

รายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2554
วันพุธที่ 27 เมษายน 2554
ณ ห้องมัยวานรังสรรค์ สโมสรทหารบก ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร

ผู้มาประชุม

1. กระทรวงการคลัง (โดย นายนิติ วิทยาเต็ม ผู้รับมอบฉันทะ)	ถือหุ้น	1,113,931,061 หุ้น
2. ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ จำนวน 3,968 ราย	ถือหุ้น	734,019,141 หุ้น
รวมผู้ถือหุ้นมาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม จำนวน 3,969 ราย	ถือหุ้นทั้งสิ้น	1,847,950,202 หุ้น

เริ่มประชุมเวลา 13.37 น.

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการบริษัทฯ ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม โดยมีกรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม คือ

กรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ

1. นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการบริษัทฯ
2. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ รองประธานกรรมการ คนที่ 1 กรรมการอิสระ และประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนานาบุคลากร
3. นายสถิตย ลิมพงค์พันธุ์ รองประธานกรรมการ คนที่ 2 และประธานกรรมการธรรมาภิบาล
4. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
5. นายบรรยง พงษ์พานิช กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการธรรมาภิบาล
7. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ กรรมการ และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนานาบุคลากร
8. นายอารีพงศ์ ภูษัฒม์ กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล และกรรมการบริหารความเสี่ยง
9. นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการ และกรรมการธรรมาภิบาล
10. นายอภิพร ภาษวัณน์ กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
11. นายประวิช รัตนเพียร กรรมการ
12. นายวราห์ สุจริตกุล กรรมการ

13. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และกรรมการบริหารความเสี่ยง

ฝ่ายบริหารบริษัท

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายกวีพันธ์ เรืองผกา รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี
3. นายปานทิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์
4. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง
5. นาวาอากาศตรี อัสภาวุธ วัฒนางกูร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
6. นายธีรพล โชติชนาภิบาล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
7. นายสาธิต วรละริน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคล
8. นายนิรุจน์ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม
9. นายดนุช บุญนาถ กรรมการผู้จัดการ หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น
10. นายอภิชาติ ดนัยวรรณ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป
11. นางสุคนธ์ นะวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน
12. นางสุนีที อิศวพรชัย ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสื่อสารองค์กรและประชาสัมพันธ์
13. นายประกอบเกียรติ นินนาท ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียมและประกันภัย
14. นางชฎา ธนะภูมิ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
15. นางนารีลักษณ์ วิมุขตานนท์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนและประสานงานการเดินทางลูกค้าพิเศษ
16. นายรัช ตันตน์นิตา ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์
17. นายพิเชษฐ เรียงวัฒนสุข ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงินองค์กร
18. นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีการเงิน
19. เรืออากาศเอก ไสภิต โภคะสุวรรณ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
20. นายพิชัย จีงอนุวัตร กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
21. นายเล็ก กลิ่นวิบูลย์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
22. นางชาริตา ลีลายุทธ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
23. ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น
24. เรืออากาศโท วุฒิชัย สงวนหมำ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมใหญ่
25. เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน

26. เรืออากาศเอก ยุทธสิทธิ์ สุวรรณลอย ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนับสนุนงานซ่อมบำรุงอากาศยาน
27. นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ
28. นางจิระวรรณ เจียสกุล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
29. นายวเรนติ หล้าพระบาง ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกลยุทธ์และแผน
30. นาวาอากาศตรี อลงกต พูลสุข ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน
31. นายดุลยพงศ์ สุขานุศาสตร์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพันธมิตรและพัฒนาธุรกิจการพาณิชย์
32. เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
33. นายฉลองชัย หิรัญยเสชา ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนการตลาดและบริหารรายได้
34. นายกฤตพล ฉันทฤธานนท์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการ
35. เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายครีวการบิน
36. นายบำเพ็ญ สรรพศรี ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร

ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัท ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

1. นายเทอดพงษ์ พงษ์ศักดิ์ศรี
2. นางสาวพัทธมน พุทธิสีมา
3. นางสาวอนุชญา ปาลวัฒน์
4. นางสาววารภรณ์ คุณานนท์โรจน์

อาสาสมัครจากผู้ถือหุ้น ทำหน้าที่กรรมการตรวจนับคะแนน

1. นายพยัพ พงษ์สวัสดิ์
2. นายบวรวิชช วิทยากรณศักดิ์
3. นายสุกุลพัฒน์ สุคันธารุณ

นายอำพน กิตติอำพน ประธาน แจ้งต่อที่ประชุมว่าตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 34 ระบุไว้ว่า “ในการประชุมผู้ถือหุ้น ต้องมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่า 25 คน หรือมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และต้องมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม” ขณะนี้มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองและรับมอบฉันทะ รวมจำนวนทั้งสิ้น 2,015 คน คิดเป็นจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,620,345,579 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 74.23339 ของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ

ปัจจุบันบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นทั้งหมด 106,922 ราย รวมจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 2,182,771,917 หุ้น ประธานจึงกล่าวเปิดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ประจำปี 2554

ประธาน แนะนำคณะกรรมการบริษัทฯ และขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่แนะนำฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ต่อที่ประชุม จากนั้นจึงได้แถลงให้ที่ประชุมทราบถึงข้อบังคับในเรื่องของการประชุมผู้ถือหุ้นว่าจะต้องดำเนินการไปตามระเบียบวาระที่กำหนดไว้ ซึ่งได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกท่านแล้ว ในการดำเนินการประชุมในครั้งนี้จะเป็นไปตามระเบียบวาระ สำหรับการประชุมวาระใดที่จะต้องออกเสียงลงมติ เพื่อการปฏิบัติที่ถูกต้อง และเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงวิธีปฏิบัติในการลงคะแนนเสียง และการนับคะแนนเสียงในวาระต่างๆ ขอให้ นายนิรุจน์ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม เป็นผู้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบ

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม แจ้งต่อที่ประชุมว่า ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 นี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุม และให้เสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 เป็นการล่วงหน้า โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <http://www.thaiair.com> ตั้งแต่วันที่ 29 กันยายน 2553 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2553 สำหรับการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 ในครั้งนี้มีวาระการประชุมรวมทั้งสิ้น 9 วาระ ดังมีรายละเอียดตามหนังสือเชิญประชุมที่ได้นำเสนอต่อผู้ถือหุ้นทุกท่านล่วงหน้าแล้ว

ข้อบังคับในการประชุม

ข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 36 ระบุไว้ว่า “ประธานในที่ประชุม มีหน้าที่ควบคุมการประชุมให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ว่าด้วยการประชุม โดยดำเนินการประชุมให้เป็นไปตามลำดับระเบียบวาระที่กำหนดไว้ในหนังสือนัดประชุม เว้นแต่ที่ประชุมจะมีมติให้เปลี่ยนลำดับวาระด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม”

การอภิปราย

ผู้ใดประสงค์จะกล่าวถ้อยคำต่อที่ประชุม ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะ เมื่อประธานของที่ประชุมอนุญาต แล้วจึงเดินไปยังสถานที่ที่จัดเตรียมไว้ โดยต้องกล่าวถึง ชื่อ-ชื่อสกุลของผู้อภิปราย สถานะเป็นผู้ถือหุ้น หรือผู้รับมอบฉันทะ แล้วจึงอภิปรายในเนื้อหาตามวาระ หากมีผู้ถือหุ้นยกมือหลายคน ประธานในที่ประชุม หรือผู้ที่ดำเนินการประชุมแทนอยู่ในระหว่างนั้น จะอนุญาตให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นก็ได้ โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้นที่ยังมิได้มีโอกาสดำเนินการหรือแสดงความคิดเห็นก่อน การอภิปรายจะต้องอยู่ในประเด็น หรือเกี่ยวกับประเด็นที่กำลังปรึกษากันอยู่ และต้องไม่ฟุ้งเฟ้อ วนเวียน ซ้ำซาก ห้ามผู้อภิปรายแสดงกริยาหรือใช้วาจาไม่สุภาพ ใส่ร้าย หรือเสียดสี หรือแสดงอาการกิริยาในทางก้าวร้าวในที่ประชุม ผู้อภิปรายควรหลีกเลี่ยงการกล่าวถ้อยคำที่อาจมีลักษณะความผิดทางอาญา หรือละเมิดสิทธิทางแพ่งต่อบุคคลอื่น เพื่อเป็นการควบคุมเวลาการประชุมให้เหมาะสม ประธานอาจจำกัดจำนวนคำถามของผู้ถือหุ้นในการอภิปรายในแต่ละวาระได้ตามความจำเป็น

การออกเสียงลงคะแนน

ถ้ามีผู้ใดไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ท่านประธานจะขอให้ผู้ถือหุ้น และผู้รับมอบฉันทะที่ไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ลงคะแนนในบัตรลงคะแนน

การนับคะแนนและการประกาศผลคะแนน

การนับคะแนนวาระที่ 2, 4, 5 และ 7

จะนับคะแนนเสียงเฉพาะผู้ถือหุ้น ที่ลงคะแนนเสียง ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง ในแต่ละวาระ โดยจะนำคะแนนเสียง ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง ดังกล่าว หักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุม ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่ลงคะแนนเห็นด้วยในวาระนั้นๆ มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุม และมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

การนับคะแนนวาระที่ 6 เรื่อง พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

จะนับคะแนนเสียงเฉพาะผู้ถือหุ้นที่ลงคะแนนเสียง ไม่เห็นด้วยและงดออกเสียง โดยจะนำคะแนนเสียง ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงดังกล่าว หักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุม ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่ลงคะแนนเห็นด้วย มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุม

การนับคะแนนวาระที่ 8 เรื่อง พิจารณาเลือกตั้งกรรมการ

จะนับคะแนนเสียงผู้ถือหุ้น ที่ลงคะแนน เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นเสียงที่ไม่ใช้สิทธิ มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุม และมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

กรณีที่จะมีผลทำให้การลงคะแนนเสียงเป็นโมฆะ

- กรณีบัตรลงคะแนนมีการลงคะแนนไม่ตรงตามวาระที่มีการลงคะแนน
- กรณีผู้ลงคะแนนไม่ทำเครื่องหมายใดๆ ในช่องลงคะแนนและส่งให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ เพื่อตรวจนับคะแนน
- กรณีบัตรลงคะแนนชำรุดจนไม่สามารถวินิจฉัยได้ว่า ผู้ลงคะแนนมีความประสงค์จะลงคะแนนเช่นใด
- กรณีบริษัทฯ ตรวจสอบพบในภายหลังว่า ผู้รับมอบฉันทะได้เปลี่ยนแปลงการลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน ทำให้ไม่เป็นไปตามความประสงค์ของผู้มอบฉันทะ

จากนั้น จึงขออาสาสมัครจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น จำนวน 3 คน เป็นกรรมการตรวจนับคะแนน และเชิญผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เพื่อทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง และขอให้ผู้ถือหุ้นทั้ง 3 คน เป็นกรรมการตรวจนับคะแนนทุกวาระประชุมที่มีการลงมติด้วย

นายสมผล ตระกูลรุ่ง ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวต่อที่ประชุมว่า จากการที่ตนได้เข้าร่วมการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ หลายปี และได้มีโอกาสเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ อื่นด้วย พบว่าการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ ใช้ระยะเวลาเวลานานมาก โดยสาเหตุที่ทำให้การประชุมยืดเยื้อเนื่องมาจากการที่อดีตประธานในที่ประชุมอนุญาตให้ผู้ถือหุ้นอภิปรายนอกวาระและนอกประเด็น นอกจากนี้ ในอดีตประธานในที่ประชุมมักจะขอให้ผู้ถือหุ้นอภิปรายแสดงความคิดเห็นในวาระอื่นๆ แต่เมื่อถึงวาระอื่นๆ แล้ว ประธานในที่ประชุมก็จะรวบรัดปิดการประชุมอย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้ถือหุ้นไม่มีโอกาสได้แสดงความคิดเห็น อย่างไรก็ตาม เมื่อปีที่แล้ว ประธานก็ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้แสดงความคิดเห็นในวาระอื่นๆ อย่างเต็มที่ จึงขอให้ประธานรักษามาตรฐานการดำเนินการประชุมเช่นนั้นไว้ และขอให้ประธานควบคุมการประชุมโดยมิให้มีการอภิปรายนอกประเด็น

ประธาน กล่าวขอบคุณสำหรับความคิดเห็น และชี้แจงว่า จะพยายามดำเนินการประชุมให้มีประสิทธิภาพ โดยก่อนเริ่มการประชุมได้สอบถามความคิดเห็นของผู้ถือหุ้นในหลายเรื่องซึ่งจะนำมาบรรจุในวาระแจ้งให้ที่ประชุมทราบนี้ อันดับแรก คือ ในระหว่างการนับคะแนนในวาระที่ 4, 5, 6, 7 และ 8 จะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นที่เกี่ยวกับวาระนั้น และจะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นในวาระอื่นๆ อย่างเต็มที่ จากนั้น ประธานกล่าวต่อว่า ในที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2 ปีที่ผ่านมา ตนในฐานะประธานในที่ประชุมมีความเห็นว่าข้อคิดเห็นของผู้ถือหุ้นเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ และเคารพในการแสดงความคิดเห็นของผู้ถือหุ้น อย่างไรก็ตาม หากเป็นเรื่องนอกวาระ หรือเป็นเรื่องส่วนตัว ก็มีความจำเป็นจะต้องบังคับใช้ข้อบังคับของบริษัทฯ ว่าด้วยการประชุมอย่างเคร่งครัด

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น กล่าวเห็นด้วยกับความเห็นของเรื่องการดำเนินการประชุมให้เป็นไปตามระเบียบวาระ และสอบถามว่าบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 5 หรือไม่ เนื่องจากบริษัทฯ อาจประสบปัญหาเช่นเดียวกับบริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน) (PTTAR) และกล่าวแสดงความคิดเห็นว่า วาระที่ 1 เป็นวาระที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ จึงเห็นว่าควรให้งดการอภิปรายเพื่อนำไปอภิปรายในวาระอื่นๆ

ประธาน ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่า บริษัทฯ ไม่มีข้อบังคับที่กำหนดห้ามผู้ถือหุ้นต่างชาติถือหุ้นเกินร้อยละ 5 แต่จะตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ทราบต่อไป

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประธาน แจ้งต่อที่ประชุมเรื่องหลักการดำเนินนโยบาย หรือแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยคณะกรรมการและฝ่ายบริหารยึดหลักสำคัญ 3 ประการ คือ การดำเนินการให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและลูกค้าเป็นอันดับหนึ่ง โดยการให้ความสำคัญกับลูกค้า จะทำให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้อย่างเต็มที่ ดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ และมีผลกำไรให้ได้มากที่สุด ประการที่สอง คือ การแก้ไขปัญหาเรื่องโครงสร้างทางการเงิน ซึ่งแม้ว่าคณะกรรมการและฝ่ายบริหารได้ทำสำเร็จในระดับหนึ่งแล้ว แต่ยังคงต้องฝ่าฟันวิกฤติและการแข่งขันในเรื่องต่างๆ ต่อไป ดังนั้น ยุทธศาสตร์การบริหารความเสี่ยงเรื่องราคาน้ำมัน ระบบการเงิน การปฏิบัติการและการบริการต่างๆ ยังถือเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่ต้องดำเนินการต่อไป ประการสุดท้าย ยุทธศาสตร์หลักซึ่งจำเป็นและหลีกเลี่ยงไม่ได้ คือ ระบบธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ จะต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคม ดังจะเห็นได้จากวิสัยทัศน์ที่ได้นำเสนอต่อผู้ถือหุ้นก่อนเริ่มการประชุม เนื่องจากปีนี้เป็นปีเฉลิมฉลองพระชนม์มายุครบ 84 พรรษา ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว บริษัทฯ จึงริเริ่ม

