

# นับหนึ่งฟื้นฟู'การบินไทย' เชื่อใน5ปีปลดล็อกสำเร็จ

ศาลล้มละลายกลาง ● เริ่มนับหนึ่ง! ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้การบินไทยเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ พร้อมแต่งตั้งผู้ทำแผน "พีระพันธุ์-ปิยสวัสดิ์" ร่วมทีม ขณะที่คดีการบินไทยเชื่อภายใน 5 ปีปลดล็อกสำเร็จ เจ้าหนี้ก็ต้องยินยอมลดหนี้ด้วย

ศาลพิเคราะห์คำร้องขอฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้ คำคัดค้าน และพยานหลักฐานในสำนวนคดีแล้ว พบว่า ลูกหนี้มีหนี้สิน แต่ปัจจุบันลูกหนี้ยังมีความสามารถในการสร้างรายได้ สาเหตุที่ทำให้ลูกหนี้ประสบปัญหาทางการเงิน มิได้เกิดจากพื้นฐานธุรกิจของลูกหนี้อย่างแท้จริง แต่เกิดจาก

อ่านต่อหน้า 12

## นับหนึ่ง

สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรง ซึ่งเป็นเหตุปัจจัยภายนอกทำให้การประกอบกิจการการบินพาณิชย์ซึ่งเป็นธุรกิจหลักของลูกหนี้และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องต้องลดการให้บริการลงอย่างฉับพลัน เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมการบินในต่างประเทศ หากลูกหนี้ไม่ได้รับการฟื้นฟูกิจการ ภัยย่อมเกิดความเสี่ยงต่อลูกหนี้ เจ้าหนี้ทั้งหลาย ลูกจ้าง ผู้ลงทุนในกิจการของลูกหนี้ ประชาชน และกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

ส่วนช่องทางการฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้นั้น เจ้าหนี้ผู้ให้เช่าหรือผู้ให้เช่าซื้อเครื่องบินหลายรายสนับสนุนให้ลูกหนี้เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ และยินยอมให้ลูกหนี้ใช้เครื่องบินที่ให้เช่าหรือให้เช่าซื้อ โดยพักหรือขยายระยะเวลาชำระหนี้บางส่วน เพื่อสนับสนุนให้ธุรกิจของลูกหนี้ดำเนินต่อไปได้

นอกจากนี้ การที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟู

กิจการของลูกหนี้อย่อมมีผลเป็นเพียงการจัดตั้งกระบวนการบังคับเจ้าหนี้ทั้งหลายและลูกหนี้ ให้เจรจาตกลงกันในเรื่องมูลหนี้ โดยมีผู้ทำแผนเป็นผู้แทนของลูกหนี้ในการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อหาวิธีการรักษามูลค่าทรัพย์สินของลูกหนี้ และเพื่อให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้มากที่สุดด้วยความเป็นธรรม จากข้อเท็จจริงที่วินิจฉัยข้างต้นจึงรับฟังได้ว่า ลูกหนี้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 มาตรา 90/3 และได้ความจริงครบถ้วนตามมาตรา 90/10 คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยประการสุดท้ายว่า บุคคลที่ลูกหนี้เสนอสมควรเป็นผู้ทำแผนหรือไม่

ศาลพิจารณาดูแล้วเห็นว่า ตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติล้มละลายฯ ผู้ทำแผนต้องตรวจสอบรายละเอียดและความเป็นไปได้จากการปรับโครงสร้างหนี้ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้บนหลักการที่ว่าแผนฟื้นฟูกิจการของลูกหนี้จะต้องก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าหนี้ทั้งหลาย และเจ้าหนี้จะต้องได้รับชำระหนี้ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการมากกว่ากรณีที่ลูกหนี้ล้มละลายซึ่งแผนฟื้นฟูกิจการต้องจัดทำขึ้นโดยความยินยอมของเจ้าหนี้และผู้ทำแผน

