากับเจ้าหน้าที่หลายกลุ่มแล้ว อาทิ เจ้าหน้าที่ผู้เช่าเครื่องบินพาณิชย์ และเจ้าหน้าที่น้ำมัน

"ตอนนี้ผมเจรจากับเจ้าหน้าที่เกือบทุกวันนี้ยืนยันว่าจะดูแลเจ้าหน้าที่ทุกรายให้ดีที่สุดตั้งแต่บัดนี้เราจึงเซอร์เวย์ว่าทุกกลุ่มมีมุมมองอย่างไร ซึ่งส่วนตัวก็เชื่อว่าเจ้าหน้าที่จะสนับสนุนเราเพราะทางออกที่ดีที่สุดของเรา คือ การฟื้นฟูกิจการ" นายชาวนศิลป์ กล่าว

รายงานข่าวจากการบินไทย ระบุว่าคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของการบินไทยที่ยื่นต่อศาลล้มละลายกลาง ได้ระบุสาเหตุสำคัญของการยื่นฟื้นฟูกิจการ เกิดจากปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงิน ประกอบกับปัญหาการแข่งขันทางธุรกิจสายการบินและผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่ทำให้ฐานะทางการเงินของการบินไทยอยู่ในภาวะหนี้สินล้นพ้นตัว

สำหรับภาระหนี้สินของการบินไทย ข้อมูลที่แจ้งต่อศาลล้มละลายกลาง ใช้ข้อมูลล่าสุด ณ วันที่ 31 มี.ค.2563 พบว่ามีหนี้สินจำนวน 352,494 ล้านบาท แบ่งเป็น

รายการหนี้สินหมุนเวียน 104,824 ล้านบาท มีรายการสำคัญ อาทิ เจ้าหน้าที่การค้าและเจ้าหน้าที่หมุนเวียนอื่น 13,642 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย 15,010 ล้านบาท รายการเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน 3,768 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 1,816 ล้านบาท หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน 7,504 ล้านบาท หนี้สินตามสัญญาเช่า 11,688 ล้านบาท และหุ้นเงิน 10,085 ล้านบาท **หนี้เช่าเครื่องบิน 4 หมื่นล้าน**

ส่วนหนี้สินไม่หมุนเวียน รวม 247,824 ล้านบาท โดยมีรายการหนี้สินสำคัญ อาทิ เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน 4,743 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้อง 12,773 ล้านบาท หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน 40,293 ล้านบาท หนี้สินตามสัญญาเช่า 85,761 ล้านบาท หุ้นกู้ 64,023 ล้านบาท

รวมไปถึงหนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะยาว 891 ล้านบาท เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน 3,693 ล้านบาท และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน 16,726 ล้านบาท เป็นต้น

ชำระหนี้ไม่ได้หมิ่นล้าน

นอกจากภาระหนี้สินข้างต้นแล้ว ปัจจุบันการบินไทยยังไม่สามารถชำระหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระได้ โดย ณ วันที่ 21 พ.ค.2563 การบินไทยมีหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระต่อเจ้าหน้าที่หลายราย รวมเป็นจำนวนกว่า 10,200 ล้านบาท โดยสามารถจำแนกประเภทเจ้าหน้าที่และจำนวนหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระแล้วได้ ดังนี้

- 1.เจ้าหน้าที่การค้าที่อยู่ต่างประเทศ 5,472 ล้านบาท
- 2.เจ้าหน้าที่ค้ำน้ำมัน 2,259 ล้านบาท
- 3.เจ้าหน้าที่การค้าที่อยู่ในประเทศ 1,333 ล้านบาท
- 4.เจ้าหน้าที่ที่เป็นหน่วยงานของรัฐ เช่น กรมสรรพากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง 994 ล้านบาท
- 5.เจ้าหน้าที่สายการบินอื่นและสมาคม International Air Transport Association 57 ล้านบาท
- 6.เจ้าหน้าที่ธนาคารและสถาบันการเงิน 47 ล้านบาท
- 7.เจ้าหน้าที่ธุรกรรมรายการเดียว 41 ล้านบาท
- 8.เจ้าหน้าที่แรงงาน 25 ล้านบาท
- 9.เจ้าหน้าที่ตัวแทนขายตัวโดยสาร 13 ล้านบาท
10. เจ้าหน้าที่เงินสด 2 ล้านบาท