โครงการ 84 ปี รวมใจถวายในหลวงเพื่อโครงการสถาบันแพทย์สยามมินทรราชิราช โรงพยาบาลศิริราช เพื่อการมีส่วนร่วมในการช่วยให้ผู้คนมีสุขภาพที่ดีและช่วยในการสร้างแหล่งความรู้ให้กับประเทศ จึงขอเชิญชวนทุกคนให้ได้มีส่วนร่วมในโครงการนี้ เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในปีที่สำคัญนี้

จากนั้น ประธาน กล่าวต่อไปว่า เรื่องห้องน้ำของสถานที่จัดประชุม ซึ่งผู้ถือหุ้นหลายท่านตำหนิว่า จะต้องเดินลงไปชั้นล่างเพื่อใช้ห้องน้ำ ขอเรียนว่า เป็นข้อจำกัดของสถานที่ ซึ่งบริษัทฯ เพิ่งได้รับแจ้งเมื่อช่วงเช้าที่ผ่านมาว่า สโมสรทหารบกมีความจำเป็นที่จะต้องปิดห้องน้ำชั้นบนเพื่อซ่อมแซม จึงต้องขอภัยต่อทุกท่านมา ณ ที่นี้ และสำหรับเรื่องอาหารที่เย็นเกินไปมีผู้ถือหุ้นเสนอความเห็นว่าจะติดตั้งไมโครเวฟตามจุดต่างๆ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถอุ่นอาหารได้เอง หรือจัดทำเป็นปิ่นโตแทน ซึ่งบริษัทฯ ขอน้อมรับความคิดเห็นของผู้ถือหุ้นไว้พิจารณา ประการสุดท้าย จะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอภิปรายแสดงความคิดเห็นอย่างเต็มที่ ในระหว่างการประชุมฉบับคะแนนในวาระที่ 4, 5, 6, 7, 8 และในวาระที่ 9 วาระอื่นๆ ทั้งนี้ 2 ปีที่ผ่านมา ผู้ถือหุ้นได้มีอุปการะคุณต่อบริษัทฯ และได้ให้ข้อคิดเห็นที่ดีๆ ต่อคณะกรรมการมาตลอด จึงหวังด้วยใจบริสุทธิ์ว่า ในปีนี้คณะกรรมการคงจะได้ความรู้ ข้อคิดเห็นที่ดีๆ จากผู้ถือหุ้น เพื่อนำไปดำเนินการต่อไป

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ประธานจึงได้ดำเนินการเข้าสู่วาระที่ 2 ต่อไป

วาระที่ 2 เรื่องพิจารณารับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553

ประธาน กล่าวต่อที่ประชุมว่า เลขานุการการประชุมเสนอขอแก้ไขรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 ตามที่ผู้ถือหุ้นได้มีการทักท้วงในรายงานการประชุมดังกล่าว โดยขอให้เลขานุการการประชุม ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบ

เลขานุการการประชุม ชี้แจงว่า คณะกรรมการบริษัทฯ เสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นรับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 ตามที่ได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุมแล้วตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2554 ล่วงหน้าก่อนการประชุมเกินกว่า 21 วัน ซึ่งมากกว่าข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่กำหนดให้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้น 14 วันก่อนวันประชุม ทั้งนี้ สืบเนื่องจาก นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น ได้แสดงความประสงค์ขออภิปรายต่อที่ประชุมในการประชุมดังกล่าว แต่เนื่องจากระยะเวลาการประชุมมีจำกัด จึงมิได้อภิปราย แต่ได้

มอบเอกสารต่อประธานที่ประชุม และขอให้นำเนื้อหาในเอกสารบันทึกไว้ในรายงานการประชุมด้วย ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว

ประธาน สอบถามว่า มีผู้ถือหุ้นอื่นประสงค์จะซักท้วง หรือขอให้แก้ไขรายงานการประชุมเพิ่มเติมอีกหรือไม่

นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ในการประชุมที่ผ่านมามักมีปัญหาการรับรองรายงานการประชุม เมื่อปีที่แล้ว ตนจึงได้กล่าวแสดงความคิดเห็นอย่างรวบรัดโดยจะนำไปอภิปรายในวาระอื่นๆ ตามคำขอของประธาน แต่เมื่อถึงวาระอื่นๆ ก็ไม่ได้รับคำตอบและไม่มีโอกาสได้อภิปราย ในปีนี้ตนจึงได้ส่งหนังสือถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเพื่อขอให้สนับสนุนการนำเสนอเรื่องการทุจริตของผู้บริหารบริษัทฯ ต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยให้เลื่อนวาระอื่นๆ มาพิจารณาเป็นวาระที่ 2 และกล่าวต่อไปว่า การทุจริตส่งผลให้การจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นมีจำนวนน้อยลง และตนมั่นใจว่ามีการทุจริตเกิดขึ้น และมีหลักฐานชัดเจนเกี่ยวกับการทุจริต นอกจากนี้ ตนได้ส่งหนังสือถึงบริษัทฯ ลงวันที่ 4 เมษายน 2554 สอบถามถึงมติของการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 10/2551 เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2551 ว่ามีมติทั้งหมดกี่ข้อ เนื่องจากตนมีเอกสารของบริษัทฯ 2 ฉบับ ฉบับหนึ่งมีมติ 2 ข้อ อีกฉบับหนึ่งมีมติ 3 ข้อ โดยมีมติข้อที่ 3 นั้นไม่แน่ใจว่าเป็นมติปลอมหรือไม่ และได้มีการนำเอามตินี้ไปเป็นหลักฐานในการเบิกจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับการสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสด้วย

ประธาน ชี้แจงว่า ประเด็นที่ผู้ถือหุ้นได้กล่าวถึงนั้นจะเปิดโอกาสให้อภิปรายและซักถามอย่างเต็มที่ในวาระอื่นๆ ทั้งนี้ การเลื่อนวาระขึ้นมาเป็นการเปลี่ยนแปลงลำดับวาระจากที่ได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นไปแล้ว ซึ่งจะทำให้เสียเวลา ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการประชุมมีประสิทธิภาพ ในระหว่างการนับคะแนน และในวาระอื่นๆ จะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นอภิปราย แสดงความคิดเห็น หรือสอบถามในประเด็นต่างๆ อย่างเต็มที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้

นายมนต์ชัย ราบรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า การบันทึกรายงานการประชุมของปีที่ผ่านมาเป็นบันทึกการประชุมที่สามารถยอมรับได้ ยกเว้นข้อผิดพลาดเล็กน้อยในเรื่องคอมพิวเตอร์ซึ่งตนจะชี้แจงในวาระการสรุปผลการดำเนินงาน

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น เสนอความเห็นที่ควรส่งรายงานการประชุมให้กับผู้ถือหุ้นหลังจากการประชุม 14 วัน โดยไม่ต้องรอจนถึงการประชุมปีถัดไป

ประธาน รับทราบความเห็นและเชิญให้ผู้ถือหุ้นท่านต่อไปอภิปราย

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น สอบถามถึงการรับรองรายงานการประชุมว่า จะรับรองที่ละหน้าหรือรับรองทั้งฉบับในคราวเดียว

ประธาน ตอบข้อซักถามว่า การรับรองรายงานการประชุมจะรับรองทั้งฉบับในคราวเดียว

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ตามที่ตนได้อ่านรายงานการประชุมพบว่าไม่มีคำตอบสำหรับหลายประเด็น เช่น กรณีทุจริตตัวที่ลอนดอนกว่า 6,000 ล้านบาท

ประธาน ชี้แจงว่า เนื่องจากในวันประชุมดังกล่าวอาจยังไม่มีคำตอบสำหรับคำถามของผู้ถือหุ้น ดังนั้น จึงไม่มีการบันทึกลงในรายงานการประชุม แต่หากผู้ถือหุ้นยังมีข้อสงสัยในประเด็นใด จะดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ตอบข้อสงสัยนั้นๆ โดยตรงต่อไป

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤษชัย ผู้ถือหุ้น กล่าวถึงข้อซักถามของตนในการประชุมคราวที่แล้ว ปรากฏตามหน้าที่ 13 เกี่ยวกับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปิดล้อมท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ซึ่งตนทราบว่า คดีหนึ่งศาลแพ่งได้มีคำพิพากษาให้จำเลยชดใช้ค่าเสียหายแก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเงิน 523 ล้านบาท จึงขอให้ชี้แจงถึงความคืบหน้าในคดีที่บริษัทฯ เป็นโจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายในเรื่องดังกล่าว

ประธาน ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่า ขณะนี้คดีดังกล่าวอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล

นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น แสดงความคิดเห็นว่า ประธานดำเนินการประชุมรวบรัดและเร็วเกินไป หากรายงานการประชุมมีสิ่งผิดพลาดก็ควรจะให้ถูกต้อง และเห็นควรให้พิจารณารับรองเป็นรายหน้า โดยส่วนที่ตนอภิปรายในหน้า 18 ของรายงานการประชุมดังกล่าว นั้น บันทึกไม่ครบถ้วน และบางส่วนที่ตนไม่ได้เป็นผู้อภิปรายก็ใส่ชื่อตนเป็นผู้อภิปราย

ประธาน สอบถามว่า ในรายงานการประชุม หน้า 18 ในย่อหน้าซึ่งมีข้อความขึ้นต้นว่า “นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า เนื่องจากการประชุมยืดเยื้อ หากตนอภิปรายเพิ่มเติมก็จะทำให้ยืดเยื้อต่อไปอีก” ผู้ถือหุ้นเป็นผู้กล่าวไว้ถูกต้องหรือไม่

นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น ตอบว่าตนเป็นผู้พูดเรื่องดังกล่าว แต่เอกสารที่ตนเสนอให้ประธาน เพื่อนำมาบันทึกในรายงานการประชุมควรจะต้องนำมาบันทึกต่อท้ายย่อหน้าดังกล่าวในหน้า 18 จึงจะไม่ทำให้เกิดความสับสน ทั้งนี้ ตนเห็นว่าการจัดทำและบันทึกรายงานการประชุมเป็นเรื่องของหลักการ ข้อกฎหมาย และการรักษาสัญญาสภาพบุรุษของประธาน โดยในการประชุมปีที่แล้วได้เกิดเหตุการณ์ทางการเมืองขึ้นอย่างรุนแรง ประธาน จึงเร่งรัดขอให้ที่ประชุมลงมติเพิ่มทุนของบริษัท และขอร้องให้ผู้ถือหุ้นอภิปรายอย่างรวบรัดที่สุด ซึ่งตนได้ให้ความร่วมมือ โดยจัดทำเรื่องที่จะมาอภิปรายเป็นเอกสารเพื่อให้มีการบันทึกการประชุมอย่างถูกต้อง และเพื่อให้ผู้ถือหุ้นและประธาน ได้ทราบถึงการบริหารงานที่ไม่โปร่งใสและขาดธรรมาภิบาลของบริษัท โดยจะมีการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวหรือไม่ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของประธาน เพราะเรื่องดังกล่าวมีอายุความถึง 10 ปี โดยเมื่อจบการประชุม ตนได้มอบเอกสารดังกล่าวให้กับประธาน เพื่อนำไปบันทึกในรายงานการประชุมได้อย่างถูกต้อง แต่เมื่อผ่านไป 3 เดือน ตนได้ทำหนังสือขอสำเนาบันทึกรายงานการประชุมใหญ่สามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ซึ่งตามกฎหมาย บริษัทฯ มีหน้าที่จะต้องจัดทำแล้วเสร็จภายใน 15 วันนับแต่วันประชุม อย่างไรก็ตาม เมื่อตนได้รับสำเนารายงานการประชุมดังกล่าวซึ่งรับรองโดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และประธาน ปรากฏว่า ในรายงานการประชุมดังกล่าว ไม่ปรากฏเรื่องที่ตนขอให้บันทึก จึงได้ทำหนังสือเพื่อสอบถามว่าเหตุใดจึงไม่มีการบันทึกเรื่องของตน และบริษัทฯ ได้มีหนังสือชี้แจงว่า เกิดการผิดพลาดในการจัดทำรายงานการประชุม และไม่สามารถทำการแก้ไขรายงานการประชุมได้ ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ 2554 บริษัทฯ จึงมีหนังสือแจ้งว่า บริษัทฯ จะนำเอกสารที่ตนได้มอบให้จัดทำเป็นใบแทรกประกอบไว้ท้ายรายงานการประชุม ดังนั้นจึงขอให้ชี้แจงว่า ตามหลักการในการจัดทำรายงานการประชุม โดยการนำเนื้อความในเอกสารที่ผู้ถือหุ้นเสนอไปแทรกไว้ในใบแทรกท้ายรายงานการประชุมจะถือเป็นส่วนหนึ่งของรายงานการประชุมหรือไม่ และจะดำเนินการอย่างไรเพื่อให้เป็นหลักฐานว่า มีการรับทราบแล้วว่ามีผู้ถือหุ้นมาอภิปรายเรื่องและผู้บริหารบางท่าน มีการกระทำที่ส่อไปในทางทุจริต

ประธาน กล่าวขอภัยต่อผู้ถือหุ้นในข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นในการบันทึกรายงานการประชุม และจะไม่ให้เกิดขึ้นอีกในอนาคต และกล่าวชี้แจงว่า ได้ดำเนินการแก้ไขอย่างที่ดีที่สุดโดยการนำเอกสารดังกล่าวของนายวิสุทธิ สหชาติมานพ ซึ่งมีประมาณ 8 – 9 ประเด็น จัดทำเป็นเอกสารแนบต่อท้ายรายงานการประชุม ตามที่เลขานุการการประชุมได้ชี้แจงต่อที่ประชุม ทั้งนี้ เมื่อมีการรับรองรายงานการประชุม เอกสารดังกล่าวจะถือ

เป็นส่วนหนึ่งของรายงานการประชุม สำหรับการตอบคำถามในประเด็นต่างๆ ซึ่งในบางประเด็นก็เป็นที่รับทราบแก่สาธารณชนแล้ว หากผู้ถือหุ้นต้องการคำชี้แจงเพิ่มเติมในประเด็นหลักๆ ก็ขอความกรุณาผู้ถือหุ้นอภิปรายในวาระอื่นๆ ตามที่ได้ตกลงกันได้ และเสนอให้แก้ไขรายงานการประชุม โดยเพิ่มเติมข้อความในหน้าที่ 18 ต่อท้ายย่อหน้าที่นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้นกล่าวไว้ โดยเพิ่มข้อความในวงเล็บว่า “ดังมีรายละเอียดตามที่นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ เสนอในเอกสารแนบ 1” นอกจากนี้ ประธาน กล่าวไว้ว่า วิธีการเสนอข้อคิดเห็นหรือประเด็นคำถามเป็นเอกสารดังเช่นวิธีของนายวิสุทธิ สหะชาติมานพ นี้เป็นวิธีที่ดี หากผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อคิดเห็น หรือประเด็นคำถาม สามารถเสนอในรูปแบบเอกสารเพื่อนำไปแนบท้ายรายงานการประชุมก็ได้ โดยประธาน สามารถสั่งการให้ฝ่ายบริหารชี้แจงเป็นลายลักษณ์อักษรในแต่ละประเด็นและนำมาประกอบในรายงานการประชุมคราวถัดไป ซึ่งวิธีดังกล่าวจะทำให้ไม่เสียเวลา และทำให้การประชุมของบริษัทฯ พัฒนาต่อไปได้ด้วยความร่วมมือจากท่านผู้ถือหุ้น