หากผู้ทำแผนจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการที่ไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าหนี้ที่มีสัดส่วนหนี้ข้างมากตามกฎหมาย หรือทำให้เจ้าหนี้ได้รับความเสียหายเพิ่มขึ้นมากกว่าเดิม แผนฟื้นฟูกิจการเช่นนั้นย่อมไม่ได้รับความเห็นชอบให้มีผลบังคับและผูกมัดเจ้าหนี้ทั้งหลายได้ ด้วยหลักการดังกล่าว บุคคลซึ่งลูกหนี้เสนอเป็นผู้ทำแผน ย่อมไม่สามารถจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการไปตามที่ตนเองต้องการโดยปราศจากความร่วมมือจากเจ้าหนี้อื่นได้ ทั้งเจ้าหนี้ผู้คัดค้านในคดีก็ไม่นำสืบพยานหลักฐานอื่น เพื่อสนับสนุนข้อกล่าวอ้างให้รับฟังได้ตามคำคัดค้าน และไม่ได้เสนอบุคคลอื่นที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเป็นผู้ทำแผนเมื่อข้อเท็จจริงไม่ปรากฏว่า ผู้ที่ลูกหนี้เสนอขาดคุณสมบัติที่เหมาะสมหรือไม่สมควรเป็นผู้ทำ

แผน จึงเห็นสมควรตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ทำแผนตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 มาตรา 90/17

ศาลจึงมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ลูกหนี้ผู้ร้องขอ โดยตั้งบริษัท อีวาย คอร์ปอเรชั่น แอตวอร์ซอรี่ เซอร์วิสเชส จำกัด ร่วมกับพลอากาศเอก ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน, นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค, นายบุญทักษ์ หวังเจริญ, นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์, นายจักรกฤตฎ์ พาราพันธกุล และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้ทำแผน

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ภายหลังประกาศราชกิจจานุเบกษาตั้งผู้ทำแผนแล้ว เจ้าหนี้ต้องยื่นคำขอรับชำระหนี้ภายใน 1 เดือน นับแต่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถ้าไม่ยื่นภายในกำหนดถือว่าไม่มีสิทธิได้รับชำระหนี้

นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร กรรมการบริหาร และรักษาการแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดเผยว่า จากนี้คณะผู้ทำแผนจะดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ ซึ่งจะใช้เวลาโดยเร็วที่สุด คาดว่าการบินไทยจะนำเสนอแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลได้ภายในไตรมาสที่ 4/2563

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะจัดประชุมเจ้าหนี้เพื่อพิจารณาแผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทยประมาณต้นปี 64 ศาลจะมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนและแต่งตั้งผู้บริหารแผนภายในไตรมาสที่ 1 ของปี 64 และการบินไทยจะดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป

ทั้งนี้ในส่วนของผู้ทำแผนนั้น กรมบังคับคดีจะดำเนินการแจ้งเจ้าหนี้ทั้งหลายให้ทราบถึงคำสั่งศาล โดยเจ้าหนี้จะต้องยื่นคำขอรับชำระหนี้ต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กรมบังคับคดี เพื่อไม่ให้เสียสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้คืน โดยการยื่นคำขอรับชำระหนี้มีกำหนดระยะเวลาตามกฎหมายภายใน 1 เดือนนับแต่วันที่มีการประกาศคำสั่งตั้งผู้ทำแผนลงในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งขณะนี้ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการและตั้งผู้ทำแผนแล้ว เจ้าหนี้สามารถยื่นคำขอรับชำระหนี้ได้เลยทางออนไลน์จนถึง 1 เดือนนับแต่ที่คำสั่งศาลได้ประกาศลงราชกิจจานุเบกษา

สำหรับขั้นตอนต่อไป การบินไทย

จะแจ้งให้เจ้าหน้าที่ได้รับทราบถึงความคืบหน้าของการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการและมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นต่อไป การบินไทยมีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ที่จะดูแลเจ้าหน้าที่ทั้งหลายภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถกลับมาให้บริการด้านการบินอย่างเต็มรูปแบบได้โดยเร็ว รวมทั้งสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจการบินได้อย่างเข้มแข็งในฐานะสายการบินแห่งชาติต่อไป

เมื่อถามว่า ระหว่างจัดทำแผนฟื้นฟู จะมีการขอกู้สินเชื่อเพิ่มหรือไม่ นายชาญศิลป์กล่าวว่า ทุกอย่างต้องดำเนินการตามแผนฟื้นฟู ที่ได้อนุมัติแล้ว คาดว่า 5 ปีจะสามารถปลดล็อกได้ แต่เจ้าหน้าที่ก็ต้องยินยอมลดทุนลดหนี้ด้วย ซึ่งการบินไทยมีเจ้าหน้าที่รายใหญ่ 80 เปอร์เซ็นต์ เมื่อมีการลงทะเบียนยื่นขอชำระหนี้จากเจ้าหน้าที่แล้ว จะเห็นด้วยยอดหนี้ที่แท้จริง คาดว่าตัวเลขจะเพิ่มขึ้นจากเดิมไม่มาก

