สิ่งที่ส่งมาด้วย 2

รายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2555
วันพุธที่ 25 เมษายน 2555
ณ ห้องมิราเคิล แกรนด์ บอลรูม ชั้น 4 โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น
ถนนวิภาวดีรังสิต หลักสี่ กรุงเทพมหานคร

.....

ผู้มาประชุม

1. กระทรวงการคลัง	ถือหุ้น	1,113,931,061	หุ้น
(โดย นายนิติ วิทยาเต็ม ผู้รับมอบฉันทะ)			
2. ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ จำนวน 4,600 ราย	ถือหุ้น	625,448,214	หุ้น
รวมผู้ถือหุ้นมาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม จำนวน 4,601 ราย	ถือหุ้นทั้งสิ้น	1,739,379,275	หุ้น

เริ่มประชุมเวลา 13.30 น.

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการบริษัทฯ และกรรมการอิสระ ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม โดยมีกรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม คือ

กรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ

1. นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม รองประธานกรรมการ และประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และประธานกรรมการบริหาร
4. นายอภิพร ภาษวัธน์ กรรมการอิสระ ประธานกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
5. พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์ กรรมการ และประธานกรรมการธรรมาภิบาล
6. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตนะ กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
7. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ กรรมการ กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการธรรมาภิบาล
8. พล.อ.อ. ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์ กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
9. นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม
10. นายประดิษฐ สินธวณรงค์ กรรมการ
11. นายวรเดช หาญประเสริฐ กรรมการ

12. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายปานฑิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
3. เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
4. นายโชคชัย ปัญญายงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
5. นาวาอากาศตรี อัษฎาวุธ วัฒนางกูร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
6. นายธีรพล โชติชนาภิบาล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
7. นายดนุช บุนนาค กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น
8. นายนิรุจน์ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม
9. นายสาธก วรศะริน รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล
10. นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
11. นางสุวคนธ์ นะวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
12. นางสุนัที อิศวพรชัย ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสื่อสารองค์กรและประชาสัมพันธ์
13. นายประกอบเกียรติ นินนาท ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียมและประกันภัย
14. นางชุดา ธนะภูมิ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
15. นายรัช ตันตนันตา ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
16. นายพิเชษฐ์ เรียงวัฒนสุข ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
17. นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
18. นางพิณคำ โรหิตเสถียร ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการบนเครื่องบิน
19. นายพิชัย จึงอนุวัตร กรรมการผู้จัดการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์
20. นายชัยฤกษ์ ทิพยจันทร์ ผู้อำนวยการใหญ่สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
21. นายเล็ก กลิ่นวิบูลย์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
22. นางชาริตา ลีลายุทธ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
23. ร้อยตรี อนุสสรณ์ นาคศรีชุ่ม ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น
24. เรืออากาศโท วุฒิชัย สงวนหมู่ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายซ่อมใหญ่
25. นายวรเนติ หล้าพระบาง กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์
26. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน
27. นายดุลยพงศ์ สุขานุศาสน์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพันธมิตรและพัฒนาธุรกิจการพาณิชย์

28. เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
29. นายฉลองชัย หิรัณยเลขา ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผนการตลาดและบริหารรายได้
30. เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน
31. นายบำเพ็ญ สรรพศรี ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร
32. นางสาวจิระพันธ์ ศิริไพรวัน ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ
33. นายสาโรจน์ ยุทธไตร ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
34. นางเดือนเพ็ญ ทีฆกุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกลยุทธ์และแผน

ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

1. นายเทอดพงษ์ พงษ์ศักดิ์ศรี
2. นางสาวพัทธมน พุทธสีมา
3. นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์
4. นางสาวทัศนีย์ แสงสว่าง
5. นายบุญชาย ชุมแสงหิรัญ

อาสาสมัครจากผู้ถือหุ้น ทำหน้าที่กรรมการตรวจนับคะแนน

1. นายบวรวิชช วิทยาธิกรณศักดิ์
2. นายราชิต สิทธเดชวงศ์
3. นายรชฏวิทย์ ดาวแจ้ง

นายอำพน กิตติอำพน ประธาน แจ้งต่อที่ประชุมว่าตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 34 ระบุไว้ว่า "ในการประชุมผู้ถือหุ้น ต้องมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่า 25 คน หรือมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และต้องมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดจึงจะครบเป็นองค์ประชุม" ขณะนี้มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองและรับมอบฉันทะ รวมจำนวนทั้งสิ้น 2,382 คน คิดเป็นจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,734,022,324 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 79.44130 ของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ ปัจจุบันบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นทั้งหมด 112,659 ราย รวมจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 2,182,771,917 หุ้น ประธานจึงกล่าวเปิดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ประจำปี 2555

ประธาน แนะนำคณะกรรมการบริษัทฯ และขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่แนะนำฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ต่อที่ประชุม จากนั้นจึงได้แถลงให้ที่ประชุมทราบถึงข้อบังคับในเรื่องของการประชุมผู้ถือหุ้นว่าจะต้องดำเนินการไปตามระเบียบวาระที่กำหนดไว้ ซึ่งได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกท่านแล้ว ในการดำเนินการประชุมในครั้งนี้จะ

เป็นไปตามระเบียบวาระ สำหรับการประชุมวาระใดที่จะต้องออกเสียงลงมติ เพื่อการปฏิบัติที่ถูกต้องและเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงวิธีปฏิบัติในการลงคะแนนเสียง และการนับคะแนนเสียงในวาระต่างๆ ขอให้ นายนิรุจน์ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม เป็นผู้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบ

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม แจ้งต่อที่ประชุมว่า ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 นี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้นและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุม และให้เสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เป็นการล่วงหน้า โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ http://www.thaiairways.com ตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2554 ถึง 31 ธันวาคม 2554 แต่ไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอเรื่องและเสนอรายชื่อเข้ามายังบริษัทฯ สำหรับการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2555 ในครั้งนี้ มีวาระการประชุมรวมทั้งสิ้น 9 วาระ ดังมีรายละเอียดตามหนังสือเชิญประชุมที่ได้นำเสนอต่อผู้ถือหุ้นทุกท่านล่วงหน้าแล้ว

ข้อบังคับในการประชุม

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

การอภิปราย

ผู้ใดประสงค์จะกล่าวถ้อยคำต่อที่ประชุม ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะ เมื่อประธานของที่ประชุมอนุญาตแล้วจึงเดินไปยังสถานที่ที่จัดเตรียมไว้ โดยต้องกล่าวถึง ชื่อ-ชื่อสกุลของผู้อภิปราย สถานะเป็นผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะ แล้วจึงอภิปรายในเนื้อหาตามวาระ หากมีผู้ถือหุ้นยกมือหลายคน ประธานในที่ประชุม หรือผู้ที่ดำเนินการประชุมแทนอยู่ในระหว่างนั้น จะอนุญาตให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความเห็นก็ได้ โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้นที่ยังมิได้มีโอกาสซักถามหรือแสดงความเห็นก่อน การอภิปรายจะต้องอยู่ในประเด็น หรือเกี่ยวกับประเด็นที่กำลังปรึกษากันอยู่ และต้องไม่ฟุ่มเฟือย วนเวียน ซ้ำซาก ห้ามผู้อภิปรายแสดงกริยาหรือใช้วาจาไม่สุภาพ ใส่ร้าย หรือเสียดสี หรือแสดงอากัปกิริยาในทางก้าวร้าวในที่ประชุม ผู้อภิปรายควรหลีกเลี่ยงการกล่าวถ้อยคำที่อาจมีลักษณะความผิดทางอาญา เช่น การดูหมิ่น หรือหมิ่นประมาท หรือละเมิดสิทธิทางแพ่งต่อบุคคลอื่น และเพื่อเป็นการควบคุมเวลาการประชุมให้เหมาะสม ประธานอาจจำกัดจำนวนคำถามของผู้ถือหุ้นในการอภิปรายในแต่ละวาระได้ตามความจำเป็น

การออกเสียงลงคะแนน

ถ้ามีผู้ใดไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ประธานในที่ประชุมจะขอให้ผู้ถือหุ้น และผู้รับมอบฉันทะที่ไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ลงคะแนนในบัตรลงคะแนน

การนับคะแนนและการประกาศผลคะแนน

การนับคะแนนวาระที่ 2, 4, 5 และ 7

จะนับคะแนนเสียงเฉพาะผู้ถือหุ้น ที่ลงคะแนนเสียง ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงในแต่ละวาระ โดยจะนำคะแนนเสียงไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงดังกล่าว หักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่ลงคะแนนเห็นด้วยในวาระนั้นๆ มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

การนับคะแนนวาระที่ 6 เรื่อง พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

จะนับคะแนนเสียงเฉพาะผู้ถือหุ้นที่ลงคะแนนเสียง ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง โดยจะนำคะแนนเสียงไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงดังกล่าว หักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่ลงคะแนนเห็นด้วย มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม

การนับคะแนนวาระที่ 8 เรื่อง พิจารณาเลือกตั้งกรรมการ

จะนับคะแนนเสียงผู้ถือหุ้น ที่ลงคะแนน เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง ส่วนที่เหลือจะเป็นเสียงที่ไม่ใช้สิทธิ มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

กรณีที่จะมีผลทำให้การลงคะแนนเสียงเป็นโมฆะ

- กรณีบัตรลงคะแนนมีการลงคะแนนไม่ตรงตามวาระที่มีการลงคะแนน
- กรณีผู้ลงคะแนนไม่ทำเครื่องหมายใดๆ ในช่องลงคะแนน และส่งให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ เพื่อตรวจนับคะแนน
- กรณีบัตรลงคะแนนชำรุดจนไม่สามารถวินิจฉัยได้ว่า ผู้ลงคะแนนมีความประสงค์จะลงคะแนนเช่นใด
- กรณีบริษัทฯ ตรวจสอบพบในภายหลังว่า ผู้รับมอบฉันทะได้เปลี่ยนแปลงการลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน ทำให้ไม่เป็นไปตามความประสงค์ของผู้มอบฉันทะ

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

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ สอบถามว่าผู้แทนจากกระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่เข้าร่วมการประชุมแล้วหรือยัง

ประธาน ตอบว่าผู้แทนจากกระทรวงการคลังได้มาเข้าร่วมการประชุมแล้ว

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวต่อที่ประชุมว่าตนขอทักท้วงเรื่องการนับคะแนน โดยตนไม่เห็นด้วยกับการนับคะแนนผู้ถือหุ้นที่ยังไม่ลงคะแนนเป็นผู้ที่ลงคะแนนเห็นด้วย เนื่องจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ลงคะแนนอย่างไรก็ชนะ ดังนั้นจึงเห็นว่าการนับคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่ยังไม่ส่งบัตรลงคะแนน หรือมีเจตนาจะลงคะแนนแต่ลงคะแนนไม่ทัน หรือไม่ประสงค์จะลงคะแนน หรือกลับก่อนการประชุมเสร็จสิ้นเป็นผู้ที่ลงคะแนนเห็นด้วย เพื่อให้มีความเป็นประชาธิปไตย

ประธาน ชี้แจงว่า บริษัทฯ ดำเนินการนับคะแนนเสียงตามหลักเกณฑ์และระเบียบของบริษัทฯ ซึ่งสอดคล้องกับระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ("คณะกรรมการ ก.ล.ต.") และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้ หากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถามเกี่ยวกับเรื่องผู้แทนของผู้ถือหุ้นอีก ตนจะดำเนินการตามวาระการประชุมต่อไป โดยหากผู้ถือหุ้นท่านใดประสงค์จะแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับระเบียบการออกเสียงลงคะแนน อนุญาตให้เสนอความคิดเห็นได้

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ระเบียบของคณะกรรมการ ก.ล.ต. สามารถเปลี่ยนแปลงได้โดยมติที่ประชุม ดังนั้น เมื่อมีผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องการออกเสียงลงคะแนน ก็จะต้องมีการลงมติว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย และขอให้ประธานในที่ประชุมดำเนินการให้ถูกต้อง

ประธาน กล่าวทบทวนข้อคิดเห็นของผู้ถือหุ้น (นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข) ในการไม่นับคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่ไม่ได้ลงคะแนนเสียงเป็นผู้ที่ลงคะแนนเห็นด้วยพร้อมทั้งกล่าวว่าตนเห็นด้วยตามข้อเสนอของผู้ถือหุ้นดังกล่าวและกล่าวขอบคุณสำหรับความคิดเห็น

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ตามที่เลขานุการบริษัทฯ ชี้แจงเกี่ยวกับการประกาศเรื่องการสรรหากรรมการทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ นั้น ในการประชุมทุกครั้ง รวมทั้งการประชุมครั้งที่ผ่านมา ตนได้เสนอให้ประกาศในทุกสื่อ ไม่เพียงแต่เฉพาะการประกาศทางเว็บไซต์เพียงช่องทางเดียว แต่ควรประกาศในสื่อต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นหนังสือพิมพ์ วิทยุ หรือโทรทัศน์ และต้องประกาศในต่างประเทศด้วย เนื่องจากมีคนไทยอยู่ในประเทศต่างๆ ทั่วโลก ทั้งนี้ ตนได้สอบถามผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะหลายท่าน แต่ไม่มีผู้ใดทราบถึงการประกาศดังกล่าว ตนเห็นว่า การติดตามทางเว็บไซต์ค่อนข้างลำบากและเสนอให้มีการแก้ไข นอกจากนี้ หากย้อนกลับไปดูบันทึกการประชุมครั้งที่ผ่านมา ตนเป็นผู้เสนอให้มีการประกาศอย่างเป็นทางการ เนื่องจากตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ เป็นตำแหน่งต่างตอบแทน บางคนใกล้ถึงกำหนดเกษียณอายุ บางคนหาแต้มต่อ และเมื่อบริษัทฯ ขาดทุนก็มัก

กล่าวอ้างว่าบริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจ ดังนั้น ตนจึงเห็นว่าการดำเนินการที่ไม่เปิดเผยดังกล่าวเป็นการไม่โปร่งใส จึงเห็นควรให้ดำเนินการแก้ไขในเรื่องการประกาศดังกล่าว และตนจะยื่นหนังสือในเรื่องดังกล่าวต่อไป

ประธาน รับทราบความคิดเห็น และจะดำเนินการปรับปรุงให้มีการเพิ่มช่องทางการประกาศในปีต่อไป อย่างไรก็ตามการดำเนินการในปีนี้ให้เป็นไปตามที่ได้ชี้แจงไว้แล้วในตอนต้นซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ต่างๆ ของคณะกรรมการ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ

นายพีรพัฒน์ พงศ์โรจน์เผ่า ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่า การประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ ที่ผ่านมายืดเยื้อมาโดยตลอด ใช้ระยะเวลานาน จึงขอให้ประธานดำเนินการประชุมไปตามวาระและควบคุมการประชุมโดยมิให้มีการอภิปรายยืดเยื้อเกินสมควร

ประธาน กล่าวขอบคุณสำหรับความคิดเห็น และขอดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระต่อไป

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประธาน แจ้งต่อที่ประชุมว่า ตนได้พูดคุยกับผู้ถือหุ้นหลายท่าน และรับทราบถึงความอึดอัดของผู้ถือหุ้นในปีนี้และปีที่ผ่านมา โดยในปีที่ผ่านมา ตนเข้าประชุมด้วยความสุขใจเนื่องจากผู้ถือหุ้นหลายท่านเสนอคำแนะนำที่ดีหลายประการ ในปีนี้ก็ได้รับคำแนะนำที่ดีจากผู้ถือหุ้นเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ตามที่ทราบกันว่าปีนี้ บริษัทฯ ประสบปัญหาหลายด้าน และตนเองคงจะไม่แก้ตัวต่อผู้ถือหุ้น โดยตนตระหนักดีว่าสิ่งที่สำคัญที่สุดสำหรับการเป็นประธานกรรมการบริษัทในตลาดหลักทรัพย์ฯ คือการให้ความสำคัญกับความคิดเห็นของผู้ถือหุ้นที่มีเหตุผล พร้อมกับยืนยันว่าตนและฝ่ายบริหารน้อมรับความคิดเห็นของผู้ถือหุ้นหลายประการไปปฏิบัติ นอกจากนี้ มีผู้ถือหุ้นหลายท่านสอบถามเรื่องการงดการจ่ายเงินปันผลในปีนี้ ตนเข้าใจและจะมีการชี้แจงในเรื่องดังกล่าวโดยกรรมการและฝ่ายบริหารให้ชัดเจน จากนั้น ประธานกล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นที่มาเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้อย่างพร้อมเพรียง

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็น ประธานจึงได้ดำเนินการเข้าสู่วาระที่ 2 ต่อไป

วาระที่ 2 เรื่องพิจารณารับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 เมื่อวันพุธที่ 27 เมษายน 2554

ประธาน กล่าวต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ ได้จัดส่งรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 ซึ่งประชุมเมื่อวันพุธที่ 27 เมษายน 2554 พร้อมหนังสือเชิญประชุมแล้วตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2555 ล่วงหน้าก่อนการประชุมเกินกว่า 21 วัน ซึ่งมากกว่าข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ที่กำหนดให้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นภายใน 14 วันก่อนวันประชุม อย่างไรก็ตามอาจมีข้อผิดพลาดที่เกิดจากการจัดส่งของไปรษณีย์ ซึ่งอาจทำให้ผู้ถือหุ้นบางท่านยังไม่ได้รับเอกสาร ซึ่งบริษัทฯ ก็ได้จัดให้มีการแจกเอกสารดังกล่าวแก่ผู้ถือหุ้น

ในระหว่างการลงทะเบียน จากนั้นประธานขอให้ที่ประชุมพิจารณารับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 เมื่อวันพุธที่ 27 เมษายน 2554 และสอบถามว่า มีผู้ถือหุ้นท่านใดที่ประสงค์จะทักท้วง หรือขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าวหรือไม่

นางแจ่มศรี สุกโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น ขอแก้ไขรายงานการประชุมหน้า 54 ซึ่งเป็นการแก้ไขข้อความที่ตนได้กล่าวในที่ประชุม โดยตนได้จัดพิมพ์ข้อความที่จะให้ดำเนินการแก้ไขมาแล้ว (ปรากฏรายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายรายงานการประชุมฯ)

ประธาน แจ้งให้ผู้ถือหุ้นส่งบันทึกการขอแก้ไขรายงานการประชุมดังกล่าวให้แก่ฝ่ายเลขานุการบริษัทฯ เนื่องจากเป็นการแก้ไขข้อความซึ่งผู้ถือหุ้นเองได้กล่าวในที่ประชุม ผู้ถือหุ้นก็จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในเนื้อหาการอภิปรายของตนในรายงานการประชุมดังกล่าว จากนั้น ประธานขอให้ที่ประชุมลงคะแนนในวาระที่ 2

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนรับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 เมื่อวันพุธที่ 27 เมษายน 2554 ดังนี้

เห็นด้วย	1,738,063,720	เสียง	ร้อยละ	99.99765
ไม่เห็นด้วย	4,100	เสียง	ร้อยละ	0.00023
งดออกเสียง	36,800	เสียง	ร้อยละ	0.00212

วาระที่ 3 เรื่องรับทราบรายงานกิจการประจำปี 2554

ประธาน ขอให้ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้รายงานในวาระนี้

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวว่าประเด็นสำคัญที่จะรายงานต่อที่ประชุมคือธุรกิจของบริษัทฯ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในปีที่ผ่านมาทั้งเรื่องที่ดีและไม่ดี รวมทั้งแนวทางที่บริษัทฯ กำลังดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาเพื่อให้บริษัทฯ เป็นสายการบินชั้นนำของโลก และมีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งและอยู่ได้อย่างยั่งยืน บริษัทฯ มีกระทรวงการคลังถือหุ้นร้อยละ 51 มีพนักงานจำนวนทั้งหมด 25,848 คน ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในประเทศไทย และมีบุคลากรจากภายนอก (Outsource) อีกจำนวน 6,281 คน ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 18.4 ล้านคน หรือคิดเป็นปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) 55,267 ล้านคน – กิโลเมตร และมีปริมาณขนส่งสินค้าทั้งหมด 689.6 ล้านกิโลกรัม นอกจากธุรกิจหลักของบริษัทฯ คือธุรกิจสายการบินแล้ว บริษัทฯ ยังเข้าไปเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทย่อยอื่นๆ ด้วย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณารายได้เฉพาะจากธุรกิจสายการบินจะเห็นได้ว่าร้อยละ 80 มาจากการขนส่งผู้โดยสาร ร้อยละ 15 มาจากการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ และร้อยละ 5 มาจากกิจกรรมอื่นๆ บริษัทลูกที่สำคัญที่บริษัทฯ ถือหุ้นได้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ให้บริการระบบจำหน่ายและสำรองที่นั่ง โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 55 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัทฯ ถือหุ้น

เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 39 เป็นร้อยละ 49 บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด เป็นบริษัทใหม่ที่ให้บริการจัดหาบุคลากรภายนอก (Outsource) บางส่วนให้แก่บริษัทฯ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 49 หุ้นที่เหลือเป็นหุ้นบุริมสิทธิ บริษัท ไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 49 หุ้นที่เหลือเป็นหุ้นบุริมสิทธิเช่นเดียวกัน และ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 49 แต่การบินไทยเป็นผู้ควบคุมอำนาจการดำเนินการทั้งหมด ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งหมด 194,342 ล้านบาท โดยมีรายได้จากการซ่อมบำรุงซึ่งเป็นธุรกิจหลักอีกส่วนหนึ่งนอกเหนือจากธุรกิจสายการบินจำนวน 755 ล้านบาท ในส่วนของธุรกิจการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ฝูงบินของบริษัทฯ ที่ใช้ปฏิบัติการบิน มีเครื่องบิน 89 ลำ มีเครื่องบินที่บริษัทฯ ให้ บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด เช่า จำนวน 6 ลำ รวมทั้งหมดแล้วบริษัทฯ มีเครื่องบินเกือบ 100 ลำ บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 72 จุดบิน ใน 35 ประเทศในทุกทวีป ยกเว้นทวีปอเมริกาใต้ ในส่วนของธุรกิจหลักที่เป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) บริษัทฯ มีหน่วยธุรกิจ 4 ประเภทหลัก ประเภทแรก คือ ธุรกิจการบริการคลังสินค้าและขนส่งสินค้า เป็นการบรรทุกสินค้าใต้ท้องเครื่องบินและการขนส่งสินค้าโดยเครื่องบินบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ (Freighter) ประเภทที่สอง คือ ครัวการบินไทย ซึ่งมีรายได้จากการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ รวมถึงผู้โดยสารของสายการบินอื่นๆ ประเภทที่สาม คือ การให้บริการภาคพื้น เป็นการให้บริการการตรวจรับผู้โดยสารที่สนามบิน (Check-in Service) และบริการต่างๆ เกี่ยวกับเครื่องบินในสนามบินภายในประเทศ ประเภทสุดท้าย คือ หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) ซึ่งเป็นทางเลือกใหม่สำหรับผู้โดยสาร โดยฝูงบินหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์จะเริ่มทำการบินในวันที่ 7 กรกฎาคม 2555 ในเส้นทางการบินแรก คือ กรุงเทพฯ – มาเก๊า ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ประสบปัญหาจากปัจจัยภายนอกหลายประการ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้ผลประกอบการของบริษัทฯ ขาดทุน ปัจจัยที่มีผลกระทบมากที่สุดคือราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้นประมาณร้อยละ 40 โดยปีที่ผ่านมาน้ำมันอากาศยานมีราคาเฉลี่ยประมาณ 125.6 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นราคาเฉลี่ยทั้งปีที่สูงสุดในประวัติศาสตร์เมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยในปี 2551 ซึ่งมีราคา 121 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ที่น่าเป็นห่วงคือราคาน้ำมันอากาศยานในปีนี้จะยังอยู่ในระดับสูงและมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง โดยมีราคาสูงกว่าปีที่ผ่านมาประมาณร้อยละ 8 และเนื่องจากราคาน้ำมันอากาศยานเป็นต้นทุนหลักของบริษัทฯ กล่าวคือประมาณร้อยละ 40 ของต้นทุนทั้งหมด ดังนั้น ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นจึงมีผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างมาก โดยทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ประมาณ 19,900 ล้านบาท นอกจากนี้ เนื่องจากภาวะการแข่งขันที่อยู่ในระดับสูง บริษัทฯ จึงไม่สามารถปรับราคาค่าโดยสารตามต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้ ปัจจัยประการที่สองที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ คือ เหตุการณ์แผ่นดินไหวและสึนามิในประเทศญี่ปุ่น เนื่องจากตลาดนอกประเทศที่ใหญ่ที่สุดของบริษัทฯ คือประเทศญี่ปุ่น ดังนั้น เหตุการณ์ภัยธรรมชาติดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ อย่างรุนแรง โดยมีผลกระทบมากกว่าวิกฤติภูเขาไฟระเบิดในไอซ์แลนด์ เมื่อปี 2553 นอกจากนี้ สถานการณ์อุทกภัยในประเทศไทยในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปีถือเป็นภัยพิบัติที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ

มากที่สุด แม้ว่าเหตุอุทกภัยจะไม่ได้เกิดในใจกลางกรุงเทพฯ และผู้โดยสารยังสามารถเดินทางเข้าออกกรุงเทพฯ ได้ตามปกติก็ตาม แต่เนื่องจากหลายประเทศมีการเตือนภัยไม่ให้เดินทางเข้ามาในประเทศไทย ดังนั้น ช่วงไตรมาสสุดท้ายของปีซึ่งปกติแล้วตรงกับฤดูการท่องเที่ยว (High Season) ของประเทศไทย บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารลดลงมาก โดยในไตรมาสสุดท้ายของปีที่ผ่านมา Cabin Factor คือ สัดส่วนของผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่งลดลงมาเหลือเพียงร้อยละ 65 จากปกติที่ Cabin Factor ในไตรมาสสุดท้ายของปีจะอยู่ในระดับประมาณร้อยละ 75 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร คน-กิโลเมตร (RPK) ลดลงกว่าร้อยละ 10 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้รับผลกระทบทางอ้อมจากการจ่ายเงินชดเชยให้กับพนักงานของบริษัทฯ จำนวนประมาณ 6,000 คน ที่ได้รับผลกระทบจากภาวะน้ำท่วม ทำให้บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน นอกจากนี้ ปัจจุบัน ธุรกิจสายการบินมีการเปลี่ยนแปลงไปมาก มีการแข่งขันสูง ระหว่างสายการบินระดับพรีเมี่ยมดั้งเดิม เช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์ คาเธ่ย์แปซิฟิก และระหว่างสายการบินระดับพรีเมี่ยมรุ่นใหม่ โดยเฉพาะสายการบินจากภูมิภาคตะวันออกกลาง เช่น เอมิเรตส์ แอร์ไลน์ เอทิฮัดแอร์เวย์ การ์ต้าแอร์เวย์ อีกทั้งในปัจจุบัน น่านฟ้าค่อนข้างเปิดกว้างให้สามารถทำการบินได้ง่ายมากขึ้น ด้วยเหตุนี้เส้นทางการบินที่บริษัทฯ ประสบปัญหามากที่สุดจึงได้แก่เส้นทางยุโรป-เอเชีย และ เอเชีย-ออสเตรเลีย โดยได้รับผลกระทบโดยตรงจากการแข่งขันของสายการบินจากภูมิภาคตะวันออกกลาง โดยเฉพาะเกือบร้อยละ 50 ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารของบริษัทฯ อยู่ในเส้นทางการบินยุโรป-เอเชีย และ เอเชีย-ออสเตรเลีย นอกเหนือจากการแข่งขันอย่างรุนแรงระหว่างสายการบินแล้ว ธุรกิจสายการบินในภูมิภาคนี้ยังต้องประสบปัญหาจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นมาก เช่น ไทยแอร์เอเชีย ไทเกอร์แอร์เวย์ อินดิโก้แอร์ไลน์ รวมถึงสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ ซึ่งทำการบินในหลายเส้นทางในภูมิภาคนี้ สายการบินต้นทุนต่ำเหล่านี้เป็นต้นเหตุสำคัญที่ทำให้ค่าโดยสารในประเทศไทยและในภูมิภาคอยู่ในระดับต่ำ และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ส่วนแบ่งการตลาดของบริษัทฯ ในประเทศไทยและในภูมิภาค ในช่วงตลอด 7 ปีที่ผ่านมา ลดลงอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกลยุทธ์เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งตลาด โดยในขณะนี้ เริ่มเห็นผลความเปลี่ยนแปลงและแนวทางที่จะทำให้บริษัทฯ สามารถดึงส่วนแบ่งการตลาดกลับมาได้ นอกจากนี้ ในขณะเดียวกันตลาดขนส่งสินค้าก็ประสบปัญหาการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ซึ่งเป็นไปตามแนวโน้มของการขนส่งสินค้าในธุรกิจการบินทั่วโลกตามปกติ แต่อีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ตัวเลขปริมาณการขนส่ง (RFTK) ต่ำลงมามากกว่าปกติเล็กน้อย คือการที่บริษัทฯ คืนเครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) จากเดิมที่บริษัทฯ เช่าเครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) จำนวน 2 ลำ ในอัตราค่าเช่าที่แพงมาก เมื่อบริษัทฯ คืนเครื่องบินไป 1 ลำ ในปีที่ผ่านมา และอีก 1 ลำ ในเดือนกุมภาพันธ์ของปีนี้ จึงทำให้ต้นทุนของบริษัทฯ ลดลงมาค่อนข้างมาก อย่างไรก็ดีบริษัทฯ ได้นำเครื่องบินโบอิ้ง 747 ของบริษัทฯ ซึ่งเดิมใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาเปลี่ยนเป็นเครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) และเริ่มทำการบินตั้งแต่ช่วงสงกรานต์ปีนี้ โดยคาดว่าน่าจะทำให้ผลประกอบการของธุรกิจขนส่งสินค้าดียิ่งขึ้น

ในปีที่ผ่านมา แม้ว่าจำนวนผู้โดยสารต่อกิโลเมตรจะไม่เพิ่มขึ้น แต่ราคาค่าโดยสารก็เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากต้นทุนที่สูงขึ้น ทำให้โดยรวมแล้วบริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.47 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงประสบปัญหาด้านรายจ่าย จะเห็นได้ว่า รายจ่ายที่เพิ่มขึ้นมากคือราคาน้ำมันเครื่องบิน ราคาน้ำมันในตลาดโลกเพิ่มขึ้น ร้อยละ 40 แต่ต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 35 เนื่องจากบริษัทฯ ได้ทำประกันความเสี่ยงของราคาน้ำมัน ทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินคืนมาประมาณ 1,000 ล้านบาท โดยรวมแล้วบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นนี้คือเหตุผลประการสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุนในปีที่ผ่านมา หากพิจารณาตัวเลขการขาดทุนเฉพาะจากการดำเนินงานโดยไม่พิจารณารายการพิเศษ จะเห็นได้ว่าบริษัทฯ ขาดทุนจากการดำเนินงานประมาณ 5,100 ล้านบาท ในส่วนของรายการพิเศษที่จะนำมารวมนั้นจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป แต่โดยสรุปคือ จากการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลจากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 23 และการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของหนี้สินรวมกันทั้งหมดประมาณ 5,000 ล้านบาท ทำให้บริษัทฯ มีผลขาดทุนสุทธิประมาณ 10,000 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม หากพิจารณากำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อมราคา (EBITDA: Earning Before Interest, Tax and Depreciation) จะเห็นว่าอยู่ในระดับประมาณ 17,000 ล้านบาท ซึ่งอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำแต่ไม่ถือว่าแย่จนเกินไป ดังนั้น จะเห็นได้ว่าเมื่อตัดรายการพิเศษออกไปการขาดทุนจากการดำเนินงานอยู่ในระดับ 4,300 ล้านบาท โดยเป็นการขาดทุนจากธุรกิจการขนส่งผู้โดยสาร 3,540 ล้านบาท จากธุรกิจขนส่งสินค้า 2,177 ล้านบาท แต่มีกำไรมาช่วยจากธุรกิจครัวการบิน 471 ล้านบาท และธุรกิจบริการภาคพื้น 925 ล้านบาท หากพิจารณาธุรกิจขนส่งสินค้า จะเห็นได้ว่า ประมาณกึ่งหนึ่งของผลขาดทุนนั้นสืบเนื่องจากการเช่าเครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) จำนวน 2 ลำ ในอัตราค่าเช่าที่สูง อย่างไรก็ตาม ปีนี้มีความเปลี่ยนแปลงเนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์ทางการตลาด ทำให้ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในจำนวนที่น่าพอใจ มีการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันในเงื่อนไขที่ดี และมีการยกเลิกการเช่าเครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

แม้ว่าฐานะทางด้านการเงินของบริษัทฯ จะไม่ดีนัก แต่การดำเนินงานของบริษัทฯ ตามกลยุทธ์ในด้านอื่นๆ ดำเนินไปได้อย่างราบรื่น อนึ่ง ในการกำหนดกลยุทธ์นั้น บริษัทฯ กำหนดคุณค่าหลักไว้ 3 ประการ คือ ให้ความสำคัญแก่ลูกค้า ประการที่สอง มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้ และประการสุดท้าย ต้องมีความคล่องตัวสูงสามารถปรับเปลี่ยนได้อย่างรวดเร็ว เพราะธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ค่อนข้างอ่อนไหว ต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม ดังนั้นสิ่งสำคัญคือบริษัทฯ ต้องสามารถปรับตัวได้อย่างรวดเร็ว โดยมีเป้าหมายให้การบินไทยเป็นสายการบินที่เข้มแข็งและยั่งยืน เป็นความภาคภูมิใจของคนไทยและประเทศไทย เป็นสายการบินชั้นนำอยู่ในกลุ่ม 3 อันดับแรกของภูมิภาคเอเชีย และ 5 อันดับแรกของโลก ทั้งนี้ การดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้และคุณค่าหลักนำมาสู่การกำหนดกลยุทธ์ 9 ด้าน ที่ได้เคยชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบแล้ว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการกำหนดจุดยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ การปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการ กลยุทธ์ด้านฝูงบิน กลยุทธ์ด้านบุคลากร ตลอดจนกลยุทธ์ด้านการเงิน ซึ่งจะได้เรียนให้ที่ประชุมทราบต่อไปว่า นอกเหนือจากการดำเนินการด้านการเงินแล้ว บริษัทฯ ประสบความสำเร็จเกินความ

คาดหมายในการดำเนินการตามกลยุทธ์อื่นๆ โดยในเรื่องแรกคือจุดยืนทางด้านยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ดังที่ได้เคยเรียนให้ผู้ถือหุ้นทราบแล้วว่า บริษัทฯ เป็น สายการบินระดับพรีเมี่ยมและจะยังคงเป็นสายการบินระดับพรีเมี่ยมต่อไป โดยบริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะเป็นสายการบินที่ผู้โดยสารพึงพอใจมากที่สุด 1 ใน 3 ของภูมิภาคเอเชีย และ 1 ใน 5 ของโลก อย่างไรก็ตามตลาดสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งเป็นตลาดระดับล่างเติบโตอย่างรวดเร็ว มีผู้โดยสารจำนวนมากนิยมใช้บริการของสายการบินเหล่านี้เพราะราคาค่าโดยสารถูก ผู้โดยสารไม่ค่อยให้ความสำคัญกับคุณภาพของการบริการหากระยะเวลาการบินไม่นาน หรือประมาณ 1-2 ชั่วโมง บริษัทฯ เองก็ไม่ได้ดำเนินธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ จึงทำให้บริษัทฯ สูญเสียตลาดระดับล่างไปค่อนข้างมากในระยะเวลา 7 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ จึงต้องการจะดึงส่วนแบ่งตลาดดังกล่าวคืน จึงเป็นที่มา ที่บริษัทฯ เริ่มมุ่งเน้นการดึงผู้โดยสารจากตลาดล่าง โดยประการแรก บริษัทฯ เพิ่มการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ("นกแอร์") จากเดิมร้อยละ 39 เป็นร้อยละ 49 ซึ่งได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้ว ประธานบริษัทนกแอร์ ท่านปัจจุบันคือ นายอภิพร ภาษวัธน์ ซึ่งเป็นตัวแทนของบริษัทฯ บริษัทฯ มีกรรมการในบริษัทนกแอร์ จำนวน 5 คน จากกรรมการทั้งหมดจำนวน 9 คน กลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทนกแอร์ เป็นไปในทิศทางที่ใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น การที่บริษัทนกแอร์ ซึ่งใช้ฐานปฏิบัติการที่สนามบินดอนเมืองสามารถจับลูกค้าได้อีกกลุ่มหนึ่ง ถือเป็น จุดขายจุดหนึ่งของบริษัทนกแอร์ นอกจากนี้ ที่ผ่านมาบริษัทนกแอร์ประสบความสำเร็จพอสมควรในการขยายตลาดสายการบินไปสู่จังหวัดขนาดเล็กที่บริษัทฯ ไม่มีเส้นทางการบิน เช่น สกลนคร บุรีรัมย์ น่าน ทั้งนี้ ยังไม่มีเส้นทางการบินไปต่างประเทศ แต่เรื่องดังกล่าวอยู่ในระหว่างการหารือกับบริษัทฯ เนื่องจากในเส้นทางการบิน ในต่างประเทศยังมีตลาดล่างที่บริษัทฯ ต้องการจะดึงส่วนแบ่งตลาดมาจากสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ เรื่องที่สองที่มีการดำเนินการไปแล้วคือเรื่องหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ได้เป็นสายการบินแยกต่างหาก แต่เป็น Sub-brand ของการบินไทย เป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ผู้โดยสาร มีภาพลักษณ์ที่เป็นสายการบินระดับ Light Premium โดยไม่ถือว่าเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากมีระดับการให้บริการที่แตกต่าง โดยจะเน้นที่ความเท่ห์และความทันสมัย ด้วยต้นทุนดำเนินการที่ต่ำกว่าการดำเนินการของบริษัทฯ พนักงานและลูกเรือของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์จะอยู่ที่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ดังนั้น ผลตอบแทนและเงื่อนไขในการทำงานจะมีความแตกต่างกัน ลูกเรือจะเป็นผู้หญิงทั้งหมดและมีระยะเวลาในการทำงานไม่เกิน 6 ปี ซึ่งส่วนนี้จะทำให้บริษัทฯ สามารถควบคุมต้นทุนด้านบุคลากรให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมได้ ในเรื่องการบินนั้น หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ จะใช้เครื่องบินประเภทเดียว คือ แอร์บัส A320 เท่านั้น แตกต่างจากเครื่องบินของบริษัทฯ ที่มีเครื่องบินและเครื่องยนต์หลายประเภทซึ่งทำให้ต้นทุนสูงเกินความจำเป็น ในขณะนี้ บริษัทฯ ได้สั่งเครื่องบินแอร์บัส A320 แล้ว จำนวน 11 ลำ โดยลำแรกจะเริ่มส่งเข้ามาในเดือนมิถุนายนและสามารถเริ่มทำการบินได้ในวันที่ 7 กรกฎาคม 2555 ในเส้นทางการบินแรก คือ เส้นทางการบินกรุงเทพฯ – มาเก๊า และจะมีการทยอยส่งเครื่องบินเข้ามารวมทั้งหมด 4 ลำ ในปีนี้ และในปีต่อๆ ไปจนครบ 11 ลำ ทั้งนี้ ในจำนวนเครื่องบิน 11 ลำ ดังกล่าว เป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ ซื้อจำนวน 5 ลำ ส่วนเครื่องบินอีก 6 ลำ บริษัทฯ เช่าในระยะยาว (Operating Lease) ระยะเวลา 12 ปี ซึ่งจะทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่

เหมาะสม ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ จะเป็นทางเลือกใหม่ให้กับลูกค้าของบริษัทฯ และผู้โดยสารไทยสมายล์จะยังคงได้รับบริการต่างๆ โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเหมือนกับสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ เช่น น้ำหนักของกระเป๋าสัมภาระ 20 กิโลกรัม บริการอาหารบนเครื่องบินแต่เป็นอาหารในลักษณะที่มีความเรียบง่ายกว่าที่ให้บริการบนเครื่องบินของบริษัทฯ แต่ยังคงคุณภาพด้านรสชาติและความทันสมัย ในส่วนของการปรับปรุงบริการด้าน E-Service ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงบริการในหลายๆ ด้าน เช่น การใช้อินเตอร์เน็ตและโทรศัพท์มือถือในการจองบัตรโดยสาร ในอนาคต ก็จะมีบริการ รับบัตรผ่านขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) ผ่านทางโทรศัพท์มือถือ ซึ่งบริการต่างๆ เหล่านี้ ได้รับความนิยมจากผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน เห็นได้จากปริมาณการขายบัตรโดยสารและการเช็คอินผ่านระบบอินเตอร์เน็ตที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา อีกทั้งยังช่วยลดต้นทุนของบริษัทฯ ด้วย ในแง่ของการบริการบนเครื่องบิน บริษัทฯ ดำเนินการปรับปรุงหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นผลิตภัณฑ์ที่แจกแก่ผู้โดยสารบนเครื่องบิน เช่น Travel Kits ผ้าห่ม การเปลี่ยนแปลงอุปกรณ์เครื่องใช้ต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงเมนูอาหารบ่อยครั้งขึ้น ผู้โดยสารชั้นหนึ่งมีเบาะนอนและผ้าปูที่นอน ซึ่งล่าสุดบริษัทฯ ได้รับรางวัลจากการประกวดที่ลอนดอน มีการปรับปรุงระบบสาระบันเทิง (Entertainment) บนเครื่องบินไปมากเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะภาพยนตร์และเพลง สำหรับเครื่องบินที่มีจอภาพส่วนตัว (AVOD หรือ Audio Visual on Demand) จะมีภาพยนตร์ให้เลือกชมได้ประมาณ 100 เรื่อง สารคดีสั้นประมาณ 150 เรื่อง เกมส์ 60 เกมส์ และซีดีอัลบั้มเพลงอีก 500 อัลบั้ม และเครื่องบินที่มีจอภาพส่วนตัว ก็จะมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ จากการปรับเปลี่ยนที่นั่งและระบบ IFE จอบนระบบ Entertainment ก็จะมีการปรับเปลี่ยนเป็นจอใหม่และในไม่ช้าก็จะสามารถใช้บริการอินเตอร์เน็ตบนเครื่องบินได้ด้วย ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างรอใบอนุญาตจาก กสทช. สำหรับเครื่องบินที่จัดหามาใหม่ ในเรื่องของอาหารมีการปรับเปลี่ยนเมนูอาหาร โดยบริษัทฯ ได้เชิญเชฟที่มีชื่อเสียงมาออกแบบเมนูอาหารให้มีความหลากหลายขึ้น สำหรับการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินนั้น เป็นการปรับปรุงที่นั่งและระบบ IFE เนื่องจากได้รับเรื่องร้องเรียนจำนวนมากจากผู้โดยสารว่าที่นั่งผู้โดยสารล้าสมัย นอนแล้วไหล ไม่มีจอภาพส่วนตัว ดังนั้น ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เริ่มดำเนินการปรับเปลี่ยนที่นั่งและระบบ IFE ในเครื่องบินเก่า โดยมีเครื่องบินเก่าที่บริษัทฯ จะดำเนินการปรับปรุงและอยู่ในแผนจำนวน 20 ลำ ซึ่งปีที่ผ่านมาได้ปรับปรุงเครื่องบินแบบโบอิ้ง ในชั้นประหยัด (Economy Class) คือมีการติดตั้งจอส่วนตัว แต่เนื่องจากประสบปัญหาน้ำท่วมจึงทำให้การดำเนินการปรับปรุงล่าช้า อย่างไรก็ตามเครื่องบินจำนวน 20 ลำ จะได้รับการปรับปรุงให้เสร็จเรียบร้อยภายในสิ้นปีนี้ จนถึงปัจจุบันเครื่องบินแบบโบอิ้ง 747 จำนวน 6 ลำแรก ในชั้นประหยัด (Economy Class) ได้รับการปรับปรุงให้มีจอภาพส่วนตัวแล้ว และผู้โดยสารมีความพึงพอใจมาก โดยเฉพาะผู้โดยสารในชั้นประหยัด ส่วนเครื่องบินโบอิ้ง 777 จำนวน 8 ลำ ซึ่งติดตั้งเฉพาะจอภาพส่วนตัวในชั้นประหยัดมีการดำเนินการปรับปรุงแล้ว 1 ลำ ส่วนที่เหลืออีก 7 ลำ และเครื่องบินโบอิ้ง 747 อีก 6 ลำ บริษัทฯ จะดำเนินการปรับปรุงทั้ง 3 ชั้น (Class) โดยที่นั่งชั้นหนึ่ง (First Class) จะเป็นที่นั่งแบบ mini suite แต่จะไม่มีกำแพงห้องสูงเหมือนกับในเครื่องบินโบอิ้ง 777-300ER ที่เช่ามาจากสายการบินเจ็ตแอร์เวย์ ทั้งนี้ จะดำเนินการทั้งหมดให้เสร็จสิ้นภายในปีนี้ โดยเครื่องบินโบอิ้ง 747 ซึ่งจะปรับปรุงทั้ง 3 ชั้น (Class) นั้น

ลำแรกอยู่ในระหว่างการดำเนินการที่สนามบินดอนเมือง คาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายนปีนี้ ซึ่งการปรับปรุงที่นั่งและระบบ IFE นี้ จะทำให้คุณภาพผลิตภัณฑ์ค่อนข้างดีอย่างสม่ำเสมอและจะทำให้ข้อร้องเรียนของผู้โดยสารเกี่ยวกับที่นั่งและระบบจอของเครื่องบินแบบเก่าหมดไปภายในสิ้นปีนี้ ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ก็มีเครื่องบินใหม่ที่ทยอยเข้ามาในฝูงบิน ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดต่อไป สำหรับการออกแบบภายในของเครื่องบินใหม่ จะใช้แนวคิดของการผสมผสานเสน่ห์ไทยและแนวคิดสีเขียว (Green Concept) ควบคู่กันไป โดยบริษัทฯ จ้างที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญเพื่อออกแบบแนวคิดดังกล่าวเพื่อจะใช้กับเครื่องบินใหม่ที่ส่งมอบในปีนี้ และที่จะส่งมอบตั้งแต่ปีหน้าเป็นต้นไป เมื่อกล่าวถึงเครื่องบินใหม่ก็มีเรื่องการปลดฝูงบินซึ่งเป็นเรื่องสำคัญที่ได้ดำเนินการไปในปีที่ผ่านมา จากที่ได้มีการชี้แจงในตอนต้นว่าผู้โดยสารจำนวนมากมีข้อร้องเรียนเรื่องเครื่องบินเก่าว่า ระบบ IFE ไม่ดี ที่นั่งไม่ดีหรือนั่งไม่สบาย เครื่องบินของสายการบินอื่นดีกว่า นอกจากนี้เครื่องบินเก่ามักเสียบ่อย ทำให้ต้องซ่อมบ่อย ซึ่งการบำรุงรักษานั้นใช้ค่าใช้จ่ายสูง อีกทั้งเครื่องบินเก่าต้องใช้น้ำมันมากกว่าเครื่องบินใหม่ถึงร้อยละ 20-30 ซึ่งราคาน้ำมันก็เป็นต้นทุนร้อยละ 40 ของการให้บริการ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการใช้เครื่องบินเก่าส่งผลกระทบค่อนข้างมากต่อต้นทุนของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ สั่งเครื่องบินใหม่ทั้งหมด 37 ลำ สำหรับในช่วงปี 2555-2560 และในขณะเดียวกันก็จะมีการทยอยปลดระวางเครื่องบินเก่าด้วย เพราะเครื่องบินเก่าเหล่านี้มีอายุค่อนข้างมาก คือ เกินกว่า 20 ปี ทั้งนี้ จะมีการส่งมอบเครื่องบินใหม่ตั้งแต่ปีนี้จนถึงปี 2560 รวมทั้งหมดก็จะมี 65 ลำ แต่จะปลดเครื่องบินเก่า 47 ลำ ดังนั้น ฝูงบินของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นจากเดิม 93 ลำ เป็น 109 ลำ ในปี 2560 ซึ่งถือเป็นครั้งแรกในรอบ 6 ปีที่ฝูงบินของบริษัทฯ เริ่มขยายตัว เพราะก่อนหน้านี้ฝูงบินคงที่มาตลอด แต่อายุฝูงบินเก่าเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จะเห็นได้ว่าอายุเฉลี่ยของฝูงบินของบริษัทฯ เริ่มลดลงตามลำดับ โดยในปี 2553 อายุเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 12 ปี ในปี 2554 อายุเฉลี่ยของฝูงบินลดลงมาเหลือ 11 ปี คาดว่าในปี 2560 อายุเฉลี่ยของฝูงบินจะลดลงมาเหลือที่ประมาณ 8.4 ปี และฝูงบินก็จะมีขนาดใหญ่ ข้อสำคัญคือ การใช้เครื่องบินใหม่จะช่วยให้ต้นทุนค่าน้ำมันและค่าบำรุงรักษาลดลง กล่าวคือ ปริมาณการใช้น้ำมันจะลดลงร้อยละ 1.3 ต่อปี และค่าบำรุงรักษาต่อหน่วยจะลดลงร้อยละ 3.2 ต่อปี คาดว่าจะลดต้นทุนจากการใช้น้ำมันได้ 5,832 ล้านบาท และลดต้นทุนจากการซ่อมบำรุงได้ 3,460 ล้านบาท ตัวอย่างเช่น เครื่องบินใหม่แบบโบอิ้ง 787 ที่จะเข้ามาในฝูงบินของบริษัทฯ ใน 2 ปีข้างหน้า จะมีประสิทธิภาพการใช้งานด้านเชื้อเพลิงดีกว่าเครื่องบินเก่าร้อยละ 20 เมื่อต้นทุนของบริษัทฯ ร้อยละ 40 คือ ค่าน้ำมัน เพราะฉะนั้นเครื่องบินโบอิ้ง 787 1 ลำก็จะมีต้นทุนน้อยกว่าเครื่องบินเก่าร้อยละ 8 ในปีนี้ หากบริษัทฯ สามารถทำกำไรได้ตามเป้าหมาย คือ 6,000 ล้านบาท สัดส่วนกำไร (Profit Margin) ก็คือร้อยละ 3 การใช้เครื่องบินใหม่จะส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อผลประกอบการและต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพราะต้นทุนที่ลดลงร้อยละ 8 นั้นมากกว่า Margin ที่บริษัทฯ ได้รับ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับสิงคโปร์แอร์ไลน์ซึ่งเป็นสายการบินที่มีต้นทุนการบินในเรื่องน้ำมันต่ำกว่าบริษัทฯ มาก เนื่องจากอายุเฉลี่ยเครื่องบินของสิงคโปร์แอร์ไลน์ คือ 6 ปี ส่วนอายุเฉลี่ยเครื่องบินของคาเธ่ย์แปซิฟิก คือ 7 ปี ในขณะที่อายุเฉลี่ยเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 11 ปี ดังนั้น ถ้าการใช้น้ำมันของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับสิงคโปร์แอร์ไลน์ จะสามารถประหยัดค่าน้ำมันได้ 8,500 ล้านบาทต่อปี เพราะฉะนั้นการจัดหาเครื่องบินใหม่เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าจึงเป็นเรื่องที่

มีความสำคัญอย่างยิ่งและเป็นเรื่องที่ดำเนินการไปค่อนข้างดีในปีที่ผ่านมา โดยในการดำเนินการดังกล่าว บริษัทฯ และฝ่ายบริหารได้ใช้วิธีการเช่าเครื่องบินในระยะยาว (Operating Lease) เป็นหลัก ไม่ได้ใช้วิธีซื้อเป็นหลักเช่นเดียวกับในอดีต ซึ่งส่วนนี้จะช่วยให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่ไม่สูงเกินไป การประหยัดน้ำมันยังช่วยให้ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ด้วย โดยปัจจุบันปัญหาที่ธุรกิจการบินทั่วโลกกำลังเผชิญคือเรื่องการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สหภาพยุโรป (EU) ในขณะนี้ก็เริ่มมีการเก็บภาษีสำหรับเครื่องบินที่มีการบินเข้า-ออก EU ที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสูงกว่ามาตรฐาน ในส่วนของเครื่องบินใหม่นั้น บริษัทฯ จะรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 จำนวน 3 ลำ โดยลำแรกจะได้รับการส่งมอบในปลายเดือนกันยายน เครื่องบินแอร์บัส A380 เป็นเครื่องบินที่ทันสมัย สบาย และใหญ่ที่สุดของบริษัทฯ มี 507 ที่นั่ง จะใช้ทำการบินเป็นประจำในเส้นทางการบินกรุงเทพฯ – แฟรงก์เฟิร์ต นอกจากนี้ ในปีนี้ บริษัทฯ จะได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330 ที่มีการสั่งซื้อไปแล้วก่อนหน้า รวมถึงเครื่องบินโบอิ้ง 777 จำนวน 2 ลำ จากจำนวนทั้งหมด 12 ลำ ก็จะได้รับมอบในช่วงปลายปีนี้เช่นกัน ส่วนเครื่องบินแอร์บัส A380 จำนวน 3 ลำสุดท้ายจะมีการส่งมอบในปีหน้า จะเห็นว่าการจัดหาเงินสำหรับเครื่องบินใหม่ในปีนี้และปีหน้าจึงเป็นเรื่องที่สำคัญอย่างยิ่ง เพราะเครื่องบินแอร์บัส A380 และ A330 เป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ ใช้วิธีซื้อ ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องจัดหาเงินกู้ ซึ่งจากการดำเนินการที่ผ่านมาแล้วไม่มีปัญหาแต่อย่างใด ทั้งนี้ การจัดหาเงินกู้เป็นงานสำคัญของฝ่ายบริหารและคณะกรรมการที่จะต้องดำเนินการต่อไป และเชื่อว่าปีนี้จะเป็นปีของการจัดหาเงินกู้ที่สำคัญที่สุดของบริษัทฯ นับตั้งแต่มีการตั้งบริษัทฯ มา

