

ไพรินทร์ลา บอร์ดบินไทย

เพิ่งเป็นวันเดียว ศาลรับคดีฟื้นฟู ศาลล้มละลายกลางรับ คำร้องขอฟื้นฟูกิจการบริษัท การบินไทย □อ่านต่อหน้า 7

● บินไทย □ ต่อจากหน้า 1

นัดไต่สวนวันที่ 17 ส.ค. พร้อมให้ประกาศ คำสั่งรับคำร้องขอ และวันเวลานัดไต่สวนใน หนังสือพิมพ์รายวันที่แพร่หลายอย่างน้อยหนึ่ง ฉบับ ไม่น้อยกว่าสองครั้ง ด้าน ไพรินทร์ ชูโชติ ฉาวร ขึ้นใจก๊อปปอร์แล้ว หลัง ได้รับแต่งตั้ง แก้ววันเดียว สาเหตุขาดคุณสมบัติตามกฎหมาย ป.ป.ช. เพราะพ้นตำแหน่งรัฐมนตรีไม่ถึง 2 ปี

● ศาลล้มละลายรับคดีบินไทย

เมื่อวันที่ 27 พ.ค. ที่ศาลล้มละลายกลาง ถนนแจ้งวัฒนะ ศาลได้มีคำสั่งคดีดำ ฟฟ 10/2563 ในคำร้องขอฟื้นฟูที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หลังทีมทนายซึ่งได้รับมอบหมาย จากบริษัทการบินไทย มาขึ้นคำร้องขอทำแผน ฟื้นฟูกิจการ เพื่อเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามมติคณะ รัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 พ.ค. โดยแนบเอกสาร ท้ายฟ้องจำนวน 1 บัญชี

ศาลพิจารณาลงมีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟู กิจการ และนัดไต่สวนวันที่ 17 ส.ค. เวลา 09.00 น. และให้ประกาศคำสั่งรับคำร้องขอ และวันเวลานัดไต่สวนในหนังสือพิมพ์รายวัน ที่แพร่หลายอย่างน้อยหนึ่งฉบับ ไม่น้อยกว่า

สองครั้ง ห่างกันไม่เกิน 7 วัน กับให้ส่งสำเนา คำร้องขอแก่เจ้าหนี้ทั้งหลายตามบัญชีรายชื่อ เจ้าหนี้และแก่นายทะเบียนหุ้นส่วน บริษัท หรือนายทะเบียนนิติบุคคลที่เกี่ยวข้อง กรม บังคับคดี และให้ส่งให้แก่สำนักงานคณะ กรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามมาตรา 90/9 แห่งพ.ร.บ.ล้มละลาย พ.ศ. 2483 และให้ประกาศวันเวลานัดไต่สวนโดย วิถีลงโฆษณาทางสื่อเทคโนโลยีสารสนเทศ อีกทางหนึ่ง หากเจ้าหนี้ประสงค์คัดค้าน ให้ ขึ้นคัดค้านก่อนวันนัดไต่สวนนัดแรกไม่ น้อยกว่า 3 วัน มิฉะนั้นถือว่าไม่คัดค้าน

● ชี 5 ช่องทางฟื้นฟูกิจการ

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ภายหลังศาลรับคำรับ ร้องขอฟื้นฟูบริษัทการบินไทยจะก่อให้เกิด สภาวะพักการชำระหนี้ (automatic stay) ตาม มาตรา 90/12 ทันที โดยมีรายงานเหตุผลที่ การบินไทยขึ้นคำร้องขอมีรายละเอียด ดังนี้ บริษัทการบินไทยมีทุนจดทะเบียน 26,989 ล้านบาท หนี้สินรวม 354,494 ล้านบาท สินทรัพย์รวม 349,636 ล้านบาท มีหนี้ถึง กำหนดชำระวันที่ 21 พ.ค.2563 รวม 10,200 ล้านบาท ซึ่งลูกหนี้ที่อยู่ในสถานะที่ไม่สามารถ ชำระหนี้ได้ เหตุที่ศาลควรพิจารณาให้ฟื้นฟู กิจการคือ ธุรกิจการบินไทยมีพื้นฐานดี มีการ ประกอบธุรกิจมานาน และยังได้รับรางวัลต่อ เนื่อง รวมทั้งมีธุรกิจอื่นช่วยสร้างรายได้ cargo, ground service, catering โดยปัญหา หนี้สินเกิดจากภาพรวมอุตสาหกรรมในและ ต่างประเทศ มีการแข่งขันสูง, สถานการณ์ ของโรคโควิด-19 ที่กระทบธุรกิจการบิน, การบินไทยปรับตัวไม่ทันกับสถานการณ์ เพราะอยู่ภายใต้กฎหมายหลายฉบับ หากไม่ ได้ฟื้นฟูจะเสียหายต่อเจ้าหนี้, ลูกหนี้, พนักงาน