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น ชักถามเรื่องสถานะภาพของการดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ เนื่องจากในขณะที่สมัครเข้ารับการสรรหานั้น นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ เป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติต้องห้าม แต่คณะกรรมการสรรหาฯ ได้รับสมัครนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ต่อมาในเดือนมิถุนายนปี 2552 คณะกรรมการสรรหาฯ ประกาศว่านายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ได้รับการสรรหาเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เพียงคนเดียว ซึ่งในขณะนั้นนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ยังคงเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติต้องห้ามในการที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทฯ รอจนกระทั่งเดือนตุลาคมปี 2552 ซึ่งเป็นเวลาที่นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ พ้นจากคุณสมบัติต้องห้ามนั้นจึงแต่งตั้งให้นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ เป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อย่างถูกต้องตามกฎหมาย จะเห็นได้ว่าช่วงเวลาตั้งแต่การรับสมัครจนถึงการแต่งตั้งนั้นใช้เวลาถึง 11 เดือน โดยที่ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว บริษัทฯ ประสบปัญหาและวิกฤติการณ์ทางการเงินจากผลประกอบการที่ขาดทุนในปี 2551 จำนวน 21,000 ล้านบาท ขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างรุนแรงจนทำให้บริษัทฯ เข้าสู่แผนฟื้นฟูกิจการในเดือนมกราคมปี 2552 แต่บริษัทฯ กลับไม่แต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทั้งที่มีผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเข้าสู่กระบวนการสรรหา แต่บริษัทฯ รอถึง 11 เดือน เพื่อแต่งตั้งนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ดังนั้น จึงขอให้ชี้แจงเกี่ยวกับขั้นตอนการแต่งตั้งนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ด้วย และหากที่ตนกล่าวมาคลาดเคลื่อนก็ต้องขอภัยนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ มา ณ ที่นี้ เนื่องจากเมื่อนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ เข้ารับตำแหน่งได้ทำให้ผลประกอบการของบริษัทฯ ในบางเรื่องดีขึ้น

ประธาน กล่าวขอบคุณนายวิสุทธิ สหะชาติมานพ และกล่าวว่าได้บันทึกความเห็นไว้แล้ว แต่เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับข้อกฎหมายจึงจะให้ฝ่ายบริหารชี้แจงให้ทราบต่อไป พร้อมทั้งกล่าวชี้แจงว่า ในปี 2552

ก่อนที่นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ จะเข้ารับตำแหน่ง บริษัทฯ มีกำไรถึง 7,000 กว่าล้านบาท และได้ประกาศจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นด้วย

Mr. BASANT KUMAR DUGAR ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า การที่สายการบินต่างๆ ที่บินเข้าสู่ประเทศไทยนั้น ทำให้ประเทศไทยและการบินไทย เป็นที่รู้จักแพร่หลายไปทั่วโลก จึงควรรักษาชื่อเสียงนี้ไว้ และได้เสนอแนะให้มีการส่งรายงานการประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมภายใน 15 วัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการประหยัดเวลาของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้นทุกคน นอกจากนี้ ขอให้บริษัทฯ จัดให้มีข้อมูลกิจกรรมของบริษัทฯ และของกรรมการเพื่อนักลงทุน เช่น การนำเสนอข้อมูลของบริษัทฯ (road show) หรือ ราวด์โชว์ ที่บริษัทฯ ได้รับ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นต่างชาติทราบข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมของบริษัทฯ หากบริษัทฯ จัดให้มีเครือข่ายเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวได้ จะเป็นทางหนึ่งในการให้ผู้ถือหุ้นมีส่วนร่วม

ประธาน กล่าวขอบคุณ Mr. BASANT KUMAR DUGAR ต่อที่ประชุม และรับทราบถึงความหวังดีของ Mr. BASANT KUMAR DUGAR ที่อยากให้บริษัทฯ ก้าวหน้าต่อไปในธุรกิจระดับโลก และได้แจ้งต่อที่ประชุมถึงข้อเสนอแนะเรื่องข้อมูลการลงทุนของบริษัทฯ ที่ควรจะให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบด้วย

นายสมศักดิ์ มาณพ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า ในรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ส่วนที่ต่อจากหน้า 61 คือหน้า 1 - 10 เป็นเอกสารที่นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ได้ยื่นให้บริษัทฯ เพื่อบันทึกในรายงานการประชุมใช่หรือไม่ และขอให้บันทึกไว้ด้วยว่า ข้อความส่วนนี้เป็นข้อความที่นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ได้ส่งมอบเอกสารเพื่อให้บริษัทฯ บันทึกในรายงานการประชุม

ประธาน กล่าวว่า ข้อความดังกล่าวเป็นเอกสารที่นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ได้เสนอขอให้บันทึกไว้ในรายงานการประชุม และเลขานุการการประชุมได้ชี้แจงแล้วว่า เป็นบันทึกที่ประกอบในรายงานการประชุม และได้ชี้แจงต่อนายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ในประเด็นนี้ไปแล้ว จากนั้น กล่าวชี้แจงเพิ่มเติมต่อเอกสารของนายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ซึ่งพาดพิงถึงผู้อื่นซึ่งไม่ได้อยู่ในที่ประชุมนี้ ในเรื่องการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจัดหาเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ว่าขัดกับมติคณะรัฐมนตรี และบริษัทฯ ยังไม่ได้ดำเนินการตามกฎหมายใดๆ นั้น ขอเรียนต่อที่ประชุมว่า ขณะนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวแล้ว โดยศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษายกฟ้อง และคดีอยู่ในการพิจารณาของศาลอุทธรณ์ สำหรับประเด็นเกี่ยวกับขั้นตอนการสรรหาและคุณสมบัติของนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ในการดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่นั้น ขอยืนยันว่า

จากรายงานการประชุมคณะกรรมการ ชั้นตอนต่างๆ ได้ถูกตรวจสอบและมีการขอความเห็นจากคณะกรรมการ กฤษฎีกาเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวแล้ว โดยจะชี้แจงรายละเอียดเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้ถือหุ้นด้วย

นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวทักท้วงว่า ในรายงานการประชุมตอนท้ายของหน้า 52 ต่อเนื่องมาหน้า 53 ตนไม่ได้เป็นผู้อภิปรายตามที่ได้บันทึกไว้ แต่ได้ใส่ชื่อตนลงไป จึงขอให้ประธานสืบหา ผู้อภิปราย

ประธาน ขอให้แก้ไขข้อความ "นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ" ในหน้า 52 บรรทัดที่ 5 จากด้านล่าง และ หน้า 53 บรรทัดที่ 4 จากด้านบน เป็น "ผู้ถือหุ้นรายหนึ่ง" เป็นผู้อภิปรายโดยไม่จำเป็นต้องระบุชื่อ จากนั้น จึงขอให้ประชุมรับรองรายงานการประชุม

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน รับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 ดังนี้

เห็นด้วย	1,733,431,482	เสียง	ร้อยละ	97.50240
ไม่เห็นด้วย	9,000	เสียง	ร้อยละ	0.00051
งดออกเสียง	44,394,071	เสียง	ร้อยละ	2.49709

วาระที่ 3 เรื่องรับทราบรายงานกิจการประจำปี 2553

ประธาน ขอให้ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้รายงานในวาระนี้

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวรายงานผลการดำเนินงานปี 2553 ต่อที่ประชุมว่า ในปี 2553 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงในหลายๆ ด้าน ซึ่งในภาพรวมถือว่าปี 2553 เป็นปีที่มีการเปลี่ยนแปลงหลายด้านในทางที่ดี และอาจถือได้ว่าเป็นปีที่ดีที่สุดปีหนึ่งของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ มีรายได้จากการขายรวมทั้งหมด หนึ่งแสนแปดหมื่นล้านบาท เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 11.7 จากปี 2552 และมีกำไรสุทธิ 15,398 ล้านบาท เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 100 ปริมาณขนส่งผู้โดยสาร - กิโลเมตร (RPK) เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5.9 ปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 38.4 ทั้งนี้ มีปัจจัยบวก คือ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก จากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในปี 2551 และราคาน้ำมันปรับตัวขึ้นมาเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เผชิญ

กับปัจจัยลบ 2 ประการ คือ เหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดที่ประเทศไอซ์แลนด์ เป็นผลให้ต้องระงับเที่ยวบินไปทวีปยุโรปในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ทั้งนี้ ทวีปยุโรปเป็นตลาดที่สำคัญที่สุดของบริษัทฯ และปัจจัยลบที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ เหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศไทยในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปีที่แล้ว ซึ่งมีผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงค่อนข้างมาก เมื่อพิจารณา ปริมาณขนส่งผู้โดยสาร - กิโลเมตร (RPK) จะเห็นว่าในไตรมาสที่ 1 มีอัตราที่ตีมาก Cabin Factor คือ อัตราส่วนของผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่ง มีอัตราสูงถึงร้อยละ 80 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงที่สุดในประวัติศาสตร์ของบริษัทฯ แต่เมื่อเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศ มีการชุมนุมประท้วง และเหตุการณ์รุนแรง ประกอบกับเหตุการณ์ภูเขาไฟระเบิดที่ประเทศไอซ์แลนด์ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร จึงลดลงอย่างรวดเร็วในไตรมาสที่ 2 อัตราส่วนของผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่ง ลดลงเหลือประมาณร้อยละ 64 และปรับตัวสูงขึ้นเพียงเล็กน้อยเมื่อเหตุการณ์สงบลง เนื่องจากนักท่องเที่ยวยกเลิกแผนการเดินทาง อย่างไรก็ตาม ในปี 2553 ปริมาณขนส่งผู้โดยสาร - กิโลเมตร เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5.9 และอัตราส่วนของผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่ง โดยเฉลี่ยร้อยละ 73 เป็นอัตราที่ดีพอสมควร แต่ปริมาณขนส่งผู้โดยสาร - กิโลเมตร และอัตราส่วนของผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่ง น่าจะดีกว่านี้ หากในปีที่ผ่านมาไม่เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง

สำหรับการขนส่งสินค้า ปริมาณการขนส่งสินค้า ตัน-กิโลเมตร (RFTK) เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 38.4 เป็นผลมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในปีที่ผ่านมาและจากการที่บริษัทฯ ได้เช่าเครื่องบินสำหรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะจำนวน 2 ลำ อย่างไรก็ตาม ปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้า คือ ปัญหาราคาน้ำมันซึ่งเริ่มทวีความรุนแรงขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันเป็นต้นทุนสำคัญของบริษัทฯ คิดเป็นอัตราประมาณร้อยละ 30-40 ของต้นทุน ในปีที่ผ่านมา ราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยประมาณ 94 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เปรียบเทียบกับปี 2552 ซึ่งมีราคาประมาณ 75 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ส่งผลให้บริษัทฯ มีต้นทุนเพิ่มขึ้นในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2554 ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นไปประมาณ 120 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั้งปีของปี 2551 ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารได้เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยการปรับค่าโดยสารขึ้น นอกจากนี้ การแข่งขัน เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เนื่องจากสภาพการณ์ในโลกได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมากจากที่มีสายการบินในโลกเพียงไม่กี่สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ คือ การบินไทย เจแปนแอร์ไลน์ คาเธ่ย์แปซิฟิก บริทิชแอร์เวย์ ต่อมา มีสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบใหม่ๆ เข้ามาแข่งขันเพิ่มขึ้น เช่น การ์ต้าแอร์เวย์ เอทิฮัดแอร์เวย์ เอมิเรตส์แอร์ไลน์ เป็นต้น และมีสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) เข้ามาแข่งขันอีกเป็นจำนวนมาก เช่น แอร์เอเชีย Jet Star ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศออสเตรเลีย หรือสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศอินเดีย ซึ่งเข้ามาแย่งชิงส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ในตลาดส่วนล่าง โดยตลาดส่วนล่างซึ่งเป็นตลาดของกลุ่มคนที่ไม่เคยเดินทางโดยสายการบินนั้นเป็นตลาดที่มี

อัตราการเติบโตสูงมาก และเป็นตลาดเป้าหมายของสายการบินต้นทุนต่ำ และเป็นตลาดที่บริษัทฯ เสียส่วนแบ่งการตลาดค่อนข้างมากตลอดระยะเวลา 7-8 ปี ที่ผ่านมา นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ พบว่ามีการเติบโตอย่างรวดเร็วมาก โดยในปี 2543 ในทวีปยุโรป สายการบินต้นทุนต่ำมีเส้นทางการบินเพียงไม่กี่เส้นทาง แต่ในปัจจุบัน สายการบินต้นทุนต่ำมีเส้นทางการบินคิดเป็นอัตราร้อยละ 38 ของการเดินทางในทวีปยุโรป และร้อยละ 28 ของการเดินทางในทวีปอเมริกา และร้อยละ 17 ของการเดินทางในทวีปเอเชีย และเนื่องจากมีสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ๆ ซึ่งมีศักยภาพเข้ามาแข่งขันหลายราย โดยมุ่งเน้นตลาดของกลุ่มคนที่ไม่เคยเดินทางโดยสายการบินมาก่อน ทำให้ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ในประเทศไทย ในปัจจุบันมีอัตราร้อยละ 39.8 ลดลงจากเดิมซึ่งมีอัตราร้อยละ 83.8 สำหรับส่วนแบ่งการตลาดในภูมิภาค ในปัจจุบันมีอัตราร้อยละ 33.2 ลดลงจากเดิมซึ่งมีอัตราร้อยละ 42.2 โดยที่บริษัทฯ ไม่มีส่วนแบ่งการตลาดในตลาดส่วนล่างสำหรับเส้นทางการบินภายในประเทศเลย ในขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำที่การบินไทยถือหุ้นอยู่ คือ นกแอร์ ก็มีเส้นทางการบินเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น ดังนั้น การแข่งขันในตลาดส่วนล่างจึงเป็นจุดอ่อนที่สำคัญของบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีสายการบิน พรีเมียมที่มีศักยภาพสูงเข้ามาแข่งขัน คือสายการบินในตะวันออกกลางที่มีอัตราการเติบโตสูงมาก คือ เอมิเรตส์แอร์ไลน์ เอทิฮัดแอร์เวย์ การ์ด้าแอร์เวย์ ซึ่งมีเมืองดูไบ หรือเมืองอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เป็นศูนย์กลางการบิน ทำให้ผู้โดยสารบางส่วนที่จะเดินทางไปทวีปยุโรปเลือกใช้บริการสายการบินดังกล่าวโดยเดินทางไปแวะที่เมืองดูไบ หรือเมืองอาบูดาบี สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ก่อนที่จะเดินทางต่อไปทวีปยุโรป สายการบินเหล่านี้มีเงินทุนจำนวนมาก น้ำมันยังมีราคาสูง ประเทศในตะวันออกกลางก็ยังมีเงินทุนเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ สายการบินเหล่านี้ได้สั่งซื้อเครื่องบินจำนวนมาก ครั้งละกว่า 100 ลำ โดยทั้งสามสายการบินดังกล่าวได้สั่งซื้อเครื่องบินใหม่ไปแล้วทั้งหมดจำนวน 350 ลำ มีเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 จำนวนประมาณ 80 ลำ ในขณะที่บริษัทฯ ได้สั่งซื้อเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 จำนวน 6 ลำ มีกำหนดส่งมอบในปีหน้าจำนวน 3 ลำ และปีถัดไปอีกจำนวน 3 ลำ ดังนั้น สายการบินของประเทศในตะวันออกกลางจึงถือเป็นคู่แข่งสำคัญของบริษัทฯ ด้วยเหตุนี้ จึงกล่าวได้ว่า ธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูงมาก เพราะฉะนั้น ความคล่องตัวในการดำเนินงาน การตัดสินใจอย่างรวดเร็ว จึงเป็นเรื่องสำคัญ และบริษัทฯ จะต้องพัฒนาปรับปรุงคุณภาพการบริการ และผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ให้ดียิ่งขึ้น ประกอบกับการลดต้นทุนให้อยู่ในระดับที่มีประสิทธิภาพ มิฉะนั้นบริษัทฯ จะไม่สามารถแข่งขันในธุรกิจนี้ได้อย่างยั่งยืน

ในการนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการแข่งขัน และด้านอื่นๆ ของบริษัทฯ คณะกรรมการและฝ่ายบริหารได้จัดทำแผนกลยุทธ์ TG 100 โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจไปอีก 50 ปี จนบริษัทฯ มีอายุครบ 100 ปี โดยจะมีการทบทวนแผนกลยุทธ์เป็นระยะๆ แผนกลยุทธ์ดังกล่าวมีคุณค่าหลัก 3 ประการ คือ การเป็นองค์กรที่มุ่งเน้นลูกค้า มีความสามารถในการแข่งขันสูง และมีความคล่องตัวสูง เนื่องจากธุรกิจการบินเป็น

ธุรกิจที่ได้รับผลกระทบอย่างมากและรวดเร็วจากเหตุการณ์ภายนอก ไม่ว่าจะเป็น โรคระบาด เศรษฐกิจโลก ภัยพิบัติทางธรรมชาติ หรือเหตุการณ์ทางการเมือง และมีเป้าหมายให้บริษัทฯ เป็นสายการบินที่แข็งแกร่งและยั่งยืน สามารถประกอบธุรกิจได้ต่อไปอีก 50 ปี บริษัทฯ จะต้องมีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ มีกำไร และเป็นสายการบินที่สร้างความภาคภูมิใจของคนไทย มีคุณภาพการบริการและผลิตภัณฑ์ที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งของโลก โดยตั้งเป้าหมายให้เป็นสายการบินชั้นนำ 1 ใน 5 อันดับแรกของโลก และ 1 ใน 3 อันดับแรกของทวีปเอเชีย โดยในปี 2552 และปี 2553 ที่ผ่านมาเป็นช่วงเวลาในการสร้างเสถียรภาพในการดำเนินงาน เสริมสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งให้กับองค์กร ซึ่งคณะกรรมการและฝ่ายบริหารได้ดำเนินการสร้างให้บริษัทฯ มีฐานะการเงินที่แข็งแกร่งขึ้นพอสมควร ในปี 2554 – 2555 จะเป็นช่วงระยะเวลาในการสร้างให้บริษัทฯ มีความสามารถในการแข่งขัน และแสวงหาโอกาสในการเติบโตต่อไป เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายดังกล่าวข้างต้น โดยการกำหนดแผนกลยุทธ์ 9 ด้าน คือ กลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร กลยุทธ์การสร้างคุณค่าให้แก่ลูกค้า กลยุทธ์เครือข่ายเส้นทางการบินและฝูงบิน กลยุทธ์ด้านการตลาดและการขาย กลยุทธ์ด้านประสิทธิภาพ มาตรฐานความปลอดภัย และการบริหารเชื้อเพลิง กลยุทธ์ด้านเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารบุคลากรและโครงสร้างองค์กร กลยุทธ์ทางการเงิน กลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และกลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามกลยุทธ์ทั้ง 9 ด้านควบคู่กันไป และได้รับผลตอบแทนที่ค่อนข้างดีในทุกๆ ด้าน โดยการดำเนินการในหลายเรื่องอาจถือว่าเสร็จเรียบร้อยแล้วด้วย

สำหรับการวางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ บริษัทฯ เป็นสายการบินพรีเมียม ซึ่งทำให้บริษัทฯ เสียโอกาสในการหารายได้จากตลาดส่วนล่าง ซึ่งเป็นตลาดที่มีอัตราการเติบโตสูงมาก บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องพิจารณาการวางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในกลุ่มตลาดส่วนล่าง ซึ่งเป็นกลุ่มของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) บริษัทฯ ถูกล้มในสายการบินนกแอร์ คิดเป็นอัตราร้อยละ 39 แต่สายการบินนกแอร์ อยู่ในตำแหน่งของการเป็น Budget Airline และมีเส้นทางการบินเฉพาะในประเทศไทยเท่านั้น แต่ในตลาดเส้นทางการบินไปต่างประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์ เมืองกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ประเทศอินเดีย บริษัทฯ ไม่สามารถแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำได้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องจัดตั้งสายการบิน Thai Tiger ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดตั้ง เพื่อให้มีสายการบินไทยเป็นสายการบินพรีเมียมให้บริการระดับพรีเมียมเต็มรูปแบบ มีสายการบินนกแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำขนาดกลางให้บริการเฉพาะเส้นทางการบินภายในประเทศ และมี Thai Tiger เป็นสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งให้บริการเส้นทางการบินทั้งในและต่างประเทศ นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารกำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณาตลาดในส่วนของสายการบินระดับกลางที่ให้บริการเส้นทางการบินทั้งในและต่างประเทศ โดยอาจเพิ่มบริการและผลิตภัณฑ์ของสายการบินไทย ให้สามารถรองรับตลาดดังกล่าว เพื่อให้บริษัทฯ มีความสามารถในการตอบสนองลูกค้าในทุก

กลุ่มเป้าหมาย นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการทั้ง 15 จุด ตั้งแต่การซื้อบัตรโดยสาร การสำรองที่นั่ง การบริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (call center) การเช็ค-อิน การให้บริการภาคพื้นดิน การบริการอาหารบนเครื่องบิน จนกระทั่งลูกค้ารับกระเป๋า เช่น การบริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (call center) ในปีที่แล้วมี abandoned calls คือ สายที่ถูกตัดติดต่อไม่ได้และวางสายไปคิดเป็นอัตราร้อยละ 20 แต่ปีนี้ลดลงมาคิดเป็นอัตราร้อยละ 10 นอกจากนี้ ได้มีการปรับปรุงคุณภาพบริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน มีการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการของพนักงานต้อนรับ โดยบริษัทฯ ได้เปิดรับสมัครพนักงานต้อนรับประมาณ 400 คน โดยจะคัดเลือกเฉพาะผู้ที่มีความสามารถและมีคุณสมบัติครบถ้วนเท่านั้น ไม่มีการใช้เส้นสาย เพื่อลบภาพลักษณ์เก่าๆ ของบริษัทฯ และได้ปรับปรุงบริการที่ห้องรับรองพิเศษในเรื่องอาหารและการบริการ การลดเวลาในการลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร และมีการเพิ่มจำนวนภาพยนตร์ บนเครื่องบิน สำหรับการปรับปรุงบริการด้าน E-Service และ M-Service การเช็ค-อิน ทางอินเทอร์เน็ต ซึ่งได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น การเช็คข้อมูลผ่านโทรศัพท์มือถือ ได้ปรับปรุงให้ใช้งานได้ง่ายและสะดวกขึ้น โดยลูกค้าไม่ต้องโทรศัพท์ไปที่ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ หรือบริการ Call Genie ซึ่งมีระบบอัตโนมัติส่งข้อความผ่านมือถือ ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งผ่านทางอินเทอร์เน็ต มีอัตราเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8-9 การเช็ค-อิน ผ่านทางอินเทอร์เน็ต มีอัตราเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 5-6 และมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้บริการเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งเป็นการลดต้นทุนทางอ้อม เนื่องจากเมื่อมีการสำรองที่นั่งผ่านทางอินเทอร์เน็ต บริษัทฯ ไม่ต้องเสียค่านายหน้า (commission) ให้แก่ตัวแทน (agent) และการเช็ค-อิน ผ่านอินเทอร์เน็ต ทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องสำรองพนักงานเพื่อรองรับการให้บริการเช็ค-อิน ของผู้โดยสาร

สำหรับรางวัลที่บริษัทฯ ได้รับในปีที่ผ่านมา สกายแทร็กซ์ (SKYTRAX) ซึ่งเป็นผู้จัดอันดับสายการบินทั่วโลก ได้จัดอันดับให้สายการบินไทยขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 9 จากปีที่แล้วที่อยู่ในอันดับที่ 10 ซึ่งเป็นอันดับที่สูงกว่ามาเลเซียแอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินระดับ 5 ดาว และบริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 1 จากสกายแทร็กซ์ สำหรับห้องรับรองพิเศษผู้โดยสารชั้นหนึ่งที่ดีที่สุดในโลก และการให้บริการภาคพื้นและรางวัลอื่นๆ อีกหลายรางวัล เช่น รางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่น หมวดนวัตกรรมดีเด่น

ในเรื่องการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงที่นั่ง และ in-flight entertainment โดยการปรับปรุงที่นั่งของผู้โดยสารชั้นประหยัด (economy class) ในเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ให้มีจอทีวีส่วนตัวเรียบร้อยแล้ว และอยู่ในระหว่างดำเนินการสำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีกำหนดส่งมอบในเดือนพฤษภาคม – เดือนธันวาคม 2554 และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ กำหนดส่งมอบในเดือนสิงหาคม 2554 – เดือนมิถุนายน 2555 และเครื่องบินแบบโบอิง

747-400 จำนวน 6 ลำ ซึ่งได้ปรับปรุงที่นั่งของผู้โดยสารทุกชั้น มีกำหนดส่งมอบในเดือนกุมภาพันธ์ – เดือนตุลาคม 2555 จากนั้น บริษัทฯ จะปรับปรุงที่นั่งสำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส 340-600 จำนวน 6 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส 340-500 จำนวน 4 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200ER จำนวน 6 ลำ ในปี 2556 -2557 ต่อไป โดยบริษัทฯ จะปรับปรุงผลิตภัณฑ์ให้มีความทันสมัยอย่างต่อเนื่อง สำหรับปัญหาเรื่องที่นั่งในชั้นประหยัดของ Koito นั้น สืบเนื่องจากที่บริษัทฯ ได้ซื้อเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 8 ลำ โดยบริษัทฯ ได้ว่าจ้าง Koito ในประเทศญี่ปุ่น ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตั้งที่นั่งในชั้นประหยัด ในปี 2552 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินจำนวน 3 ลำ และยังไม่ได้ส่งมอบอีกจำนวน 5 ลำ แต่เมื่อจะมีการส่งมอบเครื่องบินลำที่ 4 ปรากฏว่าหน่วยงานด้านความปลอดภัยของสหภาพยุโรป (EU) คือ European Aviation Safety Agency (EASA) และหน่วยงานด้านความปลอดภัยของประเทศญี่ปุ่นคือ Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) ไม่ออกใบอนุญาตรับรองความปลอดภัยของที่นั่ง Koito ที่จะติดตั้งในเครื่องบินแบบ แอร์บัส A330-300 จำนวน 5 ลำ ทำให้ไม่สามารถใช้งานได้ ต้องจอดอยู่ที่เมืองบอร์โดซ์ ประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากตามข้อสัญญา บริษัทฯ ไม่สามารถยกเลิกสัญญาได้ทันที จึงต้องดำเนินการบอกกล่าวให้ Koito แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาที่กำหนดก่อน และบริษัทฯ จึงได้ดำเนินการแก้ไขปัญหโดยการสรรหาผู้ผลิตที่นั่งรายอื่น คือบริษัท ZIM FLUGSITZ (ZIM) ประเทศเยอรมันนี และได้ลงนามในสัญญากับ ZIM เมื่อช่วงกลางปีที่ผ่านมา โดยเครื่องบินที่ติดตั้งที่นั่งของ ZIM ได้มีการรับมอบ ไปแล้วจำนวน 2 ลำ ในเดือนมีนาคม และเดือนเมษายนที่ผ่านมา และมีกำหนดรับมอบเครื่องบินลำที่ 3 – 5 ในเดือนพฤษภาคม เดือนมิถุนายน และเดือนกรกฎาคม ตามลำดับ ทั้งนี้ ปัญหาเรื่องที่นั่งของ Koito เป็นปัญหาที่สายการบินหลายแห่งทั่วโลกประสบอยู่ โดยสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกันโดยมีเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 จำนวน 3 ลำ ที่ไม่สามารถทำการบินได้เนื่องจากได้ว่าจ้างให้ Koito เป็นผู้ติดตั้งที่นั่งเช่นกัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการเช่าเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 3 ลำ จากบริษัท Jet Airways เป็นระยะเวลา 3 ปี โดยมีอัตราค่าเช่าที่เหมาะสม เพื่อแก้ไขปัญหาระยะสั้นจากการที่บริษัทฯ มีเครื่องบินไม่เพียงพอต่อการให้บริการ สำหรับการพัฒนาฝูงบินให้มีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเครื่องบิน 15 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส A330 จำนวน 7 ลำ ซึ่งจะเริ่มรับมอบเครื่องบินในปี 2554 -2557 ทำให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่จะมีการรับมอบในช่วงปี 2554 -2556 จำนวนทั้งหมด 26 ลำ โดยในปี 2554 จะมีการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 7 ลำ รวมถึงเครื่องบินที่ค้างการรับมอบเนื่องจากปัญหาที่นั่งของ Koito และในปี 2555 จะมีการรับมอบเครื่องบินรวม 8 ลำ เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ และในปี 2556 จะมีการรับมอบเครื่องบินรวม 11 ลำ เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 6 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ สำหรับแผนการรับมอบ