จากปัญหาที่เกิดขึ้น เรื่องราคาน้ำมัน เรื่องความผันผวนของปัจจัยภายนอก ไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์สึนามิหรือเรื่องภัยพิบัติต่างๆ ฝ่ายบริหารและกรรมการได้หารือกันถึงการดำเนินการเพื่อให้ธุรกิจการบินสามารถอยู่ได้อย่างยั่งยืน ปัจจัยภายนอกที่มีความผันผวนนั้นมักอยู่กับธุรกิจสายการบิน แม้ปีนี้จะไม่มีเหตุการณ์น้ำท่วมหรือเหตุการณ์ทางการเมืองก็อาจมีเหตุการณ์อย่างอื่นเกิดขึ้นได้ ดังนั้น เหตุการณ์ที่ไม่ปกติจึงอยู่คู่กับธุรกิจสายการบินเสมอ ไม่ว่าจะเป็นบริษัทฯ เอง หรือสายการบินอื่นๆ วิธีการที่จะทำให้สายการบินอยู่ได้อย่างยั่งยืนคือความมีประสิทธิภาพ การทำให้มีต้นทุนอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ และการทำให้กลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ ดึงดูดผู้โดยสารและสามารถขายบัตรโดยสารได้ในราคาที่เหมาะสม ดังนั้น สิ่งแรกที่มีการปรับเปลี่ยนในปีที่ผ่านมาคือกลยุทธ์ทางด้านการตลาด ซึ่งเริ่มเห็นผลแล้ว แม้ว่าเศรษฐกิจของทวีปยุโรปจะไม่ดี แต่เศรษฐกิจของทวีปเอเชียยังไปได้ดี ดังนั้น บริษัทฯ จึงลดกำลังการผลิตในทวีปยุโรปและเพิ่มกำลังการผลิตในทวีปเอเชียมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งทวีปเอเชียเป็นจุดที่บริษัทฯ สามารถขายบัตรโดยสารได้ในราคาบัตรโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตรที่สูงกว่าในทวีปยุโรปค่อนข้างมาก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเน้นเส้นทางการบินเข้าสู่จุดบินรองมากขึ้น เนื่องจากสายการบินในประเทศตะวันออกกลางใช้ตะวันออกกลางเป็นศูนย์กลางและดึงผู้โดยสารจากจุดบินรอง เช่น ผู้โดยสารที่นั่งเครื่องบินจากลอนดอนมากรุงเทพฯ ก็ต้องมาเปลี่ยนเครื่องที่ดูไบก่อนแล้วจึงนั่งเครื่องบินจากดูไบมากรุงเทพฯ สำหรับสายการบินของบริษัทฯ จะสะดวกกว่าเพราะบินตรงโดยไม่ต้องหยุดเปลี่ยนเครื่องบิน แต่สำหรับผู้โดยสารที่ไม่ได้อยู่ในเมืองหลัก เช่น แมนเชสเตอร์ หากจะเดินทางมากรุงเทพฯ ก็จะต้องเดินทางไปที่เมืองหลักก่อนจึงจะมีเส้นทางการ

บินมากรุงเทพฯ เช่น ต้องเดินทางมาที่ลอนดอน หรือ แฟรงก์เฟิร์ตก่อน ดังนั้น เส้นทางการบินสู่จุดบินรองจึงมีความสำคัญ บริษัทฯ เริ่มดำเนินการตามกลยุทธ์นี้แล้วโดยการเปิดเส้นทางการบินกรุงเทพฯ – บรัสเซลส์ เมื่อปลายปีที่ผ่านมา การเปิดเส้นทางการบินโคเปนเฮเก้น – ภูเก็ต เมื่อปีที่ผ่านมา เนื่องจากภูเก็ตเป็นศูนย์กลางที่สำคัญ ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (High Season) ผู้โดยสารจากยุโรปจำนวนมากต้องการบินตรงสู่ภูเก็ตเลย การเปิดเส้นทางการบินดังกล่าวจึงเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร นอกจากนี้ปลายปีนี้บริษัทฯ ก็จะเพิ่มเส้นทางการบินสตอกโฮล์ม – ภูเก็ต แทนที่จะเป็นเส้นทางการบินสตอกโฮล์ม – กรุงเทพฯ และเส้นทางการบินกรุงเทพฯ – ซับโปโร แทนที่จะต้องบินผ่านโตเกียวหรือโอซาก้า เป็นต้น การเจาะเส้นทางการบินสู่จุดบินรองเป็นกลยุทธ์สำคัญ เช่น การเปิดเส้นทางการบินไปแมนเชสเตอร์ แทนที่จะเพิ่มเที่ยวบินไปที่สนามบินฮีทโธรว์ และบริษัทฯ จะสามารถขายบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารที่จะเดินทางเชื่อมต่อไปภูมิภาคอื่นได้ ซึ่งนับว่าเป็นจุดแข็งอีกจุดหนึ่งที่บริษัทฯ ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์เท่าที่ควร เหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ทำให้ผู้โดยสารน้อยลง จากที่จะมีผู้โดยสารบินเข้าสู่กรุงเทพฯ ร้อยละ 70 ดังนั้น กลยุทธ์ทางการตลาดอีกประการที่เริ่มดำเนินการไปแล้วคือการขายบัตรโดยสารไปจุดบินอื่น เช่น ลอนดอน – กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ – โฮจิมินห์ หรือ เฉินตู โดยคาดว่าจะเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยลดความเสี่ยงเรื่องปัจจัยภายในประเทศได้

กิจกรรมที่บริษัทฯ เริ่มดำเนินงานไปในปีที่ผ่านมา คือ กิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) และการเดินทางแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (TG Travel Green) เนื่องจากการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ต้องใช้น้ำมันจำนวนมาก โดยบริษัทฯ ถือเป็นผู้ใช้น้ำมันรายใหญ่ที่สุดของประเทศไทย นอกจากนี้ ธุรกิจการบินทั่วโลกก็มีส่วนในการปล่อยก๊าซเรือนกระจก กิจกรรมใดก็ตามที่ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันก็จะช่วยลดภาวะโลกร้อน และในขณะเดียวกันก็ช่วยลดต้นทุนของบริษัทฯ ด้วย ดังนั้น ในส่วนของกิจกรรมด้านการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) ของบริษัทฯ จึงเริ่มจากการเดินทางแบบอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (TG Travel Green) มีทั้งมาตรการที่บริษัทฯ ดำเนินการเอง และมาตรการที่ชักชวนให้ผู้โดยสารมีส่วนร่วม เช่น การทำ Carbon Footprint หรือ Carbon Offset ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ก็ไม่ละเลยที่จะจัดกิจกรรมเพื่อสังคม ไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมที่พนักงานทำอยู่ และกิจกรรมที่ส่งเสริมให้มีเพิ่มขึ้น เช่น สถานียิ้มแย้ม จำปีเหล็กเพื่อเด็กดอย การช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมหรือภัยพิบัติต่างๆ

ในส่วนของฐานะการเงิน แม้ว่าบริษัทฯ จะประสบภาวะขาดทุน แต่ก็ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพคล่อง เนื่องจากครึ่งหนึ่งของผลขาดทุนจำนวน 10,000 ล้านบาท ในปีที่ผ่านมามีสาเหตุมาจากรายการที่ไม่ได้เป็นการจ่ายเงินออกไป ดังนั้น ฐานะทางการเงินโดยรวมยังมีความแข็งแกร่ง ไม่มีปัญหาด้านสภาพคล่อง ภาระหนี้สินต่อทุนอยู่ที่ประมาณ 2 ต่อ 1 ต่างจากในอดีตที่ภาระหนี้สินต่อทุนอยู่ที่ประมาณ 3 ต่อ 1 นอกจากนี้ ระดับของเงินสดต่อรายได้ก็เกินเกณฑ์ขั้นต่ำที่กำหนดไว้ร้อยละ 15 โดยอยู่ที่ระดับประมาณร้อยละ 16.8 และไม่มีปัญหาเกี่ยวกับเงินที่บริษัทฯ กู้มาภายหลังแต่อย่างใด ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ออกหุ้นกู้ไปประมาณ 8,000 ล้านบาท

จากการที่ผู้ถือหุ้นได้กรุณาอนุมัติในการออกหุ้นกู้ ส่วนปีนี้ บริษัทฯ ออกหุ้นกู้ไปหลายครั้งแต่ยังเหลืออยู่ประมาณ 3,000 – 4,000 ล้านบาท โดยหุ้นกู้ที่ออกไปนั้นเป็นการออกแบบ Private Placement หุ้นกู้ที่เพิ่งออกมีระยะเวลา 12 ปี ซึ่งถือว่าเป็นระยะเวลาที่นานที่สุดที่บริษัทฯ เคยออกหุ้นกู้มา บริษัทในประเทศไทยที่เคยออกหุ้นกู้มีระยะเวลานานถึง 12 ปี มีเพียงไม่กี่บริษัท เพราะฉะนั้นจึงไม่มีปัญหาในเรื่องการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ (Credit Rating) หรือในเรื่องสภาพคล่องแต่อย่างใด

บริษัทฯ เริ่มเห็นผลจากการปรับกลยุทธ์ในการดำเนินงานต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นมาตรการทางด้านการตลาด การจัดหาเครื่องบินในการเปิดหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) การปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน ในส่วนของการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางด้านการตลาดนั้น เนื่องจากภาวะน้ำท่วม ทำให้เป็นอุปสรรคในการดึงดูดผู้โดยสารให้กลับมาใช้บริการ ดังนั้น ในเดือนมกราคม จำนวนผู้โดยสารจึงไม่เพิ่มขึ้นเท่าที่ควร แต่บริษัทฯ ยังได้ Cabin Factor ถึงร้อยละ 77 และคาดว่าหลังจากนั้นตัวเลขจะเพิ่มขึ้นตามลำดับ โดยจากข้อมูลล่าสุด ในช่วง 22 วันแรกของเดือนนี้ Cabin Factor สูงถึงร้อยละ 79.2 ซึ่งถือว่าเป็นเดือนเมษายนที่ดีที่สุดในรอบหลายปี ตั้งแต่ช่วงต้นปีนี้จนถึงวันที่ 22 เมษายน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร คน-กิโลเมตร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ Cabin Factor เฉลี่ยอยู่ในระดับร้อยละ 78.5 และเมื่อพิจารณาจาก Advance Booking ถือว่าอยู่ในระดับที่น่าพอใจ จำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นในแทบทุกเส้นทาง โดยเฉพาะยุโรป และเอเชียเหนือ เช่น ญี่ปุ่น

อย่างไรก็ดี การดึงผู้โดยสารให้กลับมาใช้บริการเพียงอย่างเดียวยังไม่เพียงพอ แต่จะต้องดำเนินการอย่างอื่นควบคู่ไปด้วย โดยส่วนสำคัญที่ได้ดำเนินการไปแล้วพอสมควรคือมาตรการในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการลดค่าใช้จ่ายซึ่งถือว่าประสบความสำเร็จพอสมควร ในส่วนของการลดค่าใช้จ่ายบุคลากรนั้น ต้องชมเชยพนักงานที่ให้ความร่วมมือร่วมใจและเสียสละความสะดวกสบายโดยยอมให้ลดค่าใช้จ่ายเพื่อความอยู่รอดของบริษัทฯ ในระยะยาว เพราะพนักงานตระหนักดีว่า หากบริษัทฯ ขาดทุนต่อเนื่อง บริษัทฯ ย่อมไม่สามารถอยู่ได้ในระยะยาว ซึ่งส่งผลให้พนักงานไม่มีงานทำในระยะยาวด้วยเช่นกัน ดังนั้น การจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพและให้อยู่ในระดับต่ำจึงมีความสำคัญ มีการปรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรและค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวกับบุคลากรลง โดยเน้นค่าใช้จ่ายที่อยู่ในระดับที่สูงเกินเกณฑ์หรือบรรทัดฐานปกติ โดยเริ่มจาก DD หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่ทำงาน 12 เดือน แต่รับเงินเดือนเพียง 11 เดือน และไม่รับเบี้ยประชุมใดๆ ไม่ว่าจากการเป็นกรรมการบริษัทฯ (Board) หรืออนุกรรมการของคณะกรรมการบริษัทฯ หรือกรรมการในบริษัทลูก เช่น ให้ตัดเงินจำนวนที่เท่ากับเบี้ยประชุมที่ได้รับในฐานะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ออกจากเงินเดือน ส่วน EVP ทั้งหลายของบริษัทฯ ก็เสียสละในลักษณะเดียวกันในเรื่องของเงินเดือน มีการตัดค่าเดินทางหรือค่าพาหนะ (Transportation Allowance) ที่ให้แก่พนักงานที่ไม่มีตำแหน่งประจำ นอกจากนี้ การคำนวณการชดเชยวันหยุด (Compensation) มีการปรับเปลี่ยนวิธีการซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายได้พอสมควร มีการลดวันหยุด เนื่องจากบริษัทฯ มีวันหยุดนักขัตฤกษ์ค่อนข้างมาก

เพราะหยุดตามราชการและรัฐวิสาหกิจด้วย แต่วันหยุดของบริษัทฯ ก็น้อยกว่าวันหยุดของรัฐวิสาหกิจอื่น ถ้าบริษัทฯ ให้พนักงานมาทำงานในวันหยุดก็ต้องจ่ายค่าทำงานในวันหยุดเป็นเงินวันละประมาณ 43 ล้านบาท การลดวันหยุดซึ่งเป็นวันที่เอกชนไม่หยุดและเป็นวันที่ผู้โดยสารอาจจะเพิ่มมากกว่าปกติ เช่น การไม่หยุดในวันพืชมงคล ก็ทำให้บริษัทฯ ประหยัดไปได้ 43 ล้านบาท การบริหารเรื่องค่าล่วงเวลา (OT) คาดว่าจะลด OT ได้ร้อยละ 17 รวมทั้งหมดคาดว่าจะลดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 2,000 ล้านบาท นอกจากนี้ ยังมีการลดค่าใช้จ่ายของสถานีในต่างประเทศ โดยค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ประมาณ 2 แสนล้านบาทต่อปี เป็นค่าใช้จ่ายในต่างประเทศประมาณ 20,000 ล้านบาทต่อปี ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินเดือนของพนักงาน ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าใช้จ่ายในเรื่อง Handling Agent ขณะนี้ สามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้ประมาณ 500-600 ล้านบาท โดยการลดพนักงานตำแหน่งที่เกินความจำเป็น ไม่รับพนักงานเพิ่ม สำนักงานที่ไหนมีขนาดใหญ่เกินไปก็เปลี่ยนสำนักงานให้เล็กลง หรือให้เช่าพื้นที่สำนักงานบางส่วน รถประจำตำแหน่งของผู้จัดการทั่วไป (AA) ก็ลดลงไป และให้ใช้รถที่มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น รวมถึงมีการเจรจากับ Handling Agent ทั้งหมด ในส่วนของพนักงานประจำนั้น บริษัทฯ เริ่มปรับเปลี่ยนแนวคิด จากเดิมที่ส่งพนักงานและผู้จัดการทั่วไป (AA) จากกรุงเทพฯ ไปประจำที่ต่างประเทศ ต้องมีผู้จัดการบัญชี (EA) ผู้จัดการสถานี (KK) โดยพนักงานที่ไปประจำที่ต่างประเทศนี้ก็จะได้รับค่าใช้จ่ายต่างๆ รวมทั้งค่าที่อยู่อาศัย ค่าเล่าเรียนบุตร ทำให้ค่าใช้จ่ายสูง บานปลาย อีกทั้งค่าใช้จ่ายบางอย่างไม่มีความจำเป็น ดังนั้น บริษัทฯ จึงเริ่มปรับเปลี่ยน โดยสถานที่แรก คือ บรัสเซลส์ ไม่มีการส่งผู้จัดการทั่วไป (AA) ไปประจำ แต่ใช้พนักงานท้องถิ่น (Local Staff) ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้พอสมควร และล่าสุดที่บังกาลอร์ ก็ไม่มีการจ้างผู้จัดการทั่วไป (AA) ใหม่แทนคนเก่าที่ลาออก เพราะว่ามีสถานีนิวเดลีดูแลอยู่แล้ว นอกจากนี้ หากระบบ SAP ทางด้านการเงินสามารถใช้งานได้ในปลายปีนี้ จะทำให้ปีหน้าบริษัทฯ สามารถประหยัดเงินในส่วนของผู้จัดการบัญชี (EA) ในต่างประเทศได้ประมาณ 85 ล้านบาท ฉะนั้น จะเห็นได้ว่ามีการดำเนินการด้านค่าใช้จ่ายไปพอสมควร อย่างไรก็ตาม ขอเน้นว่าบริษัทฯ ไม่ลดค่าใช้จ่ายในส่วนที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยหรือคุณภาพของการบริการ นอกจากนี้ ในส่วนของกรรมการ (Board) จากเดิมที่กรรมการแต่ละท่านจะได้บัตรโดยสารในชั้นหนึ่ง (First Class) ฟรี 30 ที่นั่ง สำหรับการเดินทางไปต่างประเทศ และ 30 ที่นั่ง สำหรับการเดินทางในประเทศ ภายหลังมีการลดจำนวนเหลืออย่างละ 10 ที่นั่ง และล่าสุดก็ลดจากที่นั่งในชั้นหนึ่ง (First Class) เป็นที่นั่งในชั้นธุรกิจ (Business Class) โดยจะสามารถปรับเป็นที่นั่งในชั้นหนึ่ง (First Class) ได้ก็ต่อเมื่อมีที่ว่างเมื่อถึงประตูทางขึ้นเครื่อง (Gate) ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าทั้งกรรมการ (Board) ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนต่างเร่งดำเนินการต่างๆ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในทุกๆ ด้าน ไม่ได้เน้นเรื่องใดเรื่องหนึ่ง แต่การลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ดังกล่าว ไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและคุณภาพในการบริการอย่างแน่นอน และการลดค่าใช้จ่ายนี้ถือเป็นจุดสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถฟื้นตัวขึ้นมาได้ นอกจากนี้ การดูแลต้นทุนด้านน้ำมันก็เป็นเรื่องสำคัญ เพราะค่าน้ำมันคิดเป็นร้อยละ 40 ของต้นทุนของบริษัทฯ ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะได้กำไรจากการประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน (Hedging) ประมาณ 1,000 ล้านบาท ในปี 2554 แต่เนื่องจากราคาน้ำมันมีความผันผวนมาก อีกทั้งบริษัทฯ ไม่สามารถปรับราคาตั๋วได้ตามที่ต้องการเนื่องจากภาวะการแข่งขันที่สูง บริษัทฯ จึงต้องดูแลต้นทุน

น้ำมันให้มีเสถียรภาพ ตั้งแต่ช่วงกลางปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการประกันความเสี่ยง โดยในปัจจุบัน การประกันความเสี่ยงอยู่ในระดับประมาณร้อยละ 80 มีเครื่องมือในการประกันความเสี่ยงที่หลากหลาย ทำให้มั่นใจได้ว่าต้นทุนน้ำมันของบริษัทฯ ในปีนี้จะต่ำกว่าในปีที่ผ่านมาพอสมควร และคาดว่าจะได้กำไรจากการประกันความเสี่ยง (Hedging) 4,000 – 5,000 ล้านบาท โดยในไตรมาสแรกของปี 2555 บริษัทฯ ได้กำไรจากการประกันความเสี่ยง (Hedging) มาแล้วประมาณ 900 ล้านบาท ดังนั้น เชื่อว่าบริษัทฯ สามารถดำรงฐานะทางด้านการเงินอยู่ได้อย่างยั่งยืน ในส่วนของเป้าหมายผลประกอบการปีนี้ บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายกำไรก่อนภาษีและอัตราแลกเปลี่ยนไว้ที่ 6,000 ล้านบาท ที่ผ่านมา 3 เดือนแรก เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ถือว่าเป็นที่น่าพอใจ แม้ว่าราคาน้ำมันจะอยู่ในระดับที่สูงกว่าปีที่ผ่านมาจากราคา 125.6 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล มาอยู่ที่ราคาประมาณ 132 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล แต่บริษัทฯ ก็ดูแลต้นทุนน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในระดับดี เพื่อจะทำให้บริษัทฯ กลับมามีผลกำไรตามเป้าหมายอีกครั้ง

แม้ว่าปีที่ผ่านบริษัทฯ จะประสบภาวะขาดทุน แต่เชื่อได้ว่าบริษัทฯ กำลังฟื้นตัว ในแง่ของความพึงพอใจของผู้โดยสาร จะเห็นได้ว่า ผู้โดยสารพึงพอใจในการให้บริการมากขึ้นจากผลการชี้วัดโดยองค์กรภายนอก เช่น สกายแทร็กซ์ (Skytrax) ซึ่งสำรวจผู้โดยสารจำนวน 18 ล้านคนทั่วโลก จัดอันดับให้บริษัทฯ อยู่ในอันดับที่ 5 ขึ้นมาจากอันดับที่ 9 เมื่อปี 2553 โดยสายการบินที่ผู้โดยสารพึงพอใจในการบริการมากกว่าบริษัทฯ มีเพียง กาตาร์แอร์เวย์ สิงคโปร์แอร์ไลน์ เอเชียน่าแอร์ไลน์ และคาเธ่ย์แปซิฟิก อีกทั้งได้รับเลือกให้เป็นสายการบินยอดเยี่ยมประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดและประเภทเก้าอี้ผู้โดยสารชั้นประหยัด แต่ในเรื่องระบบสาระความบันเทิง (Entertainment) ยังไม่สามารถสู้กับสายการบินอื่นได้ แต่คาดว่าปีหน้าระบบสาระความบันเทิง (Entertainment) บนเครื่องบินของบริษัทฯ น่าจะดีกว่าหลายสายการบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 2 ของโลกและอันดับ 2 ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจากนิตยสาร Business Traveler เช่นเดียวกัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ภาพรวมของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมาไม่ได้เลวร้ายไปทั้งหมด และขณะนี้ บริษัทฯ เริ่มเข้าสู่เป้าหมายที่จะเป็นสายการบินอันดับ 1 ใน 5 ของโลก และ 1 ใน 3 ของภูมิภาคเอเชีย ซึ่งเราสามารถเป็นสายการบินในอันดับ 1 ใน 5 ของโลกแล้ว แต่ในระดับภูมิภาคเอเชีย ถ้าพิจารณาจากการจัดอันดับของสกายแทร็กซ์ บริษัทฯ ยังต้องแซงหน้าสายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก

ประธาน กล่าวขอบคุณกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และชี้แจงต่อ ข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้น (นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข) เรื่องการลงคะแนนเสียงที่ไม่ให้นับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมแต่ไม่ได้ลงคะแนนเสียงเป็นคะแนนเสียงเห็นด้วยนั้น เนื่องจากในปีนี้ได้กำหนดวิธีการออกเสียงลงคะแนนไว้แล้ว ดังนั้น จึงขอให้ดำเนินการลงคะแนนเสียงตามวิธีการเดิมไปก่อน อย่างไรก็ตามได้ให้มีการบันทึกความเห็นของผู้ถือหุ้น (นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข) ไว้ และในปีหน้าจะพิจารณาดำเนินการแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้น (นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข) ที่ไม่ให้นับคะแนนของผู้ถือหุ้นที่ลงทะเบียนเข้าประชุมไว้แต่ไม่ได้ลงคะแนน เป็นคะแนนเสียงเห็นด้วย จากนั้น ประธาน ได้กล่าวเสริมที่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานว่า การลดต้นทุนเป็นกลยุทธ์ประการหนึ่ง แต่หัวใจสำคัญของกลยุทธ์ที่จะต้องดำเนินการต่อไปเพื่อพลิกฟื้นบริษัทฯ คือการสร้างยุทธศาสตร์ใหม่ในการแข่งขัน ไม่ว่าจะเป็นการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ การปรับปรุงยุทธศาสตร์สายการบิน หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) การปรับปรุงฝูงบิน ซึ่งการปรับปรุงนี้ต้องใช้เวลา และบริษัทฯ จะยังเดินหน้าต่อไปในเรื่องธรรมาภิบาลและความโปร่งใสของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดความสามัคคีในบริษัทฯ และผลักดันให้บริษัทฯ มีความยั่งยืน จากนั้น ประธานได้สอบถามที่ประชุมว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อซักถามอย่างไรหรือไม่

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น กล่าวทวงถามถึงเรื่องที่ประธานแจ้งกับตนในเดือนเมษายนของปีที่ผ่านมาว่าจะตอบหนังสือของตนที่ส่งไปถึงกระทรวงการคลัง โดยตนยังไม่ได้รับคำตอบใดๆ จึงขอทักท้วง และกล่าวว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานเรื่องการลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ทั้งหมด ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ แต่เหตุใดจึงไม่มีการลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับกรรมการ ในเรื่องเบี้ยประชุม และโบนัส นอกจากนี้ การลดค่าใช้จ่ายของกรรมการเฉพาะส่วนของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่นั้นไม่ถูกต้อง เมื่อเดือนเมษายนปี 2553 ซึ่งประธานได้เข้ามาเป็นประธานครั้งแรก ในครั้งนั้น ประธานได้กล่าวว่าจะลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้ แต่กลับไม่มีการลดค่าใช้จ่ายในส่วนของกรรมการ 15 คน แต่กลับไปลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ของพนักงานระดับสูงซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบตามมา โดยตนทราบข่าวจากหนังสือพิมพ์ว่านักบินหยุดงาน หรือออกบินล่าช้า จึงขอสอบถามเหตุผลว่าเหตุใดจึงต้องลดเงินเดือนของนักบิน จากนั้นได้สอบถามเกี่ยวกับสายการบินต้นทุนต่ำไทยไทเกอร์แอร์เวย์ส พร้อมทั้งกล่าวว่าตนเสนอเรื่องดังกล่าวไปถึงกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมแล้วแต่ก็ไม่ได้รับคำตอบ ส่วนในครั้งนี้เป็นเรื่องหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) ซึ่งการบินไทยถือหุ้นเพียง ร้อยละ 49 ผู้ที่จะเป็นผู้บริหารก็คือผู้ที่ถือหุ้นร้อยละ 51 ดังนั้น การบินไทยจึงไม่มีอำนาจบริหาร ตนได้เคยเสนอไปแล้วว่าให้การบินไทยไทยถือหุ้นเต็มร้อยละ 100 เพราะการบินไทยมีศักยภาพทั้งทางการเงินและบุคลากร ตนจึงขอให้พิจารณาเรื่องดังกล่าวให้ดี จากนั้น ผู้ถือหุ้นกล่าวว่าตนทราบจากข่าวว่าบริษัทฯ ซื้อหุ้นของสายการบินนกแอร์จากธนาคารกรุงไทยในราคาที่สูงและบริษัทฯ จะมีผลกำไร แต่กลับปรากฏว่าบริษัทฯ ขาดทุนหมื่นกว่าล้านบาทและไม่มีการจ่ายเงินปันผล นอกจากนี้ ข่าวที่น่าเสียใจคือพนักงานไม่ได้รับการขึ้นเงินเดือน และอาจจะไม่ได้รับโบนัส ดังนั้นตนจึงขอให้มีการลดค่าใช้จ่ายของกรรมการลงครึ่งหนึ่งเพื่อนำไปจ่ายให้แก่พนักงานและผู้ถือหุ้น และกล่าวเพิ่มเติมว่า ขณะนี้หุ้นของบริษัทฯ อยู่ที่ราคา 25 – 26 บาท ในขณะที่หุ้นของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อยู่ที่ราคา 61 บาท แตกต่างจากในอดีตที่ราคาหุ้นของบริษัทฯ สูงกว่าราคาหุ้นของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มาโดยตลอด