และเศรษฐกิจของประเทศชาติ โดยการบินไทย ยังสามารถมีช่องทางฟื้นฟูกิจการ ดังนี้

1.ต้องปรับโครงสร้างหนี้ 2.ต้องเปลี่ยน การบริหารจัดการองค์กร ลดต้นทุน 3.ปรับปรุง เครื่องมือขนส่งทางบิน 4.ปรับปรุงหน่วยธุรกิจ ที่เกี่ยวข้อง และ 5.ปรับปรุงการหารายได้ ประกอบกับการยื่นคำร้องขอของการบินไทย เป็นการยื่นคำร้องขอ โดยสุจริต

สำหรับรายชื่อผู้ทำแผนฟื้นฟูมีการเสนอ บริษัทเออีเอ็นแอนด์ย้ง (EY) บริษัทตรวจสอบ บัญชีและที่ปรึกษาการลงทุน กับกรรมการลูก หนี้ 6 คน ประกอบด้วย 1.พล.อ.อ.ชัยพฤกษ์ ฉิมยะศรีน ประธานกรรมการการบินไทย 2.นายจักรกฤษณ์ พาราพันธกุล รองประธาน กรรมการการบินไทย และรักษาการกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่การบินไทย 3.นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค 4.นายบุญฤทธิ์ หวังเจริญ 5.นาย ไพรินทร์ ชูโชติฉาวร

6.นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ โดยรายชื่อ ผู้ทำแผนในลำดับที่ 3-6 ได้รับการแต่งตั้งเป็น กรรมการการบินไทย เมื่อวันที่ 25 พ.ค. ซึ่ง คำร้องขอของการบินไทยดังกล่าวมีรายละเอียด ครบถ้วนจึงมีคำสั่งรับคำร้อง

● ถ้าแพ้คดีหนี้เพิ่มอีก 2.3 พันล.

รายงานข่าวจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ระบุว่า ณ สิ้นปี 2562 นอกจาก การบินไทยจะมีภาระหนี้สินสะสมรวม 2.42 แสนล้านบาทแล้ว ยังมีความเสี่ยงจากหนี้สิน ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตที่ปัจจุบันยังไม่ได้ แสดงในงบการเงินเพราะยังประเมินมูลค่าไม่ ได้อีกด้วย ซึ่งประกอบด้วย 3 กรณี คือ 1.กรณี ร้องขอให้ธนาคารค้ำประกันเงินกู้ 2.กรณีที่ อาจถูกเก็บภาษีเพิ่ม และ 3.กรณีที่บริษัทมีข้อ พิพาทถูกฟ้องร้องในศาลเรียกค่าเสียหายใน ศาลทั้งในและต่างประเทศ จำนวน 7 คดี

ทั้งนี้ กรณีขอให้ธนาคารค้ำประกันเงินกู้ หากการบินไทยไม่ชำระเงินกู้ผู้ค้ำจะกลับมา ไลบีเรียกหนี้กับการบินไทยได้ กรณีการเก็บ ภาษีอาจถูกเก็บเพิ่มหากรัฐบาลพิสูจน์ได้ ว่าการบินไทยเสียภาษีไม่ครบ และกรณีข้อ พิพาทในศาล หากการบินไทยแพ้คดีต่างๆ จะ ทำให้การบินไทยมีภาระหนี้เพิ่มขึ้น ซึ่งจาก การประเมินผลกระทบของทั้ง 3 กรณีหาก การบินไทยเป็นฝ่ายพ่ายแพ้ คาดว่าต้องมีภาระ หนี้ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นขั้นต่ำ 2,300 ล้านบาท ที่

คำพิพากษาที่ออกในชั้นตอนของศาลหลายคดีนี้จะเป็นอุปสรรคปัญหาใหญ่ที่ผู้บริหารแผนต้องเข้ามาแก้ไขภายใต้ขบวนการฟื้นฟูบริษัทผ่านศาลล้มละลาย เพื่อให้การดำเนินการฟื้นฟูการบินไทยสำเร็จ