เครื่องบินระยะยาว บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติมอีกจำนวน 75 ลำ โดยมีแผนการรับมอบในปี 2554 - 2560 จำนวน 37 ลำ และรับมอบในปี 2561 - 2565 จำนวน 38 ลำ ทั้งนี้ แบ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ ลำตัวกว้างจำนวน 64 ลำ และเครื่องบินรุ่นใหม่ลำตัวแคบจำนวน 11 ลำ โดยเครื่องบินรุ่นใหม่ลำตัวแคบนี้จะนำมาให้บริการแก่ผู้โดยสารที่เดินทางมาจากทวีปยุโรปและประเทศสหรัฐอเมริกา และจะเดินทางต่อไปยังจุดหมายภายในประเทศหรือประเทศใกล้เคียง เมื่อการรับมอบเครื่องบินเรียบร้อยแล้วจะทำให้อายุเฉลี่ยของฝูงบินลดลงจาก 12 ปี เหลือประมาณ 7.6 ปี ในขณะที่ฝูงบินของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก มีอายุโดยเฉลี่ยประมาณ 7-8 ปี ในกรณีนี้ ฝูงบินของบริษัทฯ จะมีประสิทธิภาพมากขึ้นและประหยัดน้ำมันได้ในอัตราประมาณร้อยละ 1.3 และลดค่าบำรุงรักษาได้ในอัตราร้อยละ 1.5 ต่อปี สำหรับด้านเส้นทางการบินในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เน้นการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และได้มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางบินให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้ามากยิ่งขึ้น โดยการเพิ่มเส้นทางการบินใหม่ กรุงเทพ – ฮานอย ประเทศเวียดนาม ซึ่งเป็นจุดบินที่ได้รับความนิยมอย่างมาก และกรุงเทพ – โจฮันเนสเบิร์ก ประเทศสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ ซึ่งเป็นจุดบินที่สำคัญที่เชื่อมไปสู่ประเทศอื่นในทวีปแอฟริกา

สำหรับค่าใช้จ่าย บริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายที่ไม่รวมค่าน้ำมันลงได้ 3,467 ล้านบาท หรือ คิดเป็นร้อยละ 3.6 จากงบประมาณ โดยมีมาตรการลดค่าใช้จ่ายหลายมาตรการ อาทิเช่น การปรับลดอัตราการจัดเงินเดือนพนักงานจากร้อยละ 6.5 เป็นร้อยละ 4.0 การดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน การดำเนินการโครงการบริหารเชื้อเพลิงอากาศยาน การเจรจาขอลดค่าธรรมเนียมการบริการภาคพื้นดิน ค่าธรรมเนียมการจอดเครื่องบิน และค่านำร่อง เป็นต้น โดยบริษัทฯ มีเป้าหมายในการลดค่าใช้จ่ายรวมถึงปี 2555 เป็นจำนวนเงิน 20,000 ล้านบาท ทั้งนี้ ในการบริหารจัดการด้านการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้มีมาตรการเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมน้ำมัน หรือ Fuel Surcharge ควบคู่กับจัดทำประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน (Hedging) อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องในสัดส่วนประมาณร้อยละ 50-80 โดยมีไซเคิลการเก็งกำไร พร้อมกับปรับค่าธรรมเนียมน้ำมันให้สอดคล้องและทันต่อเหตุการณ์ ทั้งนี้ การจัดทำประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันเป็นมาตรการระยะสั้น เพื่อให้บริษัทฯ มีระยะเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับราคาน้ำมัน นอกจากนี้ บริษัทฯ มีนโยบายให้ความสำคัญต่อการลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะในเรื่องโครงการคาร์บอนเครดิต เนื่องจากในปีหน้า เครื่องบินที่ทำการบิน เข้า – ออก ในประเทศกลุ่มสหภาพยุโรปจะต้องลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สายการบินใดไม่ดำเนินการดังกล่าว จะต้องเสียค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ จากการคำนวณปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนของเครื่องบินของบริษัทฯ จากฐานปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนในปี ค.ศ. 2004 - 2008 พบว่า แม้เครื่องบินของบริษัทฯ จะเป็นเครื่องบินใหม่ แต่เนื่องจากมีปริมาณเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ จะปล่อยก๊าซคาร์บอน

ประมาณ 1 ล้านตัน คิดเป็นเงินประมาณ 646 ล้านบาท โดยบริษัทฯ จัดซื้อคาร์บอนเครดิตจาก 2 แหล่ง คือ CERs (Certified Emission Reductions) จากการดำเนินการภายใต้โครงการกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism หรือ CDM) ประมาณ 0.47 ล้านตัน คิดเป็นเงินประมาณ 239 ล้านบาท และจาก EUAs (European Union Allowances) ประมาณ 0.60 ล้านตัน คิดเป็นเงินประมาณ 407 ล้านบาท โดย CERs จะพยายามจัดซื้อจากโครงการในประเทศไทย ทั้งนี้ อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาจัดหาคาร์บอนเครดิตในราคาที่ถูกที่สุด และบริษัทฯ ได้จัดให้มีกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการลดภาวะโลกร้อน ซึ่งเป็นโครงการที่บริษัทฯ ดำเนินการด้วยความสมัครใจ โดยการสร้างจิตสำนึกให้กับผู้โดยสารในโครงการชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Offset) โดยเปิดโอกาสให้ผู้โดยสารที่ต้องการที่จะช่วยสิ่งแวดล้อมโลกโดยการชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ในการเดินทางของตัวเอง โดยการจ่ายเงินทางเว็บไซต์เพื่อนำเงินไปช่วยเหลือโครงการที่เกี่ยวกับการลดมลภาวะ หรือโครงการด้านพลังงานหมุนเวียน และโครงการจัดทำถлакคาร์บอนฟุตพริ้นท์ในเมนูอาหารที่ให้บริการบนเครื่องบิน เพื่อให้ผู้โดยสารทราบปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ตนเองปล่อย ซึ่งมีส่วนให้เกิดภาวะโลกร้อน

ในการเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารงาน เนื่องจากบริษัทฯ จะสามารถประกอบธุรกิจได้อย่างมั่นคงและยั่งยืนหรือไม่ขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ โดยบริษัทฯ มีแผนงานในการดำเนินการด้าน การกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างมาก โดยบริษัทฯ ได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีความโปร่งใส มีโครงการ "กล้าพูดความจริง" (Whistle Blower Policy) ในการพิจารณาข้อร้องเรียน หากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น จะมีการพิจารณาไล่ออกและดำเนินการทางกฎหมายอย่างจริงจัง เนื่องจากในอดีตไม่มีการลงโทษผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง ผู้กระทำผิดไม่ถูกลงโทษ หรือมีการลงโทษผู้ที่ไม่ได้กระทำผิด แต่ในปัจจุบัน หากพบว่ามีการกระทำผิดเกิดขึ้นจะดำเนินการอย่างถึงที่สุด และได้มีการร้องฟื้นคดีเก่าๆ ขึ้นมามากมาย บางรายอยู่ในขั้นตอนการฟ้องร้อง สำหรับการบริหารงาน บริษัทฯ ได้ดำเนินการหลายเรื่อง โดยเรื่องแรก คือการกำหนดตัวชี้วัดในการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่และฝ่ายบริหารที่เป็นมาตรฐานสากล อันจะเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ทุกคนทำงานอย่างเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน องค์การนี้เป็นองค์กรที่ใหญ่แต่ที่ผ่านมามีการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ที่เป็นมาตรฐานสากล การประเมินผลการทำงานขึ้นอยู่กับความพอใจของผู้บังคับบัญชา แต่ในปัจจุบันได้มีการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน เช่น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จะถูกประเมินผลจากกำไรก่อนหักค่าดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อมราคา (EBITDA) ความสามารถในการชำระหนี้ ความพึงพอใจของผู้บริหาร การดำเนินการตามแผน โดยฝ่ายบริหารทุกท่านจะมีตัวชี้วัดที่ชัดเจนเป็นรูปธรรมซึ่งจะถูกนำไปใช้ในการพิจารณาการปรับเงินเดือนและโบนัส โดยในปี

จะดำเนินการกำหนดตัวชี้วัดให้กับพนักงานในระดับล่าง และตัวชี้วัดนี้เป็นสิ่งสำคัญมากที่จะทำให้พนักงานของบริษัทฯ ทำงานเป็นทีมเดียวกัน

นอกจากนี้ มีการปรับปรุงหน่วยธุรกิจดำเนินงานแบบศูนย์กำไร โดยกระจายอำนาจการตัดสินใจโดยให้มุ่งเน้นการสร้างผลกำไรในการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo) ธุรกิจเครื่องบินไทย และธุรกิจบริการภาคพื้น (Ground Service) เพื่อให้มีการทำงานเหมือนหน่วยธุรกิจมากขึ้น มีตัวชี้วัดที่ชัดเจนในเรื่องกำไร ขาดทุน ในขณะที่เดียวกันให้สามารถตอบสนองต่อธุรกิจหลักของบริษัทฯ ได้ด้วย คือ ต้องมีการบริการที่ดี พร้อมทั้งได้จัดให้มีการลงนามในสัญญาบริการ โดยกำหนดค่าปรับหากให้บริการไม่ดี ซึ่งหน่วยธุรกิจดังกล่าวจะมีความคล่องตัวในการบริหารจัดการมากขึ้น โดยมีตัวชี้วัดที่มีความเข้มงวด และตัวชี้วัดนี้จะถูกนำไปโยงกับผลตอบแทนประจำปี

สำหรับการปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับในเรื่องคดี Antitrust ซึ่งในปี ค.ศ. 2008 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองไว้เป็นจำนวนเงิน 4,290 ล้านบาท ในปีที่ผ่านมา คณะกรรมการได้ดำเนินการต่อสู้คดี โดยมี 4 คดีที่สิ้นสุดแล้ว โดยคณะกรรมการยุโรปได้ยกเลิกข้อกล่าวหาต่อบริษัทฯ ในขณะที่สายการบินหลายสายถูกปรับเป็นเงินจำนวนหลายพันล้านบาท กระทรวงยุติธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ยุติการสอบสวนคดีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า สำหรับคดีที่มีการดำเนินคดีแบบกลุ่ม (Class Action) ซึ่งผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้าฟ้องสายการบินหลายสายนั้น บริษัทฯ ได้พิจารณาแล้ว เห็นควรให้ตกลงจ่ายเงินจำนวน 3.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เนื่องจากหากมีการดำเนินกระบวนการทางกฎหมาย บริษัทฯ จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างทนายความเป็นจำนวนมากกว่านี้หลายเท่า และคดีที่คณะกรรมการแข่งขันทางการค้าของประเทศเกาหลีมีคำสั่งให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับเป็นเงินจำนวน 2.78 ล้านดอลลาร์ ซึ่งเป็นอัตราค่าปรับที่ต่ำกว่าที่บริษัทฯ คาดการณ์ไว้ โดยบริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งของคณะกรรมการแข่งขันทางการค้าดังกล่าวต่อศาลในประเทศเกาหลี โดยสรุป คือ บริษัทฯ สามารถปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับจากจำนวน 4,290 ล้านบาท เป็นจำนวน 2,507 ล้านบาท

สำหรับการสร้างความแข็งแกร่งด้านการเงินของบริษัทฯ ในปี 2552 บริษัทฯ ประสบปัญหาและขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง ทำให้บริษัทฯ ต้องกู้เงินจากธนาคารพาณิชย์หลายแห่งในประเทศไทย ในอัตราดอกเบี้ยค่อนข้างสูงมาก ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มีฐานะการเงินดีขึ้น การเพิ่มทุนของบริษัทฯ เมื่อตุลาคมปีที่แล้ว โดยการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนเป็นเงินจำนวน 15,000 ล้านบาท ซึ่งประสบความสำเร็จ ราคาหุ้นของบริษัทฯ ปรับตัวสูงขึ้นมาก ทำให้บริษัทฯ สามารถจัดหางานกู้ระยะยาวจากธนาคารชั้นนำ โดยมีเงื่อนไขที่ดีมาก และ

ได้มีการดำเนินการเจรจาเพื่อลดดอกเบี้ยสำหรับเงินที่บริษัทฯ กู้ในปี 2552 นอกจากนี้ ยังได้จัดหางบเงินสินเชื่อหมุนเวียนอีกจำนวน 13,500 ล้านบาท บริษัทฯ มีอัตราส่วนเงินสดต่อรายได้เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.8 ในปี 2551 เป็นร้อยละ 20.9 ในปัจจุบัน และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ลดลงจากร้อยละ 3.04 เหลือร้อยละ 1.3 เมื่อปลายปีที่แล้ว จึงถือได้ว่า ในขณะนี้ บริษัทฯ มีฐานะการเงินที่มั่นคง โดยบริษัทฯ กำลังดำเนินการออกหุ้นกู้จำนวน 8,000 ล้านบาท โดยจะดำเนินการแล้วเสร็จในต้นเดือนพฤษภาคม โดยน่าจะได้รับดอกเบี้ยคงที่ในอัตราที่เหมาะสม

สำหรับกิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) นั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการหลายโครงการ เช่น โครงการไมล์สร้างบุญ โครงการจิตอาสา : แพทย์นักบินและนางฟ้าพยาบาล สถานียิ้มแย้ม ซึ่งเป็นโครงการที่นักบินและลูกเรือไปช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่สวนจัดจ้กร โดยจะขยายสู่สถานที่อื่นๆ ต่อไปในอนาคต ในปีนี้ กิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม จะมีหัวข้อหลักเป็น TG Travel Green เนื่องจากบริษัทฯ เป็นผู้ปล่อยก๊าซเรือนกระจกรายสำคัญของประเทศไทย และเป็นบริษัทที่ใช้น้ำมันมากที่สุดในประเทศไทย ดังนั้น กิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมจึงควรจะต้องโยงไปกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งจะมีการรายงานเสนอต่อผู้ถือหุ้นต่อไป

สำหรับราคาหุ้นของบริษัทฯ ได้ปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของนักลงทุน แม้ว่าราคาจะตกลงมาเล็กน้อยเนื่องจากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม หากราคาน้ำมันปรับตัวลดลง ราคาหุ้นของบริษัทฯ น่าจะปรับตัวสูงขึ้น

ประธาน กล่าวขอบคุณกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และได้สอบถามที่ประชุมว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อซักถามอย่างไรหรือไม่

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีกำไร 15,000 ล้านบาท หรือคิดเป็น 8.39 บาทต่อหุ้น ซึ่งตนเห็นว่า บริษัทฯ น่าจะสามารถมีกำไรได้มากกว่านี้ หากมีการลดค่าใช้จ่ายของคณะกรรมการลง และแสดงความเห็นว่าในไตรมาสแรกของปี 2552 ซึ่งคณะกรรมการชุดนี้ยังไม่ได้เข้ารับตำแหน่ง บริษัทฯ มีผลกำไร 8,600 กว่าล้านบาท ซึ่งไม่ได้เกิดจากผลงานของคณะกรรมการ หรือแม้จะเป็นผลจากการทำงานของคณะกรรมการ ก็จะเป็นในอัตราร้อยละ 30 แต่จะเป็นผลมาจากกลไกตลาดในอัตราร้อยละ 50 เนื่องจากบริษัทฯ จะมีผลกำไรดีในไตรมาสที่ 1 และที่ 4 เป็นปกติ โดยในไตรมาสที่ 2 มีผลประกอบการดีขึ้นเล็กน้อย และจะลดลงในไตรมาสที่ 3 จากนั้น ได้กล่าวว่า ตนมีความเห็นว่า กรรมการผู้อำนวยการใหญ่และ