ประธาน กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้น จากนั้นได้เชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและเสนอความคิดเห็น

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวขอบคุณการรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในรอบปีจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และกล่าวว่า ตนมีความยินดีที่ได้รับทราบยอดรวมรายได้ทั้งหมด (Total Revenue) ของบริษัทฯ ประมาณ 194,000 ล้านบาท โดยตัวเลขยอดรวมรายได้ทั้งหมดนี้ไม่เคยเพิ่มขึ้นถึง 200,000 ล้านบาท ซึ่งสาเหตุที่ไม่สามารถปฏิเสธได้คือการแทรกแซงจากรัฐบาล มีการนำเส้นทางการบิน (Route) ที่ดีไปแบ่งให้สายการบินต่างชาติ มีการแสวงหาประโยชน์จากบริษัทฯ อย่างมาก อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะล้มเหลวในเรื่องสายการบินต้นทุนต่ำ ไทย ไทเกอร์ แอร์เวย์ส แต่ด้วยความพยายามของผู้บริหาร จึงเกิดเป็นหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) ตนในฐานะผู้ถือหุ้นรู้สึกดีใจและชื่นชมในความพยายามของผู้บริหารในการดำเนินกิจการและขยายฐานออกนอกกรอบการเป็นสายการบินพรีเมี่ยมโดยการร่วมกับสายการบินนกแอร์ อย่างไรก็ดี ตนเห็นว่าการเลือกใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส A320 อาจจะเป็นภาระของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) แต่ตนก็เชื่อว่าฝ่ายบริหารได้พิจารณาเลือกแบบที่ถูกต้องแล้ว ในส่วนของการลดค่าใช้จ่ายต่างๆ นั้น ตนเห็นด้วยหากเป็นการประหยัดในเรื่องที่ไม่กระทบต่อความปลอดภัยและคุณภาพของการให้บริการ และจากเรื่องที่ตนได้เสนอไปในปีที่ผ่านมาเรื่องการบินไปปีนังและเวียงจันทร์ ตนเห็นว่ามีการปรับปรุงและมีการกำหนดไว้ดีขึ้นในส่วนของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) นอกจากนี้ ตนมีข้อเสนอเกี่ยวกับการลดค่าใช้จ่ายในสองส่วน ส่วนแรกคือเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) ในเรื่องของการเพิ่มศูนย์คอมพิวเตอร์สำรอง โดยตนเห็นว่าบริษัทฯ มีระบบสำรองอยู่แล้ว และสามารถย้ายระบบสำรองไปที่สนามบินสุวรรณภูมิได้ เนื่องจากยังมีพื้นที่เหลืออยู่และมีความเหมาะสมด้านเทคนิค คือจะไม่ประสบเหตุการณ์คลื่นพายุหมุน (Storm surge) หรือสึนามิ และอยู่ห่างจากระบบหลักประมาณ 40 – 50 กิโลเมตร ไม่ใช่เพียง 10 – 20 กิโลเมตร ดังเช่นในปัจจุบัน ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเปิดระบบสำรองใหม่ที่ตึก ซีพี ออลล์ ที่แจ้งวัฒนะ ซึ่งทำให้บริษัทฯ ต้องเสียค่าเช่าเพิ่ม นอกจากนี้บริษัทฯ ก็ควรจะระวังในเรื่องการขยายระบบสำรองต่อไป ในส่วนที่สองนั้นตนได้เคยเสนอความเห็นในปีที่ผ่านมาแล้วคือการลดค่าใช้จ่ายจากการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยาน โดยในการซื้อเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินทั้งหลาย รวมถึงเครื่องบินสำหรับหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) จำเป็นต้องเน้นการประหยัดน้ำมันและการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ควรจะให้มีการแข่งขันในด้านเครื่องยนต์ เนื่องจากตัวเลขค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยานที่ต้องส่งไปยังต่างประเทศนั้นสูงมาก สำหรับเครื่องยนต์ของโรลส์-รอยซ์นั้น คิดเป็นเงินค่าซ่อมประมาณ 4,000 – 5,000 ล้านบาท ต่อปี และศูนย์ซ่อมเครื่องยนต์ของโรส์-รอยซ์ ซึ่งมีอยู่แล้วที่ฮ่องกงและสิงคโปร์ ดังนั้นคงไม่มาเปิดศูนย์เพิ่มในประเทศไทยอย่างแน่นอน ดังนั้น จึงควรพิจารณาในส่วนนี้ให้ดีหากมีการซื้อเครื่องบินใหม่จำนวนมาก ซึ่งจะช่วยให้บริษัทฯ สามารถประหยัดเงินค่าซ่อมได้มาก อย่างไรก็ตาม ในส่วนที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของกรรมการนั้น ตนไม่ขอก้าวก่าย ถ้าพิจารณาในส่วนของการปฏิบัติการและการดำเนินการทั้งหลายตนค่อนข้างพอใจ และขอให้รักษาระดับความพอใจและธรรมาภิบาลให้ดี ไม่ให้ผู้ใดเข้ามาหาประโยชน์จากบริษัทฯ ได้ เพื่อสิทธิของผู้ถือหุ้นและเจ้าของประเทศทุกท่าน

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและเสนอความคิดเห็น

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าเรื่องอาหารบนเครื่องบินนั้นตนได้เคยร้องเรียนไปว่าอาหารบนเครื่องบินเป็นอาหารดิบ จากนั้น ได้สอบถามว่าบริษัทฯ จะใช้วิธีการซื้อหรือเช่าเครื่องบินใหม่ และแสดงความเห็นว่า ตนไม่เห็นด้วยกับการปรับปรุงเครื่องบินใหม่เพื่อแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ ตนเห็นว่าเป็นเรื่องที่ไม่จริงและเป็นการตำน้ำพริกละลายแม่น้ำ ควรนำเอาเครื่องบินที่ยังใช้งานได้มาแข่งขันโดยไม่ต้องมีการปรับปรุงใหม่ นอกจากนี้ ในส่วนของการลดต้นทุน ตนขอให้กรรมการยืนยันว่าการลดค่าใช้จ่ายตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงนั้นเป็นการไม่รับเบี้ยประชุมและลดเงินเดือนของกรรมการทั้งชุดหรือเฉพาะกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เท่านั้น จากนั้น ผู้ถือหุ้นสอบถามถึงผู้แทนจากกระทรวงการคลังโดยขอให้แสดงตนเนื่องจากมีผลในทางกฎหมายในเรื่องตัวการตัวแทนและเกี่ยวกับการถอดถอนและการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐ

ประธาน ชี้แจงในประเด็นเรื่องค่าตอบแทนกรรมการว่า ตั้งแต่เข้ามาเป็นประธานที่บริษัทฯ ได้ตัดค่าใช้จ่ายและสิทธิประโยชน์ของกรรมการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิทธิประโยชน์ที่กรรมการสามารถซื้อบัตรโดยสารได้ในราคาร้อยละ 25 ของราคาบัตรโดยสารตลอดชีวิต และสิทธิประโยชน์ที่เคยได้รับตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานไป โดยสิทธิประโยชน์เหล่านี้ลดลงไปแล้วและจะลดลงไปเรื่อยๆ โดยในปีที่ผ่านมาแม้ว่าบริษัทฯ มีกำไร แต่ก็ยังมีการลดสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารฟรีจาก 15 ใบ เหลือ 10 ใบ ส่วนประเด็นที่ผู้ถือหุ้น (นายทองอินทร์ แสงงาม) ทวงถามนั้น ตนได้ดำเนินการไปแล้ว โดยขณะนี้ตนดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของรัฐวิสาหกิจเพียง 2 แห่ง คือ บริษัทฯ และปตท. สผ. เท่านั้น และดำรงตำแหน่งเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนประเด็นเรื่องอื่นๆ นั้น จะให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อไป จากนั้น ประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและแสดงความคิดเห็น

นายนิรุทธ์ จงประทีป ผู้ถือหุ้น สอบถามกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เกี่ยวกับเรื่องราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดว่า สายการบินอื่นๆ เช่น บางกอกแอร์เวย์ หรือไทยแอร์เอเชีย ซึ่งน่าจะได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น รวมถึงสถานการณ์อุทกภัยเช่นเดียวกันกับบริษัทฯ แต่เหตุใดสายการบินเหล่านั้นจึงสามารถมีผลกำไรและสามารถจ่ายเงินโบนัสให้แก่พนักงานได้ ในขณะที่บริษัทฯ ขาดทุน

ประธาน ให้บันทึกข้อซักถามของผู้ถือหุ้นไว้ และชี้แจงว่าจะให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตอบข้อซักถามต่างๆ เป็นรายประเด็นไป ในกรณีที่ต้องมีการเปรียบเทียบตัวเลขก็ให้ทำตัวเลขเปรียบเทียบเพื่อส่งให้ผู้ถือหุ้นทราบด้วย จากนั้น ประธานเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและเสนอความคิดเห็น

นายพีรพัฒน์ พงษ์โรจน์เผ่า ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่าตนอยากให้บรรยากาศการประชุมเป็นไปด้วยดี เป็นการประชุมโดยใช้เหตุและผลพูดคุยกัน โดยไม่มีการทะเลาะเบาะแว้ง การพูดจาหยาบคายหรือเสียดสี และกล่าวต่อไปว่า จากที่ได้มีการนำเสนอว่าบริษัทฯ มีผลประกอบการขาดทุนเนื่องจากประสบปัญหาต่างๆ นั้น ตนก็เชื่อว่าปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าวทำให้บริษัทฯ ขาดทุนจริง แต่จะสามารถคาดหวังในอนาคตได้อย่างไรว่าบริษัทฯ จะได้รับ

ผลกำไรและมีการปันผลไปถึงผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ ตนขอขอบคุณกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และผู้บริหารที่ได้พยายามลดค่าใช้จ่ายโดยการตัดเงินเดือนและเบี้ยประชุมต่างๆ ลง

ประธาน ชี้แจงต่อผู้ถือหุ้นว่าประธานและที่ปรึกษาไม่ได้ใช้รถประจำตำแหน่งมาแล้วเป็นเวลา 3 ปี และได้ลดค่าใช้จ่ายของกรรมการมาโดยตลอด อย่างไรก็ดี การลดค่าใช้จ่ายในแต่ละรายการนั้นไม่ใช่เรื่องง่าย อีกทั้งกรรมการที่ได้รับการสรรหามาเป็นกรรมการบริษัทฯ ต่างก็เป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการปรับยุทธศาสตร์ตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้รายงานไป สำหรับหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) นั้นเนื่องจากดำเนินการในรูปของหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงเป็นผู้ควบคุมการบริหารงานทั้งหมด จากนั้น ประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและแสดงความคิดเห็น

นายพุทธิวัฒน์ วิทยาปรีชากุล ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่าตนไม่เห็นด้วยกับผู้ถือหุ้นท่านอื่นๆ ในเรื่องการตัดผลประโยชน์ของกรรมการและพนักงาน และเห็นว่าตัวเลขที่นำเสนอมานั้นมีข้อขัดแย้งกัน กล่าวคือ เหตุการณ์ต่างๆ เช่น แผ่นดินไหว ทำให้ตัวเลขผู้โดยสารลดลงร้อยละ 0.7 แต่รายได้ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 เนื่องจากมีการเพิ่มราคาบัตรโดยสาร ปัญหาที่แท้จริงมีอยู่เรื่องเดียวคือราคาน้ำมัน ซึ่งตนเห็นว่าในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน (Hedging) อย่างถูกต้อง จึงเป็นสาเหตุของผลขาดทุนของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ถือว่าเป็นข่าวดีสำหรับปีนี้ที่บริษัทฯ ได้เริ่มทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันและเริ่มมีผลกำไร ราคาน้ำมันในปีที่ผ่านมามีความผันผวนเพราะมีการเก็งกำไรสูง ทั้งนี้ ตนจึงไม่เห็นด้วยกับการตัดผลประโยชน์ต่างๆ รวมทั้งผลประโยชน์ของกรรมการ เพราะตนคิดว่าคนที่ทำงานต้องได้รับผลประโยชน์ตอบแทนตามที่สมควรจะได้รับ การตัดผลประโยชน์จะทำให้ประสิทธิภาพลดลงซึ่งไม่ใช่วิธีการที่ถูกต้อง อีกทั้งเป็นการสร้างปัญหา และส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและคุณภาพของการบริการค่อนข้างมากในปีที่ผ่านมา ดังนั้น หากบริษัทฯ มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ตนก็รู้สึกยินดี และเห็นว่าการสร้างประสิทธิภาพจะเป็นการเพิ่มรายได้และลดรายจ่ายไปพร้อมกัน อย่างไรก็ดี ตนอยากเสนอเกี่ยวกับประสิทธิภาพของพนักงาน กล่าวคือบริษัทฯ มีพนักงานประมาณ 25,000 คน และมีบุคลากรจากภายนอก (Outsource) อีกประมาณ 6,000 คน เมื่อเปรียบเทียบกับขณะที่บริษัทฯ มีเครื่องบิน 80 ลำ บริษัทฯ มีพนักงานประมาณ 10,000-20,000 คน เท่านั้น ในขณะเดียวกันสายการบินคู่แข่งของบริษัทฯ ต่างก็มีจำนวนพนักงานประมาณ 10,000 คน ทั้งที่สายการบินเหล่านั้นมีจำนวนเครื่องบินใกล้เคียงกับของบริษัทฯ ดังนั้น จะเห็นได้ว่า บริษัทฯ มีประสิทธิภาพด้านบุคลากรต่ำ เพราะมีจำนวนพนักงานประมาณ 30,000 คน ทั้งที่มีการตัดหน่วยธุรกิจ (Business Unit) ออกไปจำนวนมาก เช่นธุรกิจรถลีมูซีน แต่พนักงานของบริษัทฯ กลับมีจำนวนเพิ่มขึ้น และมีการจ้างบุคลากรจากภายนอก (Outsource) เข้ามาทำงานในหน่วยธุรกิจที่ถูกตัดออกไปอีก ประสิทธิภาพของพนักงานต่อรายได้ของบริษัทฯ ต่ำมากเมื่อเทียบกับสายการบินอื่นๆ ตนจึงเห็นว่า หากบริษัทฯ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับองค์กรและบุคลากรให้สามารถทำงานได้เต็มที่ ก็ไม่มีความจำเป็นที่จะต้อง

ไปตัดรายได้ของกรรมการ หากกรรมการทำงานกันอย่างเต็มที่และมีผลงานดี กรรมการก็สมควรที่จะได้รับผลตอบแทนที่ควรจะได้

ประธาน กล่าวขอบคุณ และกล่าวว่า ได้บันทึกความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไว้เรียบร้อยแล้ว จากนั้น ประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและแสดงความคิดเห็น

นายมานะ อรุณศรี ผู้ถือหุ้น กล่าวขอบคุณคณะกรรมการที่ทำให้ผู้ถือหุ้นไม่ได้รับเงินปันผลในปีนี้ และกล่าวต่อไปว่า ต้นปีที่ผ่านมาตนมีโอกาสเดินทางโดยสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ ทำให้ทราบว่ามีความร่วมมือระหว่างสายการบินเจแปนแอร์ไลน์และการบินไทย จึงขอสอบถามว่าการทำความร่วมมือนี้มีผลดีผลเสียอย่างไร และจะก่อให้เกิดผลเสียหายแก่บริษัทฯ หรือไม่ จากนั้น ผู้ถือหุ้นกล่าวขอบคุณคณะกรรมการที่ได้ดำเนินการแก้ไขในเรื่องที่ตนเสนอไว้ในปีที่ผ่านมา เช่น เรื่องสถานที่จัดประชุมที่มีหลายชั้นทำให้ผู้สูงวัยไม่ได้รับความสะดวกสบาย ในปีนี้ก็มีบันไดเลื่อนไว้ให้บริการ และซักถามว่าเหตุใดจึงไม่ใช้ห้องประชุมของบริษัทฯ เป็นสถานที่จัดประชุม ในส่วนของเงินปันผล ตนเห็นว่า หากเงินที่จะจ่ายปันผลมีจำนวนน้อย ก็ควรให้บริการหรือสวัสดิการอย่างอื่นแก่ผู้ถือหุ้นแทน เช่น ลดราคาบัตรโดยสาร และเสนอให้มีการกระจายความเสี่ยง เนื่องจากกรรมการได้บัตรโดยสารเครื่องบินฟรีปีละประมาณ 10 ใบ ปีที่ผ่านมาตนก็ได้เสนอให้หาวิธีการในการให้ประโยชน์แก่ผู้ถือหุ้นที่มาเข้าประชุม เช่น ค่าเดินทาง และบริษัทฯ ซึ่งมีกำไรในปีที่ผ่านมาหลายหมื่นล้านบาทน่าจะสามารถทำได้ เพราะการประชุมของสหกรณ์ขนาดเล็กบางแห่งก็ให้ค่าเดินทางแก่ผู้เข้าประชุมคนละ 2,000 บาท นอกจากนี้ ในส่วนของบุคคลที่จะเข้ามาร่วมเป็นคณะกรรมการของบริษัทฯ เหตุใดจึงไม่มีกรรมการที่มาจากผู้ถือหุ้น ตนเห็นว่าหากผู้ที่บริหารงานไม่ได้เป็นผู้ถือหุ้นก็อาจไม่มีแรงจูงใจที่จะบริหารงานให้บริษัทฯ ทำกำไรได้มาก จึงเสนอให้มีการเปลี่ยนหรือเพิ่มข้อบังคับของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยซึ่งรวมกันแล้วเป็นรายใหญ่ สามารถเสนอชื่อผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ ได้ 1 คน โดยจะคัดเลือกด้วยวิธีการสรรหาหรือจับสลากก็ได้ เพราะตนเชื่อว่าผู้ถือหุ้นรายย่อยจะไม่ปกปิดข้อมูล แต่จะกระจายข่าวสารให้สมาชิกส่วนใหญ่ นอกจากนี้ตนอยากให้กรรมการอยู่ห่างจากงานด้านการเมือง เพื่อจะได้สามารถบริหารงานของบริษัทฯ ได้อย่างเต็มที่

ประธาน ชี้แจงต่อผู้ถือหุ้น (นายมานะ อรุณศรี) ว่า ไม่มีความจำเป็นต้องแก้ไขข้อบังคับของบริษัทฯ เนื่องจากผู้ถือหุ้นสามารถเสนอชื่อของผู้ถือหุ้นรายใดเป็นกรรมการของบริษัทฯ ได้ตามช่องทางที่ได้จัดไว้ให้ โดยประธานจะมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการจัดให้มีการประกาศอย่างชัดเจนทางหน้าเว็บไซต์ในปีหน้า สำหรับเรื่องความร่วมมือหรือพันธมิตรระหว่างสายการบิน (Code Sharing) นั้น จะให้รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ตอบข้อซักถามในลำดับต่อไป จากนั้น ประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและแสดงความคิดเห็น

นายเกรียงไกร วงษ์มาลีวัฒนา ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานว่ากรรมการของบริษัทฯ ได้บัตรโดยสารเครื่องบินฟรีในชั้นหนึ่ง (First Class) ท่านละ 30 ที่นั่ง และในปีที่ผ่านมาที่บริษัทฯ ขาดทุน

ประมาณหมื่นล้านบาท จึงมีการปรับบัตรโดยสารเป็นชั้นประหยัด (Economy) แทน ตนเห็นว่า เมื่อบริษัทฯ ขาดทุน ก็ควรจะปรับลดค่าเบี้ยประชุมของกรรมการ และลดจำนวนบัตรโดยสารสำหรับกรรมการให้เหลือเพียง 10 ที่นั่ง เพราะกรรมการอยู่ในฐานะฝ่ายบริหารระดับสูง (Top Management) จึงต้องปฏิบัติเป็นตัวอย่างแก่พนักงานอื่นๆ ในเรื่องความประหยัด เช่น ขอลดค่าเบี้ยประชุมลงครึ่งหนึ่ง ขอลดรายได้ในแต่ละเดือนของตนเองลงครึ่งหนึ่ง ไม่ใช่เพียงแต่สั่งให้พนักงานลดค่าใช้จ่ายโดยผู้นำไม่ได้ปฏิบัติด้วย ทั้งนี้ ตนชื่นชมประธานที่ดำรงตำแหน่งกรรมการของรัฐวิสาหกิจเพียงสองแห่งเท่านั้น เพราะมีข้าราชการบางท่านของสำนักงานอัยการสูงสุดซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการในรัฐวิสาหกิจอยู่แล้ว 3 แห่ง อ้างว่าตนเองดำรงตำแหน่งในหน่วยงานอื่นที่ไม่ใช่รัฐวิสาหกิจเพื่อให้สามารถดำรงตำแหน่งกรรมการได้ 4 แห่ง ทั้งที่บุคคลดังกล่าวไม่น่าจะมีเวลาเพียงพอที่จะบริหารหน่วยงานทั้งหมดได้

ประธาน กล่าวเตือนไม่ให้ผู้ถือหุ้นกล่าวพาดพิงถึงบุคคลภายนอกซึ่งไม่สามารถชี้แจงได้ และประธานเองก็ไม่สามารถชี้แจงแทนบุคคลภายนอกได้ ทั้งนี้ตนน้อมรับความคิดเห็นของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่งกรรมการ ซึ่งเรื่องดังกล่าวเป็นมติของคณะรัฐมนตรีอยู่แล้วว่าข้าราชการต่างๆ สามารถเป็นกรรมการของรัฐวิสาหกิจได้ไม่เกิน 3 แห่ง แต่สำนักงานอัยการสูงสุดถือเป็นองค์กรอิสระ แต่ยืนยันว่า กรรมการของบริษัทฯ ดำรงตำแหน่งกรรมการในรัฐวิสาหกิจไม่เกิน 3 แห่ง นอกจากนี้ ประธานชี้แจงต่อผู้ถือหุ้น (นายเกรียงไกร วงษ์มาลีวัฒนา) ว่า กรณีที่กรรมการได้บัตรโดยสารฟรี 30 ที่นั่งนั้นคือข้อเท็จจริงในขณะที่ประธานได้เริ่มเข้ามาเป็นกรรมการที่บริษัทฯ แต่ในปีแรกที่ดำรงตำแหน่งกรรมการ ก็ได้ลดจำนวนบัตรโดยสารฟรีเหลือ 15 ใบ ปีที่สองที่บริษัทฯ มีกำไรถึง 15,000 ล้านบาท ก็ยังลดจำนวนบัตรโดยสารฟรีอีกจนเหลือ 10 ใบ ซึ่งเป็นการลดลงอย่างต่อเนื่อง และมีผลกระทบต่อบุคคลที่อดีตเคยได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว ในปีนี้ จึงลดเฉพาะชั้นที่นั่ง จากชั้นหนึ่ง (First Class) เป็นชั้นธุรกิจ (Business Class) ยิ่งไปกว่านั้น การตัดสิทธิประโยชน์ของกรรมการของบริษัทฯ จากอดีตที่สามารถซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินได้ในราคาร้อยละ 25 ตลอดชีวิตนั้น ก็ถือเป็นการตัดประโยชน์ซึ่งแฝงอยู่ในการดำเนินการอย่างมาก ดังนั้น สิทธิประโยชน์ซึ่งกรรมการปัจจุบันได้รับนั้นถือว่าอยู่ในระดับที่พอเหมาะพอควร เพราะกรรมการทุกท่านต่างเป็นผู้ที่ได้รับการเลือกตั้งจากผู้ถือหุ้น และกรรมการแต่ละท่านก็เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในด้านต่างๆ ที่จะเข้ามาช่วยบริหารงานของบริษัทฯ

นายพรชัย ธรณธรรม ผู้ถือหุ้น กล่าวถึงรายงานประจำปี 2554 ของบริษัทฯ ในหน้า 62 หน้า 76 หน้า 98 และหน้า 124 เกี่ยวกับเรื่องรายรับและรายจ่ายซึ่งจะมีผลต่อเรื่องที่พิจารณาในอีกสองวาระต่อไปว่า ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ มีรายรับเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 194,000 ล้านบาท และมีรายจ่ายเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 202,000 ล้านบาท ซึ่งเป็นตัวเลขที่แตกต่างกันมาก ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ ตนไม่ติดใจเรื่องรายรับเนื่องจากบริษัทฯ มีรายรับเพิ่มขึ้นตลอด แม้ว่าจะมีเหตุการณ์สึนามิหรือเหตุการณ์น้ำท่วม แต่เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน บริษัทฯ ก็มีรายรับเพิ่มขึ้นมาประมาณ 10,000 ล้านบาท แต่ในส่วนของรายจ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าประมาณ 20,000 ล้านบาท คือจากประมาณ 56,000 ล้านบาท มาอยู่ที่ประมาณ 70,000 ล้านบาทนั้น ซึ่งในเรื่องราคาน้ำมันนั้นตนเห็นว่าในระหว่างปีที่ผ่านมา คณะกรรมการน่าจะสามารถคาดการณ์ถึงความเสี่ยงเรื่องราคา

น้ำมันซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินได้ มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 15 ครั้ง และจากรายงานประจำปี 2554 ของบริษัทฯ หน้า 61 และหน้า 62 เห็นได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบถึงความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน โดยได้มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิง และกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ในบรรทัดที่ 4 หน้า 62 ระบุว่าสามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เปลี่ยนแปลงได้ร้อยละ 91.77 ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น จึงสอบถามในประเด็นแรกว่าค่าใช้จ่ายด้านราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นประมาณ 20,000 ล้านบาทนั้น บริษัทฯ ได้ทำประกันความเสี่ยง และสามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เปลี่ยนแปลงดังกล่าว อันจะทำให้ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ไม่ได้เพิ่มขึ้นมากใช่หรือไม่ ต่อมาในประเด็นที่สองตามรายงานประจำปี 2554 หน้า 76 เรื่องคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย 5 ท่าน และมี 4 ท่านเป็นกรรมการ อีก 1 ท่านเป็นเลขานุการ ในปี 2554 มีการประชุมทั้งสิ้น 2 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ จะเห็นได้ว่า ในขณะที่ค่าใช้จ่ายด้านค่าน้ำมันสูงขึ้นประมาณ 20,000 ล้านบาท ซึ่งทำให้ผลประกอบการของบริษัทฯ ขาดทุนนั้น คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงกลับมีการประชุมเพียง 2 ครั้ง ซึ่งแสดงถึงการไม่ให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าว และเป็นสาเหตุของการขาดทุนด้านราคาน้ำมันหรือไม่ อีกทั้งตามรายงานประจำปี 2554 หน้า 98 เรื่องการบริหารความเสี่ยงซึ่งตนเข้าใจว่าเป็นการปฏิบัติงานภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยในย่อหน้าแรกระบุว่ามีการจัดทำรายงานบริหารความเสี่ยงทุกไตรมาส คือ ทุก 3 เดือน ในขณะที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีการประชุม 2 ครั้งต่อปี ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการไม่ให้ความสำคัญเรื่องความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน นอกจากนี้ รายงานประจำปี 2554 หน้า 124 สรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในปี 2554 ระบุว่า ค่าน้ำมันเครื่องบินเท่ากับ 76,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,870 ล้านบาทหรือร้อยละ 35.2 โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 38.7 และปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 อันเป็นผลจากการเพิ่มปริมาณการผลิต ในขณะที่เงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่าลงทำให้น้ำมันคิดเป็นเงินบาทลดลงบางส่วน รวมทั้งในปีนี้ บริษัทฯ มีรายรับชดเชยจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 1,103 ล้านบาท สูงกว่าปี 2553 จำนวน 505 ล้านบาทหรือร้อยละ 84.4 อย่างไรก็ดี รายงานประจำปี 2554 หน้า 62 ย่อหน้าแรก กลับระบุว่าบริษัทฯ สามารถชดเชยราคาน้ำมันที่เปลี่ยนแปลงได้ประมาณร้อยละ 91.77 ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นตนขอความชัดเจนในสองประเด็น คือประเด็นแรกคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ปฏิบัติงาน ให้แนวทางการดำเนินงานแก่พนักงานอย่างชัดเจน และมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าไม่ ตนถือว่าเป็นความบกพร่องของกรรมการบริหารความเสี่ยง และโยงไปถึงคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อไปด้วย และประเด็นที่สอง ค่าชดเชยจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันเป็นเท่าใด