รายงานข่าวแจ้งว่า ภายหลังจากศาลพิจารณาในหลายประเด็น อาทิ การบินไทยมีหนี้สินล้นพ้นตัวจริงหรือไม่ คณะผู้จัดทำแผนที่การบินไทยเสนอมีความสามารถเหมาะสมต่อการดำเนินการฟื้นฟูกิจการหรือไม่ และช่องทางในการฟื้นฟูกิจการ โดยในประเด็นแรก ศาลเห็นว่าลูกหนี้มีหนี้สินมากกว่าสินทรัพย์และส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ โดยลูกหนี้มีทรัพย์สินบางรายการที่ไม่สามารถยึดหรือบังคับชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ได้ นอกจากนั้น ปัจจุบันมีหนี้ที่ถึงกำหนดชำระและลูกหนี้ไม่สามารถชำระหนี้ได้ ลูกหนี้จึงเป็นลูกหนี้อย่างอื่นที่มีหนี้สินล้นพ้นตัวและไม่สามารถที่จะชำระหนี้ตามกฎหมายได้จริง

สำหรับประเด็นต่อมา ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าโครงสร้างธุรกิจของลูกหนี้เป็นธุรกิจที่มีศักยภาพในการสร้างรายได้และมีความจำเป็นต่อระบบการคมนาคมและขนส่งทางอากาศ ลูกหนี้มีทรัพยากรใน

การดำเนินธุรกิจที่มีมูลค่าและมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ รวมทั้งชื่อเสียงและประสบการณ์จากการประกอบกิจการมานาน ทำให้ปัจจุบันลูกหนี้ยังเป็นผู้มีศักยภาพในการสร้างรายได้ โดยสาเหตุที่ประสบปัญหาทางการเงินไม่ได้เกิดจากพื้นฐานธุรกิจของลูกหนี้อย่างแท้จริง แต่เกิดจากสภาพการแข่งขันและผลกระทบจากโควิด-19 ที่ทำให้ลูกหนี้ต้องลดบริการลงอย่างฉับพลัน หากลูกหนี้ไม่ได้รับการฟื้นฟูกิจการกรณีย่อมเกิดความเสียหายต่อลูกหนี้ เจ้าหน้าที่ทั้งหลาย ลูกจ้าง ผู้ลงทุนในกิจการของลูกหนี้ ประชาชน และกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

นายประภาศ คงเอียด ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เปิดเผยหลังศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้การบินไทยเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการและให้มีผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการว่า ขั้นตอนหลังจากนี้จะเป็นหน้าที่ของผู้ทำแผนในการเร่งจัดทำแผนฟื้นฟู เพื่อเสนอให้ศาลเป็นผู้พิจารณาและเห็นชอบ เพื่อให้ผู้บริหารแผนทำการฟื้นฟูกิจการต่อไป ซึ่งกระทรวงการคลังในฐานะที่เคยเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่จะไม่มีสิทธิ์เข้าไปยุ่งเกี่ยวใดๆ กับการทำหรือบริหารแผนฟื้นฟูแล้ว เพราะจะเป็นอำนาจของผู้ทำแผน ศาลล้มละลายกลาง และเจ้าหน้าที่เท่านั้น อย่างไรก็ตาม กระทรวงการคลังในฐานะที่เป็นหนึ่งในเจ้าหนี้ก็ยินดีให้ความร่วมมือในการฟื้นฟูการบินไทย รวมถึงการเจรจาปรับโครงสร้างหนี้ ซึ่งจะพิจารณาแนวทางร่วมกับเจ้าหนี้รายอื่นๆ

“แม้กระทรวงการคลังเคยถือหุ้น 49% เป็นรายใหญ่ แต่ก็เจ้าหนี้รายหนึ่งเท่านั้น ต้องรอให้เข้ามาเจรจาก่อน ส่วนกระแสขอลดราคาพาร์จาก 10 บาทเป็น 25 สตางค์นั้น ก็ต้องรอดูแผนฟื้นฟูก่อนเช่นกัน ซึ่งในฐานะเจ้าหนี้เชื่อว่าทุกอย่างจะดีขึ้น หลังจากศาลพิจารณาแบบนี้ก็สบายใจ มั่นใจว่าดีขึ้นแน่นอน” นายประภาศกล่าว.