9 รายส่งหนังสือทวงหนี้

รายงานข่าวยังระบุด้วยว่า จากภาระหนี้สินที่การบินไทยไม่สามารถชำระตามกำหนด ปัจจุบันจึงประสบปัญหาเจ้าหน้าที่ทั้งในและต่างประเทศหลายราย ได้ส่งหนังสือถึงการบินไทยเพื่อปฏิเสธการผ่อนระยะเวลารชำระหนี้ แจ้งการผิดนัด ตลอดจนทวงถามให้การบินไทยชำระหนี้ รวมถึงแสดงเจตนาหักเงินประกันตามสัญญาเนื่องจากการบินไทยผิดนัดชำระเงิน อาทิ

- 1.ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)

ได้ปฏิเสธการขอขยายระยะเวลาวงเงินสินเชื่อ ระยะสั้นประเภทตัวสัญญาใช้เงิน 1,000 ล้านบาท ทำให้การบินไทยตกเป็นผู้ผิดนัดชำระหนี้ดังกล่าวทันที

2.ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ได้ทวงถามให้การบินไทยชำระคืนเงินต้น ตัวสัญญาใช้เงินพร้อมกำไร ซึ่งครบกำหนดชำระในวันที่ 22 พ.ค.2563 รวม 500 ล้านบาท

3.กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง 2 ได้ส่งหนังสือเตือนให้ลูกหนี้ ในฐานะตัวแทนเรียกเก็บเงินแทนบริษัทสายการบิน ผู้ให้บริการหลายบริษัท ให้ชำระหนี้ค่า ทำการนอกเวลาราชการ เป็นจำนวนรวม 53 ล้านบาท

4.สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง มีหนังสือถึงการบินไทย ทวงให้ชำระหนี้เงินกู้ที่กระทรวงการคลังนำมา ให้การบินไทยยืมเงินต่อ 500 ล้านดอลลาร์ หรือ 15,000 ล้านบาท สำหรับการกู้เงินเพื่อ จัดซื้อเครื่องบิน Airbus 380-800 จำนวน 2 ลำ และได้ทำธุรกรรมแปลงหนี้ (Swap) จากดอลลาร์เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว เป็นหนี้เงินยูโร

แหล่งหนี้ค่าเช่าเครื่องบิน

5.บริษัทแอร์แคปไอร์แลนด์ แคปปิตอล ดีไซน์เนท แอควิวิตี้ (AerCap Ireland Capital Designated Activity Company) ในฐานะทรัสต์ประจำให้แก่ ซีรีส์วัน (Series One) ของกองทรัสต์แอร์แคป โกลบอล เอวิเอชั่น ผู้ให้เช่าเครื่องบิน Boeing 797-8 เลขเครื่องเลขที่ 35315 จำนวน 1 เครื่อง และ เครื่องยนต์ Rolls Royce Trent 1000-AE จำนวน 2 เครื่อง

ได้แจ้งว่าการบินไทยผิดนัดชำระค่าเช่า เครื่องบินและเงินอื่นตามสัญญาเช่าที่ถึง กำหนดชำระแล้ว 2.2 ล้านดอลลาร์ หรือ 73.02 ล้านบาท ผู้ให้เช่าจึงหักเงินจำนวน ดังกล่าวจากเงินประกัน โดยการบินไทย มีหน้าที่ตามสัญญาที่ต้องชำระเงินประกัน ดังกล่าวให้กลับมาเต็มจำนวนตามสัญญา แต่การบินไทยไม่มีความสามารถชำระหนี้

6.บริษัทแอร์แคปไอร์แลนด์ แคปปิตอล ดีไซน์เนท แอควิวิตี้ (AerCap Ireland Capital Designated Activity Company) ในฐานะทรัสต์ประจำให้แก่ ซีรีส์วัน (Series One) ของกองทรัสต์แอร์แคป โกลบอล เอวิเอชั่น ผู้ให้เช่าเครื่องบิน Boeing 797-8 เลขเครื่องเลขที่ 35316 จำนวน 1 เครื่องและ เครื่องยนต์ Rolls Royce Trent 1000-AE จำนวน 2 เครื่อง

ได้แจ้งว่าการบินไทยผิดนัดชำระหนี้ ค่าเช่าเครื่องบินและเงินอื่นๆตามสัญญาเช่า ที่ถึงกำหนดชำระ จำนวน 2.2 ล้านดอลลาร์ หรือ 73.12 ล้านบาท ผู้ให้เช่าจึงหักเงิน จำนวนดังกล่าวออกจากเงินประกัน โดย การบินไทยมีหน้าที่ตามสัญญาที่ต้องชำระ เงินประกันดังกล่าวให้กลับมาเต็มจำนวน ตามสัญญา แต่การบินไทยไม่มีความสามารถ ชำระหนี้