ประธาน ชี้แจงว่า บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับกรรมการบริหารความเสี่ยงอย่างมากในปี 2553 เพราะระบบได้ถูกถ่ายทอดเข้าสู่การบริหารงานของฝ่ายบริหารปกติ มีการปรับปรุงการบริหารของฝ่ายบริหารความเสี่ยง และมีการเสนอผ่านกรรมการบริหารที่เรียกว่า Executive Board และ Management โดยตลอด ทั้งนี้ จะให้ฝ่ายจัดการ

คือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งมีความเชี่ยวชาญโดยตรงในเรื่องการประกันความเสี่ยง (Hedging) เป็นผู้ชี้แจงต่อไป จากนั้น ประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและเสนอความคิดเห็น

Mr. BASANT KUMAR DUGAR ผู้ถือหุ้น กล่าวว่ารายงานประจำปี 2554 ของบริษัทฯ (ฉบับภาษาอังกฤษ) หน้า 124 แสดงให้เห็นว่าอัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin) ของบริษัทฯ เป็นลบหรือขาดทุน เหตุใดบริษัทฯ จึงขายบัตรโดยสารในราคาที่ขาดทุนจากการดำเนินงานถึงร้อยละ 1.46 ในขณะที่ผู้ที่ประกอบอาชีพค้าขายย่อมไม่ขายของในราคาที่ขาดทุน แต่ทั้งนี้ตนก็เข้าใจว่าจากการวิเคราะห์ทางด้านความอ่อนไหว (Sensitivity Analysis) แสดงให้เห็นว่าเชื้อเพลิงเป็นส่วนที่ทำให้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ตนจึงขอเสนอว่า ในกรณีของการซื้อเชื้อเพลิงต้องไม่ให้เกิดการขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจ (Operating Loss) แม้ว่าในบางภูมิภาค อัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin) จะเป็นลบหรือขาดทุนก็ตาม แต่อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Percentage) ไม่ควรจะเป็นลบหรือขาดทุน ทั้งนี้การตลาดเป็นเรื่องสำคัญซึ่งจะช่วยดึงดูดลูกค้าและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และช่วยเพิ่มผลกำไรของบริษัทฯ เช่น ในขณะที่อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor) ของบริษัทฯ ซึ่งมีอยู่ร้อยละ 67 อาจให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิโดยสารเครื่องบินด้วยค่าใช้จ่ายเพียงครึ่งหนึ่ง นอกจากนี้ ตนไม่รู้สึกยินดีกับการที่กรรมการของบริษัทฯ ไม่ได้รับโบนัส เพราะตนเห็นว่ากรรมการได้อุทิศเวลาและความพยายามในการทำงานเพื่อความเจริญก้าวหน้าของบริษัทฯ ดังนั้น จึงอยากให้กรรมการได้รับโบนัสตอบแทนในปีต่อๆ ไป และตนอยากให้บริษัทฯ สามารถกลับมามีผลกำไรได้ในอนาคต พร้อมทั้งสอบถามถึงผลกำไรของบริษัทฯ ในไตรมาสแรก

ประธาน กล่าวขอบคุณ Mr. BASANT KUMAR DUGAR ที่แสดงความเป็นห่วงเรื่องการลงบัญชีของบริษัทฯ เนื่องจากไม่มีการแยกกำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit) จากการบิน หรือจากอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งจะให้ฝ่ายบัญชีชี้แจงต่อไป และในเรื่องโบนัสนั้น เนื่องจากปีนี้บริษัทฯ ประสบปัญหาและมีความเสี่ยง จึงไม่มีการจ่ายโบนัสแก่กรรมการแต่อย่างใด นอกจากนี้ในเรื่องของการชี้แจงผลประกอบการในไตรมาสแรกของบริษัทฯ นั้น เนื่องจากเรื่องนี้มีกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ควบคุมอยู่ ดังนั้นจึงชี้แจงได้แต่เพียงว่าบริษัทฯ มีกำไร ซึ่งเป็นไปตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้รายงานไปว่าอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้น และมีการปรับกระบวนการบริหารความเสี่ยงสำหรับราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบหรือได้รับความสูญเสียน้อยลง จากนั้นประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและเสนอความคิดเห็น

นาวาอากาศตรี ถนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ตามที่บริษัทฯ ได้มีการประกันความปลอดภัยของบริษัทฯ ขึ้นเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2554 เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของนักบิน และคำสั่งดังกล่าวลงนามโดยนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยมีกติกาให้เครื่องบินทำการบินโดยนักบินที่มีความปลอดภัย ปรากฏว่าบริษัทฯ ละเลย ปล่อยให้นักบินซึ่งไม่มีความพร้อมในการบินไปทำการบินซึ่งไม่ถูกต้องตามกฎกติกาสากล ตนจึงทำหนังสือร้องเรียนไปถึงกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม แต่คำตอบที่ได้รับจากบริษัทฯ นั้นเป็นคำตอบที่หลีกเลี่ยงและไม่เปิดเผยความจริงเกี่ยวกับกรณีที่บริษัทฯ ทำผิดกฎการบิน

ระหว่างประเทศ ตนจึงกล่าวหาว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎการบิน ผิด FOM (Flight Operation Manual) และไม่ได้มีการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องจนถึงปัจจุบัน การนำนักบินซึ่งไม่มีความพร้อมไปทำการบินเป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสาร และอาจถูกสายการบินอื่นโจมตีได้ นอกจากนี้ ตนได้มีหนังสือสอบถามถึงกรมการบินพลเรือนว่ามีการตรวจสอบเรื่องดังกล่าวหรือไม่ แต่จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ได้รับคำตอบ ตนเห็นว่าหากเป็นเรื่องที่ผิดก็ควรแก้ไขในเรื่องดังกล่าว รวมทั้งกรณีเรื่องการรังแกเด็กและรังแกนักบินด้วย และเห็นว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่หวาดกลัวต่อพนักงานที่สู้เพื่อความถูกต้อง หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแล้วมีการตรวจสอบจะทำให้เกิดปัญหาตามมา ตนมีหลักฐานยืนยันชัดแจ้งและขอให้บริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบ รวมทั้งตอบคำถามในเรื่องการให้นักบินซึ่งเป็นพนักงานของบริษัทฯ ไปดำรงตำแหน่งทั้งเจ้าหน้าที่ของกรมการบินพลเรือนและผู้บริหารระดับสูง และเหตุเรื่องการรังแกนักบินด้วย หากตนนำเรื่องดังกล่าวไปสู่เวทีต่างประเทศเมื่อใดตนจะต่อสู้จนถึงที่สุด นอกจากนี้ บริษัทฯ มักฟ้องตนโดยไม่มีมูลเนื่องจากไม่ต้องการให้เรื่องราวการทุจริตของบริษัทฯ แพร่หลายออกไป ในอดีตที่บริษัทฯ เคยนำนักบินจากต่างประเทศมาทำการบิน ตนก็ได้ต่อสู้จนมีการไล่นักบินดังกล่าวออกไปหมด ตนทำสิ่งเหล่านี้ไปเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ แต่บริษัทฯ กลับทำในเรื่องที่ไม่ถูกต้องและมีการปกปิดข้อเท็จจริงไว้ในประเด็นเรื่องนักบินและความปลอดภัยของผู้โดยสารนั้น ตนได้ส่งเอกสารแก่ฝ่ายบริหารแล้ว

ประธาน กล่าวว่า บริษัทฯ ยืนยันในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยโดยจะชี้แจงในรายละเอียดต่อไป นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารรับทราบและได้บันทึกประเด็นของผู้ถือหุ้น (น.ต. ถนิต พรหมสถิต) ไว้แล้ว ทั้งนี้ขอย้ำให้ผู้ถือหุ้นระมัดระวังในประเด็นที่อภิปรายเนื่องจากเรื่องใดก็ตามที่ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นทุกท่านก็จะได้รับผลกระทบด้วย จากนั้น ประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและแสดงความคิดเห็น

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าตนขอกล่าวในฐานะเป็นคนในครอบครัวเดียวกันและเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ และตนขอยื่นหนังสือจากสมัชชาผู้ถือหุ้นการบินไทย วันที่ 25 เมษายน เรื่องขอให้กรรมการทั้งคณะลาออกเพื่อแสดงความรับผิดชอบ โดยมีทั้งหมด 11 ประเด็น เรื่องความสามารถของคณะกรรมการบริหาร การผลักความรับผิดชอบโดยอ้างเหตุการณ์น้ำท่วมและสึนามิ การไม่ดำเนินการแก้ไขเรื่องน้ำมันและการกู้ยืมเงินทั้งๆ ที่มีการย้ำถึงเรื่องดังกล่าวหลายครั้ง ดังนั้น ตนขอให้มีการบันทึกด้วย นอกจาก 11 ประเด็นดังกล่าวแล้ว ยังมีวาระอื่นด้วยว่าเหตุใดจึงต้องตั้งผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมาเป็นกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ผ่านมา พล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ ไม่รับตำแหน่ง แต่ในคราวนี้ พล.ต.อ.เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์ รับดำรงตำแหน่งกรรมการเพราะเหตุใดทั้งที่ใกล้จะครบกำหนดเกษียณอายุราชการแล้ว

ประธาน กล่าวเตือนไม่ให้ผู้ถือหุ้นกล่าวพาดพิงถึงชื่อบุคคลอื่น และจะต้องรับผิดชอบต่อการกล่าวพาดพิงนั้น พร้อมทั้งชี้แจงว่า พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์ เป็นกรรมการโดยการลงคะแนนของคณะกรรมการบริษัทฯ และในวันนี้ก็จะมีการลงคะแนนโดยผู้ถือหุ้น ดังนั้น จึงเป็นไปตามขั้นตอนของบริษัทฯ จากนั้น ประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและเสนอความเห็น

นายพิชัย ไชยนามสถิตย์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นในปีที่ผ่านมาซึ่งได้จัดขึ้นที่สโมสรทหารบก ตนได้ขอความกรุณาจากนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ว่าตนเป็นคนพิการและมีบุตรสองคน ซึ่งมีอายุ 15 และ 16 ปี และยังเรียนหนังสืออยู่ ตนไม่มีงานทำแต่ต้องเลี้ยงดูบุตรทั้งสองแต่เพียงคนเดียว จึงขอให้ช่วยจัดหาตำแหน่งงานให้ตนทำ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ มีหนังสือถึงตนว่าไม่สามารถรับตนเข้าทำงานได้โดยชี้แจงถึงกฎระเบียบของบริษัทฯ ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ แต่ก็ได้มีหนังสือถึง ร.อ.จรัสพงษ์ บุรุษรัตนพันธุ์ ให้ช่วยประสานงานติดต่อกับบริษัทที่บริษัทฯ ว่าจ้างอยู่ให้ช่วยจัดหาตำแหน่งงานให้ตน แต่จนถึงปัจจุบันเป็นเวลา 1 ปีแล้ว ตนยังไม่ได้รับการติดต่อจาก ร.อ.จรัสพงษ์ บุรุษรัตนพันธุ์ ตนจึงขอความกรุณาจากนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ให้ช่วยติดตามเรื่องดังกล่าวด้วย

ประธาน กล่าวว่าจะจัดให้เจ้าหน้าที่ไปหารือกับผู้ถือหุ้น (นายพิชัย ไชยนามสถิตย์) และเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและแสดงความคิดเห็น

นายโมกข์พิสุทธิ์ รตารุณ ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่าหลังจากที่ได้ฟังการแสดงความเห็นในที่ประชุมที่ผ่านมา ผู้ถือหุ้นหลายท่านอภิปรายในประเด็นที่ซ้ำกันและมีการกล่าวพาดพิงถึงบุคคลอื่น จึงขอให้ประธานสรุปประเด็นและให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น เพื่อจะได้พิจารณาในวาระต่อไป และในวาระอื่นๆ ก็ขอให้ตัดข้อซักถามของผู้ถือหุ้นที่ซ้ำกัน

ประธาน กล่าวขอบคุณ และกล่าวว่าบริษัทฯ จำเป็นต้องรับฟังความคิดเห็นของผู้ถือหุ้น จากนั้น ประธานกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นท่านต่อไปซักถามและเสนอความเห็น

นายสุพจน์ โกสิยะจินดา ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าตนเคยเสนอเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับธรรมาภิบาลไปเรื่องหนึ่งและฝ่ายกฎหมายชี้ว่ามีการทำผิดระเบียบ จากนั้นได้ส่งเรื่องให้ฝ่ายการพนักงานแต่ฝ่ายการพนักงานตอบกลับมาว่าไม่มีการทำผิดระเบียบ ตนจึงได้ร้องเรียนต่อไปยังประธานคณะกรรมการธรรมาภิบาลแต่ก็ได้รับคำตอบเช่นเดิมจากฝ่ายการพนักงาน ดังนั้น ตนจึงไม่แน่ใจในเรื่องธรรมาภิบาลของบริษัทฯ อีกทั้งตนได้ทราบมาภายหลังว่ามีการออกคำสั่งให้ยุติเรื่องดังกล่าว ตนจึงขอสอบถามถึงเหตุผล และหากเห็นว่าคณะกรรมการธรรมภิบาลไม่มีความจำเป็น ก็ควรจะยุบคณะกรรมการธรรมาภิบาลเพื่อที่จะได้ไม่ต้องมีการร้องเรียนอีก

ประธาน ตอบข้อซักของถามผู้ถือหุ้น (นายสุพจน์ โกสิยะจินดา) ว่า เรื่องธรรมาภิบาลนี้เป็นเหตุผลที่ทำให้ประธานเรียนเชิญ พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงษ์ มาเป็นกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากท่านเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญโดยเห็นได้จากผลงานการแก้ไขปัญหาเรื่องยาเสพติด และท่านเติบโตขึ้นในระบบธรรมาภิบาล ดังนั้น จึงขอให้ผู้ถือหุ้นรอพิจารณาผลงานของประธานคณะกรรมการธรรมาภิบาล จากนั้นประธานตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น (นายพรชัย ธรณธรรม) เรื่องคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงว่า ที่ผ่านมา กรรมการบริหารความเสี่ยงประชุมกันมาโดยตลอด ตามที่ได้

ชี้แจงต่อผู้ถือหุ้นไปว่า กรรมการมีความพยายามในการนำเอาภารกิจที่เป็นการปฏิบัติการทั้งหลายไปสู่ฝ่ายบริหาร (Institutionalize) ดังนั้น หน่วยงานที่ดูแลเรื่องความเสี่ยงก็จะรายงานโดยตรงต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ก็จะรายงานโดยตรงต่อกรรมการบริหารบริษัทฯ และกรรมการบริษัทฯ แต่เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง จึงทำให้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้ ในช่วงเดือนกันยายนถึงเดือนพฤศจิกายน กรรมการก็ยังประชุมกันอยู่ ในส่วนของกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีการบันทึกไว้ว่ามีการประชุมทั้งหมด 15 ครั้ง แต่ในความเป็นจริงแล้วมีการประชุมทั้งหมด 17 ครั้ง การประชุมอีก 2 ครั้งนั้นเป็นการประชุมยุทธศาสตร์ และพยายามดำเนินการจัดประชุมอย่างประหยัด โดยจัดประชุมที่ห้องประชุมของบริษัทฯ ไม่มีการจัดประชุมที่โรงแรมหรือสั่งอาหารหรูหราอย่างที่เคยเป็นมาในอดีต ในส่วนของความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันนั้น บทเรียนที่ผ่านมาสองครั้งทำให้บริษัทฯ เริ่มเห็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาชัดเจนขึ้น จากนั้น ประธานอ่านคำถามที่ นายเชี่ยวชาญ ชมนารถ เขียนมาถามว่า ผู้บริหารมีวิธีการอย่างไรที่จะลดผลตอบแทนในเรื่องของภาษีที่จ่ายตอบแทนให้กับพนักงาน เนื่องจากเป็นค่าใช้จ่ายที่ควบคุม โดยอ้างถึงรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนปี 2554 หน้า 93 ตารางรายละเอียดของเศรษฐกิจ มีการจ่ายค่าตอบแทนพนักงาน 30,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15 ของรายได้ ในขณะที่จ่ายผลตอบแทนให้เจ้าของทุนเพียง 8,000 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4 ของรายได้ จึงสอบถามว่า ฝ่ายบริหารมีวิธีการอย่างไรที่จะลดผลตอบแทนของพนักงานหรือภาษีที่จ่ายแทนพนักงาน ปรับเปลี่ยนผลตอบแทนเรื่องอื่นที่สามารถควบคุมได้ โดยไม่ให้พนักงานได้รับผลกระทบมากนัก และจะมีวิธีการอย่างไรที่จะทำให้พนักงานไม่รวมตัวกันประท้วงและหยุดงานอันจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ จากนั้นประธานกล่าวว่า บริษัทฯ สามารถแก้ไขปัญหาเรื่องน้ำมันได้ในระดับหนึ่งแล้ว และในส่วนที่ Mr. BASANT KUMAR DUGAR สอบถามเกี่ยวกับผลกำไรในไตรมาสแรกของปีนี้ ยังไม่สามารถชี้แจงได้เนื่องจากอยู่ในกระบวนการของการชี้แจงกับตลาดหลักทรัพย์ฯ แต่ในเบื้องต้นสามารถชี้แจงได้ว่าบริษัทฯ มีพัฒนาการที่ดีขึ้น จากนั้น ประธานกล่าวเชิญกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น

<u>กรรมการผู้อำนวยการใหญ่</u> กล่าวว่า ประเด็นแรกที่มีการสอบถามโดยนายทองอินทร์ แสงงาม และผู้ถือหุ้นหลายท่านว่า การลดค่าใช้จ่ายและเบี้ยประชุมนั้น เป็นการลดเบี้ยประชุมของกรรมการทุกท่านหรือเฉพาะของตนเท่านั้น กรณีนี้ตนในฐานะกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และกรรมการท่านอื่นมีความแตกต่างกัน เนื่องจากกรรมการท่านอื่นทำงานให้กับบริษัทฯ โดยที่ไม่ได้เป็นพนักงานประจำ ในขณะที่ตนเป็นพนักงานของบริษัทฯ และได้รับเงินเดือนประจำ ดังนั้น ตนจึงเสนอลดเงินเดือนตนเองและไม่รับเบี้ยประชุมกรรมการ ซึ่งหลักการนี้เป็นหลักการที่ใช้กันทั่วไปในบริษัทชั้นนำที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เพียงแต่ยังไม่มีการใช้ในรัฐวิสาหกิจ แต่ตนก็คาดหวังว่าบริษัทฯ จะเป็นรัฐวิสาหกิจแห่งแรกที่ดำเนินตามหลักการนี้ ทั้งนี้ ธนาคารกสิกรไทยซึ่งตนเคยทำงานนั้นก็ใช้หลักการนี้เช่นเดียวกัน โดยถือว่าเมื่อได้รับเงินเดือนประจำแล้วก็ไม่มีความจำเป็นต้องรับเบี้ยประชุมในฐานะกรรมการอีก นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ก็สมัครใจลดค่าตอบแทนกันเองโดยที่ไม่ได้เป็นคำสั่งจากกรรมการบริษัทฯ สำหรับประเด็นคำถามอื่นๆ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขอให้ น.ต. อัษฎาวุธ วัฒนางกูร เป็นผู้ตอบข้อซักถามใน

ประเด็นเรื่องนักบินหยุดงาน นายปานฑิต ชนะภัย เป็นผู้ตอบข้อซักถามในประเด็นเรื่องความร่วมมือหรือพันธมิตรสายการบิน (Code Sharing) กับสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ จากนั้น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงในประเด็นที่นายทองอินทร์ แสงงาม สอบถามว่าการที่จัดตั้งสายการบิน ไทย ไทเกอร์ แอร์เวย์ส ไม่สำเร็จ นั้น ส่งผลให้บริษัทฯ สูญเสียตลาด เนื่องจากไทเกอร์แอร์เวย์ทุ่มตลาดแย่งผู้โดยสารของบริษัทฯ ในเส้นทางการบินกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ โดยการเพิ่มเที่ยวบินจากสิงคโปร์มากรุงเทพฯ และจากสิงคโปร์มาจังหวัดกระบี่ การที่บริษัทฯ ไม่ได้ร่วมทุนกับไทเกอร์แอร์เวย์ทำให้บริษัทฯ สูญเสียมากขึ้น ทั้งนี้ สาเหตุที่ไม่สามารถจัดตั้งสายการบิน ไทย ไทเกอร์ แอร์เวย์สได้เนื่องจากเรื่องอยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมแต่ไทเกอร์แอร์เวย์ไม่สามารถรอผลการพิจารณาได้ อย่างไรก็ตาม ตนยืนยันว่าการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ ไม่ว่าจะร่วมกับสายการบินนกแอร์หรือสายการบินอื่น มีความจำเป็นต่อความอยู่รอดของบริษัทฯ ในระยะยาว ในประเด็นเรื่องหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ (THAI Smile) ถือเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ คือเป็นของบริษัทฯ ทั้งหมด แต่หน่วยธุรกิจดังกล่าวไม่ถือเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) แต่เป็นสายการบินที่มีความเท่ห์ ทันสมัย และสามารถจับตลาดล่างได้ส่วนหนึ่ง ส่วนเรื่องที่บริษัทฯ ซื้อหุ้นของบริษัท สายการบินนกแอร์ ในราคาแพงนั้น ในความเป็นจริงแล้วบริษัทฯ สามารถซื้อหุ้นได้ในราคาที่เหมาะสม เนื่องจากคุณพาที สารสิน ซึ่งเป็นผู้บริหารของสายการบินนกแอร์ไปเจรจาซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นหลายรายในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด และเป็นราคาเดียวกันกับที่บริษัทฯ ซื้อจากธนาคารกรุงไทย ในประเด็นเรื่องการลดค่าใช้จ่ายนั้น หากบริษัทฯ ไม่ปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานและลดค่าใช้จ่าย บริษัทฯ จะไม่สามารถอยู่ได้ในระยะยาวเพราะสภาพแวดล้อมในการทำธุรกิจมีความผันผวนสูง และจากความพยายามลดค่าใช้จ่ายอย่างเต็มที่ทำให้บริษัทฯ ฟื้นตัวขึ้นมาได้ในไตรมาสแรกของปีนี้ อย่างไรก็ตาม ตนยืนยันว่าไม่ได้ตัดสิทธิประโยชน์ของพนักงานเกินสมควร โดยตัดเฉพาะส่วนที่จำเป็นเท่านั้น นอกจากนี้ คณะกรรมการได้มีมติเมื่อวันศุกร์ที่ผ่านมาว่าจะจัดสรรวงเงินจำนวน 430 ล้านบาท เพื่อเพิ่มเงินเดือนให้แก่พนักงานในปีนี้ และจัดสรรเงินอีกจำนวน 100 ล้านบาท เพื่อเป็นโบนัสให้แก่พนักงาน และหากพิจารณาภาพรวมแล้วถือว่าพนักงานของบริษัทฯ ได้ค่าตอบแทนในระดับที่พอสมควร ในประเด็นเรื่องระบบคอมพิวเตอร์สำรอง ให้ นายโชคชัย ปัญญายงค์ รับข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปดำเนินการ ประเด็นต่อไปเรื่องการจัดหาเครื่องบินใหม่ ความจริงแล้ว ไม่ว่าในการซื้อหรือการเช่าเครื่องบิน บริษัทฯ ก็ดำเนินการอย่างโปร่งใส ในปี 2553 บริษัทฯ จัดหาเครื่องบินใหม่จำนวน 15 ลำ โดยการซื้อเครื่องบินแอร์บัส A330 จำนวน 7 ลำ เช่าเครื่องบินโบอิ้ง 777-300ER ระยะยาว (Operating Lease) 8 ลำ ส่วนปีที่ผ่านมา บริษัทฯ จัดหาเครื่องบินใหม่จำนวน 37 ลำ โดยวิธีการซื้อจำนวน 15 ลำและการเช่าระยะยาวอีก 22 ลำ และบริษัทฯ ได้แจ้งรายละเอียดทั้งหมดเกี่ยวกับการจัดหาเครื่องบินใหม่ต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ทันที และผู้ถือหุ้นสามารถเข้าถึงข้อมูลเหล่านี้ได้ทางเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ดังนั้น จึงไม่ได้มีการชี้แจงรายละเอียดในเรื่องดังกล่าวในการประชุม ในประเด็นเรื่องการปรับปรุงเครื่องบินเก่านั้น เห็นว่าถ้าเครื่องบินเก่ามากก็จะใช้วิธีการขาย เช่น เครื่องบินแอร์บัส 300-600 บริษัทฯ มีเครื่องบินโบอิ้ง 747 จำนวนทั้งหมด 18 ลำ โดย 12 ลำ เป็นเครื่องบินเก่าที่ยังสามารถใช้งานได้จึงนำมาปรับปรุง ส่วนอีก 6 ลำ อายุค่อนข้างมาก จึงเปลี่ยนเครื่องบิน 2 ลำเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Cargo) โดยลำแรก เริ่มทำการบินแล้ว