กรรมการบางท่านเข้ามาดำรงตำแหน่งจากการสนับสนุนของฝ่ายการเมือง ซึ่งตนได้เคยกล่าวไว้แล้วในรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นปีที่ผ่านมา มา โดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และกรรมการบางท่านดังกล่าวได้สร้างปัญหาในการบริหารจัดการไว้มากมาย ทั้งนี้ ตนได้มีหนังสือถึง ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ซึ่งได้สั่งการให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจมีหนังสือชี้แจงกลับมายังตน จากนั้นตนได้ส่งเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัท ชี้แจง แต่ก็ไม่ได้รับคำชี้แจงแต่อย่างใด หนังสือฉบับที่สองได้สอบถามกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับเรื่องคุณสมบัติของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตนก็ไม่ได้รับคำตอบหรือการชี้แจงประการใดอีก จากนั้นได้ซักถามเกี่ยวกับการถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ ซึ่งคณะกรรมการเคยมีมติให้ถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ เพิ่ม ซึ่งสุดท้ายก็ไม่สามารถดำเนินการถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ เพิ่มเติมได้ จึงต้องมีการจัดตั้ง Thai Tiger ขึ้น ซึ่งตนได้มีหนังสือสอบถามไปยังนายกรัฐมนตรีถึงความจำเป็นในการจัดตั้ง Thai Tiger และเหตุผลในการร่วมทุนกับประเทศสิงคโปร์ซึ่งถือหุ้นอยู่ในหลายธุรกิจของประเทศไทย ทั้งนี้ตนไม่เห็นด้วยที่จะให้ประเทศอื่นมาใช้ประโยชน์จากนานฟ้าของประเทศไทย ธุรกิจของการบินไทยเป็นของประเทศไทยไม่ควรให้ประเทศอื่นมาครอบครอง หากบริษัท มีความจำเป็นจะต้องจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ ก็ควรดำเนินการเอง แต่ตนไม่เห็นด้วยกับการที่จะจัดตั้งร่วมกับประเทศสิงคโปร์ เนื่องจากเป็นการเอาธุรกิจของบริษัท ไปให้บุคคลอื่นมีส่วนแบ่งด้วย

ประธาน กล่าวว่า ได้บันทึกคำถามของผู้ถือหุ้นไว้เรียบร้อยแล้ว และจะตอบคำถามดังกล่าวในวาระที่ 9

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น สอบถามถึงรายงานประจำปีที่จัดทำเป็นรูปเล่ม เนื่องจากตนไม่ได้รับ

ประธาน ชี้แจงว่า ตามนโยบายประหยัดค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จึงจัดส่งรายงานประจำปีในรูปแบบซีดีรอม โดยจะจัดส่งเป็นรูปเล่มเฉพาะกรณีที่ผู้ถือหุ้นร้องขอ

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ภายหลังจากการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ผ่านไปแล้ว คณะกรรมการได้เชิญผู้ถือหุ้นที่ถือหุ้นตั้งแต่สองแสนหุ้นขึ้นไปมาประชุมเป็นกรณีพิเศษ มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมประมาณเกือบ 100 คน โดยได้มีการอภิปรายและซักถามในประเด็นต่างๆ ซึ่งคณะกรรมการยังให้คำตอบไม่ชัดเจน จึงขอสอบถามดังต่อไปนี้ ข้อที่หนึ่ง เมื่อกรรมการชุดใหม่เข้ารับตำแหน่ง เหตุใดจึงจะต้องดำเนินการจัดซื้อเครื่องบินจำนวนหลายลำ โดยไม่ทราบว่ามีมีการพิจารณาอย่างรอบคอบหรือไม่ ประการที่สอง การกู้เงิน ตนได้สอบถามว่าเหตุใดจึงไม่กู้เงินจากธนาคารของรัฐ เช่น ธนาคารกรุงไทย ธนาคารออมสิน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงว่าธนาคารดังกล่าวกำหนดอัตราดอกเบี้ยไว้สูง ตนจึงซักถามต่อไปว่า กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้หารือเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังหรือไม่

เนื่องจากกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ประการที่สาม เรื่องราคาน้ำมัน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ เหตุใดบริษัทฯ จึงไม่หารือเพื่อตกลงเกี่ยวกับราคาน้ำมันเป็นการภายใน แต่บริษัทฯ กลับใช้วิธีขึ้นราคาค่าบัตรโดยสาร ประการที่สี่ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้กล่าวไว้ว่า ไม่ได้มาจากฝ่ายการเมือง และจะดำเนินการจัดตั้ง Thai Tiger แนนอน โดยจะดำเนินการให้แล้วเสร็จในวันที่ 2 กันยายน 2553 แต่ตอนนี้ยังไม่มีการจัดตั้ง Thai Tiger และทุกท่านทราบดีว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่มาจากฝ่ายการเมือง ต่อมาได้มีการเชิญประชุมครั้งที่ 2 แต่ตนไม่ได้รับเชิญ ทั้งนี้ ตนขอสอบถามว่าเหตุใดจึงไม่มีบันทึกรายงานการประชุมทั้งสองครั้งที่กล่าวมาข้างต้น นอกจากนี้ ในรายงานการประชุมหน้า 17 ซึ่งนายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ได้กล่าวถึงกรณีการทุจริตเงิน 6,000 ล้านบาทที่ลอนดอนว่า ตนเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการสอบสวนร่วมกับนายบรรศักดิ์ อูวรรณโณ โดยผลการสอบสวนพบว่าไม่เกี่ยวข้องกับกาทุจริตของฝ่ายบริหาร แต่ตนมีบันทึกของบริษัทฯ ซึ่งเป็นความลับ ระบุว่ามีการลวงโทษโดยการไล่ออก แต่นายบรรศักดิ์ นายสมใจนึก ได้แก้โทษไล่ออก นอกจากนี้ในหน้า 59 ของรายงานการประชุมครั้งที่ผ่านมาซึ่งตนได้กล่าวไว้ในข้อ 1 ก็ไม่มีการดำเนินการดังกล่าวแต่อย่างใด และสำหรับคดี Antitrust ที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้รายงานมา คดีดังกล่าว บริษัทฯ ไม่มีความผิด แต่เนื่องจากบริษัทฯ มีความเห็นว่าหากบริษัทฯ ว่าจ้างนายความเพื่อต่อสู้คดีจะมีค่าใช้จ่ายสูงมาก จึงยอมจ่ายเงินไป ซึ่งตนเห็นว่าเป็นค่าพูดที่ไม่รับผิดชอบเพราะเงินที่บริษัทฯ จ่ายไปนั้นเป็นเงินของผู้ถือหุ้นและเป็นภาษีของประชาชน บริษัทฯ จึงต้องต่อสู้คดีเพื่อให้ได้ความจริงว่าบริษัทฯ ผิดหรือไม่ จากนั้น ได้กล่าวถึงเรื่องการสำรองบัตรโดยสารและเรื่องการทุจริตเงิน 6,000 ล้านบาทที่ลอนดอน เนื่องจากตนได้รับเชิญไปประเทศสหรัฐอเมริกา จึงสำรองที่นั่งกับสายการบินไทย แต่พบว่าบัตรโดยสารเต็ม จึงต้องเดินทางโดยสายการบินอื่น และได้สอบถามเพื่อนที่ไปด้วยกันซึ่งเดินทางโดยสายการบินไทยกลับพบว่าที่นั่งบนเครื่องยังว่าง ดังนั้น ตนจึงสันนิษฐานว่า ตั้งแต่กรณีการทุจริตเงิน 6,000 ล้านบาท ยังไม่มีการแก้ไขระบบการสำรองที่นั่ง

ประธาน ชี้แจงว่า การประชุมดังกล่าวเป็นการเชิญผู้ถือหุ้นให้มาแสดงความคิดเห็น มิได้เป็นการประชุมผู้ถือหุ้น

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤษย์ ผู้ถือหุ้น กล่าววว่า ในเรื่องการดำเนินงานตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้ชี้แจง ตนได้เสนอหลักการในการที่จะพลิกฟื้นการบินไทยขึ้นมา โดยขอให้ยึดหลัก คือ ข้อที่ 1 ลดรายจ่าย ข้อที่ 2 เพิ่มรายได้ และข้อที่ 3 ควบคุมการบริหารความเสี่ยงที่ดี ซึ่งคณะกรรมการได้ทำสำเร็จ ลุล่วงในบางข้อแล้ว จึงขอขอบคุณที่ได้นำเอาหลักการของตนไปแก้ไขปัญหา สำหรับการบริหาร ผลการดำเนินงาน และกิจการที่บริษัทฯ กำลังจะดำเนินการต่อไป ตนเข้าใจดีว่าธุรกิจการบิน เป็นธุรกิจที่ลงทุนสูง

เป็น Intensive Business และเป็น Indo Synthetic ด้วย เพราะฉะนั้นในเรื่องทางเทคนิค ผู้ที่จะเข้ามาบริหารจัดการจะต้องเป็นผู้เชี่ยวชาญ และเป็นมืออาชีพ สำหรับเรื่องการวางตำแหน่ง (positioning) ของบริษัทฯ เนื่องจาก ตนประสงค์จะให้บริษัทฯ มีความยิ่งใหญ่ในสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตามเมื่อจัดลำดับแล้วการบินไทยอยู่ในลำดับเกือบสุดท้าย แม้จะมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น Home terminal แต่บริษัทฯ กลับไม่ได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ทั้งนี้ ต้นทุนสำคัญ คือ น้ำมันอากาศยาน (Jet Oil) หรือ ราคา น้ำมัน โดยหากบริษัทฯ จัดทำประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน (Hedging) ในระยะเวลาอันสมควรและมีการติดตามอย่างใกล้ชิด เมื่อดูจากรายงานแล้วพบว่าบริษัทฯ ได้จัดทำประกันความเสี่ยงทุกๆ 18 เดือน ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีผลกำไรจากต้นทุนในการทำประกันความเสี่ยงดังกล่าว และขอให้บริษัทฯ ชี้แจงตัวเลขของกำไรดังกล่าวด้วย จากนั้น ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้างจุดแข็งให้กับบริษัทฯ โดยมีพนักงานของบริษัทฯ ซึ่งให้บริการบนเครื่องบิน หรือที่ให้บริการในภาคพื้นดินเป็นผู้มีบทบาทสำคัญ ได้แก่ การมีอัธยาศัยไมตรี (hospitality) ในการให้บริการกับผู้ให้บริการสายการบินไทย การเป็นผู้อำนวยความสะดวกบน การยกมือไหว้ ซึ่งเป็นวัฒนธรรมอันดีงามประจำชาติไทย อยู่แล้ว ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นการเชิดชูให้มีคำกล่าวที่ว่า "Thai smile" สายการบินไทยมียิ้มที่พิมพ์ใจ มีพนักงานต้อนรับที่สวยงามทั้งรูปร่าง หน้าตา กิริยาดงาม ดังนั้น บริษัทฯ ควรจะใช้ประโยชน์จากจุดแข็งของบริษัทฯ ในข้อนี้ ทั้งนี้ ตนได้แสดงความคิดเห็นในเรื่องการบริหารความเสี่ยงมาโดยตลอด แต่คณะกรรมการชุดก่อนหน้านี้ไม่มีความเชี่ยวชาญ แต่สำหรับคณะกรรมการชุดนี้ มีความสามารถในการบริหารความเสี่ยงด้านต้นทุนราคาน้ำมัน สำหรับการสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ขอเสนอให้นำสินค้าพื้นบ้าน ไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่ผลิตจากศูนย์ศิลปาชีพ หรือผลิตภัณฑ์การฝีมือต่างๆ ที่มีได้ผลิตจากเครื่องจักร เช่น เครื่องถนอมยา เข็มกลัดเสื้อ เข็มกลัดเนคไท มาจัดจำหน่ายบนเครื่องบินและในการบริการภาคพื้นดิน เพื่อสนับสนุนให้สินค้าพื้นบ้านของประเทศไทย หรือสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ มีชื่อเสียงไปทั่วโลก แทนที่จะขายสุรา บุหรี่ น้ำหอม

ประธาน กล่าวขอบคุณสำหรับความเห็นอันเป็นประโยชน์ของผู้ถือหุ้น

นาวาอากาศตรี ถนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น สืบเนื่องมาจากการประชุมผู้ถือหุ้นพิเศษเมื่อปลายปีที่แล้ว ตนได้เสนอเกี่ยวกับเรื่องธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ในการบริหารงานของฝ่ายการบิน โดยมีประเด็นเกี่ยวกับการดำเนินการฟ้องร้องนักบินท่านหนึ่งกับบริษัทฯ และได้มีการกล่าวหาตึงในศาลทำให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหาย ซึ่งเรื่องดังกล่าวเป็นกรณีที่นักบินท่านนี้ขาดคุณสมบัติในการทำการบิน ซึ่งตนได้เสนอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทราบเพื่อดำเนินการเป็นการภายใน เพราะหากเรื่องนี้ออกสู่สาธารณชนจะเกิดปัญหาว่าบริษัทฯ ให้นักบินที่ขาดคุณสมบัติทำการบิน และบริษัทฯ จะต้องชี้แจงต่อกรรมการบินพาณิชย์ แต่ในปัจจุบันปรากฏว่านักบินดังกล่าวได้ไปออกรายการโทรทัศน์ และถูกตั้งกรรมการสอบสวนทางวินัย โดยตนได้เสนอ

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเรื่องนักบินที่ขาดคุณสมบัติต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่แล้ว แต่ก็ยังไม่ได้รับคำตอบหรือการชี้แจงใดๆ

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ที่ตนต้องมาแสดงความคิดเห็นในที่ประชุมนี้ เนื่องจากตนถูกข่มขู่จากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทั้งนี้ ตนขอชี้แจงเรื่องคดี Antitrust ซึ่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้รายงานว่ามีฝ่ายกฎหมายของบริษัท ได้ดำเนินการจนประสบความสำเร็จโดยเจรจาให้คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนยุโรปยกเลิกข้อกล่าวหาที่มีต่อบริษัทฯ ได้ การขึ้นราคาค่าบัตรโดยสารนั้น เนื่องจากทุกครั้งที่บริษัทฯ ประสบปัญหาราคาน้ำมันจะมีความจำเป็นต้องขึ้นราคาค่าบัตรโดยสาร และเป็นข้อบังคับของกรรมการบริหารพาณิชย์ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ จะต้องรวมค่า Fuel Surcharge เข้าไปในราคาค่าบัตรโดยสาร โดยทุกครั้งที่บริษัทฯ จะปรับราคา Fuel Surcharge จะต้องยื่นขออนุญาต เพราะว่ราคา Fuel Surcharge ไม่ได้ปรากฏอยู่บนบัตรโดยสาร สายการบินจึงประชุมหารือกันและตกลงให้ปล่อยราคาขายบัตรโดยสารลอยตัว โดยไม่มีการตกลงราคากัน ทั้งนี้ หากจะต้องมีการยื่นขออนุญาตปรับราคา Fuel Surcharge ทุกครั้งที่ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นจะเป็นการเสียเวลา จึงมีการแก้ปัญหาโดยการกำหนดอัตราการขึ้นราคา Fuel Surcharge ตามราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น สายการบินจะยื่นขออนุญาตขึ้นราคาตามอัตราที่กำหนดต่อกรรมการบริหารพาณิชย์ ดังนั้น ราคาขายบัตรโดยสารจึงไม่มีการตกลงราคาร่วมกัน จากนั้น ได้กล่าวถึงเรื่องที่ตนถูกข่มขู่ว่า ตนเห็นด้วยกับการจัดตั้ง Low Cost Airline แต่ตนซึ่งเป็นอดีตผู้บริหารระดับสูง นายฉัตรชัย บุญอนันต์ กัปตันโยธิน ภมรมนตรี และเรือเอก ชูศักดิ์ พงษ์ชัยยุทธ์ ได้มีการเคลื่อนไหว ให้ข่าวและข้อมูลเพื่อแสดงความคิดเห็นว่าไม่เห็นด้วยกับการจัดตั้ง Low Cost Airline เนื่องจากบริษัทฯ ให้ข้อมูลแต่เพียงว่าบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องจัดตั้ง Low Cost Airline แต่ไม่มีการชี้แจงเหตุผลที่จะต้องจัดตั้ง Low Cost Airline ซึ่งตนต้องการทราบว่า ในการจัดตั้ง Low Cost Airline นี้ ใครจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้เช่าเครื่องบิน ศูนย์ซ่อมเครื่องบินจะตั้งอยู่ที่ไหน และใครเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องการพาณิชย์ หรือขอสิทธิการบิน ดังนั้น ตนจึงไม่เห็นด้วยหากบริษัทฯ จะจัดตั้ง Low Cost Airline ร่วมกับ ไทเกอร์แอร์เวย์ เนื่องจากตนเห็นว่าเป็นการขายชาติ และทุกคนในฝ่ายการตลาด ไม่ว่าจะป็นนายปานทิต นายธีรพล ต่างเห็นพ้องกันว่าเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้อง ทั้งนี้ ในวันที่จะมีการชี้แจงต่อผู้สื่อข่าว ได้มีผู้ใกล้ชิดของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ท่านหนึ่งโทรศัพท์ไปหา กัปตันโยธิน ภมรมนตรี โดยขอให้หยุดแถลงข่าว ซึ่งกัปตันโยธิน ได้ชี้แจงว่า ผู้สื่อข่าวต้องการให้ชี้แจงในมุมมองที่เห็นต่างจากบริษัทฯ เท่านั้น บุคคลผู้ใกล้ชิดของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่จึงได้แจ้งว่า หากไม่หยุดการแถลงข่าว กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จะนำคดีของอดีตผู้บริหารทั้งหมดมาดำเนินการ ในวันที่ ตนจึงขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่นำคดีอดีตผู้บริหารมาดำเนินการ มิฉะนั้นจะถือว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่เลือกปฏิบัติหรือละเลยต่อหน้าที่ ทั้งนี้ ตนไม่ได้โกรธเคืองที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ให้คนใกล้ชิดมาข่มขู่ การข่มขู่ นายฉัตรชัย กัปตันโยธิน กัปตัน ชูศักดิ์ ซึ่งเป็น