7.บริษัท โกลด์ฟิช ฟันดิง จำกัด (Goldfish Funding Limited) ในฐานะ ผู้ให้เช่าเครื่องบิน Boeing 787-9 มีเลข เครื่องเลขที่ 38777 จำนวน 1 เครื่อง และ เครื่องยนต์ Roll Royce Trent 1000-D2 จำนวน 2 เครื่อง

ได้แจ้งว่าการบินไทยผิดนัดชำระค่า เช่าเครื่องบินและเงินอื่นตามสัญญาเช่าที่ ถึงกำหนดเป็นเงิน 3 ล้านดอลลาร์ หรือ 96 ล้านบาท ผู้ให้เช่าจึงหักเงินจำนวนดังกล่าว ออกจากประกัน โดยการบินไทยมีหน้าที่ ตามสัญญาที่ต้องชำระเงินประกันดังกล่าว ให้กลับมาเต็มจำนวนตามสัญญาแต่การบินไทย ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้

8.บริษัท ดีพี แอร์คราฟ ยูเค ลิมิเต็ด (DP Aircraft UK Limited) ในฐานะผู้ให้ เช่าเครื่องบิน Boing 787-8 มีเลขเครื่องเลขที่ 36110 จำนวน 1 เครื่อง ได้แจ้งว่าการบินไทย ไม่ได้ชำระเงินค่าเช่าทั้งจำนวนที่ถึงกำหนด ชำระเมื่อวันที่ 9 พ.ค.2563 ซึ่งการบินไทย ตกเป็นผู้ผิดนัดแล้ว ซึ่งการบินไทยไม่มี ความสามารถในการชำระหนี้

9.บริษัท ดีพี แอร์คราฟ ยูเค ลิมิเต็ด (DP Aircraft UK Limited) ในฐานะผู้ให้ เช่าเครื่องบิน Boing 787-8 มีเลขเครื่องเลขที่ 35320 จำนวน 1 เครื่อง ได้แจ้งว่าการบินไทย ไม่ได้ชำระเงินค่าเช่าทั้งจำนวนที่ถึงกำหนด ชำระเมื่อวันที่ 9 พ.ค.2563 ซึ่งการบินไทย ตกเป็นผู้ผิดนัดแล้ว ซึ่งการบินไทยไม่มี ความสามารถในการชำระหนี้

ยอมรับเข้าภาวะจ่ายหนี้ไม่ได้

รายงานข่าวยังระบุว่า จากเจ้าหน้าที่ ข้างต้นเป็นส่วนหนึ่งของหนังสือทวงถาม ให้การบินไทยชำระหนี้ และหนังสือแจ้ง การผิดนัดชำระของการบินไทยเท่านั้น โดยหนี้ 10,200 ล้านบาท ข้างต้นถึงกำหนด ชำระและการบินไทยไม่สามารถชำระหนี้ ดังกล่าวได้

นอกจากนี้ การบินไทยมีค่าใช้จ่าย รายเดือนที่จำเป็นต่อการดำเนินการค้าตามปกติ และแม้เกิดสถานการณ์โควิด -19 ที่ทำให้

การบินไทยดำเนินธุรกิจไม่ได้อย่างปกติ แต่ยังมีค่าใช้จ่ายที่จำเป็นต้องชำระอยู่ เช่น ค่าจ้างพนักงาน 21,265 คน คิดเป็น 1,400 ล้านบาทต่อเดือน (ในสถานการณ์ปกติ 2,800 ล้านบาท)

ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน 23 ล้านบาท ต่อเดือน (ในสถานการณ์ปกติ 4,400 ล้านบาท) ค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน 185 ล้านบาท (ใน สถานการณ์ปกติ 1,650 ล้านบาท)

ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายรายเดือนที่จำเป็นต่อ การดำเนินการค้าตามปกติของการบินไทย ในสถานการณ์แพร่ระบาดโรคโควิด-19 อยู่ที่ 2,800-2,900 ล้านบาท ซึ่งในสถานการณ์ ปกติก่อนเกิดการระบาดอยู่ที่ 12,000-13,000 ล้านบาท

ดังนั้น การบินไทยจึงมีหนี้สินที่ถึง กำหนดชำระจำนวนมาก และการบินไทย ชำระหนี้ไม่ได้ นอกจากนี้ ยังมีหนี้ที่กำลังจะ ถึงกำหนดชำระจำนวนมากที่คาดว่าจะชำระ ไม่ได้เช่นกัน