ตั้งแต่ช่วงสงกรานต์ และลำที่สองจะเริ่มทำการบินในช่วงเดือนพฤษภาคมนี้ ส่วนเครื่องบินอีก 4 ลำที่เหลือก็จะขายไป จะเห็นได้ว่า มีการปลดระวางเครื่องบินเก่ามากและไม่คุ้มค่าที่จะปรับปรุงออกไปประมาณ 47 ลำ ในช่วง 5 ปี ตามตารางที่ได้เสนอให้ผู้ถือหุ้นทราบแล้ว ในประเด็นที่ว่าบริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน ในขณะที่สายการบินอื่นมีกำไรนั้น ความจริงแล้วธุรกิจสายการบินทั่วโลกต่างก็ประสบปัญหาจากราคาน้ำมันแพง แต่ฐานะทางการเงินของแต่ละสายการบินก็แตกต่างกันโดยขึ้นอยู่กับรายละเอียดปัจจัยของสายการบินนั้นๆ บางสายการบินก็ขาดทุนมากกว่าบริษัทฯ เช่น สายการบินในอินเดียซึ่งประสบปัญหามากมาย บางสายการบินต้องยื่นขอฟื้นฟูกิจการ หากพิจารณาเฉพาะสายการบินในประเทศไทย จุดที่เป็นความแตกต่างประการแรก คือ ราคาบัตรโดยสารที่เป็นราคาบาทต่อผู้โดยสาร-กิโลเมตรในระยะทางภายในประเทศมีราคาดีกว่าระยะทางไกล เช่น ยุโรปหรือออสเตรเลีย ค่อนข้างมาก ประการที่สอง คือ เหตุการณ์น้ำท่วม ทำให้การเดินทางในเส้นทางในประเทศเพิ่มขึ้น เนื่องจากประชาชนไม่สามารถเดินทางโดยรถยนต์ได้ นอกจากนี้ สิ่งที่เป็นตัววัดผลการดำเนินงาน คือ ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ตัวอย่างเช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์มีอายุฝูงบิน 6 ปี คาเธ่ย์แปซิฟิกมีอายุฝูงบิน 7 ปี ซึ่งจะเห็นได้ว่าประสิทธิภาพของเครื่องบินในแง่การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของสายการบินเหล่านี้ดีกว่าของบริษัทฯ มาก หากเครื่องบินของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพ มีฝูงบินที่ใหม่กว่า เชื่อได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ประสบภาวะขาดทุนในปีที่ผ่านมา อีกทั้งสิงคโปร์แอร์ไลน์และคาเธ่ย์แปซิฟิกก็ไม่ได้ประสบปัญหาน้ำท่วม นอกจากนี้ปัญหาอีกประการในเรื่องฝูงบินของบริษัทฯ คือการมีเครื่องบินและเครื่องยนต์ของเครื่องบินหลายแบบอันเนื่องมาจากการจัดซื้อเครื่องบินในอดีต ทำให้ต้นทุนสูงกว่าที่ควรจะเป็น เช่น เครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ เป็นเครื่องบินที่ราคาแพงมากและกินน้ำมันมาก แต่บรรทุกผู้โดยสารได้น้อยคือประมาณ 200 กว่าคน ครั้งที่ทำการบินเครื่องบินแอร์บัส A340-500 ไปลอสแองเจลิส ทำให้บริษัทฯ ขาดทุนประมาณ 1,200 ล้านบาท จึงเป็นเหตุผลที่จะไม่ใช้เครื่องบินแอร์บัส A340-500 ทำการบินในเส้นทางการบินกรุงเทพฯ-ลอสแองเจลิส ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม เป็นต้นไป โดยจะใช้เครื่องบินโบอิ้ง 777 และไปหยุดพักที่อินชอนเพื่อรับส่งผู้โดยสารและเติมน้ำมัน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการขาดทุนไปพอสมควร และจากการประสบปัญหาในเรื่องราคาน้ำมันและภาวะน้ำท่วม บริษัทฯ ดำเนินการหลายอย่างในการปรับปรุงกลยุทธ์ทางการตลาด และที่สำคัญคือการบริหารความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน ซึ่งตนเชื่อว่าตั้งแต่ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ทำสัญญาบริหารความเสี่ยงไว้ค่อนข้างดี ซึ่งน่าจะทำให้สามารถควบคุมต้นทุนน้ำมันได้ดีกว่าปีที่ผ่าน ในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้กำไรจากการประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันประมาณ 1,100 ล้านบาท และมีการปรับขึ้นราคาบัตรโดยสารคืออัตราค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ทำให้บริษัทฯ ได้เงินคืนมาพอสมควร คือร้อยละ 91 แต่เนื่องจากมีการแข่งขันสูงและมีปัญหาเรื่องน้ำท่วมจึงต้องจัดโปรโมชั่นมาก แม้อัตราค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) จะสูงขึ้น แต่ฐานราคาบัตรโดยสารลดลงไปจึงทำให้ราคาค่าโดยสารต่อกิโลเมตร (Yield) อยู่ในระดับต่ำกว่าที่ควร และไม่สามารถเพิ่มได้มากเพราะผู้โดยสารหายไปและทำให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Cabin Factor) ยิ่งต่ำลง อีกทั้งไม่สามารถลดราคาบัตรโดยสารได้เพราะต้นทุนสูง ซึ่งรวมถึงต้นทุนด้านบุคลากรด้วย เพราะบริษัทฯ มีอัตราพนักงานต่อผู้โดยสารและพนักงานต่อเครื่องบินในระดับที่ค่อนข้างสูง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานดังกล่าว

ส่วนประเด็นในเรื่องนักบินนั้น ขอให้ น.ต. อัษฎาวุธ วัฒนางกูร เป็นผู้ชี้แจงต่อไป ทั้งนี้ ตนจะดำเนินการตามกฎหมายต่อผู้ถือหุ้นสำหรับข้อกล่าวหาที่มีผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือ ภาพลักษณ์และชื่อเสียงของบริษัทฯ และชี้แจงว่าตนมิได้หวาดกลัวใครตามที่ผู้ถือหุ้นกล่าวอ้าง จากนั้น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวถึงเรื่องคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงว่า กรรมการได้หารือกันนอกรอบมากพอสมควรเกี่ยวกับเรื่องน้ำมัน และฝ่ายบริหารก็ติดตามเรื่องน้ำมันอย่างใกล้ชิดตลอดเวลาทุกสัปดาห์ ไม่ได้นิ่งนอนใจแต่อย่างใด แต่ราคาน้ำมันในช่วงแรกของปีที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทฯ จะขายบัตรโดยสารล่วงหน้าสามเดือนในจำนวนร้อยละ 70 ของบัตรโดยสาร ราคาบัตรโดยสารจึงไม่อาจสะท้อนต้นทุนราคาน้ำมันในวันที่ทำการบินได้ ดังนั้น ในช่วงที่ราคาน้ำมันผันผวนมาก บริษัทฯ ก็จะไม่สามารถปรับราคาค่าบัตรโดยสารได้ทัน แต่เมื่อราคาน้ำมันมีเสถียรภาพมากขึ้นก็จะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ เพียงแต่ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ประสบปัญหาจากภาวะน้ำท่วม ทั้งนี้ ในไตรมาสแรกของปีนี้ ตนคาดว่าผลการดำเนินงานก็จะดีขึ้นตามที่ควรจะเป็น ส่วนกรณีเรื่องข้อร้องเรียนเกี่ยวกับเรื่องธรรมาภิบาลนั้น มีข้อร้องเรียนเข้ามามากและไม่ทราบว่าแต่ละเรื่องอยู่ในขั้นตอนใดแล้ว จากนั้นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขอให้ น.ต. อัษฎาวุธ วัฒนางกูร นายปานฑิต ชนะภัย และนายสาธก วรศะริน ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นต่อไป

นาวาอากาศตรี อัษฎาวุธ วัฒนางกูร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ ชี้แจงว่า ในประเด็นเรื่องนักบินหยุดงานนั้น ตนยืนยันว่านักบินของบริษัทฯ ไม่เคยนัดหยุดงาน ส่วนเรื่องเที่ยวบินล่าช้าในช่วงสงกรานต์นั้น เนื่องจากมีการเพิ่มเที่ยวบินจำนวนมากในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ทำให้ต้องใช้เครื่องบินทั้งหมดทำการบินเช่นเดียวกับสายการบินอื่น ซึ่งทำให้การหมุนเวียนเครื่องบินล่าช้าตามไปด้วย และจะสังเกตได้ว่าสาเหตุของความล่าช้ามากกว่าร้อยละ 70 มาจากความล่าช้าที่ภาคพื้น นอกจากนี้เนื่องจากบางครั้งต้องมีการเปลี่ยนแบบเครื่องบิน นักบินหนึ่งนายสามารถทำการบินเฉพาะเครื่องบินแบบใดแบบหนึ่งเท่านั้น ดังนั้น จึงต้องมีการเรียกนักบินอื่นมาทำการบินแทนเพื่อความปลอดภัยสูงสุดจึงทำให้เกิดความล่าช้าดังกล่าว ทั้งนี้ ตนยืนยันว่านักบินไม่ได้นัดหยุดงานในช่วงเวลาดังกล่าว ส่วนประเด็นเรื่องจำนวนนักบินที่ลดลงจาก 4 คน เหลือ 3 คน และจาก 3 คน เหลือ 2 คนนั้น เป็นการปรับปรุงด้านประสิทธิภาพโดยยึดกฎระเบียบของกรมการบินพลเรือนเป็นหลัก ซึ่งระเบียบดังกล่าวได้กำหนดเป็น Duty Time Regulations เป็นภาพกว้างๆ เพื่อมิให้สายการบินต่างๆ ในประเทศไทยใช้นักบินหรือลูกเรือเกินกว่าความจำเป็นหรือเหนื่อยเกินไปซึ่งทำให้มาตรฐานความปลอดภัยต่ำลง บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎระเบียบนี้อย่างเคร่งครัด โดยเราเปลี่ยนจาก FOM (Flight Operations Manual) ซึ่งใช้มาตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทฯ มาเป็นระเบียบของกรมการบินพลเรือน คือ OM-A (Operations Manual Part A)ซึ่งในหัวข้อ Duty Time Regulations 15.2 ของบริษัทฯ นั้นเข้มงวดและมีรายละเอียดปลีกย่อยมากกว่าที่กรมการบินพลเรือนกำหนดไว้มาก เพราะฉะนั้น ตนยืนยันว่ามาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของบริษัทฯ อยู่ในระดับมาตรฐานและมีความเข้มงวดอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามกฎการบินสากลเทียบเท่าสายการบินของต่างประเทศ

ประธาน กล่าวขอบคุณ และกล่าวเชิญนายปานฑิต ชนะภัย ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น

นายปานฑิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ ชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ว่า บริษัทฯ มีจุดบินในญี่ปุ่นจำนวน 4 จุด และต้องมีผู้โดยสารที่มาต่อเครื่องใน 4 จุดนี้ ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องการความช่วยเหลือจากสายการบินประจำชาติของญี่ปุ่น โดยบริษัทฯ และสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ได้เป็นพันธมิตรทางการบิน หรือ Code Sharing มาเป็นเวลากว่า 10 ปี จนถึงปัจจุบัน ซึ่งความร่วมมือดังกล่าวเป็นผลดีเพราะทำให้บริษัทฯ ได้ผู้โดยสารที่มาต่อเครื่องจากจุดบินของบริษัทฯ ในปัจจุบันจุดบินที่บริษัทฯ ทำความร่วมมือกับสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ ได้แก่ ฟูกุโอกะ โอซาก้า และนาโกย่า อย่างไรก็ดี เมื่อไม่นานมานี้ สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ไปเป็นพันธมิตรการบิน One World ในขณะที่บริษัทฯ เป็นพันธมิตรกับกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ดังนั้นจึงต้องมีการตกลงกันให้ชัดเจนต่อไปว่าความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับสายการบินเจแปนแอร์ไลน์จะลดลง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจทำความร่วมมือกับสายการบินออลนิปปอนแอร์ไลน์ซึ่งอยู่ในกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) เพิ่มขึ้น

ประธาน กล่าวขอบคุณนายปานฑิต ชนะภัย และกล่าวว่า ในเรื่องธรรมาภิบาลที่ นายสุพจน์ โกสิยะจินดา ร้องเรียนนั้น ให้นำเรื่องร้องเรียนมายื่นต่อประธานคณะกรรมการธรรมาภิบาลพิจารณา โดยตนยืนยันว่าจะได้รับความเป็นธรรม

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงในเรื่องการปรับปรุงเครื่องบินเก่า นอกจากนี้ตนคัดค้านตั้งแต่มีผู้เสนอให้เลือกชื่อจากในวันประชุมผู้ถือหุ้น จะไม่มีการเลือกกรรมการ ผู้ถือหุ้นที่มีผลประโยชน์ทับซ้อน หรือมีส่วนได้เสีย หรือเป็นตัวแทนของบุคคลเหล่านั้น และตนขอให้มีการแก้กฎในวันนี้ (25 เมษายน 2555) โดยขอให้ 1 ใน 3 ของกรรมการได้รับเลือกโดยผู้ถือหุ้น ไม่ใช่โดยผู้รับมอบฉันทะ เพื่อเป็นตัวแทนปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น

ประธาน ชี้แจงว่า ประเด็นเรื่องการปรับปรุงเครื่องบินเก่าเป็นไปตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงไป ส่วนประเด็นเรื่องการขอแก้ไขระเบียบนั้น ไม่สามารถจะพิจารณาแก้ไขวันนี้ได้ ในกรณีของบริษัทมหาชน หากจะแก้ไขระเบียบก็ต้องนำเรื่องเข้าวาระที่ประชุมตามที่ได้ชี้แจงไปแล้ว ดังนั้น ผู้ถือหุ้นต้องยื่นเรื่องเข้ามาเพื่อให้ประธานพิจารณารายละเอียด และต้องส่งให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาก่อนนำเข้าสู่วาระการพิจารณา

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น ซักถามถึงชื่อของผู้แทนจากกระทรวงการคลัง

ประธาน กล่าวว่าการเปิดเผยตัวหรือชื่อนั้นเป็นสิทธิส่วนบุคคลซึ่งประธานไม่อาจก้าวล่วงได้

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า เรื่องดังกล่าวมีผลทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542

ประธาน กล่าวว่า รายชื่อของผู้แทนจากกระทรวงการคลังนั้นเป็นสิทธิส่วนบุคคลแต่จะมีการบันทึกในรายงานการประชุม ทั้งนี้จะให้ฝ่ายเลขานุการแจ้งแก่ผู้ถือหุ้นต่อไป ส่วนประเด็นเรื่องการปรับปรุงเครื่องบินนั้น จะได้จัดทำตัวเลขเปรียบเทียบระหว่างผลขาดทุนจากการนำเครื่องบินเก่าไปทำการบินและการแก้ไขปรับปรุงเครื่องบินเพื่อชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบต่อไป และกล่าวเพิ่มเติมว่า หากยังนำเครื่องบินเก่าทำการบินต่อไป อาจทำให้บริษัทฯ ขาดทุนถึง 40,000 ล้านบาทได้

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าตนยังไม่ได้รับคำชี้แจงในการจัดหาเครื่องบินใหม่โดยวิธีการซื้อและการเช่าว่าแบบใดเกิดประโยชน์แก่บริษัทฯ มากกว่ากัน แต่ตนทราบจากการรายงานว่าเป็นผลประโยชน์ของนักการเมือง

ประธาน กล่าวว่า ได้ตอบคำถามผู้ถือหุ้นไปแล้วว่า การเช่าเครื่องบินระยะยาวจะเกิดประโยชน์แก่บริษัทฯ มากกว่า โดยเฉพาะในขณะที่ฐานะของบริษัทฯ ยังไม่เข้มแข็งมากนักเพราะการเช่าจะทำให้บริษัทฯ มีความคล่องตัวในด้านการเงินมากกว่า แม้ว่าการเช่าจะทำให้บริษัทฯ ได้ผลตอบแทนในระยะยาวน้อยกว่า แต่เมื่อคำนวณความเสี่ยงและรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงของอากาศยานเข้าสู่ยุคใหม่ (New Generation) แล้ว เห็นว่าการเช่าเครื่องบินระยะยาวมีความเหมาะสมมากกว่าการซื้อตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้ชี้แจงไป

ที่ประชุมฯ รับทราบรายงานกิจการประจำปี 2554 ตามรายละเอียดในรายงานประจำปี 2554 ซึ่งได้จัดส่งไปยังผู้ถือหุ้นพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุมในครั้งนี้แล้ว

วาระที่ 4 เรื่องพิจารณาอนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ ประจำปี 2554

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปว่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 194,342 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณ 10,000 ล้านบาท เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเล็กน้อยและรายได้ต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากภาวะการแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นจึงทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถปรับอัตราค่าธรรมเนียมให้เพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันได้ทั้งหมด บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 199,831 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณ 23,000 ล้านบาท โดยมีสาเหตุประการแรกจากต้นทุนราคาน้ำมันที่สูงขึ้นร้อยละ 38.7 คิดเป็นเงินจำนวน 19,870 ล้านบาท และสาเหตุประการที่สองคือการเพิ่มปริมาณการผลิตด้านที่เกี่ยวข้องกับผู้โดยสารและวัสดุภัณฑ์ซึ่งเป็นผลให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น จากการที่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นมากกว่ารายได้ บริษัทฯ จึงประสบภาวะขาดทุน อย่างไรก็ตาม การที่บริษัทฯ ขาดทุนมีสาเหตุมาจากปัจจัยอื่นด้วย ประการแรกคือ การขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศคิดเป็นจำนวนเงิน 2,428 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2553 บริษัทฯ มีกำไรจากปัจจัยดังกล่าวจำนวน 9,106 ล้านบาท ประการที่สองคือผลกระทบจาก

มาตรฐานบัญชีใหม่ที่บริษัทฯ นำมาใช้ ซึ่งปัจจุบันยังมีบริษัทในประเทศไทยที่ใช้มาตรฐานการบัญชีนี้ไม่มากนัก มาตรฐานการบัญชีใหม่นี้มีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 23 ในปี 2555 และร้อยละ 20 ในปี 2556 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการวัดมูลค่าสินทรัพย์ หนี้สิน และภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของบริษัทฯ โดยในปี 2554 บริษัทฯ ได้บันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีอันเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเป็นค่าใช้จ่ายทางภาษีจำนวน 2,407 ล้านบาท ดังนี้เมื่อรวมมูลค่าการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 2,428 ล้านบาทและมูลค่าของผลกระทบจากมาตรฐานการบัญชีที่มีการลดภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 2,407 ล้านบาท ทั้งนี้ แม้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะเป็นเพียงตัวเลขในทางบัญชีโดยไม่มีการจ่ายเงินออกจากบริษัทฯ จริง แต่ส่งผลให้ตัวเลขการขาดทุนสุทธิเพิ่มขึ้นเป็น 10,197 ล้านบาท เทียบกับปี 2553 ซึ่งมีกำไรสุทธิ 14,744 ล้านบาท บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักภาษี ดอกเบี้ย ค่าเสื่อมราคา และค่าเช่า หรือ EBITDAR จำนวน 22,637 ล้านบาท ต่ำกว่าปี 2553 จำนวน 9,761 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 274,445 ล้านบาท เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจากปี 2553 จำนวน 22,113 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.5 บริษัทฯ มีหนี้สินจำนวน 211,010 ล้านบาท ลดลงจากปี 2553 จำนวน 9,166 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.2 สาเหตุสำคัญเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินระยะยาวลดลง ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 63,435 ล้านบาท ลดลงจากปี 2553 จำนวน 12,947 ล้านบาท เนื่องมาจากการขาดทุนสุทธิในปี 2554 และการจ่ายเงินปันผลในปี 2553

ประธาน สอบถามว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดประสงค์จะซักถามหรือไม่ จากนั้น ประธานกล่าวว่าคณะกรรมการบริษัทฯ ยอมรับถึงผลการดำเนินการที่บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน และพร้อมที่จะปรับยุทธศาสตร์ด้านการจัดการความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบริการ และการพัฒนาศักยภาพของพนักงานที่จะทำให้การบริการและการบริหารงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และเมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามประธานจึงขอให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียง

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ ประจำปี 2554 ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบและรับรองแล้ว ดังนี้

เห็นด้วย	1,739,252,850	เสียง	ร้อยละ	99.99451
ไม่เห็นด้วย	28,125	เสียง	ร้อยละ	0.00162
งดออกเสียง	67,300	เสียง	ร้อยละ	0.00387

วาระที่ 5 เรื่องพิจารณาอนุมัติงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงาน ประจำปี 2554

ประธาน กล่าวขออภัยต่อผู้ถือหุ้นในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่สามารถบริหารงานให้บริษัทฯ มีกำไรสามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในปีนี้ได้ ซึ่งตนตระหนักดีถึงหน้าที่ในการบริหารงานในฐานะประธานกรรมการ และกล่าวว่าในฐานะที่ตนเป็นประธานกรรมการ หากตนทำหน้าที่บกพร่องไม่สามารถบริหารงานให้บริษัทฯ กลับมามีผลประกอบการที่ดีได้ตนก็พร้อมจะขอรับผิดชอบต่อผลการบริหารงานของตน จากนั้นประธานขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต สำหรับในรอบปีบัญชี 2554 บริษัทฯ ประสบปัญหาขาดทุน คณะกรรมการจึงขอเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติงดจ่ายเงินปันผล

ประธาน สอบถามที่ประชุมว่า มีผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อซักถามเกี่ยวกับการงดจ่ายเงินปันผลหรือไม่

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้น และผู้รับมอบฉันทะสอบถามว่าในช่วงไตรมาสแรกของปี 2555 ผลการประกอบการของบริษัทฯ เป็นอย่างไร กำไรหรือขาดทุนประมาณเท่าไร

ประธาน ชี้แจงโดยสรุปตามที่ได้มีการชี้แจงต่อสื่อมวลชนถึงผลการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านมาว่าบริษัทฯ มีอัตราส่วนของผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่ง (Cabin Factor) ที่ดีขึ้น และมีกลไกการประกันความเสี่ยงจากผลกระทบของราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นในช่วงไตรมาสแรก ทำให้ยังสามารถควบคุมผลกระทบจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นได้ ผลประกอบการเชิงปฏิบัติการของบริษัทฯ อยู่ในเกณฑ์บวก คณะกรรมการจึงตัดสินใจที่จะบำรุงขวัญและกำลังใจของพนักงาน ทั้งนี้ ตนตระหนักดีว่าผู้ถือหุ้นต่างมุ่งหวังที่จะได้รับผลตอบแทนที่เหมาะสมจากการลงทุน เมื่อผู้ถือหุ้นไม่ได้รับผลตอบแทนตามที่คาดหวัง คณะกรรมการก็จะต้องชี้แจงถึงเหตุผลที่ไม่สามารถทำให้ผู้ถือหุ้นได้รับผลตอบแทนได้ และขอเวลาเพื่อทำให้ผลประกอบการของบริษัทฯ กลับมาเป็นที่น่าพอใจ หากไม่สามารถทำให้ผลประกอบการกลับมาดีได้ ก็จะต้องพิจารณาตนเอง โดยประธานกล่าวแสดงความเสียใจและขออภัยต่อผู้ถือหุ้นอีกครั้งที่การลงทุนของผู้ถือหุ้นในปีนี้จะไม่ได้รับเงินปันผลเนื่องจากประสบภาวะขาดทุน จากนั้นจึงขอให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนน

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติให้งดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2554 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ดังนี้

เห็นด้วย	1,739,035,825	เสียง	ร้อยละ	99.98027
ไม่เห็นด้วย	259,714	เสียง	ร้อยละ	0.01493
งดออกเสียง	83,536	เสียง	ร้อยละ	0.00480

วาระที่ 6 พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

ประธาน กล่าวต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับลดสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของกรรมการลงอย่างต่อเนื่อง และไม่มีการปรับขึ้นเบี้ยประชุมใดๆ ในขณะที่มีการประชุมคณะกรรมการเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการประชุมเรื่องยุทธศาสตร์แต่ละครั้งจะประชุมตั้งแต่เวลา 9.00 – 21.00 น. โดยพักกลางวันเพียง 1 ชั่วโมง และใช้ห้องประชุมของบริษัทฯ เป็นสถานที่ในการจัดประชุมเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย จากนั้นประธานได้ขอให้ นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม ประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เป็นผู้ชี้แจงเรื่องการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการต่อที่ประชุม

นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม ประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าตามที่คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากรได้มีมติเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 2/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555 ให้กำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ เบี้ยประชุม และสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร สำหรับช่วงระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2556 และเงินรางวัลประจำปี (Bonus) สำหรับกรรมการประจำปี 2555 และให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง เรื่องค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ เสนอให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนในอัตรา 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมในอัตรา 30,000 บาท ต่อครั้ง หากเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง ก็ให้รับเบี้ยประชุมเพียงคนละ 30,000 บาทเท่านั้น ให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาท ต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น และสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit committee) ให้ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมก็ให้คงได้รับค่าตอบแทนด้วย ทั้งนี้ อัตราดังกล่าวเป็นอัตราเดียวกันกับปีที่ผ่านมาที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 สำหรับรายละเอียดของคณะกรรมการชุดย่อยและขอบเขตอำนาจหน้าที่ต่างๆ ได้ระบุไว้ในรายงานประจำปี 2554 หน้า 71-77 แล้ว

ประการที่สอง เรื่องสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่า ไป-กลับในเส้นทางต่างประเทศ 10 ใบต่อปี ในประเทศ 10 ใบต่อปีในชั้นธุรกิจ ซึ่งลดลงจากเดิมที่เคยให้สิทธิประโยชน์ในชั้นสูงสุด (First class) ทั้งนี้ หากมีที่นั่งว่างในชั้นสูงสุดสามารถเดินทางในชั้นดังกล่าวได้ โดยให้นำสิทธิประโยชน์ดังกล่าวไปใช้ตามความเหมาะสม โดยกรรมการจะได้รับสิทธินี้ในขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น ทั้งนี้ จำนวนบัตรโดยสารดังกล่าวมีจำนวนเท่ากับจำนวนที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554

ประการที่สาม เงินรางวัลประจำปี (Bonus) ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท และให้ใช้อัตราดังกล่าวสำหรับการคำนวณเงินรางวัลประจำปีในปีต่อๆ ไป ทั้งนี้ อัตราดังกล่าวเป็นอัตราเดียวกับปีที่ผ่านมาที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554

ประธาน สอบถามว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อสงสัย หรือซักถามเพิ่มเติมหรือไม่

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความคิดเห็นให้ปรับลดค่าตอบแทนของกรรมการจาก 50,000 บาทต่อเดือน เหลือ 30,000 บาทต่อเดือน ส่วนเบี้ยประชุมก็ควรปรับลดจาก 30,000 บาทต่อครั้ง เหลือ 10,000 บาท ต่อครั้ง และไม่ควรมีการให้ค่าตอบแทนเพิ่มเติมกับกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ อีก เพราะเป็นค่าตอบแทนที่ซ้ำซ้อน อีกทั้งไม่ควรมีการจ่ายค่าตอบแทนให้กับบริษัทที่จัดทำบัญชีเนื่องจากได้รับค่าตอบแทนเป็นรายปีอยู่แล้ว นอกจากนี้ ยังมีข้อสงสัยในประสิทธิภาพและความโปร่งใสในการทำงานของบริษัทที่จัดทำบัญชี จากกรณีการทุจริตเงินจำนวน 6,000 ล้านบาท ในต่างประเทศ

ประธาน ชี้แจงต่อผู้ถือหุ้นว่าค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทฯ เป็นอัตราที่น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทอื่น เช่น บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) แต่ในขณะเดียวกันก็เข้าใจว่าผลกำไรของทั้งสองบริษัทนั้นก็แตกต่างกันด้วย ทั้งนี้ สำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการนั้น ตนเป็นผู้เรียนเชิญให้มาดำรงตำแหน่งด้วยตนเอง แม้ว่าในปีนี้บริษัทฯ ขาดทุน แต่หากในปีหน้าผลการดำเนินการของบริษัทฯ ยังคงขาดทุนเป็นจำนวนมากอยู่ ตนก็คงจะต้องแสดงความรับผิดชอบ และตนเชื่อว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิก็คงมีความคิดไม่ต่างกัน ดังนั้น จึงขอบันทึกความคิดเห็นของผู้ถือหุ้นในรายงานการประชุมและจะดำเนินการให้ประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากรนำไปพิจารณาต่อไป

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า การพิจารณาวาระที่ 6 นี้เกี่ยวเนื่องกับการพิจารณาตั้งแต่วาระที่ 1 ตนเห็นว่าคณะกรรมการเข้ามาบริหารงานมิได้ให้ความสนใจต่อปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น เช่น กรณีที่ผู้ถือหุ้นได้กล่าวถึงเรื่องการทุจริตตั๋วโดยสารที่ลอนดอนเป็นเงินจำนวน 6,000 ล้านบาท ดังนั้น การที่คณะกรรมการบริหารงาน

บกพร่องจึงมิได้เป็นเพราะภัยธรรมชาติ ทั้งนี้ ตนได้เคยเสนอคณะกรรมการให้ดำเนินการหารือเรื่องราคาน้ำมันซึ่งเป็นปัญหาสำคัญในการบริหารงานกับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจเช่นเดียวกันแต่คณะกรรมการก็ไม่ได้นำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติแต่อย่างใด ในวาระที่ 5 ให้ผู้ถือหุ้นลงมติให้อนุมัติงดการจ่ายเงินปันผล แต่พอมาวาระที่ 6 นี้กลับเสนอให้อนุมัติให้มีการจ่ายโบนัสให้แก่กรรมการ ผู้ถือหุ้นไม่ใช่ว่าอยากจะได้เงินปันผล เพียงแต่รู้สึกอับอายบริษัทเอกชนหลายแห่ง เช่น ธนาคารพาณิชย์ต่างๆ ที่สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ แต่บริษัทฯ เป็นบริษัทแห่งชาติกลับไม่มีการจ่ายเงินปันผล หากบริษัทฯ มีผลประกอบการดี มีชื่อเสียง ผู้ถือหุ้นก็มีความภาคภูมิใจในบริษัทฯ แต่ขณะนี้ผู้ถือหุ้นไม่มีความสุข คณะกรรมการจึงควรต้องแสดงความรับผิดชอบ เมื่อสักครู่ที่ตนได้เสนอให้คณะกรรมการลาออก ท่านประธานก็กล่าวว่าจะรับผิดชอบหากไม่สามารถบริหารงานให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดีขึ้น ดังนั้น จึงขอให้คณะกรรมการพิจารณารับเงินรางวัลประจำปีเพียงร้อยละ 50 เท่านั้น และให้นำจำนวนที่เหลืออีกร้อยละ 50 มาจ่ายเป็นเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นแทน

ประธาน ชี้แจงว่า ในปี 2554 บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน ดังนั้นจึงไม่มีการจ่ายเงินรางวัลประจำปีให้แก่กรรมการแต่อย่างใด การเสนอให้ที่ประชุมลงมติในวาระนี้เป็นเรื่องค่าตอบแทนของกรรมการสำหรับปี 2555 ถ้าในปี 2555 บริษัทฯ ยังไม่มีผลกำไร ไม่เพียงแต่ว่าจะไม่มีการจ่ายเงินรางวัลประจำปีให้แก่กรรมการเท่านั้น ตนก็จะพิจารณาการทำหน้าที่ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ ของตนเองต่อไปด้วย

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่ามิใช่ว่าตนอยากได้รับเงินปันผล แต่เห็นว่ากรรมการควรจะรับผิดชอบโดยรับเบี้ยประชุมเพียงร้อยละ 50 เท่านั้น และนำเงินส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 50 มาจ่ายเป็นเงินปันผล เพราะคณะกรรมการบริหารงานผิดพลาดมาก ยังไม่รวมถึงเรื่อง THAI Smile บริษัทฯ จึงขาดทุนกว่า 10,000 ล้านบาท ตนมีหลักฐานว่าทั้งหมดเป็นความผิดของคณะกรรมการชุดนี้ ซึ่งเป็นหลักฐานที่มาจากบริษัทฯ เอง นอกจากนี้เมื่อมีพนักงานของบริษัทฯ ร้องเรียนเรื่องการกระทำทุจริตในองค์กรก็ถูกให้ออกจากงาน ขณะนี้มีพนักงานที่ถูกให้ออกจากงาน 6 คน โดยถูกสอบสวนทางวินัยถึง 4 ครั้ง เพราะเมื่อพบว่าไม่มีความผิดนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ก็ให้สอบสวนใหม่ เป็นการพยายามทำให้พนักงานเหล่านั้นต้องออกจากงาน ขณะนี้ พนักงานเหล่านั้นกำลังยื่นเรื่องร้องเรียนไปยังสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ นอกจากนี้ ประธานกับนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ก็ยังมีความเห็นไม่ตรงกันในเรื่องค่าตอบแทนและภาษีของกัปตันและผู้ช่วยกัปตัน ซึ่งอาจมีสาเหตุจากการที่ประธาน ดำรงตำแหน่งถึง 3 ตำแหน่ง และนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ทำงานไม่เป็นที่น่าพอใจมาตลอดตั้งแต่ที่ทำงานให้กับบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) แล้ว จึงเห็นสมควรให้ลาออกจากตำแหน่ง

นายเกรียงไกร วงษ์มาลีวัฒนา ผู้ถือหุ้น สอบถามว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ให้พนักงานจำนวน 6 คนที่เสนอให้มีการสอบสวนการกระทำทุจริตออกจากงานเพราะเหตุใด และเหตุใดสหภาพแรงงานของบริษัทฯ จึงไม่ปกป้องคุ้มครองพนักงานเหล่านั้น ทั้งที่พนักงานที่เสนอให้มีการสอบสวนการกระทำทุจริตดังกล่าวกระทำไปเพื่อ

ปกป้ององค์กร นอกจากนี้ การให้พนักงานดังกล่าวออกจากงานได้ผ่านการสอบสวนแล้วหรือไม่ หรือพนักงานเหล่านั้นไม่ปฏิบัติตามความต้องการของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่จึงถูกให้ออก ทั้งนี้ หากให้บุคคลเหล่านี้ต้องถูกออกจากงานด้วยเหตุผลดังกล่าวก็เป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้อง ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจง

ประธาน กล่าวต่อที่ประชุมว่า เรื่องนี้มีระบบธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ควบคุมอยู่แล้ว และขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจง

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงว่าบริษัทฯ เป็นองค์กรขนาดใหญ่ มีพนักงานประมาณ 25,000 คน ซึ่งมีทั้งพนักงานที่ดีและไม่ดี ที่ผ่านมาปัญหาของบริษัทฯ คือคนที่ไม่ดีช่วยกันปกปิดความชั่ว ทำให้เมื่อมีการสอบสวนทางวินัยกี่ครั้งก็ไม่พบว่ามีความผิด สิ่งที่ตนต้องทำคือหากสิ่งใดผิดก็ต้องบอกว่าผิด สิ่งใดถูกก็ต้องบอกว่าถูก เรื่องราวของพนักงานที่ทำผิดมีจำนวนมาก บางกรณีที่พนักงานกระทำความผิดตนก็ไม่ได้ให้ออกจากงาน แต่พ้นจากสภาพการเป็นพนักงานเอง เนื่องจากขาดคุณสมบัติในการเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจ เช่น กรณีพนักงานที่กระทำการละเมิดทางเพศพนักงานของการเคหะแห่งชาติ ศาลพิพากษาถึงที่สุดให้รับโทษจำคุก ทำให้พนักงานท่านนั้นสิ้นสุดสภาพความเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจไปโดยปริยาย ในเดือนเมษายนที่ผ่านมาตนได้ให้พนักงานออกจากงานไปมากกว่า 10 คนด้วยเหตุที่พนักงานกระทำความผิดต่างๆ หลายประการ ทั้งนี้ การดำเนินการทั้งหมดมีกระบวนการตรวจสอบอย่างเข้มงวด มีกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริง คณะกรรมการสอบสวนทางวินัย และมีการพิจารณาอย่างละเอียดถี่ถ้วน ดังนั้นตนจึงไม่สามารถกำหนดให้พนักงานคนใดออกจากงานได้ตามอำเภอใจ หากเปรียบเทียบกับบริษัทเอกชนทั่วไป บริษัทฯ เป็นบริษัทที่ให้พนักงานออกจากงานยากมาก และนี่เป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้การปกครองพนักงานมีความยากลำบาก การที่พนักงานกระทำผิดระเบียบวินัย โดยกล่าวหาข้อความที่รู้อยู่แล้วว่าไม่เป็นความจริง ทำให้บริษัทฯ เสื่อมเสียชื่อเสียงก็มีกฎกติกาที่ชัดเจนควบคุมอยู่แล้ว แต่ตนไม่ขอกล่าวในรายละเอียดเพราะมีหลายกรณีและจะใช้เวลานานมาก ทั้งนี้ หากบริษัทฯ ไม่ดำเนินการอย่างเด็ดขาดกับบุคคลที่ทำผิดระเบียบวินัย บริษัทฯ ก็จะไม่สามารถปกครององค์กรได้

ประธาน กล่าวว่า ด้วยความเคารพต่อผู้ถือหุ้นทุกท่าน ตนมีหน้าที่ควบคุมการประชุมให้ดำเนินไปตามวาระการประชุม ซึ่งการอภิปรายในขณะนี้เป็นเรื่องที่ไม่เกี่ยวกับการพิจารณาในวาระนี้

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ขณะนี้อยู่ในการพิจารณาวาระที่ 6 ต่อเนื่องจากวาระที่ 5 ซึ่งตนเห็นว่าสาเหตุที่บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้เป็นเพราะคณะกรรมการชุดนี้บริหารงานบกพร่อง เมื่อมีพนักงานที่ต้องการให้บริษัทฯ ดำเนินการเรื่องการกระทำทุจริตเพื่อปกป้ององค์กร คณะกรรมการก็ให้พนักงานเหล่านั้นออกจากงาน โดยขอให้สอบถาม พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์ ประธานกรรมการธรรมาภิบาล เกี่ยวกับเรื่องที่ได้มีการเสนอให้ระงับเรื่องพนักงานที่ต้องออกจากงานนี้ไว้ก่อน แต่เหตุใดนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ จึงไม่ยอมให้ระงับเรื่องและให้พนักงานออกจากงาน

ประธาน ชี้แจงว่า ตนได้รับหนังสือจากประธานกรรมการธรรมาภิบาลเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวแล้วและได้จัดให้มีการดำเนินการตามขั้นตอนเรียบร้อยแล้ว บริษัทฯ มีกฎเกณฑ์ที่ควบคุมดูแลเรื่องนี้โดยมี พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์ ดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการธรรมาภิบาล อันเป็นระบบถ่วงดุลอำนาจระหว่างฝ่ายบริหารกับฝ่ายนโยบาย ฉะนั้นสำหรับเรื่องนี้ก็ขอให้ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กำลังใช้เรื่องที่มีพนักงานกระทำการละเมิดทางเพศมาเบี่ยงเบนประเด็นเกี่ยวกับพนักงานที่ต้องออกจากงานเนื่องจากการกระทำเพื่อปกป้องบริษัทฯ ซึ่งตนเห็นว่านายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ต่างหากที่สมควรต้องออกจากตำแหน่ง

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวว่า การกล่าวหาสิ่งใดในที่สาธารณะจะต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554 อดีตพนักงานบริษัทฯ ท่านหนึ่งได้กล่าวหาในเรื่องที่ไม่เป็นความจริง ผลที่ตามมาคือการถูกดำเนินคดีและสุดท้ายก็ต้องกล่าวขอโทษตนในศาล ฉะนั้นอยากให้ตระหนักว่าตนมีสิทธิตามกฎหมายที่จะดำเนินคดีสำหรับการกล่าวหาที่ไม่เป็นความจริง

ประธาน กล่าวว่า ขอให้ที่ประชุมอภิปรายแต่เฉพาะในประเด็นเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ

นางแจ่มศรี สุกโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าแม้ว่าจะอยู่ในวาระเรื่องการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ แต่เนื่องจากมีผู้กล่าวพาดพิงถึงสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย ตนจึงขอโอกาสชี้แจงต่อผู้ถือหุ้นเพื่อความเป็นธรรมต่อสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย โดยตนเห็นว่าเป็นเรื่องที่ดีที่ผู้ถือหุ้นให้ความใส่ใจในเรื่องการทุจริตคอรัปชั่นและคิดว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องใหญ่ หากมีพนักงานคนใดปกป้องผลประโยชน์ของบริษัทฯ ในเรื่องการทุจริตคอรัปชั่น ผู้ถือหุ้นก็ควรให้ความสนับสนุน อย่างไรก็ตาม ผู้ถือหุ้นอาจได้รับข้อมูลทางเดียวแล้วนำมาอภิปรายซึ่งอาจทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทยยืนยันว่าจะปกป้องทุกคนที่รักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ แต่วิธีการปกป้องผลประโยชน์นั้นต้องเป็นไปโดยสุจริต ต้องไม่มีเรื่องอื่นแอบแฝง โดยสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทยได้พยายามเรียกร้องมาตลอดให้มีธรรมาภิบาลและการไม่เลือกปฏิบัติ ซึ่งเรื่องที่มีผลกระทบต่อองค์กรมากที่สุดคือระบบอุปถัมภ์ ไม่ใช่เรื่องทุจริต เนื่องจากคนที่จะทุจริตได้ย่อมต้องได้รับการอุปถัมภ์มาก่อน ตนคิดว่าสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทยเสียหายเนื่องจากผู้ถือหุ้นเข้าใจว่าสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทยไม่ปกป้องพนักงานเหล่านั้น ตนขอเน้นย้ำว่าสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทยจะปกป้องพนักงานทุกคนที่กระทำการโดยสุจริตเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม หากคนเหล่านั้นมีเรื่องอื่นแอบแฝงและตั้งใจจะทำลายองค์กร นอกจากจะไม่ปกป้องแล้วยังจะสนับสนุนให้ผู้บริหารลงโทษอย่างเด็ดขาดเพื่อไม่ให้เป็นแบบอย่างแก่พนักงานคนอื่นต่อไป

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าการที่ประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทยกล่าวว่าผู้ถือหุ้นฟังข้อมูลฝ่ายเดียวแล้วมาอภิปรายนั้นไม่เป็นความจริง เนื่องจากตนมีหลักฐานชัดเจน

ประธาน กล่าวว่า การประชุมนี้เป็นการประชุมผู้ถือหุ้น จึงขอให้หยุดการตอบโต้กัน มิเช่นนั้นจะกลายเป็นการตอบโต้ระหว่างผู้ถือหุ้นและประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย จากนั้นจึงให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนน

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมอนุมัติหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ ตามที่คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ดังนี้

ค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ :

- ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือนเป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาท เท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง
- ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาท ต่อครั้ง หากในเดือนใดกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุม เกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาท เท่านั้น
- คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ให้ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย

ทั้งนี้ อัตราดังกล่าวเป็นอัตราเดียวกันกับปีที่ผ่านมาที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2554

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ : ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่า ไป-กลับ ในเส้นทางต่างประเทศ 10 ใบต่อปี ในประเทศ 10 ใบต่อปี ในชั้นธุรกิจ ทั้งนี้ หากมีที่นั่งว่างสามารถเดินทางในชั้นสูงสุดได้ โดยสามารถนำไปใช้ตามความเหมาะสม โดยกรรมการจะได้รับสิทธินี้ในขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น

เงินรางวัลประจำปี (Bonus): ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา

ต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท และให้ใช้อัตราดังกล่าวสำหรับการคำนวณเงินรางวัลประจำปีต่อๆ ไป

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,735,266,107	เสียง	ร้อยละ	99.76354
ไม่เห็นด้วย	3,982,010	เสียง	ร้อยละ	0.22893
งดออกเสียง	130,958	เสียง	ร้อยละ	0.00753

<u>วาระที่ 7 เรื่องพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าสอบบัญชี</u>

<u>ประธาน</u> ขอให้ นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี กรรมการตรวจสอบ เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

<u>นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี</u> กรรมการตรวจสอบ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีมาโดยตลอด ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. 2542 ซึ่ง สตง. ไม่มีความสัมพันธ์และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทฯ บริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ สตง. ยังเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ที่เป็นรัฐวิสาหกิจ แต่ สตง. ไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยรายอื่นๆ และบริษัทร่วมของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทดังกล่าวไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจ ในปี 2554 สตง. เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ โดยได้รับค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปีเป็นเงิน 2,000,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวม 3 ไตรมาสๆ ละ 300,000 บาท บัดนี้ สตง. ได้ดำเนินการมาครบวาระแล้ว จึงจำเป็นจะต้องพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2555 โดย สตง. ได้แจ้งค่าธรรมเนียมการตรวจสอบประจำปี 2555 ซึ่งประกอบด้วยค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี จำนวน 2,000,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวม 3 ไตรมาสๆ ละ 300,000 บาท

<u>ประธาน</u> แจ้งต่อที่ประชุมว่า ค่าธรรมเนียมดังกล่าวเท่ากับปีที่ผ่านมา และขอให้ผู้ถือหุ้นลงมติ

<u>ที่ประชุมฯ</u> มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและอนุมัติค่าสอบบัญชีประจำปี 2555 ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเสนอ ดังนี้

1. แต่งตั้งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2555

2. อนุมัติค่าสอบบัญชีงบการเงินบริษัทฯ ประจำปี 2555 และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส คือ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี เป็นเงิน 2,000,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวม 3 ไตรมาสๆ ละ 300,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่เท่ากับปีที่ผ่านมา

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,739,177,968	เสียง	ร้อยละ	99.98843
ไม่เห็นด้วย	84,736	เสียง	ร้อยละ	0.00487
งดออกเสียง	116,571	เสียง	ร้อยละ	0.00670

<u>วาระที่ 8 เรื่องพิจารณาเลือกตั้งกรรมการ</u>

<u>ประธาน</u> เชิญกรรมการผู้มีส่วนได้เสียออกนอกห้องประชุม และกล่าวต่อที่ประชุมว่าเนื่องจากประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เป็นผู้มีส่วนได้เสียในวาระนี้ ตนจึงขอเป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุมในวาระนี้แทนประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคคลากร ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ก็ไม่ได้ออกเสียงลงคะแนนในการพิจารณาเสนอชื่อตนเองให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการ ซึ่งก็ได้บันทึกในรายงานการประชุมคณะกรรมการไว้แล้ว ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นครั้งนี้มีกรรมการบริษัทฯ ที่ออกตามวาระตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 จำนวน 1 ใน 3 ดังนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม
2. พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์
3. พล.อ.อ. สถิตย์พงษ์ สุขวิมล
4. พล.อ.อ. ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์
5. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตนะ

ในการนี้ คณะกรรมการสรรหาฯ ที่ไม่รวมกรรมการผู้มีส่วนได้เสีย มีมติให้เสนอคณะกรรมการบริษัทฯ และที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 แต่งตั้งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระกลับเข้าดำรงตำแหน่งต่ออีกวาระหนึ่ง จำนวน 5 คน ดังนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม ปัจจุบันดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงการคลัง เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถด้านยุทธศาสตร์การเงินการคลังซึ่งได้ให้คำแนะนำที่ดีกับบริษัทฯ มาอย่างต่อเนื่อง

2. พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์ เป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถทั้งในเรื่องยุทธศาสตร์และเป็นผู้ที่มีความเหมาะสมที่จะเข้ามาดูแลยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยเฉพาะด้านระบบธรรมาภิบาลของบริษัทฯ

3. พล.อ.อ. สถิตย์พงษ์ สุขวิมล เป็นราชเลขานุการในพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ที่ผ่านมาได้ช่วยแนะนำและถ่ายทอดวิธีการต่างๆ ในการดำเนินการให้บริษัทฯ เป็นสัญลักษณ์เป็นเอกลักษณ์ของประเทศไทย และเป็นสมบัติของชาติ

4. พล.อ.อ. ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์ รับราชการเป็นทหารอากาศในกองบัญชาการกองทัพไทย เป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเรื่องการบิน จึงเป็นผู้ที่เหมาะสมที่จะเข้ามากำกับดูแลการบริหารงานด้านเทคนิค และด้านอื่นๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับนโยบายเรื่องการบิน

5. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตนะ ปัจจุบันรักษาการปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถเหมาะสมกับธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการบริการด้านคมนาคม

จากนั้น ประธานได้ขอให้ที่ประชุมพิจารณาและลงมติ และขอให้เลขานุการการประชุม ชี้แจงวิธีการลงคะแนนเสียงสำหรับวาระเลือกตั้งกรรมการต่อไป

<u>เลขานุการการประชุม</u> ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าในการลงคะแนนนั้น ขอให้ผู้ถือหุ้นที่ประสงค์จะลงคะแนนทั้งเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง ลงคะแนนในบัตรลงคะแนนที่แจกให้แล้ว โดยจะนับคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง ส่วนคะแนนเสียงที่เหลือจะถือเป็นคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่ไม่ใช้สิทธิ

<u>ที่ประชุมฯ</u> มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติให้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ จำนวน 5 ท่าน แทนกรรมการบริษัทฯ ที่ออกตามวาระ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2555 เป็นต้นไป ดังนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม

เห็นด้วย	1,691,611,199	เสียง	ร้อยละ	97.25373
ไม่เห็นด้วย	9,354,456	เสียง	ร้อยละ	0.53780
งดออกเสียง	562,292	เสียง	ร้อยละ	0.03233
เสียงที่ไม่ใช้สิทธิ	37,851,328	เสียง	ร้อยละ	2.17614

2. พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์

เห็นด้วย	1,687,292,725	เสียง	ร้อยละ	97.00545
ไม่เห็นด้วย	8,896,947	เสียง	ร้อยละ	0.51150

งดออกเสียง	521,408	เสียง	ร้อยละ	0.02998
เสียงที่ไม่ใช้สิทธิ	42,668,195	เสียง	ร้อยละ	2.45307

3. พล.อ.อ. สถิตย์พงษ์ สุขวิมล

เห็นด้วย	1,354,753,503	เสียง	ร้อยละ	77.88718
ไม่เห็นด้วย	346,461,945	เสียง	ร้อยละ	19.91871
งดออกเสียง	547,463	เสียง	ร้อยละ	0.03147
เสียงที่ไม่ใช้สิทธิ	37,616,364	เสียง	ร้อยละ	2.16263

4. พล.อ.อ. ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์

เห็นด้วย	1,692,618,677	เสียง	ร้อยละ	97.31165
ไม่เห็นด้วย	8,741,984	เสียง	ร้อยละ	0.50259
งดออกเสียง	550,694	เสียง	ร้อยละ	0.03166
เสียงที่ไม่ใช้สิทธิ	37,467,920	เสียง	ร้อยละ	2.15410

5. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตนะ

เห็นด้วย	1,698,892,695	เสียง	ร้อยละ	97.67235
ไม่เห็นด้วย	2,315,816	เสียง	ร้อยละ	0.13314
งดออกเสียง	688,494	เสียง	ร้อยละ	0.03958
เสียงที่ไม่ใช้สิทธิ	37,482,270	เสียง	ร้อยละ	2.15492

ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย

1.	นายอำพน กิตติอำพน	กรรมการ
2.	นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	กรรมการ
3.	นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม	กรรมการ
4.	นายคณิศ แสงสุพรรณ	กรรมการ
5.	นายประดิษฐ สินธวณรงค์	กรรมการ
6.	พล.ต.อ. เพรียวพันธ์ ดามาพงศ์	กรรมการ
7.	นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
8.	พล.อ.อ. สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	กรรมการ
9.	พล.อ.อ. ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการ
10.	นายอภิพร ภาษวัธน์	กรรมการ

11. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการ
12. นายวรเดช หาญประเสริฐ	กรรมการ
13. นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี	กรรมการ
14. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตนะ	กรรมการ
15. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	กรรมการ

วาระที่ 9 เรื่องอื่นๆ

ประธาน ได้สอบถามที่ประชุมว่า มีผู้ถือหุ้นท่านใดประสงค์จะซักถามหรือเสนอเรื่องอื่นใดอีกหรือไม่

นายพรชัย ธรณธรรม ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นเรื่องจำนวนคณะกรรมการบริษัทฯ ว่า ตามระเบียบข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้มีกรรมการบริษัทฯ จำนวนไม่น้อยกว่า 5 ท่านแต่ไม่เกิน 15 ท่าน ซึ่งตนเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ให้ครบ 15 ท่านจึงเสนอต่อที่ประชุมให้ลดจำนวนกรรมการลงเหลือเพียง 12 ท่าน

ประธาน กล่าวว่า ผู้ถือหุ้นสามารถใช้สิทธิของตนออกเสียงลงคะแนนเลือกกรรมการคนใดหรือไม่ก็ได้ และให้ฝ่ายเลขานุการบันทึกความคิดเห็นของผู้ถือหุ้นไว้ พร้อมทั้งชี้แจงว่าหากผู้ถือหุ้นประสงค์ให้ลดจำนวนคณะกรรมการลงสามารถดำเนินการได้โดยการเสนอต่อคณะกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เพื่อการพิจารณาเสนอต่อคณะกรรมการ เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการลดจำนวนกรรมการและแก้ไขระเบียบข้อบังคับบริษัทฯ เกี่ยวกับจำนวนกรรมการดังกล่าวต่อไป

นายพรชัย ธรณธรรม ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าเหตุผลที่ตนเสนอให้ลดจำนวนกรรมการลงนั้นเนื่องมาจากตามที่คณะกรรมการได้ชี้แจงว่าการคัดเลือกกรรมการของบริษัทฯ โดยพิจารณาจากคุณสมบัติและความเหมาะสมตามกระบวนการสรรหา โดยได้คัดเลือกบุคคลที่เห็นว่าเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความเชี่ยวชาญในด้านต่างๆ ที่หลากหลาย มีประวัติการทำงานที่โปร่งใส มีวิสัยทัศน์กว้างไกล เป็นผู้มีคุณธรรมและจริยธรรม สามารถแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการที่ผ่านมาเป็นอย่างดี และมีคุณสมบัติที่เหมาะสม ปรากฏตามหน้า 5 ของระเบียบวาระการประชุม ทั้งนี้ ตนเห็นว่า เมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมาแล้ว คณะกรรมการไม่สามารถปฏิบัติงานให้บรรลุตามเป้าหมายได้ บริษัทฯ ขาดทุนเป็นจำนวนมากและส่งผลให้ผู้ถือหุ้นไม่ได้เงินปันผล เพราะฉะนั้นการมีกรรมการจำนวน 15 คนก็ไม่ได้ช่วยให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ดีขึ้น ดังนั้น ตนจึงเสนอให้ลดจำนวนกรรมการลงเพื่อลดค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นของบริษัทฯ ด้วย

ประธาน กล่าวขอบคุณ และรับข้อเสนอแนะไว้พิจารณา

นายอภินันท์ ตันติวัฒนะ ผู้ถือหุ้น แสดงความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการว่าเนื่องจากกรรมการได้รับการแต่งตั้งจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น ดังนั้น ค่าตอบแทนกรรมการจึงควรใช้วิธีการคำนวณจากการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นมิใช่คำนวณจากผลกำไรขั้นต้นของบริษัทฯ

นางสาวสุพร ปทุมสุวรรณวดี ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความยินดีที่ประธานยังคงดำรงตำแหน่งเป็นประธานคณะกรรมการของบริษัทฯ ภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล และกล่าวแสดงความเห็นว่าตามที่ประธานได้กล่าวต่อที่ประชุมว่าจะขอลาออกหากบริษัทฯ ไม่มีผลกำไรนั้น ตนอยากให้ประธานดำรงตำแหน่งต่อไปจึงขอเสนอให้คณะกรรมการแสดงความรับผิดชอบโดยลดเบี้ยประชุมกรรมการลงร้อยละ 50 และขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงเรื่องกรณีผู้ช่วยนักบินลาป่วยในช่วงเทศกาลสงกรานต์ เป็นเพราะต้องการเรียกร้องให้บริษัทฯ จ่ายภาษีแทนให้นั้นเป็นข้อเท็จจริงที่ถูกต้องหรือไม่ ซึ่งหากเป็นกรณีดังกล่าวจริง ตนเห็นว่าบริษัทฯ ไม่ควรจะต้องจ่ายภาษีให้เพราะนักบินเหล่านั้นได้รับทั้งเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงในอัตราสูงอยู่แล้ว

ประธาน ชี้แจงเกี่ยวกับเหตุการณ์ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ว่า ตามที่ น.ต.อัษฎาวุธ วัฒนางกูร รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ ได้เรียนชี้แจงไปก่อนหน้านี้แล้วว่าเนื่องจากในช่วงเวลาดังกล่าวมีจำนวนผู้โดยสารหนาแน่นมาก ทั้งเที่ยวบินในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะเที่ยวบินในประเทศ เช่น เที่ยวบินไปจังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ บริษัทฯ จึงมีนโยบายเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว โดยมีการเปลี่ยนประเภทเครื่องบิน จึงส่งผลกระทบกับเที่ยวบินอื่นๆ และเกิดเหตุการณ์ที่เรียกว่า "สลิง" เนื่องจากการสลับสับเปลี่ยนเครื่องบินที่ใช้ทำการบินระหว่างเครื่องบินแบบ โบอิ้ง 777 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-600 ซึ่งมีขนาดใกล้เคียงกัน กล่าวคือประมาณ 250 ที่นั่ง เพื่อให้มีเที่ยวบินตรงตามตารางเวลาให้มากที่สุด จึงจำเป็นต้องเรียกนักบินที่สามารถทำการบินเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777 มาทำการบิน เนื่องจากนักบินจะสามารถทำการบินได้กับเครื่องบินประเภทเดียวเท่านั้น ดังนั้นนักบินเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777 จะไม่สามารถทำการบินเครื่องบินแบบแอร์บัสได้ ทำให้เกิดปัญหาขึ้น ทั้งนี้ ในวันดังกล่าวตนก็อยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อไปตรวจตราการทำงานของตำรวจตรวจคนเข้าเมืองซึ่งทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมาก อย่างไรก็ตามเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้า บริษัทฯ จำเป็นต้องงดให้บริการสำหรับเที่ยวบินไปเมืองมัสกัต เพื่อให้เที่ยวบินที่ทำการบินไปโตเกียว จำนวน 4 เที่ยวบิน และเที่ยวบินไปประเทศเกาหลีสามารถให้บริการได้ อย่างไรก็ดีในท้ายที่สุดบริษัทฯ ก็สามารถแก้ไขสถานการณ์จนสามารถให้บริการเป็นปกติได้ แม้ว่าในบางครั้ง การสื่อสารก็ดี การทำความเข้าใจกันภายในบริษัทฯ ก็ดี จะเป็นไปในลักษณะความสัมพันธ์แบบพี่น้องตามที่คุณแจ่มศรีฯ ได้กล่าวไปแล้วนั้น แต่ในการทำงานในเรื่องของความปลอดภัย เรื่องการบิน และเรื่องการซ่อมบำรุง บริษัทฯ ก็ทำงานอย่างเป็นมืออาชีพ ตนเคยดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นระยะเวลา 6 ปี และดำรงตำแหน่งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งไม่มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ เป็นระยะเวลา 8 ปี ในฐานะที่เป็นกรรมการในสถาบันการเงินซึ่งอาศัยหลักธรรมาภิบาลและความโปร่งใสในระดับที่สูง ทั้งนี้ หัวใจสำคัญของบริษัทฯ ของกรรมการก็ดี

ของผู้บริหารและของพนักงานทุกท่านก็ดี คือผู้โดยสาร ซึ่งตนได้เคยหารือกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ว่าในการพิจารณาปรับปรุงการบริการไม่ควรพิจารณาแต่เฉพาะบริการในชั้นหนึ่ง (First class) และชั้นธุรกิจ (Business class) เท่านั้น เพราะผู้โดยสารที่เป็นรายได้หลักของบริษัทฯ ที่แท้จริงคือผู้โดยสารชั้นประหยัด หลายครั้งที่ตนได้พบกับผู้ถือหุ้นในชั้นประหยัดและได้รับคำแนะนำในการปรับปรุงบริการต่างๆ ทำให้ในขณะนี้อัตราส่วนของผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่ง (Cabin Factor) เพิ่มขึ้น และบริษัทฯ มีผลกำไรเพิ่มขึ้นมาก สำหรับการจัดทำประกันภัยราคาน้ำมันบริษัทฯ ได้ว่าจ้างบุคลากรซึ่งเป็นคนรุ่นใหม่เข้ามาช่วยหาข้อมูลในการพิจารณาจัดการความเสี่ยงเรื่องราคาน้ำมันของบริษัทฯ จากนั้นได้ขอให้พนักงานซึ่งรับผิดชอบดูแลเรื่องความเสี่ยงราคาน้ำมันซึ่งมีอายุน้อยที่สุดแนะนำตัวต่อผู้ถือหุ้น

นายรัฐ รักสำหรวจ ผู้จัดการแผนกปฏิบัติการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน กล่าวแนะนำตัวต่อที่ประชุม

ประธาน กล่าวว่า การว่าจ้างคนรุ่นใหม่เข้ามาก็เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และเป็นวิวัฒนาการใหม่ที่เกิดขึ้นในบริษัทฯ เพื่อลดความเสี่ยงจากผลกระทบภายนอก หลายครั้งที่ผ่านมาบริษัทฯ ต้องประสบปัญหาขาดทุนจากหลายปัจจัยภายนอกเช่น การขึ้นราคาน้ำมัน การเกิดแผ่นดินไหว การเกิดหมอกควัน การเกิดน้ำท่วม ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องการปฏิรูปองค์กรเพื่อให้มีการพัฒนาต่อไปอย่างยั่งยืน

นายมานะ อรุณศรี ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความคิดเห็นว่าประธานกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ มีภาระหน้าที่สำคัญในการปราบปรามยาเสพติด ตนจึงมีความเป็นห่วงว่าประธานกรรมการธรรมาภิบาลจะต้องมารับภาระเรื่องของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นอีก จึงขอเสนอให้ท่านลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และขอให้คณะกรรมการตอบคำถามของผู้ถือหุ้นที่ขอให้คณะกรรมการลาออกทั้งคณะ

ประธาน ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่าตนเป็นผู้เรียนเชิญกรรมการทั้ง 5 ท่านมาเป็นกรรมการบริษัทฯ ด้วยตนเองทุกท่าน โดยท่านทั้งหลายก็รับอาสามาช่วย เหตุผลของการเรียนเชิญก็ได้เรียนให้ทราบไปแล้วว่ากรรมการทุกท่านล้วนเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ทุกท่านทราบดีว่าอะไรควรหรือไม่ควร และตนไม่สามารถให้คำตอบแทนกรรมการท่านอื่นๆ ได้

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐให้รวมถึง กรรมการ อนุกรรมการ ลูกจ้าง ส่วนราชการ ตามมาตรา 165 แห่งประมวลกฎหมายอาญากำหนดว่า ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงานมีหน้าที่ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายหรือมีคำสั่งเพื่อป้องกันให้เป็นไปตามกฎหมายหรือขัดขวางมิให้เป็นไปตามกฎหมายต้องระวังโทษจำคุก นอกจากนี้ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 184 กำหนดว่าผู้ใดเพื่อจะช่วยผู้อื่นมิให้ต้องรับโทษหรือรับโทษน้อยลงก็ถือเป็นความผิดด้วย

ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 157 ว่าด้วยการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งตนได้ดำเนินคดีเรื่องละเว้นการปฏิบัติหน้าที่กับเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ แล้วเกี่ยวกับเรื่องที่ตนไปขอข้อมูลข่าวสารเรื่องการคืนตั๋วโดยสารที่บริษัทฯ

ขายในราคาถูก ซึ่งตนเข้าใจว่าจะต้องมีการดำเนินการตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

ประธาน กล่าวว่า ตามระเบียบข้อบังคับการประชุมผู้ถือหุ้นกำหนดห้ามการกล่าวถึงคดีความในที่ประชุม โดยตนก็ได้ขอไม่ให้ท่านกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อภิปรายเรื่องคดีด้วยเช่นกัน

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า IATA มีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องการคืนตั๋วโดยสารโดยการเพิ่มเงิน แต่พนักงานของบริษัทฯ ไม่ทราบถึงข้อกำหนดดังกล่าว จนในที่สุดตนก็สามารถจ่ายเงินเพิ่มเพื่อดำเนินการเปลี่ยนตั๋วโดยสารได้ โดยไม่ต้องเสียตั๋วโดยสารราคาถูกไปโดยไม่ได้ใช้ ขณะนี้พนักงานคนนั้นอยู่ในระหว่างการสอบสวนของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)

ประธาน กล่าวว่า เมื่อเรื่องดังกล่าวเข้าสู่กระบวนการทางกฎหมายแล้ว ก็ขอให้เป็นไปตามกระบวนการทางกฎหมาย

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2554 เที่ยวบินของบริษัทฯ ล่าช้าไป 7 ชั่วโมง แต่เมื่อตนสอบถามถึงสาเหตุของการล่าช้า ตนได้รับคำตอบจากพนักงานชาวจีนว่าเครื่องบินไม่มีน้ำมัน และรอเติมน้ำมันอยู่ ซึ่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ไม่ชี้แจงถึงเรื่องดังกล่าว จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ควรจะลาออกนอกเหนือจากการบริหารงานผิดผลาดแล้ว เพราะตนเห็นว่ามีการทุจริตน้ำมันในบริษัทฯ ส่งผลให้เครื่องบินมีน้ำมันไม่พอ ขอให้นำบันทึกการสนทนาระหว่างหอบังคับการบินและนักบินว่าเหตุใดเครื่องบินจึงไม่สามารถทำการบินได้ ทั้งนี้ เที่ยวบินดังกล่าวล่าช้าเป็นเวลากว่า 7 ชั่วโมง พนักงานของบริษัทฯ ก็ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎในการดูแลผู้โดยสารในกรณีเที่ยวบินล่าช้าตามลำดับขั้นตอนที่เหมาะสม ทำให้ตนต้องแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าด้วยตนเอง ดังนั้น ตนจึงขอสนับสนุนข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นว่าคณะกรรมการควรจะลาออกทั้งคณะ

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สอบถามว่า เที่ยวบินที่ว่าล่าช้าเป็นเวลา 7 ชั่วโมง คือเที่ยวบินใด

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น ตอบข้อซักถามของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ว่าเที่ยวบินดังกล่าวคือเที่ยวบินกรุงเทพ –กวางเจา ซึ่งตนเองถูกเชิญออกจากเครื่องเนื่องจากพนักงานของบริษัทฯ ใช้วิธีการแบบที่ประธานใช้อยู่ในการประชุมขณะนี้ อันเป็นการปกป้องผู้ที่กระทำความผิด ทั้งนี้ตนได้ยื่นหนังสือไปยังบริษัทฯ ตั้งแต่ 13 พฤษภาคม 2554 แล้ว

นายพีรพัฒน์ พงศ์โรจน์เผ่า ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่าในการอภิปรายในที่ประชุม ผู้ถือหุ้นควรให้ความเคารพต่อที่ประชุมและประธานในที่ประชุมด้วย

ประธาน กล่าวว่า การกล่าวหาใดๆ ขอให้ทำเป็นหนังสือและผู้ถือหุ้นต้องรับผิดชอบต่อข้อความในหนังสือที่กล่าวหาด้วย

นายพอพล จูฑะบรรเจิด ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความคิดเห็นว่า ตนเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นมาเป็นเวลากว่า 10 ปีแล้ว โดยในขณะนี้ การประชุมดำเนินการมาจนถึงวาระที่ 9 แต่มีจำนวนผู้ถือหุ้นเหลืออยู่ในที่ประชุมน้อยมาก ตนเห็นว่าผู้ถือหุ้นควรจะมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อหน้าที่ของตนโดยอยู่ฟังการประชุมจนจบ แม้ว่าอาจไม่มีผลต่อมติที่ประชุมเพราะกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่แต่ตนเห็นว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้ถือหุ้นรายย่อยที่จะอยู่จนจบการประชุม พร้อมทั้งขอให้ประธานยืนยันว่าผู้แทนกระทรวงการคลังยังอยู่ในที่ประชุม

ประธาน ชี้แจงว่า ผู้แทนกระทรวงการคลังยังคงอยู่ในที่ประชุม

นายพอพล จูฑะบรรเจิด ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า จุดมุ่งหมายของทุกบริษัทคือผลกำไรเพื่อผู้ถือหุ้น ตนขอให้กรรมการและผู้บริหารทุกท่านไม่ว่าจะในทุกระดับชั้นตระหนักถึงภาระและหน้าที่ของตนที่มีต่อองค์กรด้วย ตนไม่เคยทราบมาก่อนว่าคณะกรรมการมีการประชุมกันอย่างที่ชี้แจงในวันนี้ โดยตนขอเสนอแนะเพิ่มเติมว่า บริษัทฯ ก็ถือเป็นบริษัทระดับโลก (Global Company) เช่นกัน ในประเทศญี่ปุ่น บริษัทใหญ่ที่เป็นบริษัทระดับโลก (Global Company) เช่นกัน ก็มีกรรมการอายุ 70-80 ปี ทั้งนี้ ตนไม่มีความเป็นห่วงเรื่องค่าตอบแทนหรือเรื่องเงินปันผล ตราบใดที่กรรมการและผู้บริหารทุกคนตระหนักถึงภาระหน้าที่ของตนเอง โดยขอแนะนำเพิ่มเติมกับกรรมการว่า นอกจากกรรมการจะมีหน้าที่ในการเข้าร่วมประชุมแล้ว กรรมการได้เสนอแผนกลยุทธ์ (strategy) ของบริษัทฯ หรือไม่ คณะกรรมการได้ระดมสมอง (brainstorm) หรือไม่ ไม่ใช่พิจารณาแต่การลดต้นทุนแต่เพียงอย่างเดียว แม้ว่าจะเป็นเรื่องน่ายินดีที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่สามารถลดต้นทุน ลดจำนวนนักบิน ลดค่าใช้จ่ายลงได้ โดยสำหรับเที่ยวบินระยะสั้น (short-haul distance) ก็ได้ลดจำนวนวันที่ค้างแรมจาก 2-3 คืนให้เหลือเพียง 1 คืนเท่านั้น ซึ่งก็อาจมีคนไม่พอใจเพราะกระทบกับผลประโยชน์ส่วนบุคคล เนื่องจากได้รับค่าล่วงเวลาน้อยลง ตนจึงขอแสดงความคิดเห็นว่าผลตอบแทนต่างๆ จะเกิดขึ้นเองหากทุกคนมีแนวคิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากคณะกรรมการบริษัทฯ มีการกำหนดกลยุทธ์ (strategy) ที่ดี ในการนี้ตนขอสอบถามว่ามีหน่วยงานใดของบริษัทฯ ที่เป็นหน่วยธุรกิจที่ทำรายได้ให้กับบริษัทฯ มากที่สุด (cash cow) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่สายการบินอื่น 40-50 สายการบินใช้บริการอยู่ บริษัทฯ ก็ควรให้ความสำคัญกับหน่วยงานดังกล่าว ไม่ใช่เพียงแต่มุ่งการลงทุนใหม่ (New Investment) เพียงอย่างเดียว แม้ว่าตนจะเห็นด้วยกับการลงทุนใหม่ แต่หากเป็นการทุ่มทุนลงไปก็อาจเป็นการทำให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่แย่ลง ในทางกลับกันบริษัทฯ ควรจะพัฒนาหน่วยงานภายในที่เป็นหน่วยธุรกิจที่ทำรายได้ให้กับบริษัทฯ มากที่สุด (cash cow) เป็นหน่วยงานที่นำรายได้เข้าบริษัทฯ บริษัทฯ สามารถปรับโครงสร้างองค์กรให้เป็นบริษัทในเครือ (subsidiary) ได้หรือไม่ ถ้าคณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริหาร (CEO) ของบริษัทฯ ที่มีแนวคิดแบบนี้ ตนเห็นว่าเงินปันผลคงไม่ใช่เรื่องน่าเป็นห่วงแต่อย่างใด และที่สำคัญผู้ถือหุ้น รายย่อยทุกท่านควรตระหนักในเรื่องนี้และช่วยเหลือกันเพื่อให้ประเทศชาติอยู่รอด ถ้าไม่ช่วยกันแล้วประเทศไทยก็คงจะถูกประเทศเพื่อนบ้านนำหน้าไปหมด

ประธาน กล่าวขอบคุณต่อข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่าได้เคยร่วมงานกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่สภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตนได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สภาพัฒน์ฯ) เป็นครั้งที่ 2 เป็นระยะเวลารวม 6 ปี บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในสภาพัฒน์ฯ เป็นครั้งที่ 2 คือ ดร. เสนาะ อูนากูล ทั้งนี้ ตนได้รับการสั่งสอนให้ดำเนินการและบริหารงานต่างๆ ด้วยยุทธศาสตร์และการวางแผน โดยขอยืนยันต่อผู้ถือหุ้นว่าหากย้อนกลับไปดูประวัติของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้มีการจัดทำ in-house strategic มีการจัดตั้งหน่วยงานด้านกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ (DY) ขึ้นมา โดยบริษัทฯ ไม่ได้พิจารณาเพียงเฉพาะธุรกิจการบินเท่านั้น หน่วยธุรกิจที่ทำรายได้ให้กับบริษัทฯ มากที่สุด (cash cow) ที่บริษัทฯ กำลังจะทำให้เติบโตขึ้นนั้นจะไม่ใช่แค่ THAI Smile เพียงอย่างเดียว ในปีที่ผ่านมาครัวการบิน (catering) และหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น (D1) ที่รับเช็ค-อิน และหน่วยงานที่ดูแลเรื่องลานบินเป็นหน่วยงานที่ทำกำไรอย่างมากให้กับบริษัทฯ ในขณะที่บริษัทฯ กำลังประสบปัญหา หน่วยงานเหล่านี้ได้กู้วิกฤตให้กับบริษัทฯ มิเช่นนั้นบริษัทฯ อาจขาดทุนมากถึง 14,000 ล้านบาท อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ไม่พิจารณาแต่เฉพาะเครื่องบิน แต่พิจารณาถึงตัวบุคคล ที่หัวใจพนักงาน และที่หัวใจของผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ที่ทำให้บริษัทฯ มีรายได้และตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้นผู้ซึ่งเป็นผู้ลงทุนให้กับบริษัทฯ

นางสาวสุพร ปทุมสุวรรณวดี ผู้ถือหุ้น แสดงความเห็นว่าบริษัทฯ ไม่จำเป็นต้องจัดประชุมผู้ถือหุ้นในวันธรรมดา โดยบริษัทฯ อาจจัดประชุมในวันเสาร์อาทิตย์ก็ได้ และตนอยากเห็นบรรยากาศการประชุมที่เป็นมิตรกว่านี้ เนื่องจากตนรู้สึกว่าบรรยากาศในการประชุมในวันนี้ตึงเครียดเกินไป

ประธาน ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น (นายอุทิศ เหมวัตถกิจ) ว่า สำหรับเรื่อง THAI Smile บริษัทฯ ลงทุนร้อยละ 100 ส่วนไทย ไทเกอร์แอร์ยุติไปแล้ว

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่ากรณี ไทย ไทเกอร์นั้นไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น เนื่องจากไม่มีการได้จัดตั้งบริษัทขึ้น

นายสิทธิโชค บุญวณิชย์ ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นว่า ในคดีที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตของพนักงานบริษัทฯ หลังจากที่ผ่านกระบวนการทางศาล จนมีคำพิพากษาถึงที่สุดแล้วว่าบุคคลนั้นๆ มีความผิดจริง ตนอยากให้บริษัทฯ สื่อสารให้สื่อมวลชนหรือสาธารณชนรับรู้ ไม่ใช่เพียงแต่กล่าวอ้างลอยๆ โดยไม่มีหลักฐาน สำหรับคดีไหนที่บริษัทฯ เป็นฝ่ายที่ผิดจริงก็ต้องออกมายอมรับผิดและปรับปรุงแก้ไข หรือคณะกรรมการบริษัทฯ ต้องแสดงความรับผิดชอบด้วย

ประธาน กล่าวขอบคุณสำหรับข้อเสนอแนะ และรับเรื่องไว้พิจารณาตามกรอบของกฎหมาย

นายสิทธิโชค บุญวณิชย์ ผู้ถือหุ้น สอบถามเกี่ยวกับเรื่องที่มีการคัดเลือกพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของบริษัทฯ โดยการโหวตผ่านช่องทาง facebook ว่าเป็นความจริงหรือไม่ และเรื่องเครื่องบินที่จอดอยู่ 2 ลำในขณะที่เกิดเหตุอุทกภัยที่ท่าอากาศยานดอนเมือง สื่อมวลชนรายงานข่าวว่าเพราะการบินไทยไม่มีใบอนุญาตการบิน จึงอยากทราบว่าใบอนุญาตการบินต้องติดกับเครื่องบินตลอดหรือใบอนุญาตการบินสามารถเปลี่ยนไปได้ตามเครื่องบิน

ประธาน ตอบข้อซักถามผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการคัดเลือกพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินว่าไม่มีระบบการคัดเลือกด้วยวิธีดังกล่าว และสำหรับเรื่องใบอนุญาตการบิน บริษัทฯ ได้ชี้แจงต่อสื่อมวลชนแล้ว จึงขอให้เจ้าหน้าที่ชี้แจงให้กับผู้ถือหุ้นโดยส่วนตัว

นายพีรพัฒน์ พงศ์โรจน์เผ่า ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่าที่ประชุมได้อภิปรายมาเป็นระยะเวลานานแล้วจึงเสนอให้ประธานปิดประชุม

ไม่มีเรื่องอื่นใดให้ที่ประชุมพิจารณาหรือรับทราบอีก ประธานจึงได้กล่าวปิดประชุม

เลิกประชุมเวลา 17.40 น.

(นายบำเพ็ญ สรรพศรี)
ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร
ผู้จดบันทึกประชุม

(นายนิรุจน์ มณีพันธ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ
เลขานุการการประชุม

(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)
กรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายอำพน กิตติอำพน)
ประธานกรรมการบริษัทฯ
ประธานการประชุม

<u>เอกสารแนบ</u>

ขอแก้ไข

รายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2554

วันพุธที่ 27 เมษายน 2554 วาระที่ 9 เรื่องอื่นๆ หน้า 54 - 55

<u>นางแจ่มศรี สุกโชติรัตน์</u> ผู้ถือหุ้นกล่าวว่า ตนดำรงตำแหน่งประธานสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการบินไทย อ้างถึงเอกสารของผู้ถือหุ้นที่แนบท้ายรายงานการประชุมครั้งที่แล้ว หน้า 7 ข้อ 9 ซึ่งระบุว่าฝ่ายบริหารได้สนับสนุนให้สหภาพแรงงานฯ ปิดสนามบินดอนเมืองเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2551 นั้น ตนขอให้ชี้แจงให้ชัดเจนว่า ฝ่ายบริหารคนใดเป็นผู้กระทำ ณ วันเวลาใด เพื่อให้ชัดเจนว่าใครเป็นผู้เกี่ยวข้องในกรณีดังกล่าว สำหรับเหตุการณ์ดังกล่าว สหภาพแรงงานฯ ไม่อยู่ในฐานะที่จะกระทำการดังกล่าวได้ และหลังจากได้พิสูจน์ข้อเท็จจริงแล้วปรากฏว่า ผู้ที่ปิดสนามบินคือนายเสรีรัตน์ ประสุตานนท์ ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจของการท่าอากาศยาน จากนั้นได้แสดงความเห็นว่า ในการอภิปรายในที่ประชุมไม่ควรนำเรื่องของประชาชนที่มีความคิดเห็นทางการเมืองและได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเข้ามาอภิปราย เพราะในการประชุมผู้ถือหุ้นมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้น มิใช่เพื่อประโยชน์ของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง นอกจากนี้ในกรณีปิดสนามบินนั้น ตนและคณะกรรมการของสหภาพแรงงานฯ ได้ถูกสอบสวนแล้ว แต่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าคณะกรรมการสหภาพฯไม่มีความผิด ไม่ได้ใช้เวลางานของบริษัทฯ ไปทำอย่างอื่นเนื่องจากสหภาพฯ มีภาระหน้าที่ต้องดูแลสมาชิกสหภาพฯ กว่า 15,000 ราย ในกรณีที่มีผู้ร้องเรียนไปยังกรรมาธิการแรงงานนั้น ได้มีหนังสือไปถึงกรรมาธิการแรงงานแล้วว่าเป็นการร้องเท็จ และขอให้กรรมาธิการแรงงานดำเนินการต่อไปตามความเหมาะสม สำหรับกรณีที่เอกสารของผู้ถือหุ้นดังกล่าว มีการบันทึกว่ากรรมการสหภาพแรงงานฯ ได้ล่วงละเมิดทางเพศพนักงานหญิงในเวลาทำงานขอให้ชี้แจงให้ชัดเจนเรื่องบุคคล และเวลาที่เกิดเหตุเพื่อให้ชัดเจนว่าใครเป็นผู้เกี่ยวข้องในกรณีดังกล่าว มิฉะนั้นอาจเกิดความเข้าใจผิดว่าประธานสหภาพแรงงานฯ ปัจจุบันเป็นผู้สนับสนุน เนื่องจากก่อนที่ตนเข้ามารับตำแหน่งเคยมีกรณีอดีตกรรมการสหภาพฯ ยุคอดีตประธานสหภาพฯ ได้บุกรุกห้องพักพนักงานหญิงของหน่วยงานอื่นในยามวิกาล ส่วนเรื่องการถูกกล่าวหาว่าลักทรัพย์ของบริษัทฯ นั้น เกิดขึ้นในสมัย พลอากาศเอกณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์ รักษาการณ์ตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตามพนักงานคนดังกล่าวได้ถูกลงโทษแล้ว โดยตัดเงินเดือนร้อยละ 25 เป็นเวลา 6 เดือน และบริษัทฯได้ฟ้องศาล ขณะนี้คดีอยู่ในชั้นอุทธรณ์ จึงขอให้เป็นบรรทัดฐานของผู้ที่กระทำความผิดต่อองค์กร นอกจากนี้ยังมีอีกหลายเรื่องที่ยังอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการ ซึ่งทางสหภาพแรงงานฯ ยังรอคำตอบ