ผู้อาวุโสที่พนักงานการบินไทยให้ความเคารพมากเป็นการกระทำที่รับไม่ได้ นอกจากนี้ ตนขอแจ้งข้อมูลใหม่ให้ผู้ถือหุ้นรับทราบด้วย คือ ในขณะที่บุคคลผู้ใกล้ชิดของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่พยายามโน้มน้าวกับตันโยธิน ได้บอกว่า บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องร่วมจัดตั้ง Low Cost Airline กับไทเกอร์แอร์เวย์ มิฉะนั้นพวกขอयरางน้ำ จะเข้าร่วมจัดตั้งแทน

ประธาน กล่าวว่า หากมีการข่มขู่เกิดขึ้นจริง ขอให้ผู้ถือหุ้นชี้แจงรายละเอียดของเรื่องดังกล่าวเป็นหนังสือ และจะดำเนินการถึงที่สุด

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ผู้ที่ข่มขู่ได้อ้างว่า กรรมการผู้อำนวยการใหญ่มอบให้มาพูด ซึ่งผู้ที่ข่มขู่ คือ นายโชคชัย ปัญญาวงศ์

ประธาน กล่าวว่า ฝ่ายบริหารไปข่มขู่อดีตผู้บริหารไม่ได้ จึงขอให้นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ทำหนังสือเรื่องที่ชี้แจงไว้ดังกล่าวให้ประธาน เพื่อจะได้ดำเนินการให้ต่อไป

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า สำหรับเรื่องธรรมาภิบาล ตนถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวน 1,700 หุ้น และไม่ทราบว่าราคาหุ้นจะปรับขึ้นจาก 8 บาทเป็น 40-50 บาท แต่มีข้อมูลว่าผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ได้ให้คนสนิทของตนไปซื้อหุ้นในขณะที่มีราคาต่ำ มีกำไรเป็นจำนวนสิบล้าน ซึ่งตนไม่แน่ใจว่าการกระทำดังกล่าวเป็น insider trading หรือไม่ หากเป็นขอให้ดำเนินการสอบสวนด้วย โดยตนจะเป็นผู้ให้ข้อมูลดังกล่าวเอง

ประธาน กล่าวว่าชี้แจงว่า insider trading เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และขอให้ผู้ถือหุ้นให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประธาน และจะดำเนินการต่อไป

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ผู้ที่เกี่ยวข้อง คือ นายโชคชัย ปัญญาวงศ์

ประธาน ได้กล่าวต่อที่ประชุมถึงเรื่องที่มีผู้ปลอมเอกสารเพื่อรับของขำร่วย และขอให้ฝ่ายเลขานุการบริษัทฯ ดำเนินการ หากมีการกระทำดังกล่าวจริง ขอให้แจ้งความดำเนินคดีด้วย

นายมนต์ชัย ราบรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าหลายๆ เรื่องที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานต่อที่ประชุมเป็นเรื่องที่น่าสับสนอลหม่าน อย่างไรก็ตาม ยังมีเรื่องที่ต้องติดตามในการประชุมทุกครั้ง เช่น กรณีที่พนักงาน

ที่กระทำความผิดและได้พ้นสภาพพนักงานไปแล้วโดยที่ไม่ได้รับการตัดเงินเดือนหรือการลงโทษ ซึ่งตนได้ชี้แจงในการประชุมที่ผ่านมาว่า กรณีดังกล่าวเป็นการทำลายทรัพย์สินบุคคลและทำลายระบบธรรมาภิบาล ทำลายน้ำใจและจิตใจในการทำงานของพนักงานทั้งหลาย สำหรับมาตรการลดรายจ่ายโดยการลดค่าตอบแทนกรรมการหรือผู้บริหารนั้นตนไม่เห็นด้วย เพราะถ้าบริษัท มีกำไร กรรมการและผู้บริหารควรได้รับผลตอบแทนตามสมควร ส่วนในกรณีของแอร์บัส 330 นั้น นายอภิรักษ์ เคยชี้แจงในการประชุมผู้ถือหุ้นว่า เป็นรุ่นที่ยังมีการใช้งานกันอยู่ในขณะนั้นโดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกา แต่ปรากฏว่าเป็นเครื่องที่นำไปใช้งานเป็น Air Tanker คือ เครื่องบินเติมน้ำมันทางอากาศ ฉะนั้นในโอกาสที่บริษัท ซื้อแอร์บัส 330 เพิ่มนั้น ตนไม่แน่ใจว่าการจัดซื้อจะดำเนินการอย่างไร และถูกต้องชอบธรรมหรือไม่ และหากบริษัท ประสงค์จะให้ตรวจสอบ ตนก็ยินดีตรวจสอบในเรื่องนี้ นอกจากนี้ ศูนย์ซ่อมที่เรือเอกซุกด์ดี พายัพยุทธ์ ได้ดำเนินการไว้สามารถให้บริการเครื่องยนต์ GE ได้ในหลายโมเดล แต่ปัจจุบันบริษัท ได้เปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นยี่ห้ออื่นในจำนวนที่มากพอที่จะตั้งศูนย์ซ่อมได้ แต่บริษัท ยังคงใช้วิธีส่งเครื่องยนต์ไปซ่อมต่างประเทศ เครื่องยนต์จำนวนประมาณ 80 เครื่องนี้ คิดเป็นค่าใช้จ่ายไม่ต่ำกว่า 4-5 พันล้านบาทต่อปี ปีที่แล้วเรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง ได้ชี้แจงว่า บริษัท มีมาตรการให้ศูนย์ซ่อมรับงานต่างๆ ได้มากขึ้น แต่ถ้าบริษัท ยังไม่สามารถขยายขีดความสามารถในการซ่อมเครื่องยนต์เหล่านี้ได้ก็อาจจะไม่เกิดประโยชน์ กำไรของบริษัท จะไม่เพิ่มขึ้นเท่าที่ควร ทั้งนี้ ถ้าฝ่ายช่างของบริษัท สามารถทำงานได้เช่นเดียวกับสิงคโปร์แอร์ไลน์ ผลกำไรของบริษัท ก็จะเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามเนื่องจากเครื่องยนต์ยี่ห้อของอังกฤษมีศูนย์ซ่อมอยู่แล้วที่ประเทศสิงคโปร์ และฮ่องกง ผู้ผลิตจึงอาจไม่สนับสนุนให้มีการตั้งศูนย์ซ่อมเพิ่มในประเทศไทย ฉะนั้นการเจรจาต่อรองในการซื้อเครื่องยนต์จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท ในระยะยาว นอกเหนือจากความโปร่งใส การส่งเสริมคุณภาพช่าง ความสามารถทางเทคโนโลยีก็เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาด้วย ขณะนี้มีข่าวว่าประเทศเวียดนาม จะได้รับการร่วมมือจากแอร์บัส และโบอิง ในการตั้งศูนย์ผลิตอะไหล่เครื่องยนต์ ซึ่งจะให้มีขีดความสามารถในการผลิตอะไหล่เครื่องยนต์อากาศยาน หรือการประกอบชิ้นส่วนอากาศยานบางส่วน ดังนั้น จึงขอให้คณะกรรมการพิจารณาว่าการที่การบินไทยจะใช้วิธีการจัดหาเครื่องยนต์และชิ้นส่วนโดยการซื้อแต่เพียงอย่างเดียว นั้น จะก่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดระยะยาวหรือไม่ นอกจากนี้ การที่บริษัท จะไปร่วมทุนกับสิงคโปร์ จัดตั้งสายการบินไทยเทเกอร์นั้น ตนเห็นด้วยเนื่องจากเชื่อว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเป็นอย่างดีแล้ว

สิ่งที่ขอเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาในเวลานี้ คือ การลดค่าใช้จ่ายที่ส่งผลถึงคุณภาพการให้บริการ เช่น เที่ยวบิน กรุงเทพ-เวียงจันทน์ ผู้โดยสารซึ่งต้องเช็ค-อิน ประมาณ 9.30-10.00 น. จะไม่ได้ทานข้าวกลางวันไปก่อนและเมื่อถึงเวียงจันทน์ก็จะเลยเวลาอาหารกลางวันไปแล้ว คุณภาพของอาหารที่บริการก็ไม่ได้

เช่นเดียวกับเที่ยวบินไปปีนัง ทั้งนี้ ผู้โดยสารเห็นว่าค่าโดยสารของการบินไทยราคาแพงเพราะคิดค่าโดยสารเต็มราคา แต่บริการด้อยกว่าสายการบิน Low Cost ซึ่งแม้จะไม่จัดอาหารให้แต่มีของขายบนเครื่อง แต่อาหารที่ให้บริการบนเครื่องของการบินไทยนั้นมีปริมาณน้อยและไม่สามารถซื้อบนเครื่องได้

นอกจากนี้ ยังได้แสดงความเป็นห่วงเรื่องการ Hedging ราคาน้ำมัน ซึ่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงว่าบริษัท ไม่ได้ทำ Hedging เพื่อการเก็งกำไร ตนเห็นด้วย สำหรับกรณีความผิดพลาดของ Koito ในการติดตั้งที่นั่งผู้โดยสารสำหรับเครื่องบิน A330 ที่ทำให้บริษัท ต้องเสียค่าเช่าที่จอดในเยอรมันและฝรั่งเศส และบริษัท ยังต้องเช่าเครื่องบินเพื่อปฏิบัติการบินซึ่งเป็นรายจ่ายที่น่าเสียดายอย่างยิ่ง ฉะนั้นจึงเป็นการสมควรที่จะดำเนินคดีกับ Koito และขอให้กรณีดังกล่าวเป็นประสบการณ์สำหรับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่จะป้องกันมิให้เกิดกรณีเช่นนี้อีกในอนาคต กรณีนี้แม้จะไม่ถือว่าเป็นความผิดพลาดในการบริหาร แต่ถ้าหากป้องกันมิให้เกิดขึ้นได้ ผู้ถือหุ้นจะได้รับเงินปันผลดีกว่านี้ ประเทศชาติจะมั่นคง และมั่งคั่งยิ่งขึ้น พร้อมทั้งขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ดำเนินการไปได้ด้วยดี โดยเชื่อว่าจะสามารถใช้ศักยภาพ และคุณธรรมอย่างเต็มที่ โดยดำรงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวว่า จะขอใช้เวลาในการตอบให้ครอบคลุมในประเด็นที่ผู้ถือหุ้นได้หยิบยกมาทั้งหมด ในประเด็นแรก คือ การเชิญผู้ถือหุ้นบางรายไปประชุมที่บริษัท นั้น ไม่ถือเป็นการประชุมผู้ถือหุ้น การเชิญผู้ถือหุ้นบางราย บางกลุ่มไปหารือ ชี้แจง ให้ข้อมูลนั้น เป็นเรื่องของบริษัท ดำเนินการเป็นระยะอยู่แล้ว เช่น บริษัท ได้เชิญกองทุนต่างๆ ไปรับฟังการชี้แจงอย่างน้อยปีละ 4 ครั้งและมีการไปเยี่ยมกิจการของกองทุนที่เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท เป็นครั้งคราวอีกด้วย เรื่องที่สอง คือ เรื่องของเงินกู้ธนาคารซึ่งได้ตอบไปแล้วว่าบริษัท กู้เงินจากหลายธนาคาร โดยไม่จำกัดว่าต้องเป็นธนาคารของรัฐหรือเอกชน ในปี พ.ศ. 2552 และปีที่ผ่านมา มีการเจรจากู้เงินกับอีกหลายธนาคาร มีการเจรจาลดดอกเบี้ย เป็นผลให้บริษัท สามารถลดอัตราดอกเบี้ยลงไปได้พอสมควร ทั้งนี้ การบินไทยต้องเลือกเงื่อนไขการกู้เงินที่ดีที่สุด ทั้งธนาคารออมสิน และธนาคารกรุงไทย แม้ว่าเป็นธนาคารของรัฐ แต่ก็จำเป็นต้องทำกำไรให้ดีที่สุดให้กับผู้ถือหุ้น และเมื่อเปรียบเทียบข้อเสนอต่างๆ ในการเจรจาแล้ว ในขณะนั้นพบว่าทั้งธนาคารออมสินและธนาคารกรุงไทยมีอัตราดอกเบี้ยที่สูงกว่าธนาคารอื่นค่อนข้างมาก ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่สามารถกู้เงินจากธนาคารของรัฐทั้งสองแห่งได้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังทราบดี แต่ท่านไม่สามารถดำเนินการอย่างไรได้ เนื่องจากธนาคารทั้งสองแห่งมีอิสระในการบริหารจัดการของตนเอง

สำหรับการจัดซื้อน้ำมันนั้น ปตท. เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่สามารถเจรจาความเป็นกรณีพิเศษกับ ปตท. ได้ เพราะ ปตท. ต้องพยายามทำกำไรสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น และในความเป็นจริงแล้ว บริษัทฯ มิได้ซื้อน้ำมันจาก ปตท. มากที่สุด แต่เป็นบริษัท บางจากปิโตรเลียม ซึ่งมีโรงกลั่นของตนเอง โดยการซื้อเป็นแบบเสรี คือ เสนอราคาเข้ามา ส่วนการทำ Hedging นั้น บริษัทฯ มีนโยบายในการทำ Hedging อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยจะไม่พยายามที่จะพยากรณ์ราคาน้ำมันในอนาคต