สำหรับคดีข้อพิพาทต่างๆ ประกอบด้วย 1.บริษัทได้ขอให้ธนาคารในประเทศออกหนังสือค้ำประกันในวงเงิน 120 ล้านบาท และธนาคารต่างประเทศออกหนังสือค้ำประกันในวงเงิน 429 ล้านบาท โดยหากบริษัทผิดสัญญาเจ้าหนี้จะเรียกร้องกับธนาคารให้ชำระหนี้แทน โดยธนาคารจะมาไล่บริษัทได้ภายหลัง

2.บริษัทถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีพิพาทแรงงานเป็นจำนวน 13 คดี วงเงิน 103 ล้านบาท และถูกฟ้องร้องเป็นจำเลยในคดีเรียกค่าเสียหายในประเทศและต่างประเทศรวมวงเงิน 403 ล้านบาท

3.สำนักงานบริษัทสาขาพนมเปญ กัมพูชา มีภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มจากสรรพากรกัมพูชา กรณีการตีความข้อกฎหมายที่แตกต่างกัน สำหรับปี 2560 โดยประเมินจากภาษี 3 ประเภท ได้แก่ Tax on Profit, Specific Tax และ Withholding Tax รวมภาษีที่ถูกประเมินเพิ่มพร้อมเบี้ยปรับและดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงินประมาณ 80 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมสรรพากรกัมพูชา

4.บริษัทเป็นผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรได้รับหนังสือขอให้ชี้แจงข้อเท็จจริงจากกรมศุลกากรที่ กค 0503(4)/621 ลงวันที่ 28 ส.ค. 2560 เกี่ยวกับความครบถ้วนของใบอนุญาตนำเข้าอาหารเข้ามาในราชอาณาจักร สำหรับสินค้าที่ควบคุมการนำเข้า โดยเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรได้ประเมินค่าภาษีอากรที่ขาดความใบขนสินค้าขาเข้า 252 ฉบับ แล้วพบว่าราคาสินค้ามีจำนวน 492 ล้านบาท อากรขาเข้า 244 ล้านบาท ภาษีสรรพสามิตจำนวน 754 ล้านบาท ภาษีเพื่อมหาดไทยจำนวน 75 ล้านบาท ภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 109 ล้านบาท เงินบำรุงสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพจำนวน 15 ล้านบาท และเงินบำรุงองค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทยจำนวน 11 ล้านบาท บริษัทได้จัดส่งเอกสารเพิ่มเติมให้กรมศุลกากรเพื่อประกอบการพิจารณา และกำลัง

อยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมศุลกากร

● เผยคดีพิพาทอยู่ทั้งใน-ตปท.

รายงานข่าวแจ้งว่า นอกจากนั้นบริษัทยังมีคดีถูกฟ้องไล่เบี้ยให้ชดใช้ค่าเสียหายอีกหลายคดี เกี่ยวกับกรณีที่บริษัทฟ้องร้องคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการกระทำไม่เป็นธรรม (Antitrust) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.กรณีบริษัทถูกสายการบินบริติช แอร์เวย์ ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Case ในประเทศอังกฤษ ร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ยบริษัท เนื่องจากสายการบินบริติช แอร์เวย์ ถูกบริษัท ซึ่งเป็นโจทก์ฟ้องให้ชดใช้ค่าเสียหายจากการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษ (Fuel Surcharge และ Security Surcharge) ในประเทศอังกฤษ ซึ่งยังไม่ได้ประเมินวงเงิน

2.กรณีบริษัทถูกฟ้องในคดี Cargo Civil Case ในสาธารณรัฐเกาหลีเมื่อวันที่ 22 ม.ก. 2557 โดยกลุ่มบริษัทแอลจี ได้แก่ LG Chemical, LG Electronics, LG Display และ LG Life Science ได้ยื่นฟ้องคดีแพ่งต่อสายการบินจำนวน 12 ราย รวมทั้งบริษัท ในวันที่ 27 พ.ย. 2556 เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากการร่วมกันกำหนดราคา Fuel Surcharge ระหว่างสายการบินต่างๆ ในช่วงระหว่างปี 2542-2550 โดยกลุ่มบริษัทแอลจีระบุจำนวนทุนทรัพย์ในคำฟ้องเป็นเงิน พร้อมดอกเบี้ย ประมาณ 12 ล้านบาท

3.กรณีบริษัทถูกสายการบินบริติช แอร์เวย์ สายการบินลุฟท์ฮันซา และสายการบินเคแอลเอ็ม-เอเอฟ ซึ่งเป็นจำเลยในคดี Cargo Civil Case ในประเทศเนเธอร์แลนด์ ยื่นคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ยในช่วงต้นเดือนก.ค. 2558 ซึ่งยังไม่ได้ประเมินวงเงิน

4.กรณีบริษัทมีข้อพิพาทกับบริษัททำอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) กรณีการคิดอัตราค่าสัญญาเช่าพื้นที่และประกอบกิจการ ทำอากาศยานดอนเมือง บริษัทยู่ระหว่างการเจรจากับ ทอท. ซึ่ง ทอท.ขอปรับอัตราค่าเช่า แต่การบินไทยขอจ่ายในอัตราเดิม จึงยังคงตกลงไม่ได้ โดยอยู่ในชั้นอนุญาโตตุลาการ ซึ่งยังไม่ได้ประเมินวงเงินว่ายุติแล้วการบินไทยจะต้องจ่ายค่าเช่าในอัตราเท่าไร

● วิษณุชี้สถานะอโตะมติก สത്യ

เวลา 10.30 น. ที่ทำเนียบรัฐบาล นายวิษณุ

เครื่อง รองนายกรัฐมนตรี ให้สัมภาษณ์ภายหลังนายไมเคิล จอร์จ คีซอมเบอร์ เอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย เข้าพบว่ามี การหารือกันหลายเรื่อง รวมถึงเรื่องการฟื้นฟู บมจ.การบินไทย โดยได้ชี้แจงให้ฟังว่า คณะ กรรมการที่ตนเป็นประธานนั้นไม่ได้เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ และยังบอกว่าอาจมีการฟ้องร้องกัน ทั้งในและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามทูตสหรัฐ ไม่ได้ถามถึงสถานการณ์การเมืองไทย

เมื่อถามถึงกรณีศาลล้มละลายกลางรับคำ ร้องขอฟื้นฟูกิจการเพื่อเข้าสู่กระบวนการ ฟื้นฟู บมจ.การบินไทย นายวิษณุกล่าวว่า ตั้งแต่หน้าที่ศาลรับคำร้องแล้วเท่ากับว่าจะ นี้ได้ใช้พ.ร.บ.ล้มละลาย มาตรา 90/12 ตั้งแต่ หน้าที่ไปเจ้าหนี้จะไม่สามารถฟ้องล้มละลาย หรือทางนี้ได้ก็ ทำได้อย่างเดียวคือการยื่น ขอรับชำระหนี้ ทุกอย่างต้องหยุดชะงักโดย อัตโนมัติ หรือที่เรียกว่า Automatic Stay

● รับศึก 2 ด้านฟื้นฟู-ประกอบการ

“การบินไทยยังสามารถบินและทำธุรกิจ ได้ตามปกติ แต่ต่อจากนี้การบินไทยจะมีศึก 2 ด้าน คือ กระบวนการฟื้นฟู และการประกอบ กิจการตามปกติ ซึ่งในส่วนนี้บอร์ดการบินไทย จะเป็นผู้ดำเนินการ ส่วนการฟื้นฟูนั้นเป็นเรื่อง ของผู้ทำแผน ซึ่งต่อไปผู้ทำแผนจะเปลี่ยนมา เป็นผู้บริหารแผน บอร์ดการบินไทยจะมี บทบาทน้อยมากในเรื่องแผนการฟื้นฟู อย่างไรก็ตามหลังจากศาลล้มละลายกลางรับคำร้องแล้ว ขั้นตอนต่อไปคือกระบวนการไต่สวน โดยปกติ จะใช้เวลาประมาณ 3 เดือน ต่อจากนั้นศาลจะมีคำสั่งว่าจะรับแผนนั้นไว้ หลังศาลรับคำร้อง ไปจนถึงดำเนินการได้ตามแผนฟื้นฟู คาดว่าจะ ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน การฟื้นฟูจะใช้เวลา 5 ปีตามกฎหมาย ทั้งยังขยายเวลาได้ ที่ผ่านมามีบริษัทเข้าสู่การฟื้นฟู 52 แห่ง ประสบความสำเร็จประมาณ 20 แห่ง ล้มละลาย 20 แห่ง อยู่ ระหว่างฟื้นฟูกว่า 10 ปี 7 แห่ง” นายวิษณุกล่าว

นายวิษณุกล่าวต่อว่า เมื่อศาลรับแผนแล้ว ต้องตั้งผู้บริหารแผน ซึ่งเป็นอีกทีมหนึ่ง เหมือนกับเป็นซีอีโอ และทุกอย่างจะอยู่ที่ ผู้บริหารแผน โดยไม่ต้องมารับฟังคณะกรรมการชุดของคน เพราะไม่ใช่บอร์ดใหญ่

โตมโทพารอะไร ไม่ใช่ซูเปอร์บอร์ด เป็นเพียงมินิบอร์ด เป็นไปรษณีย์ ไม่สามารถไปแทรกแซงได้ เพราะตามพ.ร.บ.ล้มละลายระบุว่าหากมีผู้ได้ไปวิ่งเต้นหรือรู้เรื่องอะไรแล้วนำมาเปิดเผย ถือว่ามีความผิด ดังนั้น เราจะไม่ไปยุ่งอะไรกับเขา ต้องทำเฉพาะในบทบาทที่เป็นของภาครัฐ ซึ่งกรณีของการบินไทยนั้น แม้จะหลุดจากการเป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว แต่มีรัฐวิสาหกิจหลายแห่งไปซื้อหุ้นกู้ของการบินไทย รัฐจึงต้องเข้าไปดูแล และการบินไทยจะต้องมาลงที่สนามบินสุวรรณภูมิที่เป็นของรัฐ ดังนั้น จึงต้องมีการติดต่อประสานงานกัน อีกทั้งเวลาที่ซ่อมเครื่องบินก็ต้องประสานกองทัพอากาศ ซึ่งมันยังมีอะไรเชื่อมกันอยู่

● ไพรินทร์ยื่นไขก๊อกพ้นบอร์ด

วันเดียวกัน นายประภาส คงเอียด ผอ.สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สกร.) ในฐานะกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการติดตามการดำเนินงานการแก้ไขปัญหา บริษัทการบินไทย (THAI) เปิดเผยว่า นายไพรินทร์ ชูโชติฉวน ได้ยื่นหนังสือลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทการบินไทย กับประธานบริษัทการบินไทย ซึ่งคาดว่าจะมีผลทันที สาเหตุการลาออกเนื่องติดกฎหมายของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

ซึ่งนายไพรินทร์ยังพ้นจากตำแหน่ง รมช.คมนาคม ไม่ถึง 2 ปี ซึ่งไม่สามารถไปนั่งเป็นกรรมการในบริษัทเอกชนได้ นอกจากนี้สมัยที่นายไพรินทร์เป็น รมช.คมนาคม ได้กำกับดูแลบริษัทการบินไทย จึงเกรงว่าการเป็นกรรมการบริษัทการบินไทยในครั้งนี้จะมีผลประโยชน์ที่ขัดแย้งได้ จึงได้ขอลาออกจากตำแหน่ง เพื่อให้การฟื้นฟูบริษัทการบินไทยมีปัญหา

นายประภาสกล่าวว่า ยังไม่มีความจำเป็นต้องตั้งกรรมการใหม่แทนนายไพรินทร์ เพราะตอนนี้บริษัทการบินไทยเป็นบริษัทเอกชนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ได้กำหนดไว้บริษัทต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่า 5 คน ซึ่งตอนนี้บริษัทการบินไทยมีกรรมการเกินกว่าที่ ก.ล.ต. กำหนด

“การลาออกของนายไพรินทร์ไม่มีผลกระทบต่อแผนฟื้นฟูการบินไทยที่ให้ศาลล้มละลายกลางไปแล้ว และมีชื่อของนายไพรินทร์อยู่ในผู้จัดทำแผนฟื้นฟูได้ เพราะรายชื่อคนทำแผนฟื้นฟูสามารถปรับเปลี่ยนได้ตลอดเวลาจนกว่าศาลจะมีคำสั่งอนุมัติให้ทำแผนฟื้นฟู และการลาออกของนายไพรินทร์ไม่ได้มีปัญหาขัดแย้ง เป็นเรื่องปัญหาของข้อกำหนดของ ป.ป.ช. เท่านั้น” นายประภาสกล่าว