ผลประกอบการในไตรมาสที่ 1 โดยทั่วไปแล้วมักจะดีที่สุดแต่ไม่เสมอไป เพราะไตรมาสที่ 1 เป็นฤดูกาลท่องเที่ยวผู้โดยสารมีจำนวนมาก แต่ผลประกอบการขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นด้วย โดยตัวเลขที่ไม่ควรนำมาพิจารณา คือ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจากภาระหนี้สินซึ่งเป็นตัวเลขทางบัญชีเท่านั้น นอกจากนี้ในไตรมาสที่ 1 ปี 2552 ราคาน้ำมันดิบเฉลี่ย 35 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงวิกฤตเศรษฐกิจโลกที่ราคาน้ำมันตกต่ำลงซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าปกติ และหลังจากนั้นราคาน้ำมันได้ฟื้นตัวขึ้น ดังนั้น จึงต้องคำนึงถึงเหตุการณ์พิเศษต่างๆ ด้วย

สำหรับเรื่องอาหารที่บริการบนเครื่องบินในเส้นทางการบินไปเวียงจันทน์นั้น ตนขอรับข้อสังเกตไว้พิจารณาดำเนินการ สำหรับประเด็นในการจัดซื้อเครื่องบินแบบแอร์บัส A330 เพิ่มเติมนั้น คณะกรรมการได้พิจารณาแล้วเห็นว่า เครื่องบินแบบที่เหมาะสมที่จะนำมาให้บริการในเส้นทางการบินระยะปานกลางควรจะเป็นเครื่องบินแบบ new generation แต่เนื่องจากบริษัทอื่นได้จองเครื่องบินแบบดังกล่าวไปหมดแล้ว ประกอบกับไม่มีเครื่องบินแบบแอร์บัส 350 หรือแบบโบอิง 787 เครื่องบินแบบที่เหมาะสมที่สุดจึงเป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A330 และได้กล่าวต่อไปว่า ปัญหาอีกประการของบริษัทฯ คือ มีการวางแผนในระยะเวลาด้านเกินไป โดยวางแผนครั้งละ 3 ปี แทนที่จะวางแผนระยะยาวเป็นระยะเวลา 10 ปี ทำให้เมื่อบริษัทฯ ตัดสินใจว่าจะจัดซื้อเครื่องบินแบบใหม่ บริษัทอื่นได้จองเครื่องบินดังกล่าวไปหมดแล้ว ดังนั้น เมื่อสัปดาห์ที่แล้วจึงมีการขอมติอนุมัติจากคณะกรรมการในการจัดทำแผนการดำเนินงานเป็นระยะเวลา 12 ปี โดยในการจัดซื้อเครื่องบินครั้งนี้ ซึ่งคณะกรรมการอนุมัติให้จัดซื้อได้ไม่เกิน 75 ลำนั้น จะมีเครื่องบินแบบ new generation เข้ามาในฝูงบินของบริษัทฯ เนื่องจากมีระยะเวลาในการจัดซื้อได้ สำหรับข้อเสนอในการนำสินค้าพื้นเมือง สินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ไปขายนั้น เห็นว่าเป็นข้อเสนอที่น่าสนใจและขอรับไว้พิจารณา และได้กล่าวชี้แจงต่อไปว่า ในปัจจุบันบริษัทฯ ได้จัดซื้อเครื่องบินที่ขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับเรื่องการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ Thai Tiger นั้น เนื่องจากบริษัทฯ ถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ ในอัตราร้อยละ 39 จึงไม่มีอำนาจควบคุม โดยบริษัทฯ ได้เคยเสนอซื้อหุ้นเพิ่มเติมในอัตราร้อยละ 10 แต่เนื่องจากสัญญาผู้ถือหุ้นสายการบินนกแอร์ กำหนดห้ามมิให้สายการบินนกแอร์ มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ บริษัทฯ จึงไม่สามารถซื้อหุ้นจากเอกชนรายอื่นได้ โดยจะต้องซื้อ

หุ้นจากธนาคารกรุงไทยเท่านั้น ทางธนาคารกรุงไทยทราบถึงข้อจำกัดดังกล่าวดี จึงเสนอราคาขายหุ้นสูงมาก จนบริษัทฯ ไม่สามารถซื้อได้ เมื่อคำนึงถึงสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นค่อนข้างมาก โดยขณะนี้ น้ำมันอากาศยานมีราคา 139 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาเรล ซึ่งสูงกว่าราคาเฉลี่ยปีที่แล้ว ที่มีราคา 94 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาเรล จะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของสายการบินทุกรายอย่างแน่นอน สำหรับความล่าช้าในการจัดตั้ง Thai Tiger เนื่องจากที่บริษัทฯ มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งแม้ว่าบริษัทฯ จะได้รับยกเว้นกฎระเบียบเกี่ยวกับรัฐวิสาหกิจทุกเรื่อง แต่มีกฎระเบียบ 2 เรื่องที่บริษัทฯ ไม่ได้รับยกเว้น คือ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบประมาณ และเรื่องการก่องหนี้ ซึ่งต่อมากระทรวงการคลังได้ผ่อนผันในการปฏิบัติตามระเบียบในเรื่องการก่องหนี้ แต่บริษัทฯ ยังคงต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบประมาณต่างจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) ซึ่งได้รับยกเว้นระเบียบทั้งหมดรวมทั้งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบประมาณตามมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2544 ดังนั้น ปตท.จึงสามารถดำเนินการต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว ด้วยเหตุนี้ การจัดตั้ง Thai Tiger จึงต้องให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา ทั้งที่การลงทุนใช้เงินเพียง 99.8 ล้านบาท และกล่าวยืนยันว่าบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อสร้างรายได้จากตลาดล่างซึ่งบริษัทฯ เสียโอกาสดังกล่าวมาโดยตลอด เนื่องจากในปัจจุบันโลกเปลี่ยนแปลงไปมาก มีการแข่งขันสูง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ จะจัดซื้อเครื่องบินรุ่นใหม่ลำตัวแคบจำนวน 11 ลำ ซึ่งจะนำมาให้บริการเพื่อเชื่อมต่อกับระบบเส้นทางการบินหลักของบริษัทฯ เพื่อการแข่งขันกับสายการบินต่างๆ เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำนั้นมีจำนวนมาก จากนั้น ได้กล่าวถึงการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับธรรมาภิบาลบริษัทฯ โดยต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดและจริงจัง ผู้ใดกระทำผิดจะต้องมีการลงโทษ หากผู้ที่กระทำผิดพ้นจากการเป็นพนักงานแล้ว จะต้องมีการดำเนินการทางกฎหมาย ซึ่งการกระทำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความไม่พอใจของคนบางกลุ่มได้ อย่างไรก็ตาม ตนขอยืนยันว่าจะดำเนินการในเรื่องดังกล่าวนี้อย่างเข้มงวดและจริงจัง เนื่องจากมีหลายคนที่ดีอด และหมดกำลังใจในการทำงานจนลาออกจากบริษัทฯ เพราะเห็นว่าผู้ที่กระทำผิดไม่ได้รับการลงโทษ ดังนั้น บริษัทฯ จึงเป็นบริษัทฯ ที่มีการฟ้องร้องดำเนินคดีกับอดีตผู้บริหารมากมาย สำหรับประเด็นที่มีนักบินที่ขาดคุณสมบัตินั้น ตนได้ชี้แจงไปแล้วว่า ได้มีการตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้ว ไม่ปรากฏว่านักบินคนดังกล่าวขาดคุณสมบัติตามมาตรฐานการบิน และนักบินของบริษัทฯ เป็นนักบินที่มีคุณสมบัติตามมาตรฐานการบินครบถ้วน จากนั้นได้ขอให้ ผู้อำนวยการฝ่ายใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน ชี้แจงเกี่ยวกับกรณีนักบินที่ถูกดำเนินการสอบสวนทางวินัยต่อผู้ถือหุ้น

นาวาอากาศตรี อลงกต พูลสุข ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน ชี้แจงเรื่องการขาดคุณสมบัติของ กัปตันชาติรี สมนึก ว่า บริษัทฯ ได้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้วปรากฏว่า กัปตันชาติรี มีคุณสมบัติครบถ้วน และได้ปฏิบัติตามมาตรฐานของกรมการบินพลเรือนทุกประการ และสอดคล้องกับ

ข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในขณะนี้ อยู่ในระหว่างการดำเนินการสอบสวนทางวินัยจากการให้สัมภาษณ์กับสื่อมวลชน โดยการสอบสวนน่าจะเสร็จเรียบร้อยประมาณเดือนพฤษภาคม

ประธาน กล่าวชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานว่า สภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เคยแนะนำให้ปรับปรุงท่าอากาศยานคอนเมืองให้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และแนะนำให้บริษัทฯ ร่วมทุนเพื่อการดำเนินการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน เนื่องจากเห็นว่าประเทศไทยควรเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคนี้ จากนั้นได้ขอให้ฝ่ายกฎหมายชี้แจงต่อข้อซักถามของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับคดี Antitrust

เลขานุการการประชุม ชี้แจงว่า ในคดีที่บริษัทฯ ถูกดำเนินคดีแบบกลุ่มในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้รายงานต่อผู้ถือหุ้นว่า บริษัทฯ ได้ตกลงระงับข้อพิพาทนั้น หมายถึงการสิ้นสุดคดีกันด้วยดี โดยไม่ต้องมีการชี้ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายผิด ทั้งนี้ ในการต่อสู้คดีในประเทศสหรัฐอเมริกามีค่าใช้จ่ายสูงมาก ดังนั้น การจบคดีด้วยดี โดยการจ่ายเงินจำนวนประมาณ 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งบริษัทฯ ได้ประเมินแล้วว่า เงินจำนวนดังกล่าวน้อยกว่าค่าจ้างทนายความในการต่อสู้คดีเป็นจำนวนมาก

ประธาน ชี้แจงเพิ่มเติมว่า บริษัทฯ พิจารณาโดยคำนึงถึงการบริหารให้เกิดความเสี่ยงน้อยที่สุด สำหรับประเด็นการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำนั้น บริษัทฯ จะดำเนินการต่อไปตามนโยบายของคณะกรรมการ เพื่อสร้างโอกาสในการหารายได้ของบริษัทฯ ในตลาดระดับล่างและตลาดระดับกลาง โดยจะออกมาในรูปแบบใดต้องเป็นไปตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤษ์ ผู้ถือหุ้น กล่าวถึงเรื่องการสร้างแบรนด์และ Goodwill โดยในการแข่งขันกับสายการบินต่างประเทศ บริษัทฯ มักถูกโจมตีว่าราคาบัตรโดยสารมีราคาสูงเทียบเคียงกับสายการบินอื่นๆ ผู้เดินทางประจำที่จะใช้บริการ first class หรือ business class มีจำนวนน้อย แต่ที่บริษัทฯ จะสามารถยกจุดแข็งมาสร้างแบรนด์ว่า safety first กล่าวคือ การบินไทยไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจาก Human Error หรือการบริหารจัดการ และในเรื่องการโฆษณาก็เป็นเรื่องต้องดำเนินการทั้งทางทีวี แมกกาซีน และในสื่ออื่นๆ

ประธาน กล่าวว่า จากประสบการณ์ของตนเอง ค่าโดยสาร ไป-กลับ กรุงเทพ เชียงใหม่ ราคา 4,500 บาท จองผ่านอินเทอร์เน็ต แต่บางสายการบินบัตรโดยสารเพียงหนึ่งเที่ยวราคา 4,000 บาท บริษัทฯ จึงได้นำเอาประสบการณ์ของประธานที่ซื้อตั๋วเองทางอินเทอร์เน็ตไปจัดทำเป็นโฆษณา

นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวซักถามเรื่องเก้าอี้ของ Koito ว่าขณะนี้ Koito ถูกฟ้องล้มละลายแล้วใช่หรือไม่ และ Koito ถูกกรมบินพาณิชย์ หรือ JCAP ของประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้สั่งให้หยุดการผลิตเก้าอี้ เพราะปรากฏเป็นข่าว CNN ว่า Koito ขนเก้าอี้ที่จะมาติดตั้งให้กับเครื่องบิน A330 ลำที่ 4-8 แล้วเกิดไฟไหม้ ซึ่งถือเป็นเรื่องความปลอดภัย และในกรณีที่จะรับผิดชอบต่อค่าเสียหายต่อบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นสืบเนื่องจากมูลค่าเครื่องบิน 5 ลำประมาณ 20,000 ล้านบาท บริษัทฯ หักค่าเสื่อมราคา 10% และดอกเบี้ย 3.5% เพราะฉะนั้นในหนึ่งปีบริษัทฯ ต้องเสียหายประมาณ 2,700 ล้านบาท เครื่องบินจอด 8 เดือน ดังนั้น บริษัทฯ เสียหายประมาณ 2,000 ล้านบาท ความเสียหายนี้ฝ่ายบริหารจะรับผิดชอบต่อ ผู้ถือหุ้นอย่างไร เพราะขณะนี้ Koito ถูกฟ้องล้มละลายแล้ว และจากการที่บริษัทฯ ซื้อเก้าอี้จาก ZIM ในราคาแพงกว่า Koito เกือบสองเท่า และตนทราบมาว่าบริษัทฯ มีข้อสัญญาผูกพันกับ ZIM ว่าบริษัทการบินไทยต่อไปนี้จะต้องใช้เก้าอี้ของ ZIM ติดตั้งกับเครื่องบิน A330 7 ลำ ที่กำลังจะซื้อใหม่นี้ใช่หรือไม่

เลขานุการการประชุม ตอบข้อซักถามที่ว่า จะฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจาก Koito หรือไม่นั้น ในเรื่องนี้คณะกรรมการมีมติให้บริษัทฯ ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากการที่บริษัทฯ ไม่ได้รับมอบเก้าอี้จาก Koito โดยบริษัทฯ ได้มีหนังสือแจ้งทวงถามไปแล้ว ซึ่ง Koito ได้ขอให้บริษัทฯ ส่งข้อมูลเพิ่มเติมไปให้โดยไม่ได้โต้แย้งแต่อย่างใด ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อฟ้องร้อง เพื่อเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น ซักถามว่า JCAP สั่งให้ Koito หยุดผลิตเก้าอี้เนื่องจากสาเหตุความไม่ปลอดภัยใช่หรือไม่ และ Koito ล้มละลายแล้วใช่หรือไม่ และถ้าล้มละลายแล้วบริษัทฯ จะยังคงเรียกร้องค่าเสียหายได้หรือไม่

ประธาน ขอตรวจสอบข้อมูลให้ชัดเจนก่อนว่าเป็นอย่างไรที่ผู้ถือหุ้นซักถามหรือไม่

เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง ชี้แจงเรื่องราคาเก้าอี้โดยสารของ ZIM ว่า เมื่อเทียบราคาปัจจุบัน (Net Present Value) แล้วราคาของ ZIM ไม่แพงกว่าราคาของ Koito แต่เนื่องจากเป็นการสรรหาเมื่อสองปีก่อนจึงทำให้ราคาแตกต่างกัน และเหตุที่ ZIM ได้สัญญาสำหรับเครื่